

ENTREVISTA

**ENTREVISTA REALIZADA
POR VIRGÍNIA PONTUAL COM O
ENGENHEIRO ANTÔNIO BEZERRA BALTAR,
RECIFE, MARÇO DE 1993**

17

ENTREVISTA - Estudos Universitários

QUAIS AS PROPOSIÇÕES URBANÍSTICAS ELABORADAS PARA A CIDADE DO RECIFE NAS DÉCADAS DE 1930 A 1950 QUE VOCÊ CONHECE?

As proposições citadas na minha tese de concurso, escrita em 1951. Elas se referem diretamente às de Néstor de Figueiredo, Fernando Almeida, Atilio Correia Lima e de Ulhôa Cintra. As de Preste Maia e Washington de Azevedo foram pareceres escritos sobre um questionário que foi dado para eles; não foram proposições urbanísticas. As que eu conheço são essas. Pode ter havido algum engenheiro da Prefeitura que tenha elaborado alguma

proposta, mas ou não foi levada em conta ou morreu dentro do âmbito da própria instituição.

QUE EFEITOS ESSAS PROPOSIÇÕES TIVERAM SOBRE A CIDADE REAL?

Bem, partindo do fim para o princípio os efeitos sobre a cidade real foram na realidade pequeníssimos. E as principais propostas foram as de: Domingos Ferreira — que era engenheiro da Prefeitura —, que teve algum prosseguimento com a abertura da Avenida Guararapes; e Ulhôa Cintra, a parte da Avenida Dantas Barreto, principalmente a consolidação da coroa, por sinal muito

discutível. Isto é, a coroa proposta no fundo do Palácio do Governo, na junção dos rios Capibaribe e Beberibe. A partir daquela coroa, seriam construídas três pontes — uma que entraria no bairro de Santo Antônio; uma que entraria no da Boa Vista, na Rua da Aurora; e a terceira que entraria no Bairro do Recife. Isso desfiguraria completamente o Recife no seu crescimento normal, não tendo sido aceito.

Das proposições de Ulhôa Cintra, foi executada a abertura da Avenida Dantas Barreto, isso mesmo com grandes modificações em relação ao que ele propôs. Até hoje não se sabe bem para que serve a Avenida Nossa Senhora do Carmo, que é uma derivação da Dantas Barreto. E a Dantas Barreto também não se sabe bem por que termina abruptamente na antiga Praça Sérgio Loreto, não possibilitando o rendimento que ela deveria ter tido. Não se abriria uma avenida daquele porte, com aquela largura, com faixas centrais de tráfego e faixas locais, para não levar a alguma parte. Ela até hoje não leva a parte nenhuma. Sai de um ponto congestionadíssimo — o Cais de Santo Antônio —, e não leva a parte alguma. Uma observação: a de Nestor de Figueiredo não se referia somente ao bairro de Santo Antônio, ela se estendia a grande parte da cidade, mas, que me perdoe a memória de Nestor de Figueiredo, era muito inorgânica, era apenas um conjunto de alargamentos de ruas, não tinha um eixo, não tinha

uma estrutura, um esqueleto urbano compreensível.

Portanto, eu diria que, dessas proposições, de todas elas, as únicas que tiveram efeitos sobre a cidade real foram as de Domingos Ferreira — que redundou na abertura da Av. Guararapes — e a de Ulhôa Cintra, implantada com grandes modificações na proposta desenhada por ele e que se constituiu na abertura da Dantas Barreto e na abertura de uma de suas derivações, a Av. Nossa Senhora do Carmo.

COMO FORAM CONTATADOS PELA PREFEITURA DO MUNICÍPIO DO RECIFE ESSES URBANISTAS?

São profissionais que foram chamados, e não sei por qual tipo de contato. Eu conheci as proposições deles já depois de elaboradas. Eram profissionais que, por amizade pessoal ou por admiração, os prefeitos ou os que mandavam dentro da Prefeitura contrataram para realizar essa prestação de serviço.

COMO VOCÊ TOMOU CONHECIMENTO DOS PROBLEMAS URBANOS DA CIDADE DO RECIFE?

Eu na realidade comecei a tomar conhecimento dos problemas urbanos do Recife, em caráter oficial, quando fui designado representante do Clube de Engenharia na Comissão do Plano da Cidade. Essa comissão foi criada pelo prefeito Lauro Borba, e eu fui mantido como tal durante cerca de 18 anos. Naquele

momento, comecei a tomar conhecimento das intervenções urbanísticas feitas para a cidade do Recife. A maior parte das anteriormente citadas estavam concluídas como propostas, mas, em geral, não exerciam grande influência na estrutura da cidade real. Isso porque não foram executadas em sua completude. A de Ulhôa Cintra, por exemplo, propunha coisas que nunca foram executadas.

