

AUTONOMIA E AMBIGUIDADE: AS PASSARELAS DE SALVADOR COMO ARQUIPÉLAGO E REDE

AUTONOMY AND AMBIGUITY: THE FOOTBRIDGES OF SALVADOR AS ARCHIPELAGO AND NET



Márcio Correia Campos

Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA, Brasil

mcorreiacampos@gmail.com

Resumo

O texto apresenta uma leitura crítica da obra de Lelé em Salvador a partir de escritos de Pier Vittorio Aureli e Mark Wigley, que constituem uma moldura teórica que associa o desafio da arquitetura como disciplina autônoma diante dos violentos processos de urbanização aos protocolos de representação que estabelecem relações, sempre desprovidas de neutralidade ou clareza objetiva, entre a arquitetura e o lugar. Sob esta perspectiva, abre-se um campo interpretativo que revela uma acentuada diferenciação entre os dois períodos de atuação do arquiteto na cidade (o primeiro de meados dos anos 1970 até 1982 e o segundo entre 1986 e 1994): além das evidentes diferenças entre os materiais empregados, surgem de maneira inequívoca posturas e estratégias claramente distintas quanto à relação com a arquitetura da cidade e sua possibilidade de expressão contemporânea, reveladas através da análise das passarelas para pedestres para o sistema do bonde urbano, em oposição a obras como a Estação da Lapa ou as Secretarias de Estado no CAB, todas de autoria de Lelé.

Palavras-Chave: Passarela. Salvador. Lelé. Autonomia. Urbanização.

Abstract

The text presents a critical reading of Lelé's work in Salvador based on the writings of Pier Vittorio Aureli and Mark Wigley. The essays shape a theoretical framework that associates the challenge of architecture as an autonomous discipline in the face of violent urbanization processes to the protocols of representation that establish relationships, always lacking neutrality or objective clarity, between architecture and place. From this perspective, an interpretative field is opened that reveals a marked differentiation between the two periods of the architect's work in the city (the first from the mid-1970s to 1982, and the second between 1986 and 1994): In addition to the evident differences between the building material, clearly distinct stances and strategies emerge regarding the relationship with the architecture of the city and its possibility of contemporary expression, revealed through the analysis of the footbridges for the urban tramway system, in opposition to works such as the Lapa Station or the State's Office buildings in the Bahia Administrative Center, all by Lelé.

Keywords: Footbridge. Salvador. Lelé. Autonomy. Urbanization.

Introdução: Salvador e a urbanização através das avenidas de vale

Fotografias aéreas de Salvador, realizadas em 1959, constituem um registro único da ocupação territorial do município no momento em que se concretizavam as primeiras realizações que determinariam sua submissão ao processo de urbanização carro-dependente que reordenou todo o seu território na segunda metade do século XX. Nelas é possível identificar o início da implantação de loteamentos como o do bairro do Costa Azul, mas não há ainda nem sinal do que viria a ser a Avenida Paralela ou qualquer outra das grandes avenidas. Em vez disso, a água, em vez das autopistas, é o elemento predominante no fundo dos vales e o Dique ainda tem sua extensão máxima; nestas fotos aéreas de 1959, a lagoa de Pituaçu não é exatamente uma exceção. Elas ainda revelam as encostas dos vales cobertas de vegetação, com a ocupação do solo por edificações concentrada na cumeada das colinas. Como o momento exatamente anterior ao rompimento de uma barragem que inundasse toda uma região a jusante, o conjunto destas fotos captou a cidade antes de sua explosão demográfica e dispersão espacial.

O complexo de avenidas de vale, idealizado pelo EPUCS (Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador) mais de uma década antes do levantamento fotográfico e realizado essencialmente nas décadas de 1960 e 1970, foi o principal vetor deste espalhamento bastante desordenado de manchas urbanizadas, como descreve Heliodório Sampaio em seu livro “Formas urbanas: cidade real & cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador” (1997, p. 111-136). Além de desordenado, a implementação da malha rodoviária não foi inicialmente acompanhada das outras redes de infraestrutura (transporte sobre trilhos, água, luz, esgoto, habitação de qualidade, equipamentos públicos, etc). Este descompasso, com fortes e indesejadas consequências para a qualidade de vida dos moradores, marca a partir daí um movimento de tentativa de complementação ou melhoria das condições espaciais da urbanização através de sucessivas iniciativas, nem sempre coordenadas, de suprir a infraestrutura ausente ou deficitária.

