

# **Interlocuções entre a Engenharia e o Urbanismo Modernista no processo de elaboração do Plano Urbanístico de uma Cidade anexa à Base Naval de Aratú.**

Rodrigo Santos de Faria

Arquiteto-Urbanista, Mestre e Doutor em História pelo Departamento de História da UNICAMP  
Professor do Departamento de Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo (DTHAU-FAU-UnB)  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de Brasília (FAU-UnB)  
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG-FAU-UnB)  
Pesquisador do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade (CIEC-IFCH-UNICAMP)

Endereço: SQS 212, Bloco D, Apto 416. Asa Sul, Brasília-DF. CEP 70275-040.

Tel: 61-32571601 (Residência) / 61-33072455 (FAU-UnB)

Endereço eletrônico: [rodrigof@unb.br](mailto:rodrigof@unb.br) e [rs-dfaria@uol.com.br](mailto:rs-dfaria@uol.com.br)

## **Interlocuções entre a Engenharia e o Urbanismo Modernista no processo de elaboração do Plano Urbanístico de uma Cidade anexa à Base Naval de Aratú.**

### **Resumo:**

Este estudo tem como eixo central a análise do processo de elaboração do (possível) plano urbanístico definitivo da Cidade anexa à Base Naval de Aratú em Salvador. Marcadamente um processo, pois se configura pela elaboração de cinco proposições realizadas pelos engenheiros urbanistas José de Oliveira Reis e Stelio Moraes no início da década de 1950. O primeiro plano, denominado de “Esquema Geral do Plano Diretor”, cuja elaboração estava sob a responsabilidade da Companhia Brasileira de Engenharia (chefiada pelo engenheiro Eduardo Agostini), foi apresentado ao Chefe da Comissão Construtora da Base Naval de Aratú em 1951. Outros três planos são elaborados no âmbito de atuação do Consórcio Técnico de Planejamento (COTEPLA – Ltda), criado em 1952 como uma “Sociedade por Quotas de Responsabilidade”, figurando entre suas empresas a Urba Sociedade de Urbanismo e Arquitetura (chefiada por José de Oliveira Reis) - responsável pelos três planos urbanísticos apresentados no relatório “O Problema da Habitação do Pessoal Civil e Militar da Base Naval de Aratú”, cujas denominações representam conceitualmente suas concepções: “concentração numa cidade naval”; “dispersão na cidade de Salvador” e “dispersão ao longo das vias de acesso”. Particularmente no plano definido pela “concentração numa cidade naval” existe uma explícita interlocução dos engenheiros com os pressupostos do urbanismo modernista, por definirem que esta concentração “urbanisticamente se enquadra dentro dos princípios da Carta de Atenas que estabelece a última ligação entre: habitação, trabalho, circulação e recreação”. Um quinto plano foi elaborado pela Urba Ltda no relatório “Urbanismo – Plano da Cidade Anexa à Base, na Península do Paripe”. Neste, a solução pautou-se pela elaboração de um plano urbanístico de cidade anexa à Base, cujo critério adotado foi o da “construção da cidade próxima à Base”, recuperando uma das especificidades do plano definido conceitualmente pela “Concentração numa Cidade Naval”: proximidade com a Base.

**Palavras-Chave:** Engenharia, Urbanismo Moderno, Cidade Moderna

### **Abstract:**

The central axis for this paper is the analysis of the elaboration process of the (possible) definite urban plan for the Town annexed to the Aratú Naval Base in Salvador. It is distinctly a process, for it is configured by the elaboration of five propositions brought forth by urban engineers José de Oliveira Reis and Stelio Moraes in the early 1950s. The first plan, named “Master Plan General Scheme”, whose elaboration was under the responsibility of the Brazilian Engineering Company (headed by engineer Eduardo Agostini), was presented to the Chief of the Construction Commission of the Aratú Naval Base in 1951. Three other plans were developed in the scope of action of the Technical Consortium of Planning (COTEPLA – Ltd), created in 1952 as a “Limited Company”, configuring among its consort companies, the Urba Society for Urbanism and Architecture (headed by José de Oliveira Reis) - responsible for the three urban plans presented in the report “The Dwelling Problem for Civilians and Military Personnel in the Aratú Naval Base”, whose denominations conceptually represent its conceit: “concentration in a naval town”; “dispersal in the city of Salvador”, and “dispersal along the access routes”. Particularly in the plan defined by the “concentration in a naval town” there is an explicit dialog of engineers José de Oliveira Reis and Stelio Moraes with prior conjectures of modernist urbanism, by defining that this concentration in a naval town “is urbanistically framed in the principles of the Athens Charter, which establishes the ultimate connection between living, working, circulation and recreation”. A fifth was developed by Urba Ltd in the report “Urbanism – Plan for the Town annexed to the Base in the Paripe Peninsula”. From the final proposal presented, it can be drawn that the solution was guided by the elaboration of an urban plan for a town annexed to the Base, in the region of the Paripe Peninsula, whose initial criterion adopted in the plan was that of the “construction of the town adjacent to the Base”, reclaiming what had been one of the specificities in the plan conceptually defined by the “Concentration in a Naval Town”: proximity to the Base.

**Keywords:** Engineering, Modern Urbanism, Modern Town

## Interlocuções entre a Engenharia e o Urbanismo Modernista no processo de elaboração do Plano Urbanístico de uma Cidade anexa à Base Naval de Aratú.<sup>1</sup>

