

DIRETRIZES, ELABORAÇÃO E CONCLUSÕES DO PLANO DE URBANISMO DA CIDADE DO SALVADOR*

ADMAR GUIMARÃES E
DIOGENES REBOUÇAS

.....

... a obsolência rápida dos processos e modos de construção, da intercomunicação, de higiene, de abastecimento, de distração do espírito e do próprio intercuro social e econômico indicam a necessidade de olhar o trabalho de urbanismo em duas etapas consecutivas. A primeira, de estudos gerais de ordem filosófica, procurando averiguar, coordenar ou enfeixar numa doutrina as várias manifestações do pensamento, dos pendores, das necessidades e da fatalidade física, geográfica, etnográfica, e dos recursos potenciais da cidade que pretende servir, e à base disso construir o grande esboço do seu desenvolvimento integral, segundo tôdas as trilhas imaginárias de sua marcha para diante, animado de crença e de sadio otimismo que as ditas observações justifiquem.

A segunda etapa é a da progressiva implantação dessas normas, à medida que a oportunidade e as conveniências de ordem político-administrativo — matéria exclusiva do govêrno — autorizem.

Nessa segunda fase, no tempo, no espaço e na conformidade dos recursos econômicos existentes, projetos de detalhes serão desenvolvidos, coerentes entre si e subordinados às idéias do plano.

Alguns dos mais vitais problemas de estruturação e de funcionamento se apresentam como *problemas chaves* e então requerem desde já, no plano, uma assinalação quase

* Extratos deste texto foram publicados no jornal "A TARDE" na edição do 4.º Centenário da Cidade, em 29 de março de 1949. Trata-se da justificativa do Código de Urbanismo da Cidade do Salvador (Decr. Lei 701/1948), elaborado pelo EPUCS. N.R.

tão perfeita como se fôra de seu ante-projeto de construção. Esses devem ser respeitados na sua inteireza, a menos que se renegue o plano, pois o seu desrespeito além de certo ponto invalidaria inúmeras outras recomendações e tornaria indefensável sinão enexequível o restante projetado.

Dêsse modo se verifica a necessidade de vulgarizar, difundir e testar as idéias do Plano, para que possam elas sofrer o julgamento da opinião pública mais esclarecida e dêsse modo criar um proselitismo sincero e convencido.

.....

(ESQUEMA DE TRÁFEGO DE FERRO-CARRIS)

GEO-MORFOLOGIA DA REGIÃO

Os primeiros estudos de campos procedidos pelos EPUCS visaram, como era natural, à geo-morfologia da região, sua orografia e hidrografia, e foram levados ao ponto de se reconhecer, definir e representar, de modo simples e instrutivo, a peculiaridade topografica existente, no caprichoso conjunto que apresenta o promontorio em que assenta a Cidade.

.....

ESQUEMA E EXEMPLIFICAÇÃO DA FORMAÇÃO EM TREVO

.....

ESQUEMA DO TETRAEDRO SANEAMENTO – ÁGUAS E ESGÔTOS

.....

PLANTA DA RÊDE DE ESGÔTOS

.....

ZONEAMENTO

.....

Tendo, sobretudo, em vista, de partida, a geomorfologia da região, e só considerando a fisionomia atual da Cidade, com os traços que o *facies* de sua infra-estrutura física e o trabalho do homem lhe imprimiram, de começo, e, depois, foram acentuados ou destorcidos pelas vicissitudes de sua história política e econômica, apenas no que baste a caracterização ideal de seu tipo de comunidade urbana, — procurou-se marcar, em largas manchas, sôbre o mapa representativo de sua topografia, as áreas que, racionalmente, á luz dêsses elementos informativos, se indicam como as mais convenientes ou adequadas à estruturação da Cidade, notadamente — *residências, comércio, indústria, serviços públicos e recreação.*

Orientou a escolha das zonas o desejo de estabelecer justo equilibrio entre as razões que militam em favor da centralização das atividades comerciais e industriais em locais distintos e separados das áreas destinadas a residências, e as que aconselham a localização da casa tão próximo quanto possível do local de trabalho, de modo a encurtar as distancias e diminuir a fadiga do homem no seu trajeto quotidiano á procura dos meios de subsistência.