Aureli e a Arquitetura Absoluta

Se é evidente para o caso particular de Salvador, diante dos mais distintos indicadores sociais, que o cotidiano dos moradores destes territórios ocupados esteve e está distante de níveis minimamente aceitáveis, o processo de urbanização, de uma maneira geral, como o conhecemos a partir das experiências mundiais associadas aos processos de industrialização a partir de finais do Século XVIII, também atua diluindo, destituindo e, no limite, anulando ao mesmo tempo a própria noção de cidade como dado cultural e social e a validade da arquitetura, como aponta Pier Vittorio Aureli em seu livro *The Possibility of an Absolute Architecture*:

a realização da espacialidade moderna, como exemplificado pela transformação de Paris durante os séculos XVII e XVIII, evoluiu para um espaço de circulação totalizante – no qual a arquitetura foi mais ou menos dissolvida no infinito espaço de urbanização (AURELI, 2011, p. 176)

3

Como o título de seu livro já indica, Aureli desenvolve seu argumento contra o processo de urbanização ao tentar demonstrar o potencial crítico do que ele chama de arquitetura absoluta, finita. Somente nesta arquitetura ele reconhece uma efetiva capacidade de resistir e se opor às forças da urbanização. E, apenas assim, no exercício desta capacidade de resistência, conseguir expressar a cidade¹. Nas palavras do próprio Aureli:

A que tipo de relação crítica e significativa a arquitetura pode aspirar em um mundo que há muito não é mais constituído pela ideia de cidade senão é dominado pela urbanização? É assim que tentarei reconstruir a possibilidade de uma arquitetura da cidade que não mais se situa somente no campo autônomo da disciplina, senão que diretamente confronta a urbanização. (AURELI, 2011, p. 2)

1 Partindo de Boullé e sua arquitetura da forma finita e espaços fechados, Aureli irá apresentar a obra de Piranesi, os Conjuntos da Viena Vermelha e projetos de Ungers e Koolhaas como um fio histórico, dentro da tradição do moderno, que representa a consolidação desta atitude da arquitetura diante da urbanização.

Lelé em Salvador: o Período até 1982

A obra do arquiteto João Filgueiras Lima, o Lelé, em Salvador é inicial- e frequentemente compreendida como parte indissociável do processo de urbanização de seu território. Sua atuação na RENURB (Companhia de Renovação Urbana de Salvador) durante a década de 1970, marcada não somente pelos projetos de vários edifícios de Secretarias de Estado no novo Centro Administrativo da Bahia, CAB – elemento impulsionador da própria urbanização – como também pelo design de uma série de equipamentos em pré-fabricados em concreto, dos quais os pontos de ônibus foram seu objeto de maior destaque, graças a sua simplicidade e versatilidade, é culminada com a inauguração em 1982 da sua monumental Estação da Lapa (Figura 1): concentradora à margem do centro histórico das linhas de ônibus para toda a cidade, a Estação da Lapa pode ser vista como uma espécie de catedral do brutal processo de urbanização do território do município de Salvador que aconteceu concentradamente no período de pouco mais de duas décadas que lhe antecederam.

Figura 1 – Estação da Lapa (1982)



Fonte: o autor.

A conclusão da Estação da Lapa coincide com o período que Lelé deixa Salvador para trabalhar em Abadiânia, onde irá desenvolver a tecnologia de argamassa armada, que irá marcar o segundo período de sua obra em Salvador, a partir de 1986. Ainda que esta passagem por Abadiânia esteja claramente reconhecida em sua obra como um momento de mudança, especialmente caracterizada através de novos materiais de construção (argamassa armada e aço em vez de concreto) e principalmente da dedicação ao conjunto dos hospitais Sarah Kubitschek em todo o país, há pouca diferenciação de apreciação da relação dos dois momentos de sua obra com a cidade de Salvador (antes de 1982 e depois de 1986).