O INTERESSANTE É QUE GRANDE PARTE DAS PROPOSTAS FICARAM NO PAPEL, NÃO CHEGARAM A SER EXECUTADAS. PORÉM, DENTRE AS QUE VOCÊ DESTACOU, QUAL DELAS FOI A MAIS POLÊMICA?

Eu acho que todas elas foram mais ou menos polêmicas, já que toda proposição urbanística afeta interesses de grupos, e, em geral, quando elas são tornadas públicas, esses interesses vêm à tona e sugerem combates, sugerem oposições, sugerem proposições diferentes. E eu não saberia dizer qual delas foi a mais polêmica; talvez a de Ulhôa Cintra, é possível que ela tenha sido a mais polêmica. Mas era a mais objetiva, tanto que, entre as proposições, as de Ulhôa Cintra é que foram as mais executadas.

As proposições urbanísticas não chegavam a ser muito discutidas, a não ser na Comissão do Plano da Cidade. Porém, elas não tinham grande repercussão pelo fato de te-

rem sido realizadas sem considerar a evolução da cidade do Recife.

O povo, propriamente, nem tomou conhecimento delas. Ficaram no âmbito da Prefeitura, discutidas entre os engenheiros da Prefeitura, executadas em pequeníssimas partes, de modo que não chegaram a provocar muita polêmica, não. Polêmicas maiores foram despertadas, às vezes, pela construção de edifícios públicos novos. Quando esses edifícios tinham linhas modernas, por exemplo, saíam todos os críticos, tipo acadêmico da arquitetura, para ser contra, para sugerir tal ou qual estilo que para eles era a dimensão mais importante.

BALTAR, E O SEU TRABALHO. DIRETRIZES DE UM PLANO REGIONAL PARA O RECIFE, EM QUE CONSISTIU SUA TESE? QUAL A VISÃO TEÓRICA ADOTADA? COMO VOCÊ A ELABOROU? NA ÉPOCA EM QUE VOCÊ APRESENTOU, TEVE IMPACTO?

Em primeiro lugar, o que eu tenho a dizer é que o trabalho que você citou é um trabalho acadêmico, é uma tese de concurso. Tinha um objetivo claro, específico, definido, que era concorrer à cadeira de Urbanismo. Com a morte do engenheiro José Estelita, que era o professor-fundador dessa cadeira na Escola de Belas Artes, a vaga ficou aberta. Nessa escola existia, além dos cursos de Pintura e de Escultura, um curso de Arquitetura, que eu já tinha frequentado, como estudante,

num momento em que ele não era reconhecido. Eu era o estudante de Engenharia mais adiantado, então resolvi abandonar o curso de Belas Artes, tendo completado apenas o curso de Engenharia.

Em 1941, 3 anos depois de formado, eu fui convidado para substituir, temporariamente, o prof. José Estelita — que tinha ido ao Rio de Janeiro a serviço do Porto do Recife, do qual ele era engenheiro — e durante 2 anos ensinei Urbanismo. A minha escolha pelo ensino de urbanismo tinha sido motivada pelo fato de eu ter trabalhado na Diretoria de Arquitetura e Urbanismo, como estudante; porque eu era membro da Comissão do Plano da Cidade, representando o Clube de Engenharia, havia pelo menos uns 10 ou 12 anos; e porque tinha publicado alguns trabalhos sobre Urbanismo em revistas como a do Porto da Cidade do Recife. Então eu fui ensinar Urbanismo, como contratado, no lugar de José Estelita, durante 2 anos. Quando José Estelita voltou, os professores e alunos insistiram que eu ficasse ensinando, e eu andei girando em várias disciplinas no curso de Arquitetura, da Escola de Belas Artes. Eu ensinei Perspectiva durante 3 anos, eu ensinei Teoria da Arquitetura, substituindo o prof. Evaldo Coutinho, que também se afastou por 2 anos. O prof. Evaldo era procurador do Ipase, foi trabalhar no Rio de Janeiro durante 2 anos e me pediu que eu o substituisse na cadeira de Teoria de Ar-

quitetura. Eu ensinei porque faltava completamente quem ensinasse, não havia nesse momento nenhum arquiteto formado em Pernambuco, e, então, eu fui ensinar Composição de Arquitetura, na cadeira Pequenas Composições de Arquitetura.

Em seguida, o prof. Estelita adoeceu gravemente, morrendo meses depois, e eu o substituí na cadeira onde 10 anos antes eu tinha começado a ensinar na Escola. Eu fiz concurso, quer dizer, escrevi a tese em 1950, o concurso foi feito em 1951, e, então, eu tomei posse como professor-titular da cadeira.