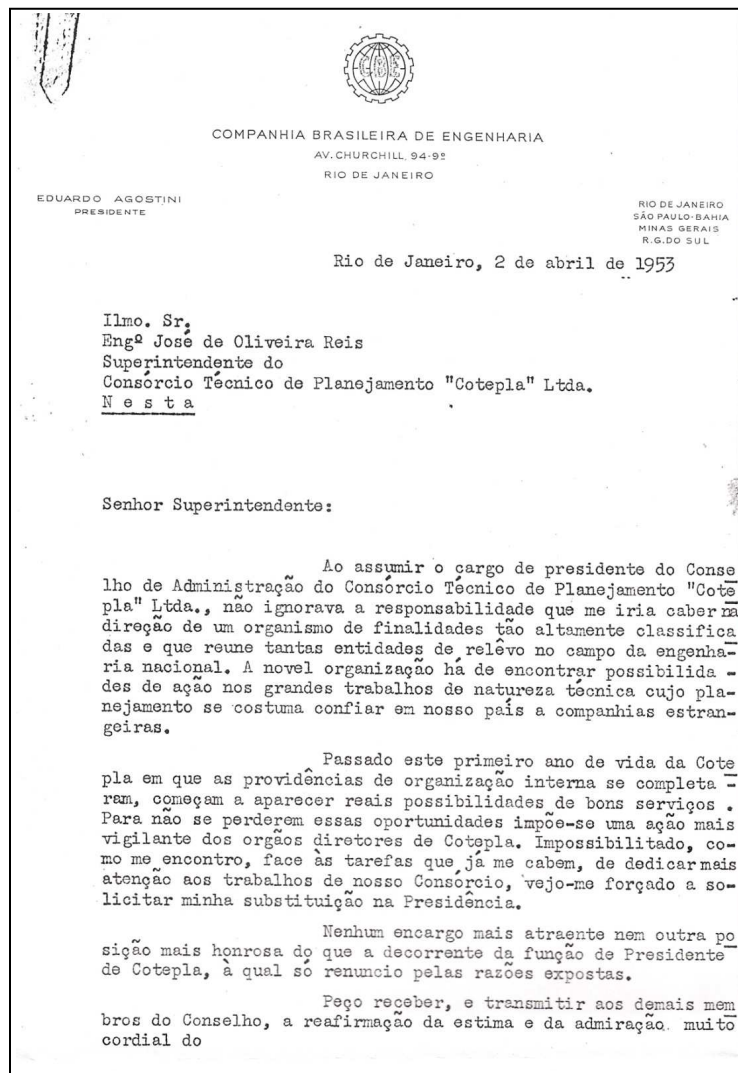


Figura 1: Carta de renúncia do Presidente do COTEPLA, engenheiro Eduardo Agostini, encaminhada para José de Oliveira Reis em 2 de abril de 1953. Fonte: AGC-RJ

Na carta que o engenheiro Eduardo Agostini enviou para José de Oliveira Reis, renunciando ao cargo de Presidente do Consórcio Técnico de Planejamento (COTEPLA – LTDA), apresentou uma informação que permite constatar o ano de criação do referido Consórcio: 1952. Desta criação José de Oliveira Reis não só participou, como ocupou o cargo de Diretor-Superintendência Geral e representante de uma das empresas consorciadas, a *Urba Sociedade de Urbanismo e Arquitetura Ltda.*

<sup>1</sup> A participação no 8º Seminário DOCOMOMO recebeu apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Distrito Federal - FAPDF.

A constatação da criação no ano de 1952 surge em duas das cópias (uma delas do dia 07 e outro do dia 08, ambas de maio de 1952) do conjunto dos documentos sobre a COTEPLA que integram o acervo do engenheiro José de Oliveira Reis: “*Contrato de Constituição de uma Sociedade por Quotas de Responsabilidade*”, “*Regimento Interno do Consórcio Técnico de Planejamento*” e “*Contrato Relativos à Construção da Base Naval de Aratú*”.<sup>2</sup> O primeiro documento organizou a área de atuação das empresas consorciadas, o segundo definiu as esferas administrativas e obrigações destas empresas, e o terceiro apresentou o primeiro contrato de construção da Base, ainda sob a responsabilidade única da *Sociedade Brasileira de Engenharia* (empresa consorciada do COTEPLA); entidade cujo representante no consórcio foi o engenheiro Eduardo Agostini, o mesmo que renunciou em 1953.

Sediada na Avenida Churchill nº 94 - 9º andar, Rio de Janeiro, o COTEPLA tinha por finalidade realizar estudos e planejamentos de obras e serviços de engenharia e arquitetura, especificamente os que foram determinados na Cláusula Segunda do contrato de *Constituição de uma Sociedade por Quotas de Responsabilidade*:

- 1- *Serviços de Topografia – Estrada de Ferro e de Rodagem.*
- 2- *Investigações Geotécnicas.*
- 3- *Fundações – Obras de Terra – Tratamentos Geotécnicos*
- 4- *Urbanismo*
- 5- *Arquitetura*
- 6- *Obras de Saneamento, de Irrigação e de Drenagem.*
- 7- *Obras Hidráulicas*
- 8- *Obras de Concreto e de Concreto Armado*
- 9- *Obras Marítimas e Portuárias*
- 10- *Organização Técnica de Serviços*
- 11- *Instalações Industriais e de Oficinas*
- 12- *Produção e distribuição de Eletricidade*
- 13- *Aplicação de Eletricidade*
- 14- *Obras para Fins Militares*
- 15- *Organização Administrativa das cidades*
- 16- *Organização Industrial*
- 17- *Planos Econômicos*

---

<sup>2</sup> Este e todos os outros documentos sobre a Base Naval de Aratú, o COTEPLA, a URBA Ltda. integram o acervo de José de Oliveira Reis no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. As referências constam no próprio texto, não sendo repetidas em nota de rodapé.

No conjunto, uma estrutura organizacional e funcional certamente direcionada para atuar no campo do desenvolvimento urbano, nas mais diversas áreas entre o planejamento e a infraestrutura do território. Porém, uma estrutura organizacional privada que não atuou isoladamente no Brasil, principalmente a partir do final da década de 1950, quando da constituição de empresas de engenharia “*que passam a ser contratadas pelas prefeituras para elaboração de planos diretores*” (Feldman, 2005: 10). No âmbito da atuação do Consórcio Técnico de Planejamento (COTEPLA), especificamente de uma das empresas consorciadas, no caso, a *Urba Sociedade de Urbanismo e Arquitetura Ltda* – conforme anotação realizada por José de Oliveira Reis em uma das cópias do *Contrato de Constituição de uma Sociedade por Quotas de Responsabilidade Limitada* – foi responsável por cinco importantes setores de atuação do COTEPLA: setor de urbanismo, setor de arquitetura, setor de Instalações Industriais e de Oficinas, setor de obras para fins militares e setor de organização administrativa de cidades. Os setores voltados para as questões urbanístico-arquitetônicas das cidades foram assim definidos:

*Urbanismo:* Estudos e elaboração de planos de urbanização de novas áreas. Planos de Extensão e de remodelação de cidades. Planos regionais. Arruamentos e loteamentos. Estudos de zoneamento. Pareceres e análises das condições urbanas existentes. Arquitetura paisagística.

*Arquitetura:* Estudo e elaboração de projetos arquitetônicos completos, isolados ou de conjuntos residenciais, comerciais, industriais, administrativos, esportivos, escolares, hospitalares, de estações rodoviárias, ferroviárias, etc. Organização e análise de programas referentes à arquitetura.

*Organização Administrativa de Cidades:* Estudos relativos à administração de cidades. Elaboração de códigos de posturas. Regulamentação de posturas municipais. Processos de arrecadação de impostos e taxas. Casos de núcleos residenciais autônomos e estabelecimento de sub-prefeituras administrativas.

Entre eles, os de *Urbanismo* e *Organização Administrativa de Cidades*, faziam parte do cotidiano profissional de José de Oliveira Reis na Prefeitura do Distrito Federal. A Organização Administrativa de Cidades estava também vinculada ao trabalho como docente no curso de Urbanismo na Faculdade Nacional de Arquitetura. Entretanto, é de um setor pouco relacionado ao seu trabalho como funcionário público, que emerge informações sobre o processo de concepção da Cidade anexa à Base: o setor de Arquitetura. Entre os documentos sobre a Base Naval de Aratú, um é explicitamente direcionado para a questão habitacional, e por onde três concepções de projetos urbanísticos foram apresentadas por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes. No relatório “*O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ*”, os dois profissionais desenvolveram análises detalhadas, inclusive estatisticamente, sobre as melhores soluções para uma população média de 40.000 habitantes.

