




**XVII ENANPUR**

SÃO PAULO • 2017



## **Programa urbano, projeto e fabricação: a obra de João Filgueiras Lima (Lelé) em Salvador**

Urban program, design and production: the  
work of João Filgueiras Lima (Lelé) in Salvador

*Michel Hoog Chaui do Vale<sup>1</sup>, FAU USP/Metrô-SP,  
michelchaui@gmail.com*

---

<sup>1</sup>Arquiteto e urbanista, mestre em Planejamento Urbano pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU USP), técnico de Planejamento de Transportes na Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP).

## RESUMO

O presente trabalho trata da obra do arquiteto João Filgueiras Lima, o Lelé, em Salvador, durante o primeiro mandato do prefeito Mário Kertész (1979-81), especificamente seus projetos relacionados aos transportes. O objetivo principal é compreender algumas relações entre a unidade na concepção projetual, a produção dos sistemas de infraestrutura e algumas práticas de planejamento setorial. Enfatizou-se a transversalidade do projeto em escalas distintas e complementares (do *design* ao planejamento urbano), ressaltando a organização administrativa constituída por um escritório de projetos e uma fábrica de pré-moldados municipais, a Companhia de Renovação Urbana (RENURB) e suas efetivas realizações, através de linhas de financiamento atreladas a peças de planejamento preexistentes. Buscou-se identificar e analisar projetos, programas de governo e planos setoriais em função da ligação descortinada entre tais elementos e o conjunto de projetos. Ressalta-se a visão sistêmica, a unidade de linguagem, o controle da produção e o alcance social de tal conjunto, tanto em função da tecnologia da pré-fabricação quanto da variedade funcional das estruturas projetadas, que primam pela economia e polivalência, e são justificadas pela demanda e pelas condições socioeconômicas e físicas da cidade e por tentativas anteriores de modernização espacial e econômica.

**Palavras Chave:** João Filgueiras Lima (Lelé); Salvador; Pré-fabricação; Planejamento urbano; Infraestrutura urbana.

## ABSTRACT

This This paper deals with the work of the architect João Filgueiras Lima, Lelé, in Salvador, during the first term of the mayor Mário Kertész (1979-81), specifically his projects related to transportation. The main objective is to understand some relations between the unit in the design conception, the production of the infrastructure systems and some practices of sectoral planning. It was emphasized the transversality of the project in different and complementary scales (from design to urban planning), emphasizing the administrative organization constituted by a project office and a factory of municipal precast, the Company of Urban Renovation (RENURB) and its effective through financing lines tied to pre-existing planning parts. We sought to identify and analyze projects, government programs and sectoral plans based on the link between these elements and the set of projects. The systemic vision, the unity of language, the control of the production and the social reach of such a set are emphasized, both in function of the technology of the prefabrication and the functional variety of the projected structures, that excel by the economy and polyvalence, and are justified by the demand and the socioeconomic and physical conditions of the city and by previous attempts of spatial and economic modernization.

**Keywords/Palabras Clave:** João Filgueiras Lima (Lelé); Salvador; Pre-fabrication; Urban planning; Urban infrastructure.

## UM ARQUITETO MODERNO NA BAHIA: TRABALHANDO DO *DESIGN* À ESCALA URBANA

*A vontade de descortinar relações é, sem dúvida, de importância muito maior para o êxito do planejamento do que todas as sugestões práticas para restritas soluções isoladas, por mais perfeitas que sejam. (Gropius, 1956)*

O presente trabalho tem como tema o conjunto de projetos desenvolvidos pelo arquiteto João da Gama Filgueiras Lima (1932-2014) para a cidade de Salvador durante a primeira gestão do prefeito Mário de Mello Kertész (1979-81)<sup>2</sup>. Tal escolha deveu-se ao reconhecimento da importância do arquiteto em função dos seus atributos no desenvolvimento da pré-fabricação da construção no país e na aplicação de premissas de conforto ambiental e eficiência energética. Porém, a reduzida alusão à sua inserção em escala urbana e ao domínio de uma visão sistêmica inerente ao projeto industrializado diferenciado pela sua aplicação em infraestruturas urbanas tornava evidente a lacuna no conhecimento sobre sua ação na escala da cidade, manejando o instrumental do planejamento urbano. Pareceu necessário aprofundar o conhecimento acerca de suas ações na combinação de instalações e equipamentos para o espaço urbano, otimizando tantos custos quanto os benefícios dessas intervenções, experimentadas em Salvador no período.

A realização de obras de infraestrutura nos anos 1970-80, com destaque para drenagem, mobilidade e transportes, suscitou o interesse em reconhecer eventuais vínculos entre os projetos do arquiteto e os trabalhos de planejamento urbano preexistentes na cidade, cuja estrutura urbana e ideário urbanístico são marcados por uma ideia difusa acerca do Plano do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (EPUCS), de 1942-1948 e alguns desdobramentos posteriores no planejamento da cidade.

O arquiteto João Filgueiras Lima, o Lelé, é amplamente reconhecido pelo seu trabalho ligado à industrialização da construção com destacada atenção para o conforto ambiental e a eficiência energética (Bastos e Zein, 2010). Lelé tem sido apontado como um dos principais expoentes da arquitetura brasileira da segunda metade do século vinte, sublinhando-se o caráter moderno, a funcionalidade e os aspectos de economia e racionalidade de seus projetos. Tem merecido destaque a produção mais recente, das décadas de 1990 e 2000, da rede de hospitais de reabilitação Sarah Kubitschek, onde desenvolveu o controle do processo de produção da arquitetura, conciliando formas moduláveis e elementos componíveis através de um sistema de pré-fabricação em argamassa armada e estrutura metálica. Porém, a pesquisa sobre sua atuação no período imediatamente anterior procura revelar justamente um histórico de experiências, marcadamente em escala urbana, onde foi desenvolvida e experimentada uma série de componentes concebidos a partir de um preceito comum e que visava à unidade de intervenção no conjunto urbano. Esses projetos, sobre os quais o trabalho a seguir parcialmente se debruça, reconstituem algumas das raízes identificáveis nos seus projetos posteriores de maior visibilidade.

Tais projetos são caracterizados pelo processo de criação que sempre visou à rapidez e economia da construção através da racionalidade do desenho e da inovação na técnica construtiva (pré-fabricada), conciliando diretamente solução estrutural (e construtiva) à expressão arquitetônica. É reconhecida a influência das condições projetuais em seus primeiros trabalhos em Brasília (1958-

---

<sup>2</sup> A pesquisa de mestrado de que este artigo resulta teve como objeto o conjunto de projetos e obras desenvolvidos por Lelé nas duas gestões em que Mário Kertész esteve à frente da Prefeitura de Salvador (1979-81 e 1986-88), tratando ainda da produção do arquiteto no intervalo entre as duas gestões, principalmente em Abadiânia-GO, que apresenta influências e determinações recíprocas sobre sua atuação nos dois períodos em Salvador, principalmente nas definições dos sistemas pré-fabricados, mas também na abordagem dos programas em escala urbana a partir de um ferramental do planejamento urbano.

62), tanto pela relação profissional com Oscar Niemeyer quanto pela demanda de celeridade na execução dos programas a serem implantados. A filiação ao modernismo é evidenciada por esse contexto, tanto da sua formação no Rio de Janeiro quanto pela sua iniciação profissional em pleno canteiro de obras da nova capital. Ou seja, pelo seu alcance – tanto em função de uma escala de produção quanto pela necessária abrangência espacial em escala urbana –, tal obra se faz objeto de interesse pelo caráter moderno, para além das formas mais evidentes e filiações diretas que se possa superficialmente estabelecer.

Esse trabalho partiu de uma pesquisa mais ampla que buscou compreender e contextualizar a formação do arquiteto, desde sua experiência inicial no Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Bancários (IAPB), no canteiro de uma superquadra de Brasília e na constituição da Universidade de Brasília (UnB) até sua atuação inaugural em Salvador-BA, no projeto e na construção de edifícios pré-moldados para secretarias de Estado no Centro Administrativo da Bahia (CAB) em 1972 – convocado pelo então Secretário de Planejamento do Estado, o jovem administrador Mário de Mello Kertész, por indicação de um seu assessor – colega de Lelé da UnB (Calheiros; Mari e Rufinoni, 2014). De maneira complementar, baseou-se em um levantamento do contexto prévio à ação do arquiteto na prefeitura de Salvador a convite do então prefeito Mario Kertész, procurando caracterizar o espaço urbano e o meio político-administrativo que possibilitou (demandou) uma ação sua coordenada e sistematizada através de uma estrutura burocrática dinâmica e de relativa autonomia – que não será detalhado aqui.