Tomando como referência a perspectiva que Aureli oferece, a de uma arquitetura crítica à urbanização e, por esta razão, capaz de expressar a cidade, torna-se possível não somente perceber diferenças entre os dois momentos da obra de Lelé em Salvador, como também reforçar uma compreensão mais complexa de sua obra após 1986 a partir de determinadas ambivalências ou ambiguidades de seu desenho. Sublinhar ou enfatizar tais ambiguidades é buscar revelar a “relação crítica e significativa” que a arquitetura deste segundo período pode ter, em comparação àquela do período anterior a 1982, notadamente comprometida com o processo da urbanização.

Mas que requisitos exatamente Aureli reconhece como característicos de uma arquitetura capaz de estabelecer esta relação crítica com a urbanização? Seu livro tenta demonstrar através da sequência de exemplos que essa arquitetura é “projetada como uma ilha, a última oportunidade para a cidade de se tornar algo e sobreviver ao seu declínio” (AURELI, 2011, p. 222). E segue mais adiante com a caracterização:

Neste sentido, a arquitetura absoluta como uma forma finita não é simplesmente um apelo tautológico a seu objeto literal; é também o exemplo de uma cidade não mais conduzida pelo ethos de expansão e inclusão, mas pela ideia positiva de limites e confrontação. (AURELI, 2011, p. 42)

E, ainda segundo Aureli, cabe à arquitetura, diante do processo de urbanização, a capacidade de interpretação de certa singularidade local: “O único programa

que se pode atribuir à arquitetura de maneira confiável é a sua inércia específica diante da mutabilidade da urbanização, seu status de manifestação de um lugar claramente singular.” (AURELI, 2011, p. 46).

Diante destes pressupostos, é evidente que os edifícios das Secretarias de Estado no CAB representam claramente a maneira como sua arquitetura incorpora o processo de urbanização de maneira pouco crítica, além do já mencionado fato fundamental de abrigar o próprio elemento impulsionador da urbanização do território, o CAB: a distribuição longilínea dos seus elementos pré-fabricados, que acompanha o traçado das ruas e das linhas das curvas de nível topográficas, cria uma arquitetura sem limites, infinitamente expansível, onde cada edifício separadamente pode ser interpretado como uma particular materialização de uma ordem arquitetônica que segue harmonicamente o traçado e a concepção espacial modernistas do conjunto.

Observados aqui a partir deste ângulo da relação entre arquitetura e urbanização, estes edifícios parecem demonstrar, por contraste, certa fraqueza da potencial hipoteticamente contido na ideia do regionalismo crítico de Kenneth Frampton, para a qual eles servem de maneira excelente como exemplo: construídos com elementos regulares, modulados, executados dentro da tecnologia do século XX, estes edifícios, ao incorporarem formalmente a curvilinearidade dada pela topografia, incorporariam idiosincrasias em sua forma, relacionadas ao lugar ou a certa execução artesanal ou individualizada, que os distanciariam de serem reproduções seriais aniquiladoras de diferenças, sustentando assim o seu potencial crítico ligado ao regional.

Wigey e o sítio como artificialidade

A dúvida lançada aqui sobre o potencial crítico de certa mimese formalista entre arquitetura e geografia do sítio adquire volume ao se levar em consideração as conclusões a que chega Mark Wigley ao apresentar em seu artigo *Il Luogo / On Site*

uma análise detalhada sobre a maneira como se estabelecia na arquitetura de Le Corbusier a relação, muitas vezes ambivalente, entre o sítio e o projeto, revelada em uma série de contradições entre edifícios e as reflexões que os apresentam. Segundo Wigley,

Não existe algo como um sítio natural para construção. Edificações constroem o sítio como um artefato. Mais ainda, a produção de sítios artificiais não é uma consequência inevitável da sociedade moderna tecnológica que é capaz de se separar da natureza. Pelo contrário, sociedades organizadas têm produzido sítios artificiais desde os seus primórdios. (WIGLEY, 1997, p.119-120)

E assim avança o autor:

O sítio já foi transformado tornado artificial, através dos croquis do arquiteto que seleciona certos elementos e remove outros. O edifício que é pensado para editar e melhorar o sítio natural é posicionado em um sítio que já foi editado, transformado radicalmente pela imaginação do arquiteto em uma paisagem, uma obra de arquitetura. (...) O sítio a que os arquitetos respondem é um sítio que eles próprios criaram. (WIGLEY, 1997, p.122)