Outra também importante informação é apresentada em parte supostamente “anexa” desse relatório, por constar nele informações detalhadas sobre áreas totais habitacionais e verdes, densidade populacional, zonas administrativas, entre outras. Contudo, não especificamente as delimitações numéricas do projeto, mas a informação apresentada na introdução, assim descreve:

*“Dados numéricos gerais e comparativos relacionados com o – Esquema Geral do Plano Diretor -, desenho N. 1. 01, apresentado pelos Urbanistas José de Oliveira Reis e Stelio Moraes ao Chefe da Comissão Construtora da Base Naval de Aratú, Capitão de Mar e Guerra (S) Rubens Vianna Neiva, em 1 de Novembro de 1951”*

Ou seja, um “Esquema Geral de Plano Diretor” fora apresentado à Comissão Construtora da Base Naval antes mesmo da criação do Consórcio Técnico de Planejamento, que segundo as datas anotadas nos documentos, ocorreu como enunciado, em 1952. A introdução também não faz referência a URBA Ltda, mas apenas aos profissionais José de Oliveira Reis e Stelio Moraes, ambos denominados “urbanistas”. Por essa dupla constatação e, principalmente, a sugestão do ano de elaboração do “Esquema do Plano Diretor” anterior à criação do COTEPLA, surge uma pergunta importante: qual empresa ou profissional foi responsável pelos trabalhos de construção da Base Naval de Aratú antes do COTEPLA?

Uma resposta está em outro documento do acervo do engenheiro José de Oliveira Reis: é um contrato entre a Comissão Construtora da Base Naval de Aratú chefiada pelo Capitão de Mar e Guerra, Rubens Vianna Neiva, e a Companhia Brasileira de Engenharia, para esta

*“funcionar como órgão técnico consultivo e realizador da programação e organização racional dos trabalhos, e a coordenação, a verificação, a análise e controle administrativo dos serviços relativos à construção da Base Naval de Aratú”.*

Muito provavelmente a Companhia Brasileira de Engenharia foi empresa inicialmente contratada para realizar os trabalhos, sendo, da mesma forma, a empresa que geriu o processo de criação do COTEPLA, para continuar os trabalhos estabelecidos no contrato. No entanto, a criação do COTEPLA para desenvolver os trabalhos da Base Naval de Aratú no lugar da Companhia Brasileira de Engenharia, não explica a (possível) existência da URBA Ltda anterior ao Consórcio. Da mesma forma, não responde se José de Oliveira Reis e Stelio Moraes foram contratados pela Companhia Brasileira de Engenharia para elaborar o “Esquema do Plano Diretor” apresentado em 1951. É uma hipótese que não pode ser desprezada em meio aos evasivos vestígios sobre os trabalhos de construção da Base Naval de Aratú, pois, conforme a Cláusula 2 – RESPONSÁVEL E COLABORADORES, do Contrato entre a Comissão de Construção da Base e a Companhia Brasileira de Engenharia, “a CBE apresentará, igualmente por escrito, o nome do colaborador principal e de outros colaboradores que agirão como representantes legais do responsável.”

Corroborar com essa hipótese de atuação de José de Oliveira Reis e Stelio Moraes na Companhia Brasileira de Engenharia para desenvolver o “Esquema do Plano Diretor”, a existência de uma

Divisão de Urbanismo e Municipalismo na estrutura organizacional da Companhia, ao qual ambos poderiam ser incorporados como consultores, pela longa experiência profissional na área do urbanismo.<sup>3</sup> Contudo, uma hipótese também pouco substantiva pela pouca quantidade de informações sobre os profissionais envolvidos, sobre os trabalhos executados.

Por outro lado, se poucas informações constam nos diversos tipos documentais sobre o processo de contratação das empresas e dos profissionais, entre o relatório “O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ” e um outro relatório, denominado de *URBANISMO – PLANO DA CIDADE ANEXA À BASE*, surgem elementos consistentes para compreender o processo de elaboração do plano urbanístico da Cidade anexa à Base Naval. No primeiro relatório - “O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ” –, constam três proposições urbanísticas específicas e relacionadas às moradias militares e civis, que foram elaboradas em função de cinco condições previamente determinadas: Proximidade com a Base, Atratividade das Habitações, Defesa Passiva da População, Facilidade de Aquisição dos Terrenos e Economia. Condições e aspectos que definiram os três planos urbanísticos: o primeiro denominado de Concentração numa “Cidade Naval”, o segundo denominado Dispersão na Cidade de Salvador, e o terceiro denominado Dispersão ao longo das vias de acesso. No caso da primeira solução, a Concentração numa Cidade Naval, o relatório apresentado por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes apresenta a seguinte consideração:

*“No atendimento da 1ª Condição, isto é Proximidade da Base, a solução preconizada pelo urbanismo é a da “Cidade Obreira” ou “Cidade Operária” nas qual os artífices se localizam nas proximidades da indústria. No caso presente, sendo naval a indústria, nas suas modalidades de reparação e construção de navios de guerra ou mercantes no tempo de paz, para a manutenção e adestramento do pessoal operário especializado, a aglomeração residencial constituirá, por analogia, a Cidade Naval”.*<sup>4</sup>

Proposta pautada no pressuposto econômico pela possibilidade de execução do plano em terrenos pertencentes à Marinha do Brasil, atendendo aos seguintes objetivos traçados a priori: menor distância entre habitação e local de trabalho, economia administrativa dos serviços públicos centralizados, economia de tempo para ingresso e regresso do trabalho e para a recreação. Incluiu-se, ainda, um argumento urbanístico que denota um processo aberto de construção do pensamento urbanístico do engenheiro José de Oliveira Reis (que ao longo de sua trajetória profissional até a década de 1950, esteve articulado às concepções de Alfred Agache pelo Plano de *Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro*): “urbanisticamente se enquadra

---

<sup>3</sup> A informação sobre existência da Divisão de Urbanismo e Municipalismo da Companhia de Engenharia Brasileira consta na assinatura de um artigo escrito por Stelio de Alencar Roxo e José Theodoro da Silva, respectivamente, como Assistente da Divisão de Urbanismo e Municipalismo e Consultor-Técnico da Divisão de Urbanismo e Municipalismo. O artigo “Como Situar o Urbanismo dos Municípios” foi publicado na Revista Brasileira dos Municípios, Ano III, n. 10, abril/junho, 1950. O artigo foi uma contribuição ao I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros.

<sup>4</sup> Relatório “O problema da habitação do pessoal civil e militar da Base Naval de Aratú”.

dentro dos princípios da Carta de Atenas que estabelece a última ligação entre: habitação, trabalho, circulação e recreação.” Ou seja, urbanisticamente José de Oliveira Reis está apresentando seu diálogo e aproximação com o pensamento urbanístico modernista, pautado nos pressupostos dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) e, particularmente, do arquiteto Le Corbusier, autor do texto da Carta de Atenas.