Entre as primeiras, razões de ordem econômica indicam imperiosamente a conveniência demais estreita aproximação entre os núcleos elementares das atividades que se entrecruzam, se permutam ou se entrosam na orquestração do trabalho, seja êle comercial, industrial, ou ainda de ordem científica, liberal ou pública.

Razões de ordem higiênica reforçam o mesmo propósito, em virtude da possibilidade de um melhor contrôle dos ruídos, poeiras, vibrações, fumos e gases nocivas á saúde e bem estar da população, por meio de medidas de ordem geral, quando seus centros de trabalhos se destacam das zonas residenciais, formando unidades e oferecendo, em sí-mesmos, um determinado grau de concentração.

Razões de ordem de segurança falam no mesmo sentido, em virtude da maior facilidade que oferecem os conjuntos, assim diferenciados e adensados dentro de certo critério técnico, de serem providos de policiamento, de medidas adequadas á prevenção de acidentes e combate ao incêndio, ...

Razões de ordem social juntam-se a tôdas as demais, quando se considera a necessidades de oferecer á massa dos que trabalham, nas horas de maior labuta, as facilidades de pronto-socorro, de ambulatórios, de restaurantes populares, de creches, jardins-de-infância, etc.

A conciliação entre as tendências opostas de centralização e de descentralização tem sido considerada, no caso da Bahia, através das seguintes medidas principais, a saber:

- a. centralização das grandes unidades de trabalho em núcleos bem diferenciados, devidamente localizados e convenientemente isolados da Zona Residencial;

- b. descentralização das atividades menores, dependentes de atividade doméstica diuturna, e sua localização nos centros de gravidade dos bairros residenciais;
- c. criação de cintas de efeito *buffer*, ou de amortecimento, entre os centros de atividade e os setores propriamente residenciais, de preferência na forma de faixas verdes, de parques ou bosques;
- d. subdivisão dos setores residenciais de acordo com o caráter paisagístico predominante das diversas áreas, separadas por análogas faixas verdes, de gramados, parques ou bosques;
- e. criação, na zona periférica dos centros de comércio e de indústria, de grandes bairros residenciais para operários, do tipo parque ou jardim, de forte concentração — e a elas ligados por estradas de natureza especial, seguras contra acidentes de tráfego, com pistas próprias para circulação de pedestres e de ciclistas, independentes das destinadas aos veículos pesados.

ESQUEMA E PLANTA DO ZONEAMENTO¹

.....

No planejamento dos setores residenciais, partiu-se da idéia, suscitada pelo estudo da geomorfologia da região, de que esta se compõe de um conjunto de altiplanos ou chapadas, recortadas em fôlha de trevo, tendo por núcleo ou nódulo central gargantas cujas áreas, mais ou menos planas, têm uma amplitude que as indica, naturalmente, para futuros centros catalizadores das atividades sociais — da população sediada em tórno das fôlhas de trevo e nas encostas dos pequenos vales ou grotas, que as formam.

Assim, as áreas mais planas das chapadas são destinadas ao loteamento de residências individuais, isoladas, umas das outras por jardins ou gramados, ao longo de pequenas aléias ou caminhos sombreados, sem saída por um lado (*cul-de-sac*) e ligados, pelo outro, às grande alamêdas que, contornando as fôlhas de trevo, limitam o loteamento das chapadas, ou lhe dividem a área em setores, articulando-se, umas e outras, no centro cívico e de abastecimento do bairro, localizado nas gargantas, com as estradas de tráfego pesado que as transpõem em alta velocidade, desenvolvendo os respectivos traçados no fundo dos grandes vales.

¹ BRASIL. Leis, decretos, etc. Decreto-Lei n. 701 — 24 mar. 1948. Dispõe sobre a divisão e utilização da terra na Zona Urbana da Cidade, regula o loteamento de terrenos na mesma Zona situados e dá outras providências. In: COSTA, Cornélio F. comp. *Código de Legislação Administrativa*: Federal, Estadual e Municipal, Legislação Fiscal do Estado, Município da Bahia. Salvador, Tip. Naval, 1949. Homenagem ao IV Centenário da Fundação da Cidade do Salvador, 1549-1949. p. 590-603. Este documento está reproduzido em *Planejamento*, Salvador, Fundação de Pesquisas — CPE, 6 (1): — , jan./mar., 1978.

