

associação, nas mais variadas formas, com capitais particulares, podendo tirar ou não as vantagens subsidiárias do exercício do poder de desapropriação por utilidade pública, conforme seja a natureza e intenção da operação, — é, relamente, a atitude mais interessante e apropriada ao provimento de habitação e tôdas as classes.

A CARTA DE ATENAS; COMENTÁRIO A PROPÓSITO DE SALVADOR*

ADMAR GUIMARÃES

NOTA PRELIMINAR

O contexto da Carta de Atenas, publicado pela primeira vez em Novembro de 1933, sob o título de *CONSTATATIONS*, juntamente com as atas e outros documentos do IV-CIAM, em número especial, bilingue (em grego e francês), do órgão oficial da Câmara Técnica de Atenas¹, foi, subsequente, com o nome de *TOWN-PLANNING CHART*, reproduzido em inglês, na íntegra — “as drafted by the C.I.A.M.”², em apêndice de *Can our Cities Survive?* — obra que J. L. Sert escreveu por incumbência do Conselho dos CIAM, sob cujos auspícios foi editada em 1942, com uma introdução de Sigfried Giedion, seu preclaro Secretário Geral.

Foi êsse texto inglês, escrupulosamente traduzido, o preferido para esta publicação da Carta em língua vernácula. Da versão francesa da autoria do Grupo CIAM-França, que lhe consagrou o nome (*La Charte d'Anthènes* — Ed. Plon, Paris, 1943) aproveitou-se, porém, a divisão em três partes, sem prejuízo todavia da distribuição da matéria pelas oito rubricas do original inglês.

*Texto extraído da obra: A CARTA DE ATENAS (urbanismo dos C.I.A.M.). Salvador, Diretório Acadêmico da Escola de Belas Artes da Universidade da Bahia, 1955. p.XVII e XVIII e 5-38.

O texto aqui reproduzido foi publicado em 1955 pelo Diretório Acadêmico da Escola de Belas Artes da Universidade da Bahia, sob o título A CARTA DE ATENAS (urbanismo dos CIAM). O volume inclui uma apresentação do então presidente do Diretório, Newton Oliveira, uma Introdução do Prof. Admar Guimarães sobre os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) realizados pela primeira vez em 1929, e outros documentos mencionados na *nota preliminar*. N.R.

¹ *La Carta de Atenas*, op. cit., p. 142.

² J. L. Sert, op. cit., p. 246.

As notas intercaladas, em destaque, no texto da Carta visam a esclarecer os leitores a quem este opúsculo especialmente se destina — estudantes da Universidade da Bahia. Daí, serem tais esclarecimentos, sempre que necessário, para a melhor compreensão dos conceitos ou fenômenos a que se reportam, referidos a esta Cidade do Salvador e aos trabalhos do EPUCS, — sigla por que é conhecido o escritório³ que teve a seu cargo, de 1943 a 1947, a preparação do Plano de Urbanismo desta capital.

Completam o presente volume: 1) a “declaração de princípios” do ante-projeto de um Código de Urbanismo para a Cidade do Salvador; 2) excertos do Decreto-lei n.º 701, de 24 de março de 1948, — que dispõe sobre a divisão e utilização do solo na zona Urbana da Cidade e regula o loteamento de terrenos na mesma zona situados; 3) uma relação dos Congressos e publicações dos CIAM.

O ante-projeto de onde foi extraída a Declaração de Princípios (*Anexo-I*), que se transcreve textualmente para confronto com os mandamentos da Carta, foi concebido como elemento integrante da Enciclopédia Urbanística em que se haveria de consubstanciar, segundo programa preestabelecido, o plano de reestruturação e expansão da Cidade do Salvador organizado pelo EPUCS. Nesses “princípios” se condensa, por assim dizer, o espírito que presidiu aos trabalhos daquele extinto escritório e orientou a elaboração do referido Código, cujas normas sobre zoneamento e loteamento já se acham incorporadas à legislação municipal vigente, constituindo o decreto-lei do qual se reproduzem, acompanhadas de dois mapas ilustrativos, algumas de suas disposições sobre o zoneamento local (*Anexo-II*), — a título de facilitar, por sua objetividade, a inteligência do conteúdo doutrinário do Urbanismo dos CIAM, em que elas se inspiraram.

Registe-se, finalmente, o fato de se ter recebido o encargo de organizar esta publicação quando já se havia redigido o esboço histórico solicitado para servir de introdução à Carta, que se cogitava, então, de divulgar entre os universitários bahianos.

A.G.

³ Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador.

A CIDADE E A REGIÃO

1 — CONCEITOS E CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Cidade e campo interpenetram-se e constituem os elementos do que se pode chamar uma unidade regional.

Toda cidade faz parte de um conjunto geográfico, econômico, social, cultural e político (região), do qual depende seu desenvolvimento.

Grandes ou pequenas, pois, as cidades não podem ser estudadas à parte das regiões em que se integram e que lhes formam o ambiente natural.

O desenvolvimento dessas unidades regionais depende:

- a. de suas características geográficas e topográficas — clima, terra e águas, comunicações naturais, internas e com outras regiões;
- b. de seu potencial econômico — recursos naturais (solo e sub-solo, flora e fauna, fontes de energia e matérias-primas) e recursos técnicos (produção agro-pastoril e industrial, circulação e distribuição da riqueza);
- c. de sua situação social e política — estrutura social da população, regime político e organização administrativa.

Não se deve confundir a “região” a que a Carta se refere com as unidades territoriais definidas por critérios político-administrativos, tais os nosso Estados, Territórios, Municípios e Distritos, nem tão pouco com as delimitadas por conveniências de ordem geográfica e outras, como as chamadas “zonas” e “regiões fisiográficas” em que se convencionou dividir o país.

Tôda aglomeração humana constitui o núcleo econômico e cultural de uma área geográfica cujos limites são determinados tão somente pela zona de influência das aglomerações vizinhas. O território limitado pelo alcance da influência de cada concentração demográfica é que constitui a Região, de que a Cidade é o centro ou núcleo vital.

A configuração topográfica, a constituição do solo e seu revestimento vegetal, o clima e os recursos naturais da região, influenciando, por seu turno, na demarcação material de seus limites, no estabelecimento de sua rede de vias de comunicação, internas e com outras regiões, na produtividade e nos meios de subsistência da população que a habita, — condicionam de tal modo a estrutura, a evolução e a expansão da cidade, que não é possível encarar problema algum de urbanismo, isto é — problema que interesse à organização das funções vitais da comunidade, urbana ou rural — sem se ter em vista e correlacionar todos os elementos componentes da região em que se integra a comunidade considerada¹.

Ha que se atentar, por outro lado, para o fato de que as próprias divisões territoriais da cidade nem sempre coincidem, como seria para desejar, com a distribuição efetiva dos grupos humanos e suas atividades na área urbana. Oriundas, às vezes, de uma repartição inicial arbitrariamente estabelecida, ou fruto de vicissitudes históricas que lhes alteraram o primitivo traçado, distorcendo-lhes as linhas naturais de desenvolvimento, as divisões territoriais vigorantes em muitas cidades modernas constituem, não raro, um entrave ou obstáculo, assim à distribuição racional de seus serviços administrativos, como, principalmente, ao estudo e controle da evolução urbana, acompanhada, no tempo e no espaço, através de dados censitários e estatísticos, mediante a análise comparativa de cada uma das partes em que a cidade se divide.