Para uma segunda proposta de construção da Cidade, após constatação de problemas relativos à Defesa Passiva da População e dos custos elevados alocados exclusivamente pela Marinha, além da transferência para os militares, da responsabilidade de prestação de serviços administrativos e públicos que a cidade demandaria, os dois urbanistas apresentaram as seguintes considerações:

*“Não sendo a Cidade Naval construída nos moldes da primeira idéia, isto é, a base de grande adensamento junto ao centro de atividades, uma outra solução teria que ser no sentido oposto - a dispersão. É evidente que a transposição pura e simples da Cidade Naval, no seu complexo urbanístico, para outro local não seria a solução correta. A maioria dos problemas até então surgidos não encontraria respostas adequada (...) Não se deve perder de vista o fato extremamente da terceira condição, a defesa passiva, dado o raio sempre crescente da área de destruição dos bombardeiros aéreos, o que veio determinar um novo modo de localização da população [...] Assim, eliminada a idéia de uma nova concentração urbana, restaria uma solução mais conservadora e mais simples que possivelmente constituirá a resposta ao problema. A nova população passaria a ser localizada na própria cidade de Salvador”.<sup>5</sup>*

No entanto, os dois profissionais consideraram *“a solução por demais simplista”* e pouco eficiente para os propósitos do projeto, caso não fossem consideradas as condições do núcleo urbano da cidade de Salvador àquela época. Ao mesmo tempo em que cogitaram a ocupação de Salvador com a “Cidade Naval”, apresentaram argumentos que, se não inviabilizaria o projeto urbanístico, acarretaria sérios problemas aos futuros moradores, assim como aos moradores da própria cidade de Salvador após a execução das obras e ocupação por moradores. Justificaram a exclusão desta segunda proposta, pautados na preocupação em relação aos problemas urbanos que decorreriam de um adensamento tão intenso para uma área urbana como a de Salvador: *“abastecimento de água e luz, os esgotos, o transporte interno e, talvez, o mais sério deles, a falta de habitação”*.

Por fim, a terceira proposta decorreu de uma análise realizada por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes, sobre a implantação de estradas de ferro nas cidades brasileiras, realizada, no entanto, *“sem o preparo e as cautelas devidas”*. No caso, a referência é sobre a V.F.F.L.B (Viação Férrea Federal Leste Brasileiro)<sup>6</sup>, que foi implantada em uma faixa litorânea linear, por onde se

<sup>5</sup> Relatório “O problema da habitação do pessoal civil e militar da Base Naval de Aratú”.

<sup>6</sup> Segundo o sítio eletrônico [http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce\\_sobral/camocim.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ce_sobral/camocim.htm), V.F.F.L.B era a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Ainda segundo o sítio eletrônico, “A linha que ligou efetivamente a estação de São Francisco, em Alagoinhas, ao rio São Francisco, em Juazeiro, foi aberta entre 1880 e 1896 pelo Governo brasileiro, que deu a concessão a, segundo algumas fontes, Miguel Argolo. Em bitola métrica, seus trens partiam da estação de São Francisco, onde chegava uma linha em bitola larga (1m60), a E. F. Bahia ao São Francisco. Em 1911, essa linha teve a bitola reduzida e as duas linhas foram unidas sob a concessão dos

implementou, segundo os dois urbanistas, uma “*série de nódulos constituídos em sua maioria de habitações, formando o que se convencionou chamar de ‘subúrbios’ da cidade*”. Conforme o relatório “O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ”, sobre essa terceira solução,

*“esta faixa quase que linear ao longo da Leste-Brasileiro, por motivos óbvios, passou a constituir uma série de núcleos de habitação, de extrema pobreza e inteiramente afastado das preocupações da Municipalidade. É pois, zona pobre, com gente de recursos mínimos, apresentando uns quase nula à Municipalidade e como consequência nenhum desenvolvimento organizado”. Essa terceira solução, a que nos parece a mais viável, seria então localizar a população civil e militar da Nova Base Naval num sistema linear, nas zonas as mais próximas possíveis desta, e conhecidas como Peri Peri e Paripe, servidas por estradas de ferro a serem conectadas por estradas secundárias ao ramal rodoviário mencionado no início desse Relatório - (...) ramal rodoviário de primeira classe da estrada federal Bahia-Feira (BR-28) que reduzirá a distância para apenas 27 km de estrada pavimentada em toda a sua extensão”.*

O projeto urbanístico previa a seleção inicial de cinco ou seis áreas localizadas na região entre Salvador e a Base Naval de Aratú, escolhidas segundo critérios de localização, facilidade de acesso e comunicação, condição topográfica para implantação dos núcleos habitacionais entre 6.000 e 10.000 habitantes. Salienta-se, contudo, que tais áreas eram de propriedade particular e que caberia à Marinha do Brasil adquirir as mesmas para iniciar o processo de implantação dos núcleos habitacionais. Essa situação acarretava um problema econômico em função da necessidade de desapropriação de áreas, e que contrariava um dos cinco princípios para a elaboração e execução do projeto: justamente o princípio da Economia; e independentemente do baixo valor dos terrenos inseridos em área periférica sem infra-estrutura, pois, no conjunto e dimensão necessários, o valor seria demasiadamente elevado.

Para equacionar os problemas econômicos que os custos das desapropriações implicariam, José de Oliveira Reis e Stelio Moraes apresentaram como solução a instauração de uma modalidade de cessão de terras, segundo os dois urbanistas, conhecida como “LEX ADICKES”, que foi promulgada pelo Prefeito de Frankfurt-am-Mein, Alemanha, Dr. Frank Adickes, em 1902. Uma solução que a Comissão Construtora da Base Naval de Aratú desenvolveria juntamente com a Prefeitura Municipal de Salvador e os Proprietários das terras na região definida pelo plano urbanístico. Na proposta apresentada pelos dois urbanistas, os proprietários fariam imediata cessão das áreas de maior interesse à Comissão Construtora da Base Naval de Aratú para elaboração de projetos parciais de urbanização, das quais, 60% seriam devolvidas aos

---

franceses da Cia. Chemins de Fer Federaux du L'Est Brésilien. Em 1935, tudo virou parte da VFFLB, estatal, e a linha passou a se chamar Linha Centro. Em 1957, foi uma das formadoras da RFFSA. Em 1975, deixou de existir o nome VFFLB. Ainda circulavam trens de passageiros entre Alagoinhas e Senhor do Bonfim até 1989. Em 1996, passou a ser concessão da Ferrovia Centro-Atlântica. Tem tráfego de cargueiros até hoje”. Outra referência sobre a VFFLB em: <http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/vfflb.html>

proprietários, adequadamente demarcadas e loteadas. A Municipalidade de Salvador ficaria com os 40% restantes das áreas utilizadas pela Comissão, todas na forma de novas ruas, praças, parques e avenidas onde seriam construídos diversos tipos de equipamentos urbanos, tais como as escolas primárias.