Essas alamêdas de contôrno das áreas destinadas às residências individuais marcariam, dest'arte, a borda da zona de aclives mais acentuados das encostas, onde se localizam blocos de residências coletivas, projetadas no sentido de aproveitar, em altura, a pequena área ocupada, e distribuídas, adequadamente, segundo as curvas de nível, nas rampas gramadas, entre massiços de vegetação de grande porte e fronde — como uma faixa de transição, entre o bairro residencial das chapadas e a área verde contínua do fundo dos vales, apenas sulcada pelas grandes estradas com faixas diferenciadas para viação, automóvel e ferro-carril, ciclistas e pedestres, e interrompida, aquí e alí, nos lugares adequados, por campos e pistas de jogos, piscinas, sedes de associações esportivas e construções de tipo especial, com instalações públicas ou particulares, para recreio e repouso.

Encravada em um dos setores residenciais (SR-5), reservou-se vasta área destinada à educação universitária e cultura física, articulada diretamente com o Centro Cívico da Cidade, na colina histórica da Sé².

Impossível é dissociar o problema da divisão e aproveitamento de uma determinada área, do problema maior de distribuição e uso dos demais espaços disponíveis na circunvizinhança, dadas as relações mútuas de dependência de uns e outros na formação de uma unidade completa e acabada, e a imposição direta ou indireta, imediata ou mediata, de grandes responsabilidades à Municipalidade, na forma dos serviços públicos já mencionados, para não falar de outros, tais como policiamento, escolas, assistência social e assistência de saúde.

De outro lado, não é possível estimar o valôr econômico e social, atual e futuro, de uma área, sem tomar em conta as relações desta, em virtude de sua localização e caráter, com sua circunvizinhança, assim como com o todo da comunidade.

De fato os terrenos urbanos valem pelas suas relações com a comunidade, — não têm valôr estável, mas, como tôdas as utilidades, mudam de valôr, no tempo e no espaço, a uma determinada velocidade.

A velocidade é função de três coordenadas, cada qual, por sua vêz, com um ritmo de variação, que lhe é próprio: — coordenada de ordem física e estrutural, variável com o progresso da técnica; coordenada da ordem social, variável com a natureza da função que lhe é reservada, conseqüente da política administrativa da comunidade; coordenada de ordem econômica, resultante da pressão que sôbre ela exerce o progresso do restante da comunidade.

Não é possível subsistir a prática entre nós existente, segundo a qual o desenvolvimento das cidades é promovido pelos proprietários de terrenos, que resolvem loteá-los como e quando mais convém a seus próprios interesses, submetendo os respectivos projetos à Prefeitura apenas para um contrôle sumariíssimo, à luz da

² Esta localização corresponde ao alto da Boa Vista e adjacências, em Brotas, indo até o Dique, à margem do qual se instalariam equipamentos de esporte. N.R.

legislação existente, em que só o que é absurdo pode ser condenado, sem nenhuma consideração pelas linhas estruturais das unidades circunvizinhança, a que tais loteamentos pretendem, assim encorporar-se.

Admitindo, só para raciocinar, que tais projetos fôssem, em si mesmos, perfeitos, ter-se-ia como resultado uma coberta de retalhos, anti-econômica e anti-funcional, sem caráter de unidade, sujeitas as construções, portanto, a um precoce envelhecimento e conseqüente desvalorização.

Igualmente inadmissível é a faculdade, que se arroga qualquer possuidor de terreno, de construir casa para sua própria residência ou para alugar, conformado — como se diz — com a carência de recursos da zona, pois isso inevitavelmente resulta na implantação e desenvolvimento progressivo de um núcleo sujo, impondo, cedo ou tarde, pesado ônus à Municipalidade, para levar à população, aí então sediada, aqueles indispensáveis recursos.

Este erro é responsável pelo aspecto grande parte desta Capital, em que se vêem núcleos se desenvolverem disseminadamente, a grandes distâncias uns dos outros, deixando entre si imensas áreas vazias, ainda em forma de roças, — verdadeiros quistos dentro da área urbanizada, em contraste com estreitas manchas ou faixas de grande densidade de população, ao longo de intermináveis estradas, em pleno campo, muitas das quais já cognominadas de *avenidas* ou *ruas*.