E, ainda segundo Wigley, para estudarmos a elaboração através do projeto deste sítio per si artificial, para compreendermos o que o autor irá chamar de “mecanismos de representação” que por sua vez sejam capazes de articular aquilo que Aureli define como uma ideia de limites e confrontação que vem a conferir à arquitetura o status singular de um lugar, deveríamos observar, entre outras coisas, a maneira como cada edifício toca o solo:

A arquitetura só é capaz de participar na construção de um senso de identidade (seja lá de uma nação, vizinhança, cidade, região, raça, período, cliente ou qualquer outra coisa) ao estabelecer certos protocolos de representação, protocolos que deveriam ser questionados, começando do mais elementar senso do que é um edifício.

Daí que, para pensar sobre identidade em arquitetura, nós temos que reexaminar todo o regime de suposições institucionalizadas que estão implicadas no nosso mais elementar senso de como um edifício toca o chão. (WIGLEY, 1997, p.118-119)

Reconhecer os limites da mimese formal entre os volumes das Secretarias de Estado e as curvas de nível dos terrenos em que eles estão implantados é um exemplo inicial de reexame de suposições de representação que ganha corpo se é acrescentada uma análise sobre a maneira como os edifícios tocam o chão, de acordo com a sugestão de Wigley. Aqui uma boa comparação pode ser feita com as escolas da FAEC, executadas no segundo período do trabalho do arquiteto em Salvador, a partir de 1986.

Lelé em Salvador: o período após 1986

Enquanto os edifícios das secretarias se apoiam sobre pilares robustos como uma estratégia que representa a ideia de tocar o mínimo possível no terreno e suportam a forma extrudada de suas curvas, o sistema desenvolvido para as escolas municipais parte do pressuposto contrário, o de planificação total dos terrenos para que a montagem de seus elementos estruturais e de vedação pudessem acontecer na velocidade prevista. À sua geometria ortogonal de articulação de partes contrapõe-se a variabilidade do tamanho das escolas individuais como elemento de diferenciação.

Entretanto, enquanto Lelé edita radicalmente o solo para a construção das escolas, ele incorpora de maneira essencial a ventilação e iluminação naturais como elementos do sítio que passam a conferir-lhes singularidade. A largura dos edifícios, a busca pela melhor orientação de suas aberturas em direção aos ventos predominantes, as dimensões generosas destas aberturas laterais associadas a clarabóias nas coberturas, o emprego de varandas sombreadas que atuam como zona de transição entre exterior e interior, todos estes elementos e princípios associados informam uma passagem clara na obra do arquiteto de uma compreensão de lugar muito mais multissensorial, ambiental em termos mais abrangentes, do que uma compreensão mais formal. E mais importante ainda: a artificialização do solo, a remoção de sua topografia como condição de implantação do sistema, é mecanismo fundamental para a seleção de outros

elementos, por si mais complexa, que assim conformam a noção de sítio expressa em sua arquitetura.