## A GESTÃO MUNICIPAL

### O PREFEITO E ALGUMAS CONDIÇÕES POLÍTICAS

A indicação de Mário Kertész para a Prefeitura, pelas mãos de Antônio Carlos Magalhães, constituiu uma opção do então governador por uma gestão de viés mais pragmático: colocar uma figura jovem, de expressão técnica, que havia se destacado desde sua gestão à frente da Secretaria de Estado do Planejamento, Ciência e Tecnologia, nos anos de 1971-73, iniciada quando o secretário tinha apenas vinte e seis anos. Antes de exercer o cargo de Secretário de Estado, Kertész compôs a equipe diretora da Secretaria de Finanças da Prefeitura de Salvador no período que ACM foi prefeito e foi ainda seu assessor na presidência da Eletrobrás, entre 1975-78 (Fernandes, 2004).

É importante notar essa opção pragmática e executora, em contraste com o perfil do prefeito que o antecede, Dr. Jorge Hage Sobrinho<sup>3</sup> – indicado pelo governador antecessor de ACM, Roberto Santos. A gestão de Hage havia se destacado por enfatizar em seu programa a importância estratégica do planejamento, controle do desenvolvimento urbano e do capital imobiliário em Salvador (Nascimento, 2008), com alguma abertura para a consulta e participação pública. Foi criado em sua gestão o OCEPLAN e elaborado o PLANDURB; ainda que houvesse remoções, a Prefeitura criou o Programa de Desenvolvimento Social (PRODESO) para implementar ações em

---

<sup>3</sup> Houve a sucessão de outros quatro prefeitos, por períodos curtos, entre as gestões de Jorge Hage Sobrinho e Mário de Mello Kertész: dois deles interinos (por apenas três ou quatro dias) e dois com mandatos mais extensos – Fernando Wilson de Magalhães (1 de abril de 1977 a 15 de agosto de 1978) e Edvaldo Pereira Brito (18 de agosto de 1978 a março de 1979). Cf. FUNDAÇÃO GREGÓRIO DE MATTOS. *História Administrativa de Salvador – Relação de Presidentes da Câmara Municipal – Período Republicano* (sítio eletrônico): [http://www.culturafgm.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=41&Itemid=28](http://www.culturafgm.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=41&Itemid=28), consultado em 08/08/2015, às 21h48.

áreas ocupadas por famílias de baixa renda com instrumentos de participação dos moradores no processo de decisão sobre a aplicação dos recursos (Fernandes, 2004)

Apesar de se diferenciarem quanto ao caráter realizador, característico da gestão de Kertész – sensível, no caso, na priorização de projetos e na execução de obras –, os dois prefeitos destacaram-se de maneira similar no cuidado com a participação social pela aproximação direta com a população. Tal aproximação não se deu por uma adoção fiel das demandas populares, mas pela relativa disposição para realizar uma interlocução com moradores de diferentes regiões e suas lideranças questões (Fernandes, 2004).<sup>4</sup>

O processo de trabalho desenvolvido por Lelé passava, sobretudo, pela consideração desses aspectos: a integração das demandas da população na elaboração dos projetos e a consideração de aspectos da história e da cultura popular, nos modos de circulação e apropriação da cidade, sobretudo na sua porção mais antiga, na definição das intervenções a serem propostas – marcadas por pragmatismo e determinação realizadora.

A fim de compreender a abrangência da atuação de Lelé inserida no governo de Kertész, foi conveniente dissecar os seus princípios, delineados pelos trabalhos desenvolvidos em algumas secretarias e autarquias que atuaram intensiva e diretamente no espaço urbano, através da construção de infraestruturas e equipamentos públicos. É importante ainda identificar o diagnóstico feito por aquela gestão sobre as condições da cidade e, em função dele, a estruturação do governo e das suas linhas de atuação – através das suas propostas de configuração institucional, de programas e, conseqüentemente, de desenvolvimento de projetos<sup>5</sup>.

#### DIAGNÓSTICO, PROGRAMA DE GESTÃO MUNICIPAL E OS PROJETOS DE LELÉ

Em tal diagnóstico, sobressai um conjunto de questões que podem ser concentradas em algumas linhas específicas: **urbana** (diretamente ligada com as questões socioeconômicas); **administrativa** (relacionada à gestão e à capacidade de resolução dos problemas municipais a cargo da Prefeitura, além da sua estrutura institucional) e **cultural**. O campo de atuação da equipe de projetos de Lelé se deu sobre o cruzamento desses três problemas-chaves, sobrepostos na qualidade ambiental urbana, na precariedade da habitação e dos deslocamentos da população, além do baixo nível de atendimento por serviços públicos. Todos esses pontos confluíam para uma ameaça ao caráter cultural da cidade, pela conjuntura de crise urbana, socioeconômica e administrativa, com reflexo direto no conjunto urbanístico tradicional – o Centro Histórico – e na sua paisagem natural (Salvador, 1981).

<sup>4</sup> Esse caráter realizador foi evidenciado também em depoimentos de integrantes da equipe de Lelé daquele período; as gestões do período anterior (ACM e Clériston Andrade) são apontadas pela característica de “realizadoras de obras”; é destacado ainda que Kertész tinha ‘carta branca’ de ACM para executar seu programa para a cidade. Cf. SEIXAS, Dulce Tourinho de. *Entrevista ao autor*, Salvador, 7 de agosto de 2015.

<sup>5</sup> A base dessa análise, de confrontação do discurso sobre as próprias ações da gestão municipal com seus projetos desenvolvidos e implementados, foi o conjunto de mensagens enviadas pelo prefeito à Câmara Municipal ao final dos anos de governo; esse material utilizado refere-se tanto à primeira quanto à segunda gestão de Kertész. Cf. SALVADOR. Prefeito 1979-1981. *Mensagem enviada à Câmara Municipal pelo Prefeito Mário Kertész – Março/81*. Salvador: PMS, 1981; *idem*. Prefeito 1985-1988. *Mensagem apresentada à Câmara Municipal pelo Prefeito Mário Kertész em 01 de março de 1986*. Salvador: PMS, 1986; *ibidem*. Prefeito 1985-1988. *Mensagem apresentada à Câmara Municipal pelo Prefeito Mário Kertész em 01 de março de 1987*. Salvador: PMS, 1987; *ibidem*. Prefeito 1985-1988. *Mensagem apresentada à Câmara Municipal pelo Prefeito Mário Kertész em 01 de março de 1988*. Salvador: PMS, 1988.



Mário Kertész questionava o modelo de crescimento e desenvolvimento, que não poderia servir de argumento para a degradação cultural – através da destruição dos seus valores humanos, paisagísticos, urbanísticos, arquitetônicos, artísticos e históricos, que haviam permanecido, ainda segundo ele, na cidade de maneira única entre as demais cidades brasileiras. Tal questionamento se volta aos aspectos da arrecadação municipal – em alusão à distribuição das atividades produtivas na Região Metropolitana: a concentração de atividades industriais, principalmente ligadas ao ramo petroquímico em Camaçari e Aratu, e o ônus da demanda de habitação e serviços públicos aos trabalhadores concentrados no município de Salvador.

Daí a justificativa encabeçada pelo prefeito, idealizada com seu núcleo mais próximo de assessores, de um programa de ações sobre os pontos nevrálgicos do espaço urbano, destinados a estancar e reverter o processo de degradação da cidade, através da realização de obras e serviços, indiscutivelmente necessários, realizados dentro do “mais alto padrão da técnica” e com evidentes benefícios para a população, para elevação da cidade de Salvador a padrões de qualidade próximos a outros centros urbanos culturais e turísticos mais desenvolvidos (Salvador, 1981). Tal programa concentrava-se, no nível de projetos de infraestrutura e de provimento de serviços públicos, na possibilidade de execução de obras de saneamento, drenagem, circulação (vias de pedestres, escadarias, avenidas) e na construção de equipamentos públicos, mobiliário urbano, sinalização urbana etc. Dessa maneira, desde o início da gestão, fica evidente o assessoramento do prefeito no apontamento de princípios e diretrizes gerais pelo núcleo técnico-administrativo do qual Lelé participava e que as intervenções urbanas sob sua coordenação deveriam seguir. O escopo dessas intervenções era colocado, no discurso, como capaz de requalificar a cidade para seus habitantes e em função da preservação de sua cultura popular e história.