Êste é o caso — advirta-se — da Cidade do Salvador. Seus antigos “distritos” (atuais “sub-distritos”) já não atendem, se é que em algum tempo atenderam, à finalidade de discriminar a jurisdição das autoridades ou agentes locais do Município, do Estado ou da União, nem à de orientar a distribuição dos serviços públicos na área

¹ “En accentuant quelque peu la figuration de la réalité”, — diz Pierre George (*La Ville*, p. 63 — Ed. Presses Universitaires, Paris, 1952) — “on serait tenté d’écrire que la ville de l’époque préindustrielle est le produit de sa région, tandis que la région de l’époque contemporaine est le produit de sa ville”. O que, sendo de certo modo verdadeiro, não invalida a tese acima proposta.

urbana. Essa velha divisão administrativa, ainda artificialmente mantida pelo só prestígio de uma tradição a todos os títulos injustificável, está, ademais, em flagrante antagonismo com o zoneamento que o Plano de Urbanismo estabeleceu, levando em conta todos os fatores de ordem social, especialmente os políticos, susceptíveis de restringir ou modificar a influência dos fatores ecológicos, preponderantes na distribuição ou localização espacial das funções e atividades urbanas. Êsse zoneamento, aliás, já está oficialmente consagrado pela legislação municipal específica (Decr. Lei 701/48).

Através da história, o caráter das cidades tem sido determinado por circunstâncias especiais, tais como as relacionadas com a defesa militar, as descobertas científicas, a política administrativa e o progressivo desenvolvimento dos meios de produção e de transporte.

Os fatores básicos responsáveis pela evolução das cidades estão, por conseguinte, sujeitos a mudanças contínuas.

Foi o desenvolvimento descontrolado e desordenado da Era da Máquina que produziu o caos em nossas cidades.

Aqueles fatores essenciais, considerados em conjunto, formam a única base verdadeira para o planejamento científico de qualquer unidade regional, e são:

- a. interdependentes, um reagindo sobre o outro;
- b. sujeitos a flutuações contínuas, que se devem ao progresso técnico e científico e a mudanças de ordem social, política e econômica. Saber quando tais flutuações, do ponto de vista humano, importam num avanço ou num recuo, — é problema que depende da medida em que possam contribuir para a satisfação das aspirações do homem por um crescente bem-estar material e espiritual.

2 — AS QUATRO FUNÇÕES DA CIDADE

As considerações que se seguem, a respeito das atuais condições de vida nas cidades e sobre o que se faz necessário para lhes corrigir as deficiências, relacionam-se com as quatro funções urbanas: habitação, recreação, trabalho e circulação.

Essas quatro funções constituem uma classificação básica para o estudo dos Problemas do urbanismo moderno.

Em seu manifesto inaugural (*La Sarraz, 1928*), os CIAM, definindo o urbanismo como a organização do espaço geográfico no interesse do desenvolvimento natural da vida humana, em tôdas as suas manifestações individuais e coletivas, afirmam desde logo seu caráter eminentemente funcional e, em conseqüência, sua incompatibilidade com as inspirações de um esteticismo gratuito. O urbanismo moderno, que se aplica tanto às aglomerações urbanas como aos agrupamentos rurais, visa, portanto, à organização espacial das três funções fundamentais — **habitação, trabalho e recreação**, e da complementar — **circulação**, que estabelece as necessárias conexões entre as primeiras¹.

Daí, as “quatro funções urbanas” da Carta de 1933. Dez anos após, em 1943, o ASCORAL (*Association des Constructeurs pour un Renouveau Architectural*, fundada pelo Grupo CIAM-França), ao estudar as “funções humanas” — que correspondem às da Cidade Funcional organizada segundo a escala e as necessidades do homem — assim as enumerava: a) **habitar**; b) **trabalhar**; c) **cultivar o corpo e o espírito**; d) **circular**².

Dando à terceira “função humana” uma denominação que implica um conteúdo muito mais amplo do que o simples vocábulo “recreação” poderia inculcar, o ASCORAL contribuía para fixar o verdadeiro sentido da correspondente “função urbana”, que é compreensiva, na concepção dos CIAM, de tôdas as atividades, físicas ou psíquicas, que devem preencher as “horas livres” do homem, isto é — tôdas as que não forem consagradas às demais funções.

No VI-CIAM, reunido em Bridgwater (Inglaterra) em 1947, resolveu-se substituir o termo **recreação**, usado na Carta, pela locução **cultura do espírito e do corpo**, mais adequada a definir o campo de atividades visado pelo propósito de “satisfazer as necessidades emocionais e materiais do homem, mediante a criação de uma ambiência física que lhe estimule o desenvolvimento espiritual”, tal como se expressa, num de seus ítems, a “Reafirmação de Objetivos dos CIAM”, então aprovada³.

¹ *La Carta de Atenas*, op. cit., p. 20; S. Giedion, op. cit., p. 22.

² Le Corbusier, *Manière de Penser l'Urbanisme*, p. 175 — Ed. “L'Architecture d'Aujourd'hui”, Paris, 1946.

³ S. Giedion, op. cit., p. 23.

É oportuno ressaltar que o Grupo CIAM-França, prevenindo os equívocos a que poderiam induzir interpretações muito literais de certas expressões da Carta, advertia, ao divulgá-la, que o vocabulário ali usado — “estava a exigir algumas retificações, mas não se devia perder de vista que o texto apresentado ao leitor era o resultado de debates de que participaram representantes de dez idiomas”⁴.

O ESTADO ATUAL DAS CIDADES

3 — HABITAÇÃO, PRIMEIRA FUNÇÃO URBANA

Observações sôbre as presentes condições de moradia nas cidades:

A densidade da população é demasiada nos distritos centrais; em muitos casos ultrapassa 400 habitantes por acre (1.000 por hectare).

Não é sômente na parte central de nossas cidades que se encontra excesso de população. Isto também ocorre nas extensas áreas residenciais resultantes do surto industrial do século passado.

Nos distritos super-povoados, as condições de vida são insatisfatórias, o que se deve ao fato de estar a superfície do solo quase tôda edificada, sem suficientes espaços livres e com os edifícios em geral arruinados e sem higiene. Esse fato torna-se extremamente sério em vista dos reduzidos recursos econômicos dos habitantes de tais distritos.

A cidade vai destruindo, à medida que cresce, as áreas verdes que antes lhe rodeavam os bairros de moradia. Daí, ficar muita gente privada da oportunidade de gozar os benefícios de viver na proximidade do campo.

As habitações individuais e os conjuntos residenciais estão frequentemente mal localizados, tanto do ponto de vista funcional, como em relação às condições higiênicas requeridas para uma moradia saudável.