Na interpretação que fizeram sobre as vantagens da aplicação do referido instrumento urbanístico, o argumento da rentabilidade da ação para os três agentes envolvidos - a Marinha do Brasil, o Município de Salvador e os Proprietários de terras -, compensaria sobremaneira seus interesses individuais. O poder público municipal como futuro proprietário de um sistema de arruamento “moderno”, ampliando inclusive o sistema de arrecadação de recursos com imposto predial de áreas que seriam ocupadas ao longo das novas vias. Para os proprietários das terras que até então não tinham nenhum valor imobiliário, os benefícios resultantes da importante valorização dos seus lotes para futuras negociações, sem que isso lhes acarretasse qualquer tipo de investimento anterior. No caso específico da Marinha do Brasil, a principal interessada na efetivação do acordo entre o Município de Salvador e os proprietários das terras, seria isenta dos custos de aquisição de terrenos, ou ainda, das dificuldades jurídicas de um eventual processo de desapropriações.

Estaria então definido o processo de elaboração das obras dos núcleos habitacionais pela Comissão Construtora da Base Naval de Aratú? Surpreendentemente a resposta é negativa, e o referido processo não foi encerrado com o relatório apresentado por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes com as três soluções urbanísticas. É preciso inserir na interpretação desse processo o outro relatório, denominado de *“URBANISMO – PLANO DA CIDADE ANEXA À BASE, NA PENÍNSULA DO PARIPE”*. - um segundo documento em que José de Oliveira Reis não assina o documento como urbanista autônomo, mas como representante da URBA Ltda. Portanto, um relatório elaborado a partir da vigência do Consórcio Técnico de Planejamento, que substituiu a Companhia Brasileira de Engenharia nos trabalhos da Base Naval, incorporando-a como uma das empresas consorciadas.

Na primeira folha do relatório apresentado pela URBA Ltda, aquela terceira solução do relatório de 1951 não surge como referência ao projeto urbanístico final. Nenhuma referência existe em relação à articulação da Comissão Construtora da Base Naval com a Municipalidade de Salvador e os proprietários de terras ao longo da via férrea. Também não existem informações ou justificativas para o abandono daquela solução, se uma mudança estratégico-militar da própria Marinha, ou eventual desentendimento entre as partes envolvidas na estruturação urbana das áreas suburbanas de Salvador.

Na proposta final apresentada pela URBA Ltda, a solução pautou-se pela elaboração do “plano urbanístico de uma cidade anexa à base de Aratú, na área da Península do Paripe”, cujo critério inicial do projeto adotado foi o “da construção da cidade próxima à Base”, com parte dos terrenos “adquiridos pela marinha, parte por adquirir e, finalmente, parte a ser conquistada com

terraplanagem das áreas da marinha circundantes à península do Paripe”.<sup>7</sup> Por este critério inicial de elaboração, a proposta definitiva recuperava aquela primeira solução do Relatório de 1951, denominada de “Concentração numa Cidade Naval”, pautada pela condição da “Proximidade da Base”.

No conjunto, o *Plano de Urbanização da Base Naval de Aratú* foi organizado em três fases específicas: Esboço Geral do Plano Diretor, Ante-Projeto e Projeto Definitivo. Um trabalho detalhado em vinte tópicos específicos de análises e considerações que resultaram na elaboração de oitenta e seis (86) pranchas de 0.50 x 1.00 m, um Álbum do Esboço Geral do Plano Diretor com mais cinco (5) desenhos ilustrativos, um (1) Painel para destacar o zoneamento no Esboço Geral do Plano Diretor, e um conjunto de perspectivas ilustradas, respectivamente, do Centro Administrativo, Centro Esportivo, Centro Rodoviário (Estações Ferroviária e Rodoviária) e o Centro Escolar. Todos os estudos, croquis, anteprojeto urbano-arquitetônico e o plano urbanístico propriamente dito, apresentado em cada uma das pranchas mencionadas, foram delineados na articulação entre as características do território natural e o território que seria produzido para implementar a Base: uma área aterrada. Conforme informação do tópico “ÁREA URBANIZADA” do *Plano de Urbanização da Base Naval de Aratú*,

*a área total urbanizada abrangeu a área plana disponível, a área montanhosa e a área de aterro necessária à parte industrial (...) em função dos elementos estabelecidos pelas diferentes contingências das urbanização, essa área total atingiu a 8.960.000m<sup>2</sup> de superfície”.*



Figura 2: Península do Paripe (círculo vermelho).Salvador-Bahia. Local de Implantação e construção do Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú. Não foi possível confirmar a execução completa conforme o plano. Nos documentos de José de Oliveira Reis não existem desenhos. Apenas a descrição das áreas no memorial, com a sobreposição nas imagens do sítio eletrônico *google-maps*, possibilitou alguma identificação das áreas.

<sup>7</sup> Relatório “Urbanismo – plano da cidade anexa à Base, na Península do Paripe”.

No entanto, a concepção geral do plano urbanístico de Aratú não foi orientada exclusivamente pela variável geográfica – como no plano de massa geral de implantação, ao instrumentalizar a organização da Base nas áreas Naval e Urbana. Critérios viários, arquitetônicos, de acesso à Base e à Cidade, uso e ocupação do solo, segurança, organização espacial, densidade populacional foram também decisivos para a concepção desenvolvida pela URBA Ltda, e estão assim definidos no *Plano de Urbanização da Base Naval de Aratú*:

- a) *Construção da cidade próxima à Base;*
- b) *População total prevista de 40.000 habitantes;*
- c) *Habitações coletivas para oficiais e para operários;*
- d) *Acessibilidade por estradas de ferro e de rodagem;*
- e) *Distribuição da população em dois centros autônomos;*
- f) *Cada centro com os respectivos elementos funcionais;*
- g) *Interligação entre os dois centros;*
- h) *Um centro esportivo geral e outros menores de recreação local;*
- i) *Um centro hospitalar;*
- j) *Separação dos grades ferroviário e rodoviário*

E particularmente os critérios relacionados à organização da população em “centros autônomos”, interligados por sistemas de circulação e por algumas áreas de usos coletivos, como a esportiva, estão no cerne da concepção da Cidade anexa à Base. Proposição apresentada no tópico denominado “*Considerações Gerais à Margem do Plano de Urbanização*” do *Plano de Urbanização da Base Naval de Aratú*, assim descrita:

*“o Plano de Urbanização elaborado seguiu a norma estabelecida para as cidades modernas, nas quais os blocos de habitação ficam situados em superquadras e são orientados independentemente das direções das ruas e avenidas (...) No seu conjunto, o plano de urbanização procurou realizar as quatro funções primordiais da cidade, preconizadas na Carta de Atenas (CIAM – Atenas – 29 de julho a 13 de agosto de 1933) que são: 1 – Habitar; 2 – Trabalhar; 3 – Recrear; 4 – Transportar.*