Após apontar os métodos de ação política e social (através dos meios de participação), a administração passou à localização conceitual das áreas, dentro do espaço urbano, que deveriam ser os principais alvos dos projetos de intervenção. Apontaram **três espaços de grande significado social**, com grande carência relativa à preservação e manutenção: o Centro da cidade; a Orla Marítima e os Assentamentos de Baixa Renda mais populosos (Salvador, 1981). Foram reconhecidos os mesmos fatores determinantes para a degradação desses espaços, tanto de ordem estrutural: crescimento demográfico, políticas de uso do solo, renda e emprego; quanto de ordem conjuntural: crise nos serviços públicos e falta de política de desenvolvimento urbano em nível municipal – e ainda a ausência de planos e projetos realistas, *adequados e exequíveis*, somados à incapacidade da administração municipal para captar e aplicar recursos. Definiu ainda como a sua meta principal a elevação “a níveis urbanos modernos” dos principais serviços públicos municipais: limpeza, conservação e transportes.

É interessante frisar que a preocupação política de Kertész reiterava dois dos atributos de Salvador sob a gestão do então prefeito ACM (1968-70): Orla e Centro Histórico (ou ainda: “paisagem e tradição”),

capazes de vendê-la como objeto de consumo (turístico e de sua exígua classe média) e de acumulação de capital. Porém, tais objetivos não poderiam ser alcançados sem antes a cidade ser ‘desafogada’, do ponto de vista viário, permitindo o descongestionamento do centro e a criação (entre este e a orla e para além de ambos) de vetores de expansão que permitissem, além de acumulação de valor econômico em áreas desabitadas e infensas à lógica de mercado (que se tornariam ‘nobres’ no médio prazo), o deslocamento de atividades e populações não adequadas aos usos, simbólicos e econômicos, previstos para os dois filões (Dantas Neto, 2006)

Importa notar que a ocupação acelerada e não planejada do ‘Miolo’ da cidade, no entorno das principais avenidas de vale abertas por ACM (e mesmo no entorno do CAB, projeto de ACM gerido por Kertész no momento anterior), tenha se tornado espaço prioritário de intervenção da Prefeitura, junto com os outros dois já citados, na gestão de Kertész. De fato, tal ocupação foi consequência da operação articulada pelo prefeito ACM em função da Orla e do Centro Histórico – mesmo que, evidentemente, esse desdobramento não tivesse sido previsto ou devidamente equacionado – quando do início daquelas ações “modernizadoras”. Considerando esse histórico, frisa-se ainda o sentido cultural e popular que o conjunto de intervenções nos três setores urbanos enunciados viria a ter no nível do discurso e do embasamento retórico de tais ações já no governo Kertész.

A identificação pela administração dos três espaços conceituais de importância para a organização das políticas municipais prioritárias na sua gestão passou pelo apontamento de elementos causadores da “desordem” e falta de unidade na paisagem comum a todos eles, o que, juntamente com a baixa qualidade dos demais serviços de limpeza, conservação e transportes, concorriam substancialmente para a desordem crônica e caos urbano. Os elementos identificados, apontados a seguir, denotam a relação entre as principais preocupações da gestão e aspectos de qualidade ambiental diretamente relacionados com infraestrutura e as condições da população de mais baixa renda: desatualização do Código de Urbanismo; má qualidade da pavimentação do sistema viário; ausência de meio-fio e falta de conservação de muros e passeios; falta de unidade do mobiliário urbano; má conservação do posteamento e da iluminação pública; falta de drenagem em grande parte da cidade, especialmente nos assentamentos de baixa renda; má conservação de áreas verdes e praças, ocupadas irregularmente e depredadas; poluição visual dos elementos de comunicação em fachadas e prédios; precária sinalização urbana (Salvador, 1981).

## A ESPINHA DORSAL DA GESTÃO: A RENURB

Diante de tal diagnóstico de crise administrativa e de baixa qualidade socioambiental, em relação ao organograma da Prefeitura, a gestão se ressentia de uma estrutura na qual pudesse organizar com liberdade e autonomia seu corpo técnico e a execução dos projetos a partir das premissas iniciais apontadas. O prefeito, independente do discurso e de alguns instrumentos de participação popular previstos, procurava organizar o núcleo de seus principais assessores próximo ao seu gabinete e à sua rotina administrativa, ao mesmo tempo que visava proporcionar agilidade e dinamismo à equipe responsável pelo desenvolvimento dos projetos. Com essas premissas, Lelé foi designado inicialmente chefe da Coordenação para Implantação do Transcol (CIT), que logo viria a ser substituído, em suas funções estratégicas e de maneira ampliada, pela RENURB.

A RENURB havia sido criada em 25 de outubro de 1976 pela Lei 2.860<sup>6</sup>, mas teve suas atribuições específicas definidas na primeira gestão de Mário Kertész, quando foi efetivamente constituída e foram definidos dois setores distintos de atuação, já de acordo com a estrutura idealizada por Lelé: o **Escritório de Projetos** e a **Usina de Pré-moldados leves**, conforme a lógica projetual e construtiva do arquiteto. O primeiro tinha a função de desenvolver em nível executivo praticamente todos os projetos da Prefeitura para a cidade, e mesmo algumas iniciativas do

<sup>6</sup> Segundo a Lei 2.860, de 25 de outubro de 1976, que ainda instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano. Deveria ter a função de, com recursos do FMDU, desenvolver atividades específicas de promoção, incorporação, implantação e operação de programas de expansão e renovação urbana, de infraestrutura e de equipamentos urbanos, e promover estudos e projetos relacionados ao referido programa, bem como aplicar seus próprios recursos nas mesmas finalidades ou em atividades que contribuíssem para o desenvolvimento do município.

Estado, a exemplo da Igreja de Alagados (construída por ocasião da visita do Papa João Paulo II), da Central de Delegacias, Quartel Militar e dos postos policiais, entre outros. Seu principal objetivo era “promover intervenções no espaço urbano com o grau de qualidade e unidade necessários à reordenação da imagem ambiental de Salvador” (Salvador, 1981).

Então, eu fui nesse ínterim convocado por Mário para assumir aqui uma função de coordenação de todas as ações da Prefeitura. Eu aceitei porque havia a intenção de criar um escritório, ter uma *unidade de pensamento, de ação, com um tratamento da cidade de forma mais sistêmica*, não aleatória e pulverizada como se vinha fazendo. Aceitei e montamos então a RENURB. A minha aceitação foi mediante *congregar todas as ações na cidade*, minha função foi de coordenar essas ações todas, que incluíam saneamento básico, a área de saúde... tudo. Tudo era centralizado pelo escritório RENURB (Lima, 2013). (grifo do autor)

Um colaborador de Lelé desde aquela época confirma o caráter ambicioso da proposta, na medida em que se propunha atuar sobre a materialização de propostas de infraestrutura e desenvolvimento de projetos relacionados ao planejamento urbano – no atendimento de determinações de intervenção urbana baseadas em um conjunto de diagnósticos pré-estabelecidos por estudos e relatórios existentes, devidamente ajustados pela leitura da cidade realizada pela equipe de Lelé, principalmente pelos ‘núcleo duro’ do governo municipal: Lelé, Roberto Pinho, João Santana e o próprio Kertész (Minho, 2014).

Formado por grande equipe multidisciplinar (cerca de duzentos profissionais, entre arquitetos, engenheiros, sociólogos e outros) e coordenado por Lelé, o Escritório<sup>7</sup> deveria propiciar à Prefeitura agilidade e eficiência na captação de recursos em âmbito federal e no exterior (em vista da dificuldade apontada pelo prefeito em seu diagnóstico referente ao financiamento das ações da Prefeitura); viria a ser ainda autossustentado, uma vez que a maioria dos projetos fora remunerada pelos órgãos financiadores: EBTU, BNH, BNDE, Banco Mundial e outros – condições ótimas para se dispor de equipe diversificada e numerosa, necessária para o atendimento da demanda numerosa e complexa.