As áreas mais densamente povoadas são, via de regra, os sítios menos apropriados para habitação, tais como os expostos à insolação Norte em terreno acidentado, os de baixada, sujeitos a inundações ou nevoeiros, e os na proximidade de distritos industriais, conseqüentemente perturbados por vibrações, ruídos e fumaça.

⁴ *La Carta de Atenas*, op. cit., p. 6 (Nota preliminar).

A observação sobre a inconveniência da insolação Norte em terreno acidentado não é válida para qualquer latitude, ainda no mesmo hemisfério. Devido às variações da órbita aparente do Sol, é óbvio que, em casos análogos, diversa é a situação nos dois hemisférios.

Ao advertir contra a insolação Norte, o IV-CIAM teve naturalmente em vista as 33 cidades cujo estudo fôra objeto de seu programa, quasi tôdas — 31, exatamente — localizadas entre os paralelos de 34^o e 60^o Norte. As duas restantes, porém, estão situadas em plena zona tórrida: Dalat, no hemisfério setentrional, e Bandoeng, no meridional. Assim, contraindicada, de modo geral, para esta última cidade, a insolação Norte seria, ao contrário, aconselhável para a primeira.

De referência à Cidade do Salvador, os estudos do EPUCS evidenciam que a insolação conveniente em latitudes como a nossa (13^o Sul) não será indicada tão somente em função do ângulo de incidência dos raios solares, mas, também, levando-se em conta outros fatores, inclusive o próprio tipo de habitação a que o edifício se destina. Imprudente seria ditar, em tal assunto, normas teóricas, rígidas, que de modo algum atenderiam, satisfatoriamente, à variedade das hipóteses que se podem apresentar na prática.

Não deve ter sido por outro motivo que o Grupo CIAM-França omitiu, em sua apresentação da Carta, qualquer referência à insolação Norte¹, objeto desta nota..

As áreas de menor concentração populacional, ao contrário, localizam-se nos melhores sítios, favorecidos por boas condições de clima e topografia, ao abrigo dos inconvenientes da indústria e facilmente acessíveis por estradas.

A localização irracional das moradas ainda é permitida, sem se levar em consideração os interesses da saúde pública, que, assim, é posta em risco. As cidades ressentem-se da falta de planos de zoneamento e da legislação capaz de torná-los obrigatórios. As leis vigentes, em verdade, parecem ignorar as conseqüências da super-população, da carência de espaços livres, das condições precárias de tantas habitações e da ausência de serviços comunais. E delatam também não se aperceber das possibilidades ilimitadas que o planejamento moderno e as novas técnicas criaram para a reconstrução das cidades.

¹ V. § 9 a § 29 de *La Carta de Atenas* (op. cit.).

Os edifícios construídos ao longo das artérias de tráfego pesado e na vizinhança de cruzamentos tornam-se indesejáveis para habitação, por causa dos ruídos, poeira e gases nocivos.

Nas ruas residenciais em que, de cada lado, as fachadas dos edifícios se defrontam, não foram levadas em conta as circunstâncias variáveis em que se processa a exposição à luz solar. Em regra, se um lado da rua recebe, nas melhores horas, uma insolação satisfatória, o lado oposto encontra-se em situação diversa e não raro má.

Os subúrbios modernos, em muitos casos, cresceram rapidamente, sem planejamento nem controle. Em conseqüência, sua ulterior conexão com o centro metropolitano (por via-férrea, rodovias ou outros meios) teve de enfrentar obstáculos de ordem material que poderiam ser evitados, se considerado o crescimento suburbano como parte do desenvolvimento da respectiva região.

Em geral, os subúrbios somente foram incorporados à cidade quando já haviam alcançado plena expansão como unidades autônomas.

Com um processo evolutivo que muitas vezes escapa a qualquer disciplina, as aglomerações suburbanas tomam freqüentemente a forma de favelas — agrupamento desordenado de choças construídas com todos os tipos imagináveis de materiais, procedentes de demolições ou abandonados por imprestáveis. Não obstante, tais aglomerações ainda são francamente toleradas em muitas áreas metropolitanas.

A distribuição dos edifícios para serviços comunais é feita arbitrariamente, ou a esmo. Isso é notório sobretudo em relação às escolas, não raro localizadas em ruas estreitas e congestionadas, ou demasiado distantes das residências a que servem.

O quadro que a Carta configura, para caracterizar o estado atual das cidades, não está longe de retratar a situação em que se encontra a Cidade do Salvador. Quarteirões de excessiva densidade demográfica: ruas estreitas, tortuosas e íngremes, onde os edifícios se erguem, de cada lado, sem solução de continuidade, em lotes de exigua frente e superfície não raro totalmente construída; carência de espaços livres, — são aspectos e falhas que não se notam somente na área de primeiro estabelecimento que lhe constitui o núcleo ou centro de irradiação — a colina histórica da Sé, mas também nos velhos distritos circunjacentes da Conceição da Praia, do Pilar, do Passo, da Saúde, de Santana e de São Pedro, resultantes da expansão da Cidade nos séculos XVII a XIX.

A habitação — é claro — ressen-te-se, em tais áreas, dessas deficiências de estrutura e ambiência, que o fenômeno da “invasão” ecológica, decorrente do crescimento demográfico e, também, de novas maneiras de viver e exigências de conforto criado pelo progresso mecânico, veio ainda mais agravar, fazendo com que velhos sobrados e casarões coloniais, inadequados ou inadaptáveis às finalidades ou funções novas da zona em que estão situados, se degradassem econômica e socialmente, e, arruinados, se convertessem em “cortiços” — pardieiros onde se acumula, nas piores condições de higiene e promiscuidade, parte da grande massa da população urbana em falta de alojamento compatível com os precaríssimos meios de vida de que dispõe.

A par dos cortiços, que correspondem, entre nós, aos slums¹ das grandes cidades industriais da Europa e dos Estados- Unidos, e pululam por todo o distrito da Sé a adjacências, na Cidade Alta, e ao pé do flanco escarpado desta, da Preguiça à Igreja da Trindade, na Cidade Baixa, outros aspectos, igualmente expressivos no que tange à habitação, apresenta a antiga metrópole brasileira.

São as chamadas “avenidas”, fruto de desumana exploração comercial do solo, — série de cubículos dispostos lado a lado, em porões infectos, ou de casinhotos ao rez do chão, edificadas em fila, parêdes meias, encostados aos prédios vizinhos, uns e outros com as escassas aberturas que possuem, e pelas quais podem receber ar e luz, dando para a viela ou para o pátio onde se localizam a sentina e a pena-d’água, de serventia comum de todo o lote².

São, ainda, as “favelas” e “mucambos”, — aglomerados de choças construídas a êsmo, com materiais usados de todas as procedências, ou de madeira rústica e barro, dito “de sopapo”: promovidos, uns, mediante financiamento a juros leoninos, pelo proprietário do solo, dado assim em arrendamento; resultado, outros, das vulgarmente chamadas “invasões” — ocupação subreptícia, na maioria, ostensiva em alguns casos, de terrenos baldios de domínio privado ou público,

¹ Donald Pierson, em seu *Teoria e Pesquisa em Sociologia* (Ed. Melhoramentos, S. Paulo, 1948 — ps. 161 e 383) chama a atenção para a diferença “fundamental” (sic) entre os slums e os nossos “cortiços”, “favelas”, etc. Aqui, pelo menos, as características do chamado “cortiço” são análogas às do slum anglo-saxão e, de certo modo, do taudis francês.