A organização da Cidade anexa à Base pelos os princípios definidos na Carta de Atenas possibilitaria, segundo José de Oliveira Reis e Stelio Moraes, agregar ao local uma série de vantagens advindas, principalmente, da implantação dos blocos de habitação em superquadras: ampliação das áreas verdes nas zonas habitacionais, redução de área pavimentada pela considerável redução de arruamentos e facilidade de instalação de serviços de utilidade pública que estariam concentrados. Na compreensão dos dois profissionais, “a aproximação do tipo mais recomendável de urbanização que é o NEIGHBORGOOD UNITÉ ou UNITÉ DE VOISINAGE, seja

o BAIRRO AUTÔNOMO”, determinaria aquele conjunto de vantagens pelo controle dos serviços e necessidades locais, que a limitação das aglomerações imprimiria aos três bairros definidos como “semi-autônomos”. Bairros que continham, além das edificações habitacionais, escolas primárias, cooperativas de consumo, ambulatórios e creches organizados em torno de um raio de acessibilidade máximo de 600 metros entre tais serviços e as habitações. Apenas outra zona de habitações foi incorporada ao plano urbanístico da Cidade anexa à Base, exclusivamente destinada aos “funcionários de categoria e oficiais superiores” (muito provavelmente a área atual denominada de Vila Naval de Inema).



Figura 3: No círculo verde a demarcação da zona residencial dos oficiais da marinha brasileira. Área atualmente denominada de Vila Naval de Inema. Fonte: [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps). sem escala

Ainda sobre as áreas residências, mais especificamente sobre as edificações, segundo relatório urbanístico (*Urbanismo – Plano da cidade Anexa à Base, na Península do Paripe*) da URBA Ltda,

*“todos os blocos são construídos sobre “pilotis”, aproveitando a declividade do terreno. Tem boa vista, além da ventilação e insolação uniformes. As distâncias entre os blocos são de 50 metros para os de 4 pavimentos e de 70 metros para os de 6 pavimentos”.*

Convém salientar, entretanto, que informações atuais provenientes da Base Naval de Aratú não confirmaram a existências destas áreas residências elaboradas conforme o plano urbanístico desenvolvido pela URBA. Limitadas informações surgiram entrevistas (por telefone) com militares que confirmaram a existência apenas da Vila Naval de Inema, que pode ser aquela área residencial destinada a “funcionários de categoria e oficiais superiores” da Marinha. Uma vila que,

se em sua estrutura urbanística atual apresenta elementos descritos no Relatório URBANISMO – PLANO DA CIDADE ANEXA À BASE, como a ocupação das edificações em áreas livres retangulares entremeadas de vegetação, com equipamentos coletivos em partes da Vila, do ponto de vista demográfico não comportaria os 10.000 habitantes previstos no mesmo plano urbanístico.

Seria possível, então, pensar na organização desta Vila de Inema como uma Unidade de Vizinhaça ou, como “Bairro Autônomo” como propôs o plano urbanístico elaborado pela URBA Ltda? Pela falta de informações sobre o conjunto, sobre os usos de um conjunto de edificações implantadas na entrada da Vila de Inema, qualquer resposta é imprecisa. O fato é que atualmente integra a área da Vila o edifício do Hotel Inema, que constava como um dos serviços denominado de Centro Cívico-Administrativo, situado, segundo o Relatório Urbanístico,

*“próximo à zona militar-industrial e à zona industrial do Toque-Toque. Compõe-se do Bloco Administrativo (Repartições Públicas, Hotel e Salas de Escritório), Comércio de Luxo, Cinema-Teatro, Biblioteca e Museu, centralizando, portanto, todas as atividades recreativo-culturais e administrativas”.*



Figura 4: Detalhe da Vila Naval de Inema com alguns edifícios de uso não residencial conformando uma área de uso coletivo. Fonte: [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps). sem escala

Sobre aqueles outros conjuntos habitacionais coletivos planejados, totalizando um conjunto de três áreas, também não existem informações precisas. Considerando, conforme o relatório, que esse conjunto de bairros seria destinado a 30.000 habitantes, é improvável que tenham sido implementados. As poucas imagens disponíveis não apresentam nenhuma referência precisa de ocupação para tal contingente populacional. Entretanto, imagens de áreas ocupadas nas

imediações da Base, recortadas em partes dos seus limites pela Estrada da Base Naval de Aratú, evidenciam um claro processo de ocupação planejado. No caso de uma primeira área, os eixos viários estão organizados como um sistema semicircular, cujo ponto nodal central é definido por uma área livre – possivelmente uma praça - por onde partem vias radiais de circulação.



Figura 5: Planta de Situação: A localização das três possíveis áreas formadas por conjuntos de habitação coletiva e unifamiliar. Círculo Azul: Vila de Paripe. Círculo Verde: Vila da Barragem. Círculo Vermelho: Vila de Totoró. Fonte: [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps). sem escala

Uma segunda área também ocupada nas imediações da Base Naval de Aratú, segundo informações de militares que atuam na localidade, é denominada de Vila da Barragem: também margeada pela Estrada da Base Naval de Aratú, está inserida nas imediações de Represa dos Macacos, ou Barragem dos Macacos. Na Vila existem habitações coletivas verticais, como sugere o Relatório Urbanístico da Cidade, assim como, um conjunto de edificações residenciais unifamiliares concentradas em dois pontos específicos do sistema viário que delinea a área toda. Ainda nessa Vila da Barragem, além das edificações residenciais para os “praças”, existe um pequeno conjunto de edificações com provável uso coletivo-esportivo que inclui uma piscina. Organização que remete àquela determinação do plano urbanístico para os bairros semi-

autônomos, organizados com cooperativa de consumo, escola e ambulatório. Neste caso, são as próprias unidades que conformam um tipo de organização mais setorizado, como ocorre com o conjunto de edifícios verticais à direita (A), que em sua implantação linear – um ao lado do outro – configuram certa ambiência “interna” emoldurada pelos blocos. Outra dimensão organizacional pode ser verificada no outro conjunto de edifícios verticais (B) cuja implantação não define uma “espacialidade interna” emoldurada pelos mesmos, mas, configura uma relação “entremeada” entre os edifícios e as áreas verdes. No caso, muito mais próximo à organização proposta nos pressupostos do urbanismo modernista, cuja justificação no plano da cidade, passou pela Carta de Atenas.