...era na verdade um grande escritório onde você tinha todas as disciplinas ali necessárias para o desenvolvimento de um trabalho voltado para uma cidade como Salvador. Nós tínhamos desde pessoal da área de apoio, da área social, engenheiros, arquitetos, paisagistas, sociólogos, era uma equipe que trabalhava no mesmo espaço, conversando o tempo todo, integrada, e era assim que Lelé entendia o trabalho, o trabalho de arquitetura, o trabalho pra cidade tinha que ser integrado com essas pessoas sempre em contato direto e se possível no mesmo espaço, trocando as experiências, e o trabalho chegava às últimas consequências. Era você entrar num bairro desses com a equipe de sociólogos, essas pessoas iam captar junto a população as necessidades daquele bairro, daquela comunidade, e isso seria traduzido em estudos, projetos, que seriam detalhados e que seriam acompanhados durante a execução. Era um trabalho que começava e terminava com uma mesma história, com os mesmos profissionais ali se integrando, enfim, para que o resultado tivesse a unidade e correspondesse aquilo que foi pensado no início. *Essa metodologia, essa mecânica, essa forma de ver projeto, foi a coisa que*

<sup>7</sup> O grupo coordenado por Lelé iniciou suas atividades ainda nas dependências do Palácio Rio Branco, sede da Prefeitura na época, passando para o espaço previsto para servir de anexo à Câmara dos Vereadores, edificação subterrânea em frente ao Palácio (posteriormente tendo sua projeção ocupada pela Sede Transitória da Prefeitura, projetada por Lelé, em 1986) e, finalmente, em um galpão no Vale dos Barris, junto ao grande projeto da primeira gestão, a Estação de Transbordo da Lapa. *Idem*.



*Lelé deixou como legado mesmo, muito mais porque ele entendia o projeto como uma experiência que tinha que ser repassada (Minho, 2014). (grifo do autor)*

A administração municipal buscou ampliar a captação de recursos junto ao governo federal e organismos internacionais para investimento na elaboração de projetos e obras. A própria organização da autarquia em gerências estava atrelada à forma de captação de financiamento – e o desenvolvimento integrado dos seus projetos refletia tal estrutura; esta, de acordo com a fonte financiadora, levava a uma situação de constante busca pela confluência entre as prioridades estabelecidas pela Prefeitura e o escopo dos programas e linhas de financiamento das agências, compatibilizando seus objetivos de maneira conveniente à gestão municipal. Dessa forma, os projetos dentro do portfólio da Prefeitura poderiam ser compreendidos a partir do seu espaço sociogeográfico de inserção (Centro, Orla ou Assentamentos de Baixa Renda) tanto quanto em função dos programas municipais em curso: Transportes, Habitação, Saneamento, Revitalização dos Espaços e Cultura etc.. Essa estrutura revela ainda a visão estratégica de organizar as ações da Prefeitura a partir das disponibilidades de financiamentos e repasses federais, uma vez que havia uma percepção de que sua estrutura burocrática tradicional não dispunha de instrumentos e recursos para efetivar a execução desses programas e financiamentos disponíveis, dentro do horizonte de curto prazo que se tinha em vista e de forma alinhada ao que havia sido estabelecido pelo núcleo da gestão.

O outro setor da RENURB, a Usina de Pré-moldados leves, deveria contribuir para uma retomada da unidade plástica do conjunto urbanístico da cidade (Salvador, 1981). A usina consistia em uma indústria de elementos em argamassa armada ou concreto leve, com capacidade para produção em larga escala, necessária em função da grande demanda de equipamentos urbanos e da intenção de unidade visual almejada. Eram destaques a flexibilidade e diversidade de usos dos produtos em argamassa armada saídos da usina, elementos de mobiliário urbano a serem utilizados nas mais diversas situações – e nas três áreas distintas identificadas pela gestão como prioritárias para intervenção e recuperação da qualidade espacial – “assegurando, porém, uma forte unidade conceitual a partir do emprego, em todos os casos, da mesma tecnologia e da mesma matéria-prima” (Salvador, 1981).

*Passamos a ter um escritório central realmente da RENURB. E, como muitas dessas ações, elas requeriam um tipo de atuação diferenciada já que o relevo de Salvador sugeria ações diferentes, como para drenagem: não podia ser uma drenagem usual, convencional como se fazia, por causa da própria topografia. Nós decidimos criar um sistema específico para drenagem com argamassa-armada que eu já havia estudado junto com o professor Schiel, que trabalhou com Nervi na Itália, e ele tinha assumido na Faculdade de Engenharia de São Carlos, tinha assumido o desenvolvimento dessa tecnologia que ele já fazia, mas de uma forma bastante convencional. Então nós o convocamos para trabalhar na nossa equipe e *passamos a fazer isso de uma forma industrializada*, com moldes de aço. Houve uma mudança no sistema, que *o sistema do próprio Nervi era muito artesanal*, então era um material que não era, vamos dizer, utilizado de uma forma industrial. *Essa foi a novidade: usar o material de forma industrial. E fizemos* (Lima, 2013). (grifo do autor)*

Entre as peças desenvolvidas e fabricadas na usina, encontravam-se abrigos de passageiros de ônibus, escadarias drenantes; bancas de jornais; elementos modulados para drenagem de canais; marcos para sinalização; elementos modulados para contenção de encostas; postes de iluminação; recipientes para coleta de lixo; bancos; etc. As peças usadas para os abrigos de passageiros são exemplares no que diz respeito à resistência do material ao uso e às intempéries, e à facilidade de

higienização e limpeza. São destacadas ainda suas qualidades quanto à adequação a diversas situações urbanas, facilidade de expansão e adequação a diferentes volumes de passageiros e à pretensa unificação visual através dos componentes dos espaços públicos projetados.

Isso quer dizer que o desafio consiste na criação de um sistema qualquer – no caso um sistema de abrigos –, que atenda simultaneamente à multiplicidade de situações, sem perder a unidade. Como, por exemplo, criar uma mesma linguagem dentro de todo o mobiliário urbano capaz de unificar o Porto da Barra com o Pau da Lima, o Porto dos Tainheiros com Itapuã, ou, ainda, o Nordeste de Amaralina com o Caminho das Árvores. Nesse particular o concreto funciona com um traço fortemente unificador, especialmente em Salvador, pois não só responde às exigências físicas colocadas pela presença da maresia, como às difíceis exigências técnicas. Afinal, o concreto é a versão tecnológica contemporânea da pedra lavrada e da pedra de cantaria, materiais que definem a construção tradicional de Salvador (Salvador, 1981)

Lelé procurava combinar as contribuições dos planos setoriais, destacadamente os de saneamento e transportes, a uma visão global em escala macro, qual seja a estratégia de distinguir os três espaços da cidade mais característicos, como mencionado acima. A configuração natural do sítio urbano era apontada como fator condicionante e unificador, usando como exemplo o problema da circulação vertical no Centro e nos bairros de baixa renda, onde amplia a possibilidade de atendimento conforme a tecnologia disponível – tanto os elevadores, planos inclinados e escadas rolantes, quanto as escadarias drenantes – e as necessidades e condicionantes específicas de cada contexto (Salvador, 1981).

O processo criativo do arquiteto demonstrava-se através do desenvolvimento de uma linguagem arquitetônica calcada na coerência entre a técnica e o programa a partir das seguintes premissas: *reprodutibilidade* – em função da alta demanda e das possibilidades de pré-fabricação; *eficiência* – por conta das restrições orçamentárias e do contexto de crise da administração municipal naquele momento, além do alto grau de resistência das peças e otimização de material pela técnica e pelas formas adotadas; *contemporaneidade* – ajuste do material, do desenho e da produção às possibilidades daquela época; *adequação na instalação* – compreensão e domínio não apenas da produção dos componentes, mas também da maneira com que as peças são inseridas no local em que a obra será erigida, sua montagem e os impactos no meio durante sua implantação, resultando em simplicidade na interface das peças, tempo e grau de mecanização da montagem, adaptação às diversas situações locais etc.; *sensibilidade social* – no uso extensivo da mão de obra devidamente instruída para as atividades a serem executadas na fabricação e montagem dos sistemas projetados; entre outros. Tal abordagem se dá especificamente sobre os problemas de **drenagem** e de **acessibilidade**, tratados de forma conjunta, com soluções ambivalentes para o escopo central de infraestrutura priorizado nessa primeira gestão. Diante da escala do problema de ocupação precária do território – e de este ser composto em larga medida por conjuntos de favelas em áreas de risco –, delineou-se um programa de infraestrutura que proporcionasse condições mínimas iniciais de salubridade e redução de riscos resultantes da ocupação das áreas inseguras dos fundos de vale assoreados e encostas de alta declividade e instabilidade, dadas as características geotécnicas e que a cidade se encontra em região tropical marcada por fortes chuvas nos meses de inverno.