² A origem, a estrutura e a vida de um alojamento deste tipo, tão frequente no Rio de Janeiro do século passado, estão descritas ao vivo em romance famoso — *O Cortiço*, de Aluísio de Azevedo. O nome de “avenida”, por que o próprio romancista também o designa, era, aliás, de uso corrente, ali como aqui.

— todos êles, por igual, desprovidos de quaisquer instalações ou serviços sanitários.

Segundo dados coligidos pelo EPUCS, nos inquéritos realizados em 1943-1944, calcula-se em cerca de 75% a parte da população local alojada em cortiços, favelas e moradas similares. Daí para cá, o incremento demográfico acusado pelo último censo (1950) não deve ter alterado, senão para pior, o panorama sombrio da HABITAÇÃO nesta Capital.

Mas, tal situação não é senão um sintoma ou aspecto — sem dúvida o mais impressionante — da diátese orgânica de uma comunidade urbana em crise de crescimento e reestruturação. O problema, portanto, sôbre ser premente, é complexo. Vãs e, quiçá, contraproducentes serão, pois, as soluções que objetivem apenas o provimento de estruturas residenciais, sem cogitar, ao mesmo tempo, das indispensáveis medidas tendentes à recuperação econômica e social da massa humana incapaz de se erguer por si-mesma, a que elas se destinem.

Esta, a conclusão a que chegou o EPUCS. Daí, o plano precocinado para solucionar, gradativamente, o problema, em trabalho, ainda inédito, sôbre a habitação popular³. São consecutórios lógicos dêsse plano as disposições do Art. 46 do citado Dec-lei n.º 701.

É baseada nas observações precedentes a seguinte enumeração de objetivos a atingir:

Os distritos residenciais devem ocupar os melhores sítios. Suas condições climatológicas e topográficas têm de ser cuidadosamente estudadas, bem como as áreas baldias existentes nas proximidades, que possam servir para fins recreativos. A possibilidade de colocar, no futuro, o comércio e a indústria em suas imediações, também deve ser considerada.

Devia-se prescrever um mínimo de exposição à luz solar para as estruturas residenciais, seja qual for sua localização ou classe.

Limites diversos de densidade deviam ser estabelecidos para distritos residenciais diferentes, de acôrdo com os fatores que influenciam as condições de vida em cada um dêles.

³ Arquivos do EPUCS — Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador.

Técnicas modernas deviam ser empregadas na construção de blócos de apartamentos, de vários andares e largamente espaçados, sempre que se tratasse de alojamento para concentrações de alta densidade demográfica. Sòmente êsse partido em matéria de construções residenciais permitirá, em tais casos, liberar as áreas necessárias para recreio, serviços comunais e estacionamento de veículos, provendo a habitação de luz, sol, ar e vista.

O alinhamento de edifícios residenciais ao longo das artérias de tráfego deve ser proibido por motivos higiênicos, uma vez que tais casas ficam expostas a ruído, poeira e gases.

4 – RECREAÇÃO

Aspectos gerais do problema:

Presentemente, os espaços livres que existem nas cidades são em geral insuficientes. Em muitos casos são mal situados e de acesso difícil para muitas pessoas.

Localizadas na maioria em zonas periféricas ou suburbanas, as áreas livres não beneficiam os habitantes dos distritos insalubres do centro da cidade.

Os poucos "play-grounds" e campos de esporte existentes ocupam, de regra, áreas que se destinam a edificações em futuro próximo. Isto explica sua freqüente transferência. À medida que o sólo se valoriza, essas áreas livres desaparecem, sendo os campos de jogos e esportes restabelecidos em novos pontos, cada vez mais longe dos distritos centrais.

O desenvolvimento caótico da cidade moderna destruiu impiedosamente, nas imediações da zona urbana, muitas áreas verdes que poderiam ter sido convertidas em centros de recreação para fim-de-semana (week-end).

Exigências a atender:

Cada distrito ou bairro residencial devia contar com as áreas livres necessárias, arranjadas em forma de "play-grounds" e de campos de esporte, para crianças, jovens e adultos.

O parágrafo supra não consta do texto da Carta transcrito no apêndice de "Can our Cities survive?", de onde foi ela trasladada para aqui. Trata-se evidentemente de uma lacuna, que cumpria fosse preenchida. Com efeito, êsse tópico, que também figura na versão

francesa da Carta nos termos em que é acima apresentado¹, serve de epígrafe, como tantos outros da "town-planning Chart", e com a menção expressa dessa procedência, a um dos capítulos do citado livro de J. L. Sert.².

Destacando a universalidade do problema das áreas destinadas a "recreational facilities" na cidade moderna, e a importância do estudo das características locais para sua conveniente solução, observa êsse reputado urbanista: "O programa de distribuição dessas facilidades — a natureza, a capacidade, a localização mais favorável das instalações respectivas — pode variar consideravelmente, de acordo com os costumes e preferências dos diferentes povos, as percentagens de seus grupos etários, as horas de trabalho, o clima e outras circunstâncias. Sem embargo disso, é universal a necessidade, que as populações urbanas têm, de tais facilidades de recreação"³.

Essa necessidade de áreas livres, agenciadas de modo a criar o ambiente saudável e inspirador que convém às atividades físicas e mentais em que se resolve a função urbana de "cultivar o corpo e o espírito", encontra no modelado do solo na Cidade do Salvador condições singularmente propícias à satisfação de seus propósitos. A verdadeira rede de vales que sulcam as encostas do promontório sobre que ela assenta, além de facilitar sobremodo a solução de outros problemas urbanos, enseja a localização, no parque contínuo em que se devem converter as áreas planas e os primeiros aclives desses vales⁴, das instalações, estruturas e sítios adequados à fruição das "horas livres" a que tem indeclinável direito o ser humano, qualquer que seja seu sexo, idade ou situação social.

E, como tais vales envolvem e demarcam os setores residenciais e, em grande parte, os bairros em que êstes se subdividem, os locais de recreio ou lazer ali situados constituem, em verdade, prolongamentos ou dependências desses setores e bairros, a que ficam adjacentes e, portanto, ao alcance das populações que os habitam.

O estado sanitário dos distritos densamente povoados devia ser melhorado mediante a demolição de cortiços e edifícios em condições análogas, utilizando-se as áreas desocupadas para fins recreativos.

¹ La Carta de Atenas, op. cit., p. 77 (§ 35).

^{2, 3} J. L. Sert, op. cit., p. 90.

⁴ Segundo o plano do EPUCS (V. art. 4, da Declaração de Princípios; e arts. 24 e 36 do Dec.-lei n. 701).