Figura 6: Imagem aproximada da Vila da Barragem que é composta por habitação coletiva vertical e habitação unifamiliar horizontal, ambas implantadas em meio à grande área verde interna e externa ao lugar. Na via principal de acesso a essa conjunto estão localizados edifícios de uso coletivo e o centro esportivo com piscina. Fonte: [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps), sem escala

A terceira área no entorno da Base Naval de Aratú, cuja ocupação se dá pela implantação de um conjunto de grandes unidades de habitação verticais, fica entre a Rodovia Estadual B5-526 e a grande baía denominada Saco do Tororó. Sua organização está estruturada numa racionalização acentuada da implantação das unidades habitacionais verticais, em contraposição ao sistema viário delineado livremente na grande área verde aberta entre o mar e a massa vegetal natural

mais densa à esquerda. Informações obtidas com engenheiros-militares da Base não confirmam o pertencimento desse conjunto residencial à estrutura física do complexo da Base. No entanto, as três áreas localizadas no levantamento aerofotográfico realizado por satélite estão muito bem inseridas na grande área da Península de Paripe, conformando, talvez, aqueles conjuntos planejados de áreas residenciais do Relatório de Urbanismo realizado pela URBA Ltda.



Figura 7: Implantação geral da terceira área cujas características espaciais e tipologia arquitetônica condizem com descrições do Relatório de Urbanismo. Fonte: [www.google.com/maps](http://www.google.com/maps). sem escala

E particularmente as duas últimas áreas relacionadas, apresentam características aproximadas daquelas descritas no Relatório de Urbanismo sobre as “zonas de habitação”: “Todos os blocos são construídos sobre ‘pilotis’, aproveitando a declividade do terreno. Tem boa vista, além de ventilação e insolação uniforme”; declividade que inclusive pode explicar a implantação do sistema viário associada à topografia nas duas áreas de residências.

Salienta-se, porém, que qualquer afirmação definitiva sobre as três áreas determinadas como integrantes do Plano Urbanístico da Base Naval de Aratú e da Cidade Anexa à Base, só poderá ocorrer com a futura localização do imenso conjunto de pranchas elaboradas pela URBA Ltda, como afirmado, em número de 96. No entanto, uma parte do conjunto do plano geral executado é absolutamente identificável com a “sobreposição” do texto do relatório nas imagens da Base Naval

realizadas por satélite: trata-se da Zona Esportiva. Segundo o relatório Urbanístico, “*Compõe-se de: Estádio, Piscina coberta, Ginásio, Clube Infantil e Clube com serviços médico-esportivos*”.

O Núcleo do centro esportivo, apenas acessível aos pedestres, é cortado por uma ampla avenida cívica destinada aos desfiles comemorativos. Foram projetados espaços para estacionamentos de veículos, situados na periferia do Centro Esportivo. Entre as imagens disponibilizadas pelo levantamento realizado por satélite, aquelas que focam o Centro Esportivo reforçam, com mínimas diferenças, a relação entre a proposição apresentada no Relatório Urbanístico e a situação executada. Principalmente a determinação “de uma ampla avenida”, que no plano teria também uma finalidade cívico-comemorativa nos dias de desfiles, está, conforme a imagem, orientando a ocupação do espaço pelos equipamentos esportivos, como que um eixo de estruturação da zona esportiva.

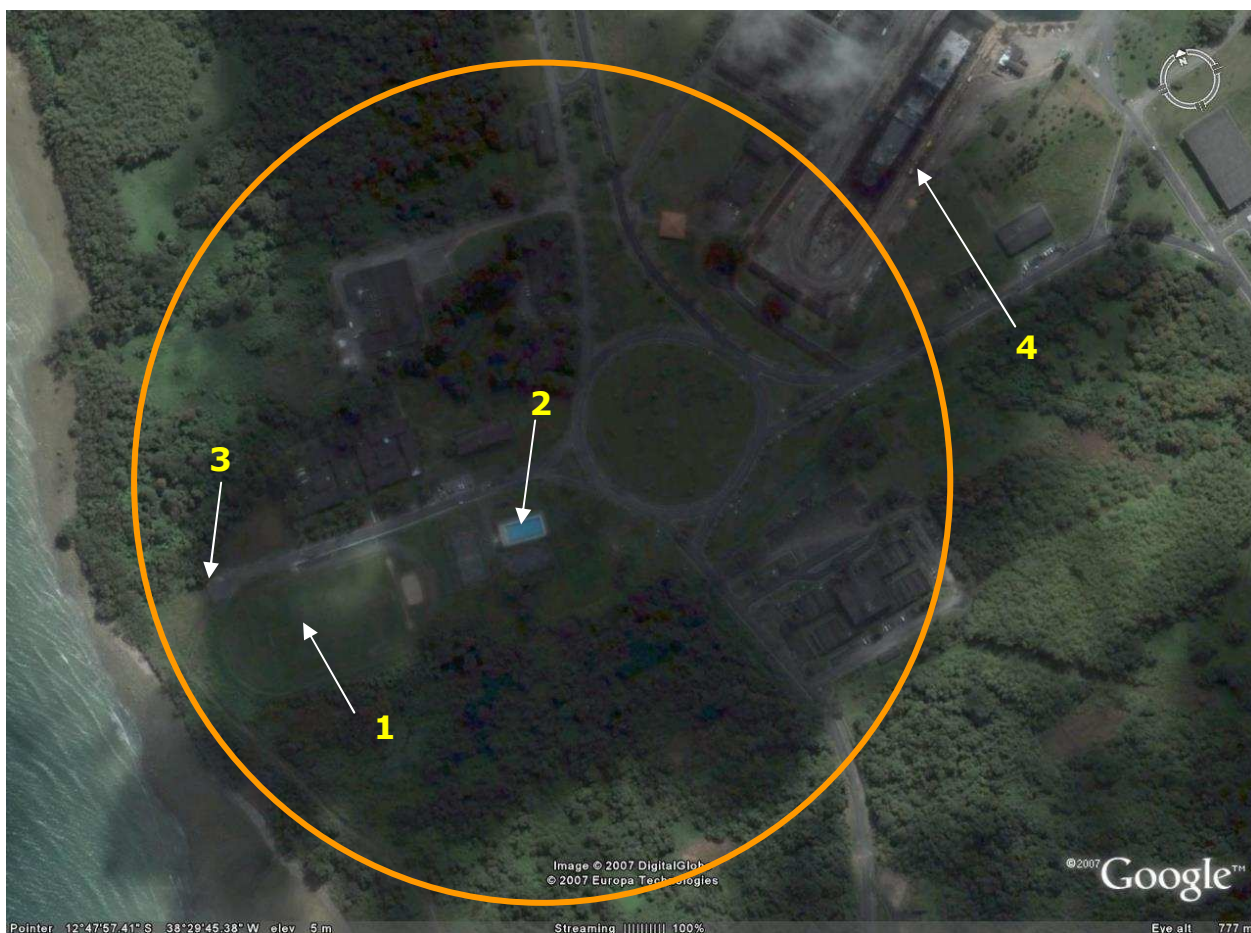


Figura 8: Imagem do Centro Esportivo localizado ao lado da Área Industrial da Base Naval de Aratú. O número 3 demarca o “cul-du-sac” da Avenida que corta o Centro em duas áreas. O número 1 aponta para o estádio de futebol, o número 2 a piscina e o número 4 parte da área indústria, provavelmente ponto de atracagem dos Navios da Marinha. Fonte: [www.google.com.br/maps](http://www.google.com.br/maps). sem escala