Responsável ainda é pelos enormes trajetos de bondes, extensas chapas de pavimentação de estradas ou ruas de ligação, estiradas linhas ou canalizações de águas, de luz elétrica, de telefone, etc., — tudo isto para servir a uma fraca população.

O contrôle da Municipalidade, uma vez ela armada com os recursos conseqüentes ao planejamento, se exercerá facilmente, desde que a legislação adotada se estribem nos fundamentais princípios que se segue:

- a. Todo aproveitamento de áreas deverá ser projetado de modo a ajustá-las à característica da zona e a fazê-las conjugar-se com o restante na condição de uma parte para com o todo, tomando para si, desde o início, a parte que lhe couber na estruturação definitiva e nos serviços comuns à unidade ou bairro residencial de que são elementos integrantes;
- b. Nenhuma construção será permitida antes que os essenciais serviços de utilidade pública sejam instalados;
- c. Toda a área deve ser de antemão planejada e as articulações com o conjunto de unidades circunvizinhas perfeitamente estabelecidas — para que o projeto seja aprovado e os serviços de construção tenham início;

- d. A municipalidade deve ser imitada, sem qualquer ônus, na posse de tôdas as áreas destinadas ao uso público, tais como estradas, alamêdas, etc., — no ato da aprovação.

COMUNICAÇÕES

Na primeira etapa de escolha dos traçados, guiou-se o EPUCS tão somente pelo relevo do solo, orientação de suas bacias hidrográficas e direção dos *talwegs* de seus cursos d'água; pela natureza e posição das praias da vertente oceânica e de vertente da baía, e pela forma que reveste o engastamento do promontório no massiço continental. A seguir, comparou-se a solução ideal encontrada com a rede atualmente existente, verificando as coincidências e disparidades, numa análise muito cuidadosa, capaz de oferecer concientes argumentos de ordem econômica e social para uma futura formulação de normas e recomendações sobre a rede viária, a serem seguidas pela Cidade, quer na sua expansão e desenvolvimento, quer na correção das aberrações verificadas.

Presidiu ao estudo de inter-comunicação das zonas o propósito de estabelecer um sistema de linhas de *penetração*, apropriadas ao tráfego expresso de grande velocidade e carga pesada, como é o do abastecimento das zonas residenciais da Cidade para produtos provenientes do interior, através das estradas de rodagem ou estrada-de-ferro, por produtos manufaturados procedentes da Zona Industrial, ou por produtos descarregados em toda a extensão da baía; e, a par deste sistema, embora com êle entrelaçado, um sistema de linhas de *irradiação*, destinado ao movimento da massa habitantes, que, de todos os recantos da Cidade, convergem para as zonas de atividade (comércio, indústria, serviços públicos, etc) e que, de retorno, procuram suas residências ao fim do dia de trabalho.

O provimento plenamente satisfatório de meios de transporte nas horas de maior Procura é, até certo ponto, uma posição injustificável economicamente, dada a elevada soma de capital que requer, invertido numa utilidade de baixo aproveitamento na maior parte do tempo e cuja amortização só pode ser obtida encarecendo o razoável custo de serviço.

O congestionamento do tráfego nas horas de ponta, por isso inevitável, é agravado, sobretudo, quando a sediação das massas, mormente das massas operárias, fica distanciada do cenário do seu trabalho; quando esta massa depende, necessariamente, para sua locomoção, de transportes coletivos; quando os meios de transporte obrigam a um acúmulo excessivo de passageiros em cada linha, nas proximidades de um mesmo centro; quando o desordenado intercurso das operações ligadas diretamente às atividades domésticas impõe longos trajetos, obrigando uma

proporção da população a uma dispensável movimentação de vai-e-vem; quando as linhas de ferro-carrís e as estradas que se destinam a grandes percursos não permitem tráfego expresso e rápido; quando o atravancamento das ruas por veículos de velocidades diferentes, por animais e por pedestres representa um freio contínuo à locomoção ou uma fonte perene de acidentes, quando por falta de espaços para parada de carros, automóveis se colocam junto aos meio-fios.