Os espaços livres perto dos locais de recreio infantil ou "play-grounds" deviam ser destinados a escolas maternas, e parte da área dos parques, reservada para empreendimentos de utilidade pública, tais como bibliotecas, museus e auditórios, de características adequadas à vizinhança.

Os sítios próximos das cidades, quando dotados de certos aspectos da natureza (rios, praias, florestas, lagos), deviam ser aproveitados para instalações de recreio.

5 – TRABALHO

Observações sobre problemas das zonas industriais e comerciais:

Os locais de trabalho (industrial, comercial e burocrático) não se acham situados na estrutura da cidade de acordo com as respectivas funções.

A falta de uma coordenação planificada dos locais de trabalho e de moradia é responsável pelos trajetos excessivos entre uns e outros.

O tráfego é sobrecarregado nas "horas de pique"* por força de comunicações desorganizadas.

Em consequência do alto preço do solo, tributação crescente, congestionamento do tráfego, expansão rápida e não controlada da cidade, a indústria é obrigada muitas vezes a deslocar-se para fora, acarretando uma descentralização que as técnicas modernas facilitam.

Os distritos comerciais somente podem expandir-se mediante a dispendiosa operação de compra e demolição das habitações circunjacentes.

Soluções possíveis para esses problemas:

As indústrias deviam ser classificadas segundo sua natureza e necessidades, distribuídas em zonas especiais por todo o território da região que a cidade influencia. Na delimitação dessas zonas ter-se-á que levar em consideração, tanto as relações das diferentes indústrias entre si, como as de cada uma delas com as zonas destinadas a outros fins.

*"Horas de pique" — diz-se das em que o volume ou a intensidade do tráfego atinge o ponto culminante, por analogia com o representado pela "curva" de frequência dos diagramas em que se procura traduzir, graficamente, o fenômeno. "Pique", do inglês *peak* — ponta, cume.

Os trajetos entre as habitações e os locais de trabalho deviam ser diretos e percorri-veis no menor tempo possível.

Os distritos industriais deviam ser independentes dos de moradia (em verdade, também dos outros distritos), e isolados por meio de faixas verdes ou zonas neutras.

Certas pequenas indústrias intimamente relacionadas com a vida urbana, e que não são fonte de inconvenientes ou incômodos para a vizinhança, deviam ficar dentro da cidade, servindo aos diversos distritos residenciais.

É necessário que zonas industriais de importância fiquem adjacentes a estradas de ferro, rios navegáveis ou portos, e às principais vias de transporte.

Os distritos comerciais deviam dispor de bons meios de comunicação com os bairros residenciais e as zonas de indústria.

Na organização funcional da cidade, os urbanistas se defrontam com duas necessidades ao parecer inconciliáveis: a de colocar a habitação ao abrigo dos perigos e incomodidades inerentes aos centros de trabalho, e a de encurtar ou reduzir, senão em termos de "espaço", ao menos de "tempo", as distâncias que separam a morada, hoje em dia, da oficina, do escritório e, principalmente, dos grandes estabelecimentos de comércio ou indústria.

Depende da medida em que tais necessidades podem ser atendidas, poupar-se, à população urbana em geral, riscos e prejuízos de várias sorte, e à parte dela que trabalha, fadiga, dinheiro e — o que é importante — tempo, tão certo é que o gasto na "circulação", isto é — no percurso da casa para o lugar de trabalho, ida e volta, sê-lo-á sempre em detrimento do que, no ciclo diário da vida humana, deve ser dedicado às demais "funções", ditas fundamentais.

As soluções preconizadas pela Carta visam a remediar ou atenuar os inconvenientes que decorrem desse antagonismo essencial, agravado em muitas cidades contemporâneas pela inadequada localização de seus centros de trabalho, industrial sobretudo.

A peculiar configuração geográfica da região, duma parte, e, da outra, fatores de ordem ecológica, econômica e política, atuantes na Cidade do Salvador e que lhe condicionam a topografia social¹, —

¹ Todos os fenômenos sociais "podem ser cartografados, isto é — representados em função de sua distribuição sobre o solo" (Armand Cuivillier, *Manuel de Sociologie*, T. 1, p. 366 — Ed. Presses Universitaires, Paris, 1954).

determinaram, a bem dizer, as linhas básicas do plano de zoneamento do EPUCS. A divisão em setores, com a discriminação das atividades que correspondem, respectivamente, ao Central, ao Portuário e Comercial, ao Industrial e aos de Transição, e a criação de "centros de atividades comuns" nos setores residenciais, — tal como constam da legislação municipal que as regula², são aspectos do Plano da Cidade, na parte relativa à função TRABALHO, que seria interessante e instrutivo analisar à vista da topografia local e à luz dos preceitos do Urbanismo dos CIAM, compendiados na Carta.

6 — CIRCULAÇÃO

Observações sobre problemas viários e de tráfego:

Os sistemas viários que se encontram hoje na maioria das cidades e seus subúrbios são uma herança do passado (a Idade Média, em muitas cidades européias, períodos posteriores, nas americanas), quando as ruas eram destinadas ao uso de pedestres e de veículos de tração animal. Como tais, a despeito de sucessivas alterações, elas não atendem às exigências dos veículos modernos (automóvel, ônibus, caminhão), nem ao volume de tráfego do presente.

A largura insuficiente das ruas é causa de congestionamentos do tráfego.

A falta de espaço nas vias públicas e a frequência de cruzamentos tornam quase inoperantes as novas possibilidades de locomoção.

O congestionamento do tráfego, responsável por milhares de acidentes, vai se tornando cada vez mais perigoso para todos.

Nossas ruas atuais não se acham caracterizadas em função de suas possíveis finalidades, — circunstância que torna inviáveis as tentativas de uma solução eficaz para o problema do tráfego moderno.

A solução do premente problema do tráfego em nossas cidades não se alcançará através das medidas até agora adotadas (alargamento de ruas, regulamentos de trânsito, etc.), mas somente por meio de um novo planejamento urbano.

Um certo tipo de urbanismo "acadêmico", concebido "em grande estilo" e preocupado, sobretudo, em obter efeitos monumentais com a disposição dos edifícios, avenidas e praças, complica freqüentemente a situação do tráfego.

² V. Cap. I do Dec.-lei n. 701.

Asestradas de ferro constituem muitas vezes um obstáculo ao desenvolvimento urbano. Certos distritos em volta dos quais elas correm são, assim, isolados de outras partes da cidade com as quais diviam ter contacto direto e fácil comunicação.

Condições para solução dos mais importantes problemas de tráfego:

O uso universal do transporte motorizado, trazendo consigo velocidades desconhecidas poucos anos antes, agitou violentamente toda a estrutura urbana, com profunda repercussão sobre as condições de vida nas cidades. Um novo sistema viário adequado aos meios modernos de transporte torna-se, pois, necessário.

Para o fim de se agenciar um sistema viário que corresponda às exigências atuais do tráfego, é mister que se utilizem estatísticas precisas na determinação racional das dimensões das ruas.