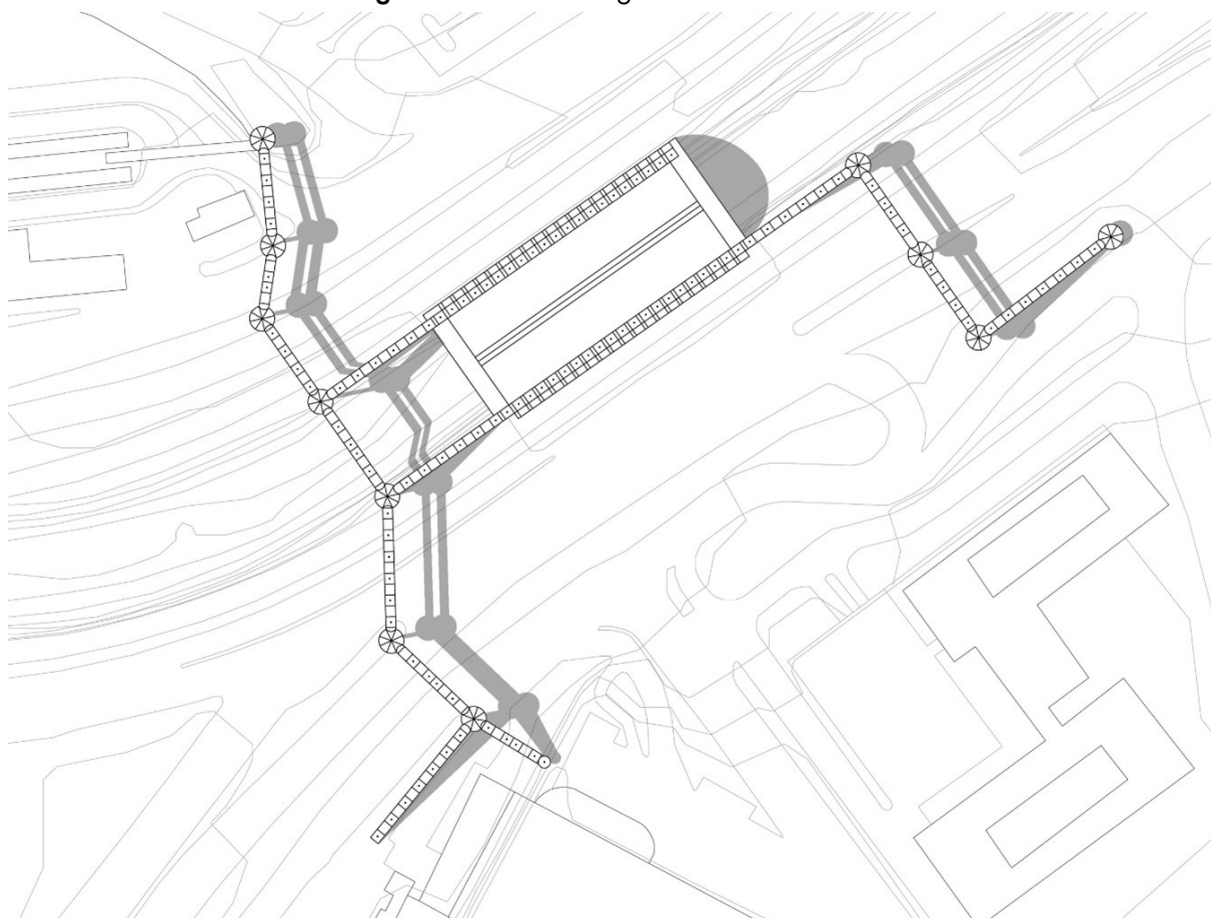
Distantes de um apelo formal, quase escultórico, que nas secretarias de Estado correspondem a edifícios seriais, potencialmente infinitos, elevados sobre pilotis, em sua serpentina inspirada na geografia dos morros, as escolas da FAEC estabelecem uma clara distinção com a continuidade do entorno através da planificação do terreno, ocupam, na maioria dos exemplos, o térreo integralmente, tem sua individualização garantida pelas distintas combinações entre corredores lineares e pátios ao redor de escadas, estabelecendo-se assim como potenciais ilhas no meio do processo de urbanização. Enfim, se, para Wigley, “Em cada caso, a preservação sensível de identidade envolve a realização de violentas transformações e supressões. O que é preservado é uma imagem singularmente controlada diante de diferenças incontroláveis” (WIGLEY, 1997, p.125), não é difícil reconhecer que as escolas operam com uma tentativa de responder a supressões distintas e mais complexas que as das Secretarias de Estado.

O próprio programa educacional representa no caso das escolas e creches executadas pela FAEC uma tentativa do poder público de, através da arquitetura, redefinir as áreas pobremente urbanizadas até aquele momento. As escolas e creches definem um espaço assegurado às interações em comunidade como oásis de espaço público em meio a predominância da ocupação destinada a habitação. Lelé assume, portanto, uma tarefa bastante diferente do período anterior a 1982 e a interpreta, dentro de sua trajetória própria, de uma maneira significativamente distinta, como foi demonstrado aqui. O outro grande destaque deste segundo período de atuação do arquiteto em Salvador é o conjunto das passarelas de pedestres, que passou a compor fortemente a paisagem da cidade (Figura 2).