As dificuldades inerentes à elaboração de uma análise mais detalhada sobre a Base Naval de Aratú, seja sobre o centro esportivo ou qualquer outra área, recaíram na dificuldade de acesso à informação. Os relatórios que envolveram a criação do Consórcio Técnico de Planejamento, assim como da URBA Ltda e, portanto, de atuação do engenheiro José de Oliveira Reis em todo esse processo, são extremamente lacunares. As informações estão dispersas em papéis sem

determinação exata de data, apresentação de qualquer informação gráfica ou mediante inclusão de imagem fotográfica. No entanto, a dificuldade da análise deve ser inserida em uma conjuntura maior que a constatação da inexistência ou impossibilidade de acesso aos documentos; impossibilidade pela eliminação mesmo, ou ainda, pela dimensão sigilosa que informações que envolveram e ainda envolvem as Forças Armadas são tratadas. A dificuldade de compreensão dos trabalhos elaborados pelo COTEPLA passa, necessariamente, pela constatação de um processo não linear de criação jurídica e física da própria Base Naval de Aratú. Situação que consta de uma informação “histórica” oferecida pela própria Marinha do Brasil sobre a Base<sup>8</sup>:

*As terras onde hoje se instala a Base Naval de Aratu pertenciam a Antônio Torres, um rico comerciante português e proprietário de diversos navios que comercializavam especiarias. A idéia de construção de uma base naval na área correspondente às antigas fazendas da Ponta da Areia, Pombal e Boca do Rio remonta ao ano de 1883, quando o Primeiro-Tenente Antônio Alves Câmara, então comandante da canhoneira "Traripe", foi incumbido com a missão de realizar o levantamento de um local apropriado para a mudança do Arsenal de Marinha da província da Bahia.*

*Mais tarde, durante a Segunda Guerra Mundial, a Marinha dos Estados Unidos construiu bases navais ao longo de todo o litoral brasileiro. Na cidade de Salvador foram criadas duas bases navais: uma base aeronaval em Aratu e outra, destinada a prestar apoio logístico a "destroyers" (denominada Base "Baker"), localizada em frente ao porto de Salvador, na área onde hoje funciona o Grupamento de Fuzileiros Navais. Após a guerra, estas bases foram entregues ao Brasil, ficando inicialmente a Marinha com a base aeronaval de Aratu.*

*Assim, no ano de 1949 surgiu a idéia de construir uma base naval em Aratu, com a conseqüente transferência da Base Naval de Salvador para esse local. Entretanto, devido a vários motivos, somente em 1959 foi aprovado o anteprojeto de construção pelo então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Sylvio de Noronha. Após 20 (vinte) anos de muito esforço, dedicação e trabalho, a Base Naval de Aratu foi criada pelo Decreto número 64.630 de 03 de junho de 1969, entrando em efetivo funcionamento em 01 de janeiro de 1970.*

Sobretudo o parágrafo final do texto “histórico” denota um longo processo de implementação da Base Naval de Aratú. Aponta quão próximo temporalmente é o ano (1949) em que se cogitou a transferências da Base de Salvador para as terras da Península do Paripe, da contratação da Companhia Brasileira de Engenharia para a realização dos trabalhos de execução, datada de 1951, conforme documento já mencionado. Entretanto, segundo o texto “histórico”, apenas 1959 foi aprovado o anteprojeto de construção pelo então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Sylvio de Noronha, ou seja, distante do período de atuação do COTEPLA, e particularmente da URBA Ltda, a partir de 1952. Mais distante ainda foi o ano de criação jurídica da Base pelo

---

<sup>8</sup> <https://www.mar.mil.br/bna/basenaval-frame.htm>

Decreto n. 64.630, em 1969, denotando claramente aquele processo não linear entre todo o planejamento da estrutura física pelo COTEPLA durante os anos iniciais da década de 1950, e a efetivação institucional da Base no final da década de 1960.

Essa lacuna documental existente entre os anos de 1949 e 1969 deflagra a elaboração de perguntas que, no entanto, não puderam ser respondidas substantivamente: o anteprojeto aprovado em 1959 foi aquele integralmente elaborado por José de Oliveira Reis e Stelio Moraes? O COTEPLA permaneceu - como entidade contratada pela Comissão Construtora da Base Naval de Aratú - até o início do funcionamento da Base em 1970? Os vinte anos que separaram a decisão de transferência da Base de Salvador para a Península do Paripe em 1949, passando pela aprovação do anteprojeto em 1959 e o Decreto n. 64.630 de 1969, foram utilizados para a execução das obras planejadas pelo COTEPLA? O mesmo sentido das dúvidas que cercam, tanto a atuação do COTEPLA, como o período de construção da Base, permanece em relação ao trabalho elaborado pela URBA Ltda e, portanto à atuação de José de Oliveira Reis e Stelio Moraes, ou seja, se aquele anteprojeto aprovado em 1959 é o que foi elaborado por eles e previamente apresentado em 1951. Da mesma forma a permanência de ambos no Consórcio Técnico de Planejamento, assim como a perenidade da própria empresa URBA Ltda, criada pelos dois profissionais, são também lacunas que no conjunto dos documentos do acervo pessoal de José de Oliveira Reis permanecerão insolúveis. O que não é lacunar neste processo está determinado pela clara interlocução da engenharia - pelos seus representantes profissionais, particularmente o engenheiro José de Oliveira Reis – com o urbanismo modernista na elaboração do plano urbanístico da cidade anexa à Base Naval. Ainda sobre tal interlocução pela atuação do engenheiro de José de Oliveira Reis, é representativa de um movimento contínuo de (re)construção do seu pensamento urbanístico, até então estruturado fundamentalmente pelo urbanismo constituído no lugar profissional da engenharia, aquele interessado nos processos do planejamento urbano, na elaboração dos planos diretores referenciados na experiência de Alfred Agache no Rio de Janeiro na década de 1920.

## **Referências Bibliográficas**

- . Relatório “O PROBLEMA DA HABITAÇÃO DO PESSOAL CIVIL E MILITAR DA BASE NAVAL DE ARATÚ”. Documentação Manuscrita, Fundo José de Oliveira Reis – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- . Relatório “URBANISMO – PLANO DA CIDADE ANEXA À BASE”. Documentação Manuscrita, Fundo José de Oliveira Reis – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- . Consórcio Técnico de Planejamento (COTEPLA – LTDA). Documentação Manuscrita, Fundo José de Oliveira Reis – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.
- . FELDMAN, Sarah. O arranjo SERFHAU: assistência técnica aos Municípios / órgãos de Planejamento / Empresas de Engenharia Consultiva. In: Anais do XI ENA-ANPUR, Salvador, 2005.
- . <https://www.mar.mil.br/bna/basenaval-frame.htm>
- . <http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/vfflb.html>