A velocidade de tráfego admissível em cada caso dependerá da finalidade da rua e da natureza dos veículos que por ela devam trafegar. Essas velocidades são, portanto, fatores de classificação, uma vez que determinam as características das artérias destinadas, assim ao tráfego rápido, como ao de caminhões e outros veículos de marcha lenta, distinguindo-as das ruas tributárias ou secundárias.

Para integrar a preconizada rede de ruas específicas, devia-se providenciar a criação de aléias ou caminhos para pedestres, planejados em função de suas próprias conveniências e, portanto, sem acompanhar necessariamente as vias reservadas aos veículos.

Convém que as ruas sejam classificadas conforme sua finalidade — ruas residenciais, comerciais, industriais, e assim por diante.

Os edifícios de qualquer tipo, especialmente os de moradia, deviam ser isolados do tráfego pesado por faixas verdes.

Com os requisitos indicados, o novo sistema viário acarretaria outras simplificações: assim, mediante uma organização que coordenasse adequadamente os diferentes elementos urbanos, o tráfego poderia ser reduzido e concentrado nas grandes artérias.

A solução dos problemas de tráfego, uma vez criadas, por meio de apropriado zoneamento, condições favoráveis à canalização das correntes de pessoas e bens empenhados no dinamismo da cidade moderna, será em grande parte tarefa de engenharia edilícia.

As características construtivas das ruas, em função da natureza, volume e velocidade do tráfego previsto; os cruzamentos, "trêvos", faixas diferenciadas, abrigos para pedestres, sistemas de sinalização e outras estruturas que visam à segurança e facilidade da viação urbana; o tipo, a capacidade e a conveniente distribuição dos locais para estacionamento de veículos, — são problemas que oferecem ao engenheiro e inventiva de técnicos e especialistas oportunidades de aplicação dos recursos quasi ilimitados da Era da Máquina.

A par desses aspectos há, porém, outros a considerar no estudo da função CIRCULAÇÃO. O fluxo e refluxo dos indivíduos que se deslocam, quotidianamente, nas idas e vindas da residência para o trabalho, o abastecimento ou a recreação, movimento dito de "rotinização" ecológica, — poderia ter sua tendência natural ao sincronismo responsável pelas chamadas "horas de pique", de tão perturbadora repercussão na economia dos serviços de transportes urbanos, corrigida ou atenuada por uma racional coordenação de certas atividades profissionais e dos respectivos horários de trabalho.

Por outro lado, a eficiência dos meios modernos de comunicação à distância — o telégrafo elétrico e pneumático, o telefone e, mais recentemente, a rádio-difusão e a televisão — facilitando consideravelmente os contactos e entendimentos, individuais ou grupais, na comunidade urbana, tendem, cada vez mais, a reduzir a "demanda" de transporte individual ou coletivo, com reflexos óbvios no volume e intensidade do tráfego.

É, provavelmente, a esses fatores de ordem ecológica e social que alude a Carta, quando salienta a importância da coordenação dos "diferentes elementos urbanos" na solução satisfatória dos problemas da CIRCULAÇÃO na cidade contemporânea.

7 — PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Não se deviam demolir edifícios ou conjuntos arquitetônicos remanescentes de culturas passadas:

- a. quando são, realmente, representativos de sua época e, como tais, podem ser de interesse geral e servir para a educação do povo;
- b. quando sua existência não compromete as condições de saúde da população que vive na vizinhança;

- c. quando a presença ou a situação desses velhos quarteirões não interfere com o traçado das principais artérias do tráfego urbano, nem prejudica de alguma sorte o crescimento orgânico da cidade.

Tôdas as tentativas para adaptar estruturas novas a esses velhos quarteirões (o que muitas vezes é feito sob pretexto de preservar características locais) têm dado máus resultados. Tais adaptações ao passado não deviam ser toleradas em caso algum.

Com a progressiva extinção dos cortiços, que se encontram freqüentemente nas imediações desses monumentos do passado, torna-se possível melhorar as condições de vida das áreas residenciais vizinhas, salvaguardando a saúde de seus moradores.

Segundo informa Sert¹, os parágrafos acima foram introduzidos na Carta pelos delegados italianos, que freqüentemente têm de enfrentar os sérios problemas suscitados, em tantas cidades de seu país, pela necessidade de preservar a imensa herança cultural que possuem, representada por monumentos de inestimável valor artístico, histórico ou arqueológico.

Problemas análogos se deparam ao urbanista na Cidade do Salvador, cuja importância como repositório de notáveis exemplares de boa arquitetura colonial e de arte barrôca, em geral, já foi reconhecida por autores e especialistas de renome internacional, como Germain Bazin, o erudito conservador do Museu do Louvre, e Robert Smith, o ilustre professor da Universidade de Pensilvânia, nos Estados Unidos².

Em tôdas as fases do consciencioso estudo a que EPUCS submeteu a cidade quadricentenária, encarando-a de todos os ângulos, esteve sempre presente a preocupação de não comprometer, mas realçar sempre que possível, não apenas os edifícios e conjuntos arquitetônicos já então colocados, em virtude de "tombamento" pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), sob a proteção do Governo Federal³, mas também certas paisagens ou aspectos locais: sítios de tradicional encanto ou beleza, ou perspectivas de sóbria e característica arquitetura edilícia do

¹ J. L. Sert, op. cit., p. 248 (nota).

² V., sobre os trabalhos de Germain Bazin e Robert Smith, de interesse para o conhecimento da importância artística da Cidade do Salvador: José Valladares, *Arte Brasileira — Bibliografia comentada, 1943-1953*, ed. "Centro de Estudos Bahianos", Bahia, 1955.

³ V. Dec.-lei Federal n. 25, de 30.XI.1937, — "Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional".

passado, ou velhas ruas que ainda conservam — em seu traçado tortuoso e angusto, na rusticidade de sua pavimentação primitiva, nas fachadas singelas e graciosas das casas e sobrados que se acotovelam ou aconchegam de cada lado das mesmas — o caráter de uma época ou etapa significativa de nossa evolução urbana.

No que respeita aos monumentos arquitetônicos isolados, não basta resguardar-lhes tão somente a integridade material e a visibilidade⁴. senão também a própria vivência espiritual, essa “personalidade” do edifício que não pode subsistir quando este privado do ambiente em que se criou, despojado do quadro urbano em que, harmoniosamente, se insere e — porque lhe dá a escala justa das proporções — lhe caloriza ou acentua, pelo contraste, a beleza plástica ou o cunho funcional.

Sem essa “zona de proteção” que, na França, o legislador instituiu, expressamente, para a salvaguarda — como o salienta Robert Brichet — “de leur caractère, de leur atmosphère, de leur échelle”⁵, os monumentos arquitetônicos seriam cousas mortas, meros documentos arqueológicos, que interessariam, sem dúvida, a estudiosos ou eruditos, que poderiam mesmo, em alguns casos, provocar fecundas emoções estéticas em certas criaturas privilegiadas, mas que, salvo em circunstâncias excepcionais, não teriam o dom de atingir a fundo a sensibilidade artística das massas populares, — refugindo, por isso mesmo, à função educativa que é o fundamento principal da proteção que a êles se deve dispensar.