Como as escolas, o programa a que as passarelas estavam associadas redefinia a urbanização a que o território do município havia sido submetido, uma vez que elas eram parte do novo sistema de transporte público, o bonde de superfície,

que nunca foi instalado e que teria levado à redução de linhas de ônibus nos principais corredores de transporte. Há no desenho de Lelé para as passarelas duas especificidades que as tornam complexas, individualizadas e ambivalentes, e que estão intrinsecamente ligadas à maneira como as passarelas tocam o chão. A primeira delas é a articulação de planta circular nos pilares que permite uma adaptação em planta das vigas e rampas às mais variadas situações de implantação. Combinada com a possibilidade de variação da própria altura do pilar, esta possibilidade de articulação confere-lhes um desenho único, diretamente derivado do relevo e dimensões. Desta maneira, é possível constatar a grande diferença tanto para a serialidade dos pontos de ônibus da RENURB, como dos pilotis das Secretarias de Estado.

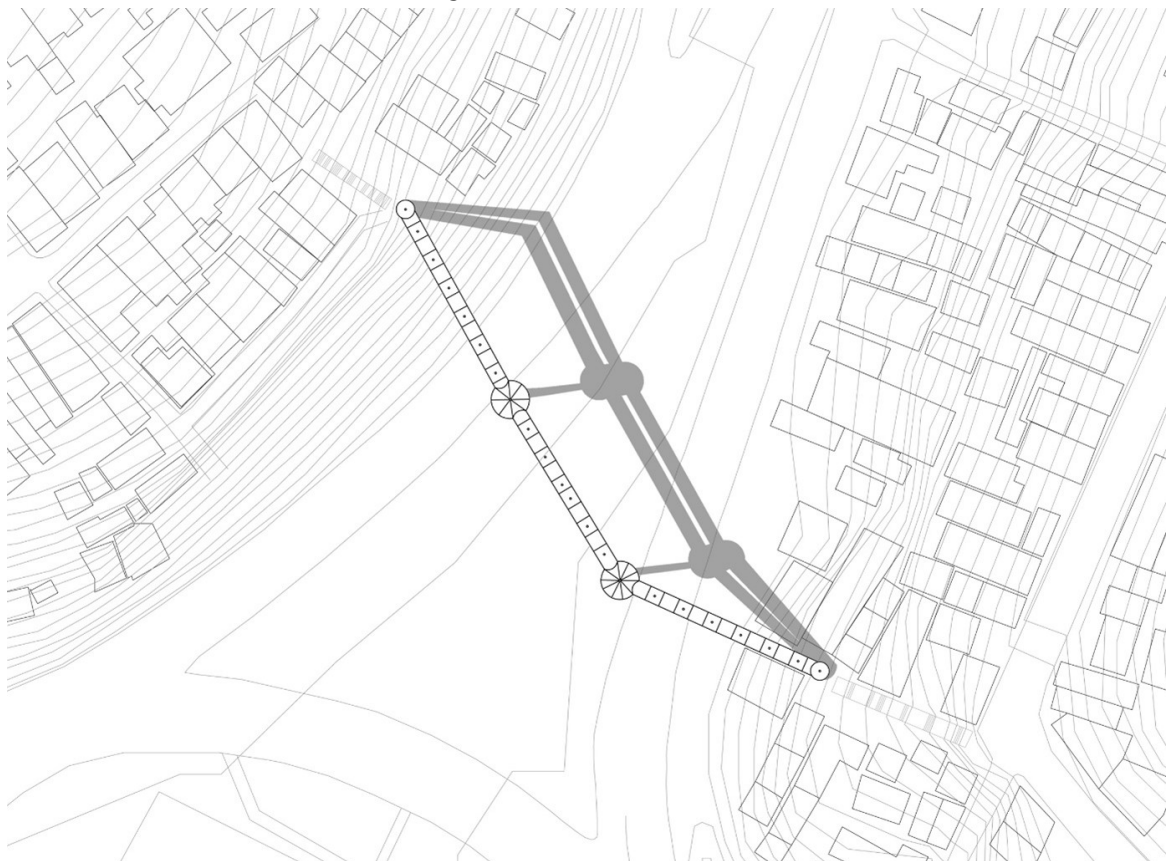
Figura 2 – Passarela Iguatemi – Rodoviária



Fonte: o autor.