A drenagem se configurou como um sistema integrado de captação, escoamento e estabilização das encostas e dos vales: entre as peças concebidas e efetivamente implantadas, encontram-se os diferentes e complementares modelos de arrimos; as canaletas horizontais e escalonadas, tamponadas com placas para passagem de pedestres – que conformavam caminhos de pedestres

e escadarias; as placas para revestimentos de canais; e os elementos de transposição de canais. Essa família de elementos pré-fabricados compunha um sistema fechado, constituindo duplamente uma estruturação das áreas onde se interveio ao servir de *elemento estabilizador do solo* e da ocupação – ao tratar o escoamento das águas pluviais e águas servidas nas encostas e ainda corpos d’água nos vales ocupados – ao mesmo tempo que desenhava uma *estrutura primária de circulação*, em locais largamente desatendidos de meios de acesso. Os projetos passam a dotar, de *forma padronizada*, as ocupações irregulares e inseguras em vales e encostas de elementos de circulação e drenagem, estruturando de maneira preliminar as regiões em que a Prefeitura não intervia de maneira radical através de projetos de relocação de sua população ou urbanização – pela escala e quantidade das ocupações precárias de baixa renda e pela sua restrita capacidade financeira. Visava assim a uma padronização e qualificação mínimas de assentamentos, de maneira abrangente, considerando o total desse conjunto do chamado Miolo da cidade<sup>8</sup>.

### **CENTRO: REQUALIFICAÇÃO E ACESSIBILIDADE**

Sobre o caráter estratégico do plano de transportes, a gestão indica sua abrangência interescalar, que procuraria conciliar “plano e projeto, macro e microubanismo, global e setorial” (Salvador, 1981). Aproveitou, para tanto, o arcabouço de um plano desenvolvido pela GEIPOT, denominado Programa de Transporte Coletivo (TRANSCOL), que contava com o apoio financeiro e orientação técnica do Governo Federal e visava ao desenvolvimento de soluções imediatas para o problema da mobilidade na cidade. O conjunto de projetos a ser implementado pela oportunidade criada com esse programa – e que, por isso mesmo, deveria estar alinhado ao seu escopo de maneira geral – abrangia toda a cidade, apresentando, contudo, impacto concentrado na região central e contribuía na requalificação do Centro através da criação da Estação de Transbordo da Lapa e linhas circulares no Centro, que era entendido como lugar referencial de grande interesse para a cidade:

O Centro Histórico é, por excelência, o espaço da identidade cultural da Cidade. É o depositário do tempo – tempo que temos de vida enquanto cidade –, é a memória mais concretamente expressa de Salvador, é o espaço cívico, pedaço comum de todos os seus cidadãos. É o lugar tradicional do diálogo, do encontro, da conversa, o ponto de convergência, onde a população deve se encontrar (Salvador, 1981).

A proposta consistia na retirada do tráfego pesado da região central, que contaria com o transporte coletivo exclusivamente através de linhas circulares – desafogando o trânsito através da racionalização do transporte coletivo com a conseqüente melhoria do conforto ambiental urbano (redução de poluição, qualificação dos espaços públicos e aumento da atratividade das

---

<sup>8</sup> É importante considerar alguns dos principais elementos que contribuíram para caracterizar o Miolo enquanto área preferencial para ocupação por populações de baixa renda: “A área propriamente do ‘Miolo’, que é limitada a Oeste pela rodovia BR 324, a Leste pela Avenida Paralela e ao Sul pelo canal do rio Camarajipe (sic), apresenta-se como um subespaço de baixa valorização fundiária e imobiliária, pelo motivo de nela estarem localizados equipamentos públicos ou servir a finalidades depreciativas de valor social e, por consequência, monetário dos terrenos, tais como: a existência de um antigo e já desativado hospital de isolamento para portadores de hanseníase, na localidade de Águas Claras; a antiga casa de detenção Pedra Preta, em Castelo Branco, atualmente prisão de albergados e colônia agrícola Lafayette Coutinho; da Penitenciária Lemos de Brito, em Sussuarana; e o aterro sanitário da cidade, em Cana Brava, desativado em fins da década de 1990. Não constitui obra do acaso o fato de a área do Miolo servir como local de recepção de grande parte das populações transferidas por efeito de remoção de invasões nas áreas mais valorizadas da cidade, muito comuns a partir do final da década de 1960.” Cf. BRITO, Cristóvão. “A estruturação do mercado de terra urbana e habitação em Salvador-Ba a partir de 1970”, Geotextos, vol. 1, nº 1, 2005. *Op. cit.*, p. 66.

atividades de comércio e serviços). A Estação da Lapa serviria então de conexão entre as linhas circulares do Centro, que utilizariam as vias de cumeada, e as demais linhas para os bairros, que se aproximariam pelas avenidas de vale – estruturação diferenciada, porém análoga à Base de Tráfego prevista pelo EPUCS, deve-se lembrar, uma vez que tal estrutura serviria de conexão entre diferentes planos de circulação e circuitos concêntricos de transporte coletivo, no local aproximado da Praça Castro Alves. Mais uma vez, a conexão dos transportes e a topografia seriam determinantes para o projeto de infraestrutura de integração modal na região central.

O Centro era definido pelos limites aproximados que passavam pelos seguintes pontos: Largo de Santo Antônio Além do Carmo, Estação da Calçada, Comércio, Campo Grande, Vale dos Barris, Dique do Tororó, Estação Aquidabã – e, dentro desse anel central, um anel menor em torno do eixo Campo Grande-Praça da Sé. Em relação à requalificação do Centro, o prefeito afirmava:

Para isto, vamos construir a Estação de Transbordo da Lapa e criar linhas circulares do Centro da Cidade, duas intervenções definitivas para a redescoberta de Salvador. Com a Estação de Transbordo e as linhas circulares, todos poderão chegar facilmente ao Centro da Cidade. Os únicos veículos coletivos a transitarem nessa área pertencerão àquelas linhas. O silêncio voltará ao Centro; as praças serão recuperadas; o comércio será reestimulado, especialmente as atividades ligadas ao lazer: bares, restaurantes, teatros. Do Centro, temos a mais bela vista de Salvador sobre a Baía de Todos os Santos. O Centro de Salvador poderá vir a constituir-se numa grande atração turística, e o que é mais importante: para os próprios baianos. A Estação de Transbordo da Lapa é a intervenção mais profunda da Prefeitura no Centro da Cidade. Com toda a certeza, ela irá constituir-se num novo marco na paisagem e na vida da Cidade. Construir a Lapa é reconstruir o coração de Salvador (Salvador, 1981). (grifo do autor)

A partir dessa visão estratégica sobre o papel do Centro em relação à identidade cultural da própria cidade e considerando o estado de degradação e risco em que se encontrava – a despeito de sua importância para as atividades econômicas e sua atratividade preponderante em relação aos demais bairros –, a Prefeitura busca enfatizar o papel conjunto de projetos de transporte para a sua requalificação. Para tanto, utiliza o programa preexistente do TRANSCOL, e coloca Lelé na chefia da CIT.

O Governo Federal, através da GEIPOT, já desenvolvia, desde 1975, estudos de curtíssimo, médio e longo prazo para os transportes em Salvador. Em 1976, algumas diretrizes já haviam sido apontadas nesses estudos e seriam desenvolvidas durante essa primeira gestão de Mário Kertész. Equipes mistas de trabalho, com integrantes da GEIPOT, da CONDER e do Departamento Estadual de Trânsito da Bahia – DETRAN-BA (no âmbito do Governo do Estado), e do OCEPLAN e da Secretaria de Administração e Serviços Públicos – SASP (pela Prefeitura) desenvolviam as propostas, conforme relatam alguns documentos da época (Brasil, 1976).

O Programa TRANSCOL, cujos recursos haviam sido disponibilizados em função desse plano desenvolvido pelo Governo Federal, em convênio com o Governo do Estado (através da Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Salvador – CONDER) e com a Prefeitura, desponta como uma das mais importantes oportunidades de intervenção na cidade, nos seus três diferentes contextos sociogeográficos.