Afim de atenuar nos limites do possível estes graves inconvenientes, foram feitos estudos tendo por objetivos: — o estabelecimento de circuitos fechados de tráfego ferro-carril expresso, que diminuem os percursos e permitem melhor combinação de movimento e atenuam o tráfego cumulativo; a construção de estradas ou avenidas para tráfego rápido e expresso, com pistas especiais para pedestres e ciclistas, distintas das destinadas aos veículos motorizados, com o mínimo possível de cruzamento de nível, com exclusão de edificações marginais e em condições técnicas de máxima segurança e de menor esforço para locomoção individual; a criação de áreas de concentração da população operária na vizinhança aos locais de trabalho; a descentralização do comércio e das atividades cívicas, por meio de estabelecimento de núcleos de abastecimento e de intercurso social nos centros de gravidade dos bairros residenciais localizados nos altiplanos em que a Cidade se divide; a criação, a partir destes centros, de alamêdas de contorno ou rêsdes estelares de estradas arborizadas, praticamente em nível, com pistas para pedestres e ciclistas, próprias ao tráfego cômodo e seguro dos residentes na zona gravitante do núcleo, empenhados nos labôres domésticos.

.....

A desejada e indispensável harmonia das medidas de Zoneamento e de Comunicações está sendo, pois, contemplada, ao cogitar-se de:

- produzir uma rêsde estelar de muitos raios, de pequena extensão e alta capacidade de tráfego rápido e expresso, ligando o Centro Cívico e Zona Comercial aos sub-centros ou núcleos de setores, onde se aglutina e concentra tôda a atividade cívica, comercial e industrial que o setor ou Bairro compôrta, e donde partem as alamêdas radiais ou de contorno, que servem às residências de cada um dêles;
- fazer a coalescência de toda a atividade comercial ou industrial que o setor comporta nos núcleos de irradiação com o tratamento adequado e com proibição absoluto do estabelecimento de qualquer negócio fora dêstes centros;
- estabelecer as características das construções que se permitam fazer nas diversas zonas;

- manter as adequadas faixas verdes de isolamento das ruas do trânsito e das residências;
- promover as estradas e ruas, assim estabelecidas, de todos os característicos necessários à natureza, capacidade, velocidade, frequência, segurança e comodidade do tráfego.

.....

O estudo da geo-morfologia da região determinou, de partida, como já se salientou, soluções racionais para os problemas de saneamento, águas e esgotos e zoneamentos da Cidade, e, igualmente, apontou a solução do complexo problema da comunicação direta das zonas onde se concentram as atividades do alto comércio e indústrias locais com seus centros externos de abastecimentos, e da inter-comunicação das zonas e setores ou bairros em que se divide a Cidade e onde se localizam suas várias atividades orgânicas e os diversos estratos de sua população — evidenciando, assim, o perfeito ajustamento e articulação de tôdas as soluções encontradas e preconizadas, num conjunto simples e harmonioso.

VI — HABITAÇÃO

Entre os vários problemas que êsse reajustamento suscita, nenhum mais sério, — de importância verdadeiramente capital, pelas implicações de ordem político-social que uma solução integral e racional acarreta, numa cidade, como a Bahia, de caráter nítidamente residencial e de população tão mesclada e confusa, sem camadas ou categorias sociais bem definidas, — do que o problema da Habitação.

O verdadeiro caminho para se chegar a uma feliz colocação dêsse problema, no planejamento geral da Cidade, é situar a Zona Residencial na posição que mais lhe convenha no conjunto dos demais órgãos da comunidade, provendo-a dos recursos necessários à vida e destinados a facilitar as atividades da população nela sediada — centros de abastecimentos de utilidades e de venda de serviços, de educação, de assistência higiênica e social, de esportes, recreação e amenidades (parques, jardins, etc.).

A concentração racional da população é um problema econômico, pela poupança que pode trazer aos serviços de utilidade pública.

Uma forte densidade de população por unidade de terreno, sob um inteligente planejamento, é mais preferível, para um prezável modo de vida, que uma fraca concentração, sem o necessário planejamento.

Antes de mais nada é preciso dizer que não existe falta de espaço na Bahia, mas, sim, má distribuição do mesmo, o que pode ser comprovado pela relação existente entre a área razoavelmente requerida pela população atualmente sediada e o total da área disponível, dedução feita das reservas para ruas e logradouros públicos — praças, jardins e parques. As condições de habitação, entretanto, são as mais precárias, pelas seguintes razões:

- a. mau aproveitamento do terreno;
- b. predominância de prédios de construção arcaica, impróprios para a natureza da vida hodierna e, em geral, sem condições de higiene;
- c. mau estado de conservação;
- d. promiscuidade de habitações de todos os tipos e valores na mesma zona e na mesma via pública.