Entretanto, mais importante até que esta individualização do desenho derivada da versatilidade de articulação dos seus pilares, as passarelas foram pensadas para tocar também a encosta agora já densamente habitada dos bairros. Diferente do que poderia ser considerado o desenho elementar de uma passarela, conduzindo o pedestre de um lado a outro de um obstáculo através da elevação de nível, as passarelas de pedestres projetadas por Lelé para Salvador acrescentavam a possibilidade de conectar as encostas da cidade em uma cota intermediária entre a cumeada e o vale (Figura 3).

Figura 3 – Passarela Barris



Fonte: o autor.

Conclusão: O poder da transversalidade contra o fluxo

A transversalidade das passarelas é utilizada por Lelé para transformá-las, a partir da perspectiva do sistema de trânsito, em um instrumento de transgressão da

lógica do próprio sistema de trânsito motorizado a que inicialmente as passarelas deveriam servir. Ao acrescentar a possibilidade de ligação entre os lados do vale, que é potencialmente a união entre os bairros rompida ou impedida pelo sistema de autopistas instalado nos vales, o desenho das passarelas pode ser visto como uma forma de compensação ao trabalho feito anteriormente em prol da urbanização, uma espécie de pedido de desculpas à cidade, uma oferta à recuperação, quiçá simbólica, da própria possibilidade de reinterpretar a cidade como um arquipélago de bairros, fenômenos arquitetônicos histórica- e idealmente densos, agora unidos por pontes.

Recorrendo-se novamente ao levantamento fotográfico de 1959, é possível ver como ligações bairro-bairro que existiam transversalmente em relação às Avenidas Vasco da Gama e Mário Leal Ferreira e que haviam sido rompidas com a instalação de avenidas nestes dois vales, são retomadas com as passarelas da segunda metade dos anos de 1980. E se podemos entender que o arquiteto acrescentou uma ambiguidade às passarelas, ao torná-las um instrumento de desaceleração do transporte e religação de bairros, estas se aproximam a certa qualidade que Aureli identifica na postura de Piranesi, que “supera a insuficiência da forma arquitetônica, fazendo possível a reconceituação do projeto arquitetônico não como algo que exaure a forma da cidade, mas sim como algo que abre o potencial para imaginá-la de maneira diferente” (AURELI, 2011, p. 140).

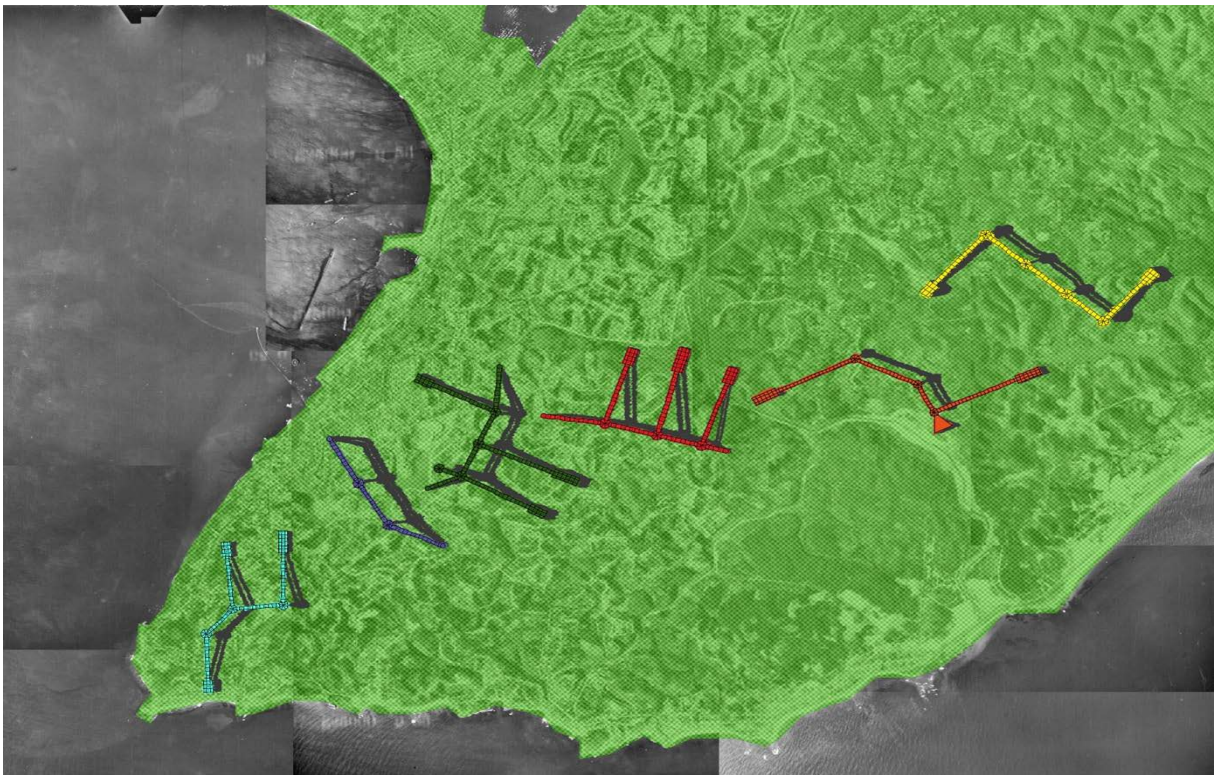
E, recorrendo a mais uma caracterização de Aureli da sua arquitetura absoluta, capaz de confrontar a urbanização, reconhece-se no desenho das passarelas desenhadas para os vales de Salvador uma arquitetura “feita através da recapitulação, em termos excepcionais, das formas e experiências de uma tendência urbana, não como uma força ubíqua, mas como uma forma finita que, por isso, era crucial” (AURELI, 2011, p. 176). A partir desta aproximação, a passarela construída no vale dos Barris, de tramo único, ligando o Tororó aos Barris (Figura 4), sem conexão alguma com o sistema de avenidas de vale, emerge como um monumento à cidade.