Entre suas propostas básicas, destacavam-se: maior penetração nas áreas periféricas através de obras de pavimentação e construção de Terminais de Bairros; melhoria nos principais corredores, eliminando pontos críticos e, em alguns casos, criando faixas exclusivas de ônibus; modificação

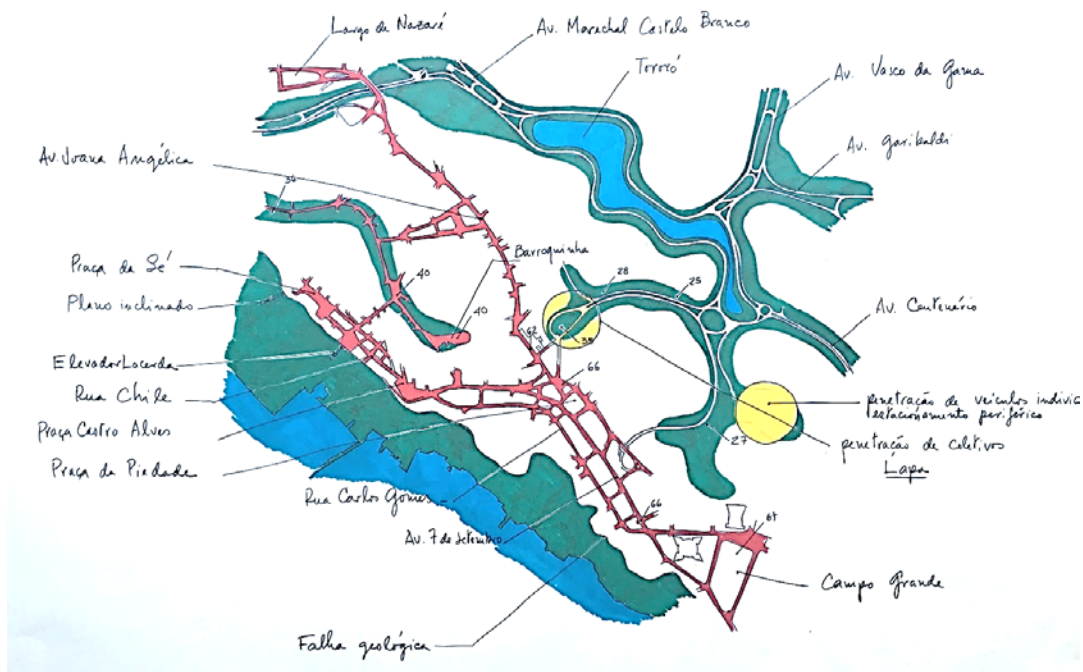
estrutural no centro da cidade, com a introdução de estações de transbordo e linhas circulares; adoção de medidas complementares em relação ao trânsito de automóveis, tais como a criação de grandes estacionamentos periféricos (Módulo, 1983).

Apresentou assim o maior volume de trabalho dentro da estrutura da RENURB, sendo responsável pela demanda de grande número de projetos, entre eles: aproximadamente 85 terminais de bairro, sendo 50 executadas e 30 em projeto; pavimentação de vias em bairros de baixa renda, em um total de 35,79 km, sendo 8,18 km executados; corredores de transporte; reordenação de pontos críticos na cidade: Baixa de Quintas, Soledade, Estrada da Rainha e Porto da Barra (executados) e Vasco da Gama e Galés (em projeto); estações de transbordo: Lapa e Rodoviária (executadas) e Campo Grande e Sé (projetadas); projetos de ruas de pedestres, coletoras e de serviço no Nordeste de Amaralina – Etapas I, II, IIIa e IIIb e IV; estacionamento periférico de Água de Meninos; reforma do Elevador Lacerda; e projetos para o Vale do Queimado e Cônego Pereira.

A operação de requalificação do Centro baseava-se, entre outros recursos, na diminuição dos veículos, particulares e coletivos da região e seria viabilizada através das estações de transbordo: Lapa, Rodoviária, Campo Grande e Sé – pontos de conexão ou articulação entre o transporte coletivo para os bairros e o sistema circular do Centro. A estação da Lapa seria importante por permitir a penetração das linhas de bairro, em um total de quarenta e sete linhas, o mais próximo possível do Centro. O programa TRANSCOL previa tanto os projetos dessas estações quanto a implantação de outros corredores de transporte coletivo, além do Campo Grande-Praça da Sé: Politeama-Nazaré; Nazaré-Baixa dos Sapateiros (ambos com projeto concluído); Terminal da França-Mares-Castelo Branco; e Castelo Branco-Mares – todos em desenvolvimento pela RENURB. O ponto de partida do grupo coordenado por Lelé estava dado por aquele programa e suas diretrizes, convenientemente assimilados, conforme as análises efetuadas pela coordenação.

(...) quando eu comecei, comecei mais agindo na área de transportes. Havia um programa sério com financiamentos na área de transportes públicos [TRANSCOL]. Eu comecei mais nessa área, mas, através desse próprio projeto, eu mostrei a Mário que tinha que congrega tudo. Passamos a ter um escritório central realmente da RENURB (Lima, 2013).





Esquema elaborado por Lelé sobre a região central. Destaca o sistema viário principal; nos dois círculos, os principais pontos de acesso ao Centro: por transporte individual, o estacionamento periférico de São Raimundo; por coletivo, a Estação da Lapa. Salvador, [1980?], Instituto João Filgueiras Lima - Lelé.

A apropriação de Lelé sobre o programa preexistente do TRANSCOL e seus ajustes foram, assim, inteiramente vinculadas a uma intenção estratégica de revalorização da região central pelo argumento da **cultura** e pela afirmação do **caráter popular** daquele espaço – além de uma oportunidade de utilização de financiamento do Governo Federal criada pela vinculação direta entre a peça de planejamento realizada e o recurso financeiro disponível, ainda que contasse com ajustes e intenções colaterais não previstas inicialmente. Tal estratégia transparece em dois aspectos principais: primeiro, na vinculação da imagem e da materialidade do conjunto construído no Centro – representativo da importância histórica da cidade de Salvador – ao papel protagonista para um novo ciclo de desenvolvimento econômico e social: uma retomada da reorganização interna da cidade a partir de sua identidade e história e, por tabela, do seu papel – assim reivindicado – de ponta-de-lança, de síntese sociocultural para o país; segundo, pela sua importância cotidiana – relativa tanto à funcionalidade (usos e atividades) quanto aos hábitos de sociabilidade das camadas populares. Aqueles espaços constituíam-se para o conjunto dos seus ocupantes e transeuntes, moradores e trabalhadores, como o lugar típico da convivência, expressão de interação social a que se propunha revalorizar e fomentar. Tal operação simbólica – no campo do significado cultural daquela região – e concreta – no campo dos usos e hábitos populares – foi resolvida conceitualmente por Lelé através da reestruturação da circulação e reorganização dos transportes públicos internamente ao Centro e na sua conexão com os demais bairros, principalmente através dos eixos de maior demanda.

Lelé, inicialmente através da CIT e, em seguida, da RENURB, apropria-se das diretrizes técnicas de descongestionamento do tráfego no Centro e da racionalização da circulação no circuito Campo Grande-Sé através da proposição de um sistema original de Bonde Moderno (utilizando, em uma fase inicial, o sistema de ônibus tradicional, já previsto pelo TRANSCOL), que, junto a uma série de ações de ordenamento da circulação interna, reorganização do comércio informal e fomento de

atividades de lazer e cultura populares, comporiam melhorias ambientais condicionantes da retomada dos espaços livres pela população e potencialização da sua fruição atrelada aos usos cotidianos. Porém, tal proposição, para efetivamente ser viabilizada, necessitava conjugar qualificação ambiental e fluidez de circulação interna ao acesso propriamente dito da população dos diferentes bairros, através dos principais corredores de transporte, à região central. Com esses requisitos, a gestão se apropria do TRANSCOL para interligar, com qualidade e eficiência (em termos de racionalização das linhas e reorganização do sistema de transportes), os bairros populosos ao Centro, agora com essas outras intenções adicionais.

#### **PEÇA-CHAVE: A ESTAÇÃO DA LAPA**

Nesse arcabouço, ressalta-se a peça-chave da requalificação da área central e da reorganização dos transportes: a Estação de Transbordo da Lapa (ETL)<sup>9</sup>. Esse equipamento, já proposto pelo TRANSCOL em 1979, em terreno adjacente ao que foi efetivamente utilizado na implantação em 1980-81, fazia parte do sistema de transportes baseado em estações de transbordo e tinha a função de aproximação do ponto final das linhas dos bairros ao Centro sem, contudo, penetrar nas vias congestionadas da região. No projeto de Lelé, entretanto, além de ser uma estação de transbordo como previsto inicialmente, ela adquire o perfil de estação de integração intermodal, ao prever a utilização do sistema de ônibus integrado aos bondes: daí sua distribuição em dois pavimentos.