O que muitas vezes se chama de falta de espaço, nada mais é que o resultado da tradicional convergência de todas as atividades para um centro histórico ou originário da Cidade — sem nenhum planejamento, nem racionalização, castigando e torturando sem piedade a área de primeiro estabelecimento.

O inteligente desvio dessa absurda convergência é o mais indicado remédio para tais situações, tirando partido e duas circunstâncias sobejamente reconhecidas:

1. As intoleráveis condições de vida que grande parte da área central da Cidade, assim super-populada, oferece;
2. O alto custo dos terrenos no centro da Cidade.

O zoneamento, com as decorrentes restrições aplicadas ao loteamento e uso dos terrenos, tende a lhes estabilizar o valor e a reduzir ou eliminar as possibilidades da ilegítima especulação, dêsse modo evitando um desarrazoado crescimento nos valores.

Difícil é o problema de prover de habitação adequada uma população, como a desta Cidade, não devidamente tipificada, do duplo ponto de vista econômico e educacional.

Não apresenta ela estratos sociais bastante diferenciados que comportem soluções próprias.

As escalas dos valores sociais, educacionais e econômicos da massa são inteiramente desajustadas.

Seus extremos são bem nitidamente diferenciados; a transição, entretanto, do nível inferior para o mais alto se opera de modo pouco claro e com grande descompasso dos fatores responsáveis.

A classe média, muito heterogênea do ponto de vista étnico, mostra a mesma heterogeneidade no que diz respeito à educação e às condições econômicas, apresentando por consequência as mais diversas exigências do ponto de vista social.

Do ponto de vista econômico, 5 grandes grupos podem contudo ser distinguido quando se tenha em mira traçar uma política de expansão da Habitação, a ser orientada e amparada pelo Poder Público.

O primeiro grupo, dos capazes, por si-mesmos, de concorrer ao mercado livre da propriedade imobiliária; — para edificar, comprar ou alugar a casa de sua residência.

O segundo, composto dos que, podendo, dificilmente, aspirar à casa própria, — a não ser por intermédio de associações mútuas, cooperativas, institutos de previdência social e outras instituições que o Governo possa criar, amparar, ou estimular, e à base de pagamentos por prestações a longo prazo e juros baixos, — se acham, todavia, em condições de concorrer livremente ao mercado da casa de aluguel.

O terceiro grupo, dos incapazes de concorrer ao mercado livre de casas de aluguel e, muito menos ainda, ao da casa própria; incapazes, mesmo de obtê-la por intermédio das instituições acima referidas, senão a custo de imenso sacrifício em todas as outras necessidades de vida, e que, ainda assim, não terão meios de prover à conservação do prédio e atender aos impostos, taxas e obrigações que o gravem ou onerem.

O quarto, formado de elementos cuja miséria econômica não lhes permite alugar, para habitar, qualquer coisa que não seja a cafuná, o cômodo de cortiço, o mucambo e semelhantes.

O quinto, enfim, compreende os que se dedicam à pequena agricultura ou criação, diretamente tributária da Cidade. Seus componentes, de nível econômico mais alto às vezes, que os do segundo grupo, mas de nível educacional frequentemente inferior, são capazes de adquirir, por sí-sós ou com moderado auxílio inicial, a propriedade, e de aprovisioná-la e mantê-la, desde que terras apropriadas, bem localizadas e servidas de transporte fácil e econômico, sejam oferecidas ao mercado.

Concorrem para o primeiro grupo os capitalistas, os elementos prósperos das classes liberais e a parte mais alta dos empregados públicos, do comércio e da indústria.

Para o segundo grupo, — os empregados comuns do comércio e indústria, a grande massa do funcionalismo público e certas categorias de operários especializados.

Para o terceiro, — o operário comum, arregimentado no comércio ou indústria, ou de livre ação.

Para o quarto, — o proletário de vida incerta, que vive na dependência do serviço ocasional de cada dia e que só numa associação de esforços, com a companhia ou com os filhos, consegue o mínimo necessário às necessidades mais prementes de subsistência.