É certo que as exigências do progresso material e os interesses da saúde pública, que tornam cada vez mais sérios e difíceis, nas cidades contemporâneas, os problemas do tráfego e da habitação, não permitem, sem ônus ou prejuízos inoportáveis, a criação ou manutenção dessas zonas protetoras. Em tais casos, sempre que se trate de monumentos “realmente representativos de uma etapa marcante da evolução cultural do povo”⁶, a solução mais indicada será enquadrá-los numa moldura vegetal, parque ou jardim, de função simultaneamente estética e higiênica, como, entre outros, preconiza

⁴ V. arts. 17 e 18 do citado Dec.-lei federal n. 25.

⁵ Robert Brichet, *Le Régime des Monuments Historiques en France*, p. 100 — Ed. Librairies Techniques, Paris, 1952.

⁶ V. art. 7 da Declaração de Princípios.

Jean Lebreton, no interessante ensaio em que, à la recherche d'un urbanisme humain, tomou por tema as cidades francesas de Caen e Le Mans⁷.

O que se não deve admitir, a todo custo, máxime na vizinhança de edifícios tombados ou em áreas de reconhecido interesse histórico, a pretexto de ambientarem os primeiros ou se integrarem nas segundas, — são essas construções novas, de feição e, até, estrutura à antiga, monstruosas em seu anacronismo, que a Carta chama de “adaptações ao passado” e de que se encontram no Brasil, aqui e ali, horrendos exemplares. E que, principalmente, por falta de um prudente equacionamento e estudo dos problemas da cidade, se lhes dêem soluções precárias ou frustras, com o sacrifício inútil de veneráveis monumentos e aspectos urbanos, — tal como ocorreu, entre nós, em 1912, quando sucumbiram à febre reformadora e iconoclasta de um urbanismo de fachada as centenárias igrejas da Ajuda e de S. Pedro, e — mais expressivamente — em 1932, quando se imolou, em nome de contestáveis interesses ou conveniências de tráfego, a nossa velha Sé episcopal, com seus três séculos de vida atribulada e bôa história.

PONTOS DE DOCTRINA

8 — PRINCÍPIOS GERAIS

Sumariando o que ficou dito na precedente análise das funções urbanas, pode-se, em conclusão, estabelecer os seguintes princípios:

As condições de vida, na maioria das cidades contemporâneas, não correspondem às mais elementares necessidades biológicas e psicológicas de grande parte de seus moradores.

Desde o começo da Era da Máquina, aquelas condições têm sido a expressão da incessante hipertrofia dos interesses privados.

O crescimento das cidades foi devido ao uso cada vez maior da máquina — à substituição do trabalho manual do artesão pela grande indústria.

⁷ Jean Lebreton, *La Cité Naturelle*, ps. 88 a 95 — Ed. Paul Dupont, Paris, 1945.

É patente em muitos casos o funesto **desequilíbrio entre os recursos econômicos e as responsabilidades administrativas e sociais das municipalidades.**

A despeito de viverem as cidades em **permanente transformação, é fato comum a imprevisão** dessas sucessivas mudanças; daí, ficar o desenvolvimento urbano prejudicado pela ausência de controle e conseqüente inobservância de reconhecidos **princípios do urbanismo moderno.**

A magnitude do trabalho de reconstrução de que carecem urgentemente as cidades, de um lado, e, do outro, o excessivo parcelamento do solo urbano, representam duas realidades contraditórias. Esse agudo antagonismo cria um dos mais sérios problemas de nosso tempo: o da imperiosa necessidade de colocar o poder de disposição do solo em termos que satisfaçam, igualmente, os interesses coletivos e os individuais. Em caso de conflito, o interesse público deve prevalecer sobre o interesse privado.

O problema suscitado pela necessidade de condicionar em função dos interesses coletivos o poder de disposição da terra é, talvez, o mais sério de nossa época, porque afeta profundamente a própria estrutura econômica e política da sociedade.

Acusa-lhe de golpe a importância vital, entre nós, o contraste dos aspectos que reveste a distribuição do solo no campo e na cidade: aqui, o parcelamento extremo; ali, o latifúndio. Ambos igualmente perturbadores. A verdade, porém, é que ainda não nos apercebemos de que é na cidade, em que pese à penúria e atraso em que vivem tantas populações rurais, que o problema se apresenta mais premente e assume, por isso mesmo, uma gravidade maior do ponto de vista social.

As condições de vida das massas humanas que se concentram, privadas de quasi todos os dons da natureza, na cidade moderna, compacta e super-edificada, configuram um quadro mais sombrio, qualitativa e quantitativamente, do que o apresentado pelas zonas rurais, a cujos moradores não faltam, pelo menos, ar, sol e vegetação.

No estudo, a que já se aludiu, sobre a habitação popular, o EPUCS salientava que as investigações que aqui levou a efeito revelavam — “uma situação impressionante pela sua gravidade, não só no que é aparente e visível, isto é — as precaríssimas condições de estrutura e ambiência da extensa área edificada da cidade, — como no que, por imperceptível ou imponderável, só pode ser apreciado, imperfei-

tamente embora, através dos índices epidemiológicos e de mortalidade, sobretudo infantil”¹.

*Tal situação, aqui como alhures, não se poderá remediar senão através da **remodelação racional da estrutura urbana, o que acarreta, necessariamente, uma redistribuição ampla e adequada de largas áreas subdivididas em parcelas mínimas, vinculadas cada qual, por força do estatuto jurídico da propriedade imobiliária, a interesses privados que a competição comercial, orientada, quasi sempre, para a conquista de um poder econômico esvaziado de conteúdo humano, divorcia cada vez mais dos interesses gerais da comunidade.***

Mas o direito é um fenômeno social, e como tal variável, no tempo, com as inelutáveis transformações da estrutura e organização dos grupos humanos, de cujas condições existenciais deve ser um fiel reflexo. “A propriedade” — ensina um sociólogo-jurista, dos maiores de nosso tempo — “não é absolutamente um direito intangível e sagrado, mas um direito em contínua mutação, que se deve modelar pelas necessidades a que visa atender. Se chega o momento em que a propriedade individual já não corresponde a uma necessidade social, deve o legislador intervir para organizar nova forma de apropriação da riqueza”².

*Não foi outro o pensamento de nosso legislador constituinte, ao traçar as diretrizes da “ordem social e econômica” no país, prescrevendo que “o uso da propriedade será condicionado ao bem-estar social” (Constituição Federal, art. 143). Ao legislador ordinário, e também aos juizes, em sua alta função integradora do direito-norma, cabe tirar do preceito constitucional tôdas as suas legítimas consequências, — por que a obsoleta noção romana da **propriedade-direito subjetivo, cedendo o passo à concepção moderna da propriedade-função social, na expressão de Duguit, não continui a ser um estôrvio ao “bem-estar social”, na cidade como no campo.***

Ao urbanista interessado na organização funcional da cidade e de sua região, como um todo, não devem ser estranhos — esta é a lição da Carta — êsses aspectos políticos e jurídicos do magno problema.