Lelé ainda ajusta a implantação da estação; revê o posicionamento dos ônibus nos pontos de parada, visando a facilitação nas manobras chegada/saída; cria uma estrutura de apoio no edifício estaiado que integra os dois pavimentos; e ainda propõe uma conexão de qualidade e conforto na microacessibilidade dos usuários ao eixo da Avenida Joana Angélica através da implantação de escadas rolantes, inéditas em terminais urbanos nessa época na Bahia, porém necessárias em função da grande demanda; além de outras conexões de menor complexidade em diferentes pontos.

O projeto combinou, do ponto de vista da chegada na estação pelo vale, as intervenções construídas aos elementos topográficos naturais, através mesmo da opção de não obstrução das visuais das encostas do entorno e da sua integração ao projeto, ao invés de sobrepor-se ao ambiente dado de maneira eminentemente descaracterizadora.

---

<sup>9</sup> Autor do projeto da ETL: João Filgueiras Lima; arquiteto coordenador: José Eduardo Mendonça; arquitetos colaboradores: Dimitri Tavares Vila Nova, Paulo Fikunaga, José Fernando Minho, Agostin Garcia; Engenharia de Tráfego: José Raimundo Rego, Ângela Schalenback, Oscar Pires de Aragão Melo Neto, Maria de Saete Almeida e Silva; Estrutura: Projectum Eng. Ltda.; Projeto geométrico, pavimentação e drenagem: João Coelho d Costa, João E. M. Botelho, Paulo Oliva; Instalações e iluminação: Kouzo Nishiguti, Eliana Sallenave; Projetos Especiais: Mariano Casañas; Comunicação visual: Antonio Carlos B. Sales; Paisagismo: Beatriz Marchioni Cecco; Construção: Construtora Soares Leone.



Maquete da região central. 1. Sítio da proposta da GEIPOT para localização da Estação da Lapa. 2. Local do projeto de Lelé para a Estação. 3. Terminal Barroquinha – no lado oposto da cumeada. 4. Praça da Piedade. 5. Biblioteca Central dos Barris. PMS-RENURB [1980?], Instituto João Filgueiras Lima – Lelé.



Maquete da Estação de Transbordo da Lapa. PMS-RENURB[1980?], Instituto João Filgueiras Lima – Lelé.

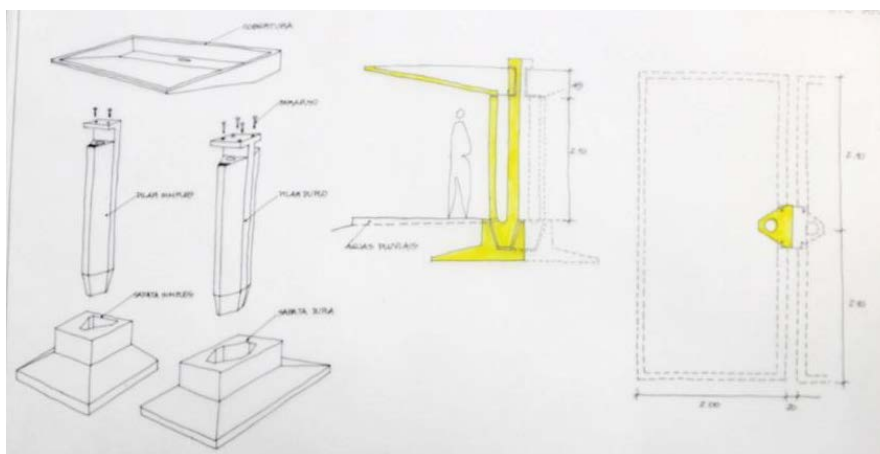


*Seções da Estação da Lapa e do viaduto de acesso dos ônibus, com mastro e estais. Notar a escala relativamente modesta do edifício construído em relação à topografia. Módulo, nº. 75, Março/Abril de 1983.*

Do ponto de vista da Cidade Alta, do espigão da Av. Joana Angélica, a sua integração é ainda mais harmoniosa, justamente por não sobrelevar-se nos planos posteriores aos dos conjuntos construídos no alinhamento da avenida e assim não prevalecer sobre eles – de outra forma: não se nota a presença da edificação do terminal a partir da ambiência da parte alta da região central, em um entorno repleto de edificações históricas, conjuntos edificados consolidados e majoritariamente de menor gabarito, conforme se pode notar nos cortes apresentados a seguir. Mesmo o elemento referencial do projeto, constituído pelo mastro de onde se distribuem os estais de sustentação do viaduto de acesso ao pavimento superior do terminal, não se insinua exageradamente por trás do conjunto de edificações da cumeada – ainda que seja notável nas visuais a partir do vale, e que, no contexto das ocupações das encostas próximas, não chega a se insinuar de maneira negativa na paisagem.

### O SISTEMA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-BAIROS: OUTROS EQUIPAMENTOS E OS BAIROS DE BAIXA RENDA

Os demais terminais do sistema proposto, apesar de não se igualarem em escala e representatividade ao projeto da ETL, também tinham funções complementares ao sistema e três deles (Campo Grande, Barroquinha e França) também estavam localizados junto ao Centro; nos três (e no terminal da Rodoviária), é evidente o objetivo do arquiteto em qualificá-los em aspectos funcionais – buscando a racionalização dos percursos, a geometria mais adequada das vias, a maneira de parada dos ônibus mais conveniente com o fluxo do tráfego e o acesso dos passageiros etc. – e em aspectos urbanísticos – através de uma melhor inserção no tecido urbano, da associação a outros usos públicos e da configuração de espaços livres e áreas verdes de melhor qualidade. Em todos, utilizou o vocabulário de peças produzidas na RENURB, destacadamente os abrigos, as placas de piso e o mobiliário (bancos). No Terminal da Barroquinha, localizado a norte do espigão da Av. Joana Angélica, oposto a ETL, igualmente encravado em um anfiteatro natural, a proposta procurava conciliar o uso de equipamento de transportes a espaços de lazer conjugados ao terminal, através de um programa de usos simples – marquises para instalação de bar, choperia e pequeno comércio. Para tanto, optava por um partido que seccionava a área prevista em duas, com previsão de área segregada para o desembarque e três plataformas laterais para embarque, liberando assim área adjacente à plataforma de desembarque para implantação da área de lazer e jardins. O projeto menciona ainda a previsão de instalação de uma grande tela para retroprojeção ligando as duas empenas do Edifício São Bento, a ser utilizada por projeto cultural.





### ESQUEMA DE MONTAGEM DAS PEÇAS PRÉ-FABRICADAS DOS ABRIGOS. PMS-RENURB, 1980.

Observa-se aí a extrapolação do programa estrito previsto pelo TRANSCOL e sua combinação com outros usos, voltados para os usuários e coerente com as proposições gerais previstas para a região do Centro citados anteriormente. É importante notar a maneira de abordar o problema da inserção de infraestrutura de transportes a partir de premissas técnicas dadas – todo o conjunto de propostas de integração e racionalização das linhas em corredores entre bairros e o Centro, ponto de interesse da maior parte da demanda de viagens, conforme exposto pelos relatórios do TRANSCOL – porém desdobrando-as em soluções com formas variadas, conforme as exigências específicas de cada equipamento e a uma adequada inserção no sítio.

No caso dos corredores, é notável a opção pelos fundos de vale – tanto na região central, no eixo da Avenida J. J. Seabra, quanto no eixo da atual Av. Tancredo Neves, região do polo comercial e de serviços do Iguatemi; e nos casos do Terminal da Barroquinha e da Rodoviária – em ambientes e paisagens díspares, porém, resultantes do curso do mesmo rio, o Camurujipe (Gantois, 2011)<sup>10</sup>. Tal ocupação, balizada pela inserção dos terminais de transbordo, também expressa tratamentos diferentes dos previstos inicialmente pelo TRANSCOL, em função da variação de demandas, mas, principalmente, de forma coerente com as condicionantes topográficas, a microacessibilidade – os trajetos não-motorizados dos usuários – e a conjugação de estratégias de usos diversificados.

O leque de programas de usos combinados apresentava o propósito específico de qualificação dos sistemas de áreas livres alinhado com uma política de revalorização do Centro Histórico pelo uso popular em função do lazer e da cultura. Tal reapropriação da região central seria impulsionada pelo programa estrutural de qualificação dos transportes, a partir do seu cruzamento e sobreposição a políticas setoriais distintas, como a de cultura, otimizando os recursos disponíveis e, principalmente, levando a cabo um conjunto de intenções de intervenção no meio urbano através de projetos sistêmicos e linguagem unificada, ainda que adaptados a cada condicionante específica. Os demais equipamentos do sistema de transportes e, indissociavelmente, do sistema de drenagem – escadarias drenantes, planos inclinados, terminais de bairro, novas vias de penetração nos bairros a partir dos vales –, apresentariam a mesma linguagem e os mesmos componentes dos projetos já mencionados até aqui.