Para o quinto grupo, — o chacareiro possuidor de um pequeno capital, insuficiente, às vezes, para aquisição e montagem de sua indústria, mas quase sempre bastante para uma primeira inversão, em qualquer programa, cooperativista ou outro, de facilidade que o Governo pudesse oferecer para sua instalação e aprovisionamento inicial.

O problema de habitação em massa, isto é, de dotação de residência higiênica, segura, decente e econômica, a todos os estratos sociais de população — só modernamente veio preocupar, nos países civilizados, a atuação dos Governos, apercebidos, afinal, das grandes responsabilidades, que, neste particular, lhes incumbem.

E em muito pouco tempo foi a situação deste problema elevada à categoria de uma necessidade pública, como é possível verificar-se nos vastos programas de construções patrocinados ou liberados, diretamente, pelos Governos dos países europeus mais adiantados, a Inglaterra à frente, e dos Estados-Unidos.

É hoje axiomático, nestes países, que o financiamento e a construção de casas, diretamente ou através de agências autorizadas, à semelhança do que ocorre com o provimento de outros serviços de utilidade pública, é uma das funções permanentes do Governo e que, como um problema de política social que é, deve ser colocado em termos de inteligente compreensão e associação de esforços, entre o Poder Público e a iniciativa particular.

A interferência do Governo no problema da Habitação opera-se, preliminarmente, por meio de duas medidas fundamentais: — o planejamento da zona e a legislação urbanística.

O planejamento da zona, — afim de determinar o uso da terra, em qualidade e em quantidade, estabelecendo normas que permitem antever, tão claramente quanto possível, o futuro da localidade, evitando, assim, a falta e tendenciosa propaganda desenvolvida pelo especulador inescrupuloso contra o incauto comprador; garantindo o ajustamento progressivo da zona os aspecto e função que no futuro deva ter; prevenindo o risco da desarmonia das estruturas e o desacôrdo das funções que conduzem, inevitavelmente, à sua prematura obsolescência; dando idéia, por fim, de seu definitivo aspecto físico, no que concerne à natureza, concentração, altura, área e feição estética dos prédios.

A legislação — para, à luz dos preceitos de higiene, segurança estética, decência, conforto e outros de ordem social e econômica, limitar a liberdade individual em favor do interesse coletivo e conferir à autoridade pública os poderes precisos para o contrôle do desenvolvimento da Cidade, por meio de uma ação coercitiva eficiente, que se exercita através de medidas inteligentes de prevenção e proteção, visando notadamente: à proibição formal de construir prédios que se não conformem com o caráter funcional estrutural e paisagístico do setor ou bairro, e à de usá-los para fins diferentes dos indicados nos projetos aprovados para a respectiva construção, reconstrução, adaptação ou reforma: a condenação efetiva dos prédios que se tornarem impróprios ou inadequados ao uso previsto, ou que estejam em absoluto desacôrdo com as exigências mínimas do padrão ou tipo estabelecido para o bairro; a instituição de taxas proibitivas para os prédios em condições inconvenientes à desejável harmonia e equilíbrio do conjunto das unidades circunvizinhas, no objetivo de compelir o proprietário a conformar-se com as exigências do planejamento do bairro, ou transferir a propriedade a quem possa satisfazê-las; a adoção eventual da providência drástica, conquanto facilmente burlável, da proibição do aumento do aluguel.

Tais medidas, são, porém, em si-mesmas, pouco sadias, não bastando, por sí-sós, para criar ou estabilizar um legítimo mercado; ao revez disso, algumas delas colocam o problema no terreno da mais violenta e ilegítima especulação.

Assim, para a solução do problema de provimento de habitação, mormente a destinada às classes proletárias ou de menor capacidade aquisitiva, não basta planejar e legislar: é necessário criar um apropriado sistema econômico dentro do qual se tornem acessíveis às diversas categorias ou grupos sociais os benefícios e vantagens da técnica em matéria de construção residencial.

Uma atitude ativa, — que leve a Municipalidade a participar ou a tomar mesmo a iniciativa de empreendimentos desta natureza, até o ponto de adquirir vastos tratos de terras, bem situadas e não aproveitadas, para reserva ou utilização imediata, ou de adquirir, para demolir, prédios nas áreas condenadas da Cidade, com o fim de ventilá-las e corrigi-las, agindo isoladamente, por seus próprios órgãos, ou em

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.