Figura 4 – Passarela Barris



Fonte: o autor.

Figura 5 – Campo Marzio, Salvador



Fonte: o autor.

Se o sítio criado por Lelé para o projeto de suas passarelas pode ser descrito em termos de suas escolhas e supressões, os objetos ambivalentes sobre ele criado procuram de alguma maneira afirmar um sítio que acrescenta um grau considerável de segurança e conforto aos caminhos entre os bairros transversalmente aos vales, um sítio relacionado a uma experiência espacial anterior ao modernismo viário, reestabelecendo e reivindicando para si, portanto, mesmo que através de uma natureza contraditória, certa finitude condensada em determinados pontos deste sítio.

É assim que, construídas em um intervalo de cerca de seis anos e situadas a tão poucos metros de distância, A Estação da Lapa e a Passarela dos Barris representam duas ideias de arquitetura, dois momentos bastante antagônicos na obra de Lelé. Uma possível rede peatonal através das passarelas cruzando os vales surge como a revelação de uma cidade anterior, ao lado, crítica à urbanização viária. . Desta maneira, as passarelas assumem uma clara condição de arquitetura da cidade, um arquipélago de ilhas, nos termos da crítica de Aureli. Sobre um relevo hipoteticamente livre da urbanização, o desenho de um Campo Marzio para Salvador (Figura 5) incluiria, em destaque, o conjunto das passarelas projetadas por Lelé.

Referências

AURELI, Pier Vittorio. **The possibility of an absolute architecture**. Cambridge, MA: The MIT Press, 2011.

CAMPOS, Márcio Correia. Sistema e adaptação: as passarelas projetadas para Salvador. In LATORRACA, Giancarlo e RISSELADA, Max (org.). **A arquitetura de Lelé: fábrica e invenção**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Museu da Casa Brasileira, 2010. p 72-101.

LATORRACA, Giancarlo (org.). **João Filgueiras Lima: Lelé**. Lisboa: Editora Blau; São Paulo: Instituto Lina Bo e Pietro Maria Bardi, 2000.

LATORRACA, Giancarlo e RISSELADA, Max (org.). **A arquitetura de Lelé: fábrica e invenção**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: Museu da Casa Brasileira, 2010.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador**. Salvador: Quarteto Editora / PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1999.

WIGLEY, Mark. Il luogo / On site. **Lotus International**, Milão, v. 95, p. 118-131, 1997.

15

NOTA

Publisher

Universidade Federal de Goiás. Programa de Pós-graduação Projeto e Cidade. Publicação no Portal de Periódicos UFG.

As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

RECEBIDO EM: 12/09/2022

APROVADO EM: 11/10/2022

PUBLICADO EM: 14/12/2022