Os projetos para o Centro englobavam ainda um estudo para implantação de bondes; calçadas em trechos indicados; barzinhos; áreas de espetáculo ou de animação cultural; revalorização dos monumentos históricos através de iluminação apropriada – todos integrantes do Programa de Cultura e Revalorização dos Espaços<sup>11</sup>.

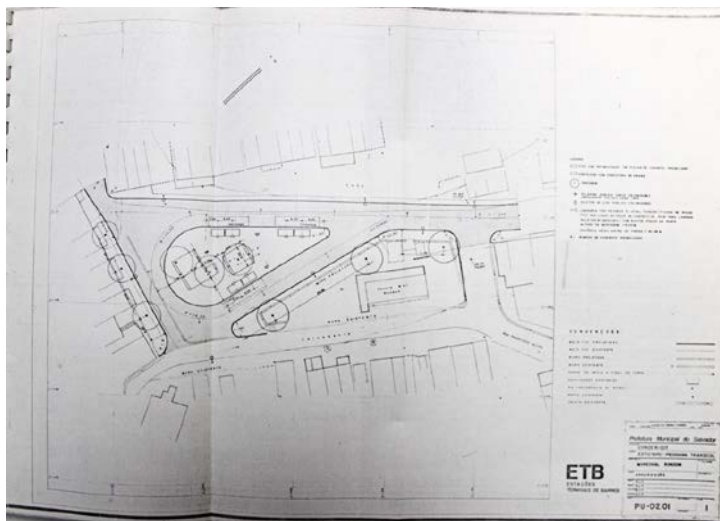
Dentro do Programa do TRANSCOL, na outra ponta, complementar aos terminais de transbordo na área central e na Rodoviária, podem ser elencados os oitenta e cinco terminais de bairro. A partir do levantamento das linhas de ônibus que penetravam nas mais diversas regiões da capital, ao qual se adicionou um diagnóstico das condições urbanas nessas áreas servidas por transportes, porém em condições precárias, Lelé, através da RENURB, propôs os terminais de bairro. Dada a falta de espaço adequado para a operação dos pontos finais das linhas de bairros, foram projetadas infraestruturas de apoio e conforto para os usuários, que abrangiam desde os abrigos de ônibus – do mesmo modelo do que fora inicialmente aplicado no Terminal da Barroquinha, em

<sup>10</sup> Cf. a reconstrução da ocupação do vale e das encostas na região central e nas margens do Rio Camurujipe, por GANTOIS, Eduardo. *História de Salvador – Cidades Alta e Baixa* (sítio eletrônico): <http://salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com.br/2011/06/blog-post.html>, 2011. Visitado em 23/07/2015, às 00:44.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 5.



concreto pré-moldado; urbanização de largos e criação de pequenas praças com geometria de viário adequada à manobra dos ônibus; instalação de mobiliário urbano; pavimentação de calçadas; postos policiais; pavimentação em concreto rígido (mais durável, sendo ainda encontrado em diversos desses lugares, em relativo bom estado), drenagem, paisagismo, iluminação pública, entre outros.



*Terminais de Bairros: Marechal Rondon: abrigo de ônibus, pavimentação e mobiliário urbano. PMS-RENURB, 1980.*

A saída de Mário Kertész da Prefeitura ocorreu através da ordem de sua demissão dada pelo então governador Antônio Carlos Magalhães. Há uma série de relatos e indícios da escalada de desgaste entre o governador, conhecido pelo seu perfil personalista e autoritário, que não aceitava a perspectiva de alçada de voo autônomo de seu indicado, resultante da ambição política de Kertész e da visibilidade creditada a suas realizações à frente da administração municipal. A organização de um grupo com posturas ideológicas próprias, autonomia conceitual e técnica com rebatimento nas propostas que vinham implementando na gestão municipal – ainda que essa relativa autonomia baseada na demonstração de competência não fosse de todo indesejada pelo chefe estadual, antes o seu contrário – e a perspectiva de ampliação do seu espectro de intervenção e de poder através do programa de ações da Prefeitura foram interpretadas pelo cacique político como audácia excessiva e deslealdade, culminando na demissão do então prefeito e na eclosão de um campo em que os antigos aliados se colocaram em clara oposição política.

Importa para esse estudo menos a demissão em si ou a personalidade de suas causas, mas, principalmente, suas consequências. Primeiro, porque a visibilidade do prefeito e a substância de sua popularidade estavam clara e diretamente ligadas aos projetos aqui apresentados. A gestão de Mário Kertész ganhou vulto e popularidade justamente pelo conjunto de projetos e obras encabeçados por Lelé naquele período. Nesse sentido, a articulação interna à administração de um núcleo executivo coeso, alinhado e concentrado nos programas sobre os quais os projetos são desenvolvidos, é fundamental para o fortalecimento de Kertész e a sustentação de ambições políticas autônomas em relação ao seu padrinho político. De tal modo que as políticas de infraestrutura, principalmente drenagem e transportes, inseridas em um conjunto de políticas sociais e de relativa abertura da administração à participação social, seriam o substrato principal da visibilidade e aceitação de sua gestão, o que o reconduziria à Prefeitura nas primeiras eleições diretas para prefeito após o Golpe de 1964.

## REFERÊNCIAS

- BASTOS, M. A. J. e ZEIN, R. V.. Brasil: arquiteturas após 1950, São Paulo: Perspectiva, 2010.
- BRASIL (Ministério dos Transportes). Estudos de Transportes Urbanos de Salvador. Estudo de Transportes Coletivos de Salvador - TRANSCOL. Brasília, MT/GEIPOT/GEBA, 1979 (relatório de governo).
- BRITO, Cristóvão. “A estruturação do mercado de terra urbana e habitação em Salvador-Ba a partir de 1970”, Geotextos, vol. 1, nº 1, 2005.
- CALHEIROS, Alex; MARI, Marcelo; e RUFINONI, Priscila. Mobiliário Moderno: das pequenas fábricas ao projeto da UnB. Brasília: UnB, 2014.
- DANTAS NETO, Paulo Fábio. Tradição, Autocracia e Carisma: a política de Antônio Carlos Magalhães na modernização da Bahia (1954-1974). Belo Horizonte: UFMG/Rio de Janeiro: IUPERJ, 2006.
- “Estação de Transbordo da Lapa”, Módulo, 73, Novembro de 1983.
- FERNANDES, Antônio Sérgio. Gestão Municipal e Participação Social no Brasil: A trajetória de Recife e Salvador (1986-2000). São Paulo: Annablume/FAPESP, 2004.
- FUNDAÇÃO GREGÓRIO DE MATTOS. História Administrativa de Salvador – Relação de Presidentes da Câmara Municipal – Período Republicano (sítio eletrônico): [http://www.culturafgm.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=41&Itemid=28](http://www.culturafgm.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=41&Itemid=28)
- GANTOIS, Eduardo. História de Salvador – Cidades Alta e Baixa (sítio eletrônico): <http://salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com.br/2011/06/blog-post.html>, 2011.
- GROPIUS, Walter. Bauhaus: Novarquitectura. São Paulo: Perspectiva, 2001 [1956].
- LIMA, João Filgueiras da Gama. Entrevista ao autor, Salvador, 15 de Outubro de 2013.
- MINHO, Fernando. Entrevista ao autor, Salvador, 14 de Outubro de 2014.
- NASCIMENTO, Maria de Fátima Pereira do. A participação cidadã no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador. Salvador: UCSAL, 2008 (dissertação de mestrado).
- SALVADOR (Cidade). EPUCS – uma experiência de planejamento urbano. Plandurb. Estudos informativos nº 1. Salvador: PMS/Órgão Central de Planejamento (OCEPLAN), 1976.
- \_\_\_\_\_. Plano Suplementar de Intervenções. Salvador: PMS-RENURB, 1980.
- \_\_\_\_\_. Prefeito 1979-1981. Mensagem enviada à Câmara Municipal pelo Prefeito Mário Kertész – Março/81. Salvador: PMS, 1981.
- SEIXAS, Dulce Tourinho de. Entrevista ao autor, Salvador, 07 de Agosto de 2015.
- VALE, Michel Hoog Chaui do Vale. João Filgueiras Lima (Lelé): Arquitetura Pública e Urbanismo em Salvador (1979-81 e 1986-88). São Paulo: FAUUSP, 2016 (dissertação de mestrado).