A cidade tem de ser estudada como parte do conjunto econômico da região que ela influencia. Um plano que abarque em sua totalidade a unidade econômica do

¹ Arquivo do EPUCS, cit.

² Léon Duguit, *Traité de Droit Constitutionnel*, T. III, p. 664 — Ed. De Boccard, Paris, 1930.

conjunto "cidade-região" deve, pois, substituir o acanhado plano urbanístico de uso corrente.

Para fixar os limites do plano considerado, de modo a ajustá-lo à região definida pelo alcance da influência econômica da cidade, cumpre ao urbanista:

- a. dispôr de modo racional, quer quanto à localização, quer quanto às áreas, os vários distritos destinados para habitação, trabalho e recreio, e traçar em concordância a rede de tráfego indicada;
- b. formular planos orientadores da expansão dos diferentes distritos, segundo suas próprias necessidades e leis orgânicas;
- c. estabelecer conexões entre os locais de moradia, trabalho e recreação, de forma tal que o ciclo diário das atividades se processe, em cada setor, com a maior economia de tempo, subordinado, como está, a um fator constante — a rotação da terra em torno de seu eixo.

Ao planejar a interligação das diferentes funções urbanas, não deve o urbanista esquecer que a primeira delas é a habitação — elemento primordial da cidade modelo.

A unidade urbana devia ser capaz de desenvolver-se orgânicamente em tôdas as suas diferentes partes. E em cada etapa desse desenvolvimento, as respectivas funções deviam sempre manter-se, entre si, em estado de equilíbrio.

É mister que a cidade assegure, tanto no plano material como no do espírito, a liberdade individual e os benefícios da ação coletiva.

Para o arquiteto empenhado em tarefas de urbanismo, a escala de valores do homem e suas necessidades constituem a chave de tôdas as composições arquitetônicas.

O ponto de partida de qualquer planejamento urbano devia ser a célula representada por uma habitação individual conjugada com outras similares, para formar uma unidade de vizinhança de tamanho conveniente. Partindo daí, moradas, locais de trabalho e de recreio se distribuiriam por tôda a área da cidade nas condições mais favoráveis.

O bem-estar social — preocupação dominante do urbanista moderno — resulta da maior e melhor compreensão e respeito mútuos dos membros da comunidade, aos quais deve animar, como socii, um forte e vitalizante interesse cooperativo.

Fator importante da criação e solidez desses vínculos sociais na aglomeração urbana é o tamanho de sua população, — tão certo é que, à medida que aumenta o número de habitantes, diminuem as possibilidades de contactos individuais, através dos quais somente podem eles travar conhecimento e se entender para a ação conjugada, que é o escopo e a característica da vida em sociedade.

As opiniões divergem quanto ao número de pessoas, que, em determinadas condições, devem compor a comunidade urbana, digamos — ideal, mas, de modo algum, quanto à necessidade dessa limitação demográfica, que não visa apenas à facilidade e freqüência, senão também à variedade e riqueza daqueles contactos: para preencher satisfatoriamente seus fins, deve ela ser pequena bastante para proporcionar a todos os indivíduos que a integram oportunidades de se conhecerem e entenderem, e suficientemente numerosa para conter em seu seio a maior diversidade de hábitos e manifestações culturais e de gostos e experiências pessoais.

Deverá, por outro lado, ter uma extensão territorial compatível com a escala humana, de modo a permitir que, com os meios naturais da locomoção, se processem em seu âmbito as diferentes atividades do ciclo diário da vida do homem, em qualquer das fases de seu desenvolvimento orgânico. Daí, conceituar Gaston Bardet que tudo se deve dispor, nela, em função da vida da criança: "D'abord tout doit y être en fonction de la vie de l'enfant — autrement dit du symbole même de la continuité de la vie"¹.

Nas grandes cidades contemporâneas a divisão em distritos é um fato inevitável e, pelos motivos indicados, de necessidade vital; mas, como observa argutamente Thomas Sharp², a falta de "limites visíveis" contribui poderosamente para que não medre ou se avigore, entre os habitantes desses distritos o "sentimento de vizinhança", tão vivo nos agrupamentos rurais, que daria conteúdo social a cada uma dessas parcelas da comunidade urbana.

É, pois, à aglomeração humana provida de tôdas as estruturas e comodidades necessárias ao abrigo do grupo familiar e ao harmonioso exercício das atividades da vida animal, espiritual e social

¹ Gaston Bardet, *Problèmes d'Urbanisme*, p. 238 — Ed. Dunod, Paris, 1948.

² Thomas Sharp, *Urbanismo* (Trad. castelhana do original inglês: "Townplanning in England"), p. 106 — Ed. Pingüino, Buenos Aires, 1947.

do homem, — aglomeração condicionada, porém, a limites demográficos e territoriais claramente definidos³, além dos quais se admite que a comunidade começa a perder a coesão orgânica decorrente da consciência, que os indivíduos-membros têm, das necessidades e aspirações comuns e da possibilidade de satisfazê-las ou realizá-las mediante o esforço conjunto ou a ação conjugada, — que se dá, em urbanismo, o nome de “unidade de vizinhança”.

Quando racionalmente organizadas ou reestruturadas segundo a escala e as necessidades do homem, as grandes aglomerações urbanas constituem, na realidade, um ou mais sistemas de “unidades de vizinhança”, articuladas entre si e com o grande centro cívico e administrativo comum, que lhes coordena as diferentes funções urbanas e preside à vida de toda a região de que a cidade é o núcleo, imprimindo-lhe a unidade e o dinamismo orgânicos de uma verdadeira comunidade política e econômica.

É indispensável, para resolver o tremendo problema do planejamento urbano, utilizar todos os recursos das técnicas modernas e contar, para isso, com o concurso de seus especialistas.

A orientação a imprimir-se a qualquer projeto de urbanismo será influenciada, a fundo, pelos fatores de ordem política, social e econômica prevalecentes na ocasião. E o espírito da arquitetura moderna não deverá ser invocado somente em última instância.

As dimensões das partes integrantes da cidade funcional deviam ser calculadas segundo a medida do homem e das necessidades humanas.

Urbanismo é uma ciência baseada em três dimensões, e não em duas. É admitindo o elemento altura que se podem tomar medidas eficazes para prover às exigências do tráfego e à criação de espaços livres para recreio e outras finalidades.

É da maior urgência que cada cidade possua seu plano de urbanismo em articulação com o respectivo plano regional, e com o do país, como um todo. É imprescindível que a execução desses planos, assim em escala nacional, como na regional e municipal, seja assegurada pelos diplomas legais competentes.

Todo plano de urbanismo deve ser baseado em pesquisas cuidadosamente realizadas por especialistas. Deve coordenar os fatores naturais, sociais, econômicos e culturais presentes em cada caso e prever as diversas etapas do desenvolvimento urbano, no tempo e no espaço.

³ É oportuno assinalar-se quanto o peculiar fâcies orográfico da Cidade do Salvador contribuiu para a delimitação visível das “unidades de vizinhança” estabelecidas no plano de zoneamento do EPUCS: arts. 5, 6, 7 e 36 do Dec.-lei n. 701).