A tese tem cinco capítulos. No primeiro capítulo, eu analiso a evolução da ideia primitiva de urbanismo — que era uma ideia mais de embelezamento da cidade, soluções de problemas de trânsito, soluções de problemas de higiene da habitação e de perspectivas urbanísticas — mostrando como isso evoluiu no sentido da planificação regional. Para tanto, reconheço que a cidade existe como centro de uma região. Toda cidade impõe sobre a região circundante uma marca que faz com que ela e a região sejam duas realidades complementares, sendo, portanto, impraticável fazer o plano da cidade sem a consideração da região: onde ela se situa e da qual ela, geralmente, é o centro focal.

O primeiro capítulo, então, mostra como evoluiu, na literatura mundial, um plano de cidade concebido até pelo Barão Haussmann, em Paris, como propostas de intervenções

voltadas ao embelezamento. Dessa concepção de plano, evoluiu-se para uma coisa mais profunda em que se analisam os problemas demográficos, os problemas econômicos, os problemas técnicos de prestação de serviços coletivos e se reúne tudo isso numa tentativa de dar à cidade uma forma tal, material, que sirva de base adequada para o preenchimento das funções urbanas. Essas funções, há mais de 50 anos já tinham sido definidas no *Congresso de Atenas* e no *Congresso de Arquitetura Moderna*, como sendo: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito, circular no espaço urbano. Coisa que ainda hoje é válida, naturalmente demandando uma análise mais profunda. Então essa evolução é a que eu descrevo no primeiro capítulo da tese. Como é que a teoria e a prática do urbanismo evoluíram de um conceito puramente de embelezamento de cidade para um conceito mais profundo de cidade — como centro de uma região em todos os seus aspectos políticos, econômicos, sociais, demográficos e técnicos, que são aqueles de arquitetura e de engenharia urbana?

Esse capítulo dá uma ênfase muito grande ao papel fundamental que tiveram os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, a Bauhaus alemã, mas principalmente os ingleses e a prática do urbanismo na Inglaterra, cuja Lei de 1947, feita logo depois do encerramento da Segunda Guerra Mundial, constitui-se

no documento mais completo, mais perfeito de planejamento urbano que foi feito no mundo até hoje. A Lei de 1947 propõe que sejam analisadas a estrutura urbana; as determinantes econômicas, jurídicas, sociais e políticas da evolução das cidades; assim como as coisas que afetam cada um desses aspectos do crescimento das cidades.

Nesse capítulo em que eu estudo a evolução do plano da cidade para o plano regional, tendo a cidade como centro, eu enfatizo muito o alcance que tiveram os urbanistas ingleses não somente na formulação teórica, mas na realização prática. A política de cidades novas da Inglaterra, das cidades-satélites e tudo que foi desenvolvido amplamente na Inglaterra foi o que de mais importante se fez, talvez, até hoje, em matéria de urbanismo.

O segundo capítulo é uma história da evolução do Recife: como foi que a cidade nasceu, como ela cresceu, uma descrição sumária de sua geografia urbana e de certos atentados que foram feitos a essa geografia, sobretudo o tratamento do problema da drenagem, já que é uma cidade extremamente baixa, uma cidade alagada, uma cidade que tem a contribuição de três ou quatro rios relativamente grandes, que trazem água para a planície. Estando cercada por uma colina, mais ou menos 15 km de raio, sendo baixíssima, inundável pelas marés, essa cidade sofreu verdadeiros atentados do ponto de vista hidráulico, hidro-

lógico e de drenagem. O aterro, sem considerar os alagados dos baixios, foi um erro que até hoje tem consequências gravíssimas, como são as enchentes do Capibaribe e certos deslizamentos de morros.

O outro capítulo é uma história dos planos que o Recife teve. Eu o caracterizo como, talvez, a cidade que teve mais planos de todas as cidades do Brasil. Mas nenhum deles um plano compreensivo, um plano baseado na análise concreta dos fatos reais, e sim proposições parcelares e, como estes que você acabou de citar há pouco, que foram realizadas a não-ser em uma ínfima parte e que não tiveram grande repercussão no crescimento urbano. O que se entende por repercussão, e eu enfatizo um pouco na tese, foi a ação constante da Prefeitura do Recife procurando disciplinar em meio a todo um jogo de interesses imobiliários e de contrafações de urbanismo que havia; disciplinar um pouco o loteamento e algumas vezes conseguir dar ao Recife um aspecto melhor do que, por exemplo, o do Rio de Janeiro e de São Paulo de até 15 anos atrás, quando se podia construir os edifícios mais altos, pegados uns nos outros, formando verdadeiros paredões — no caso dos lotes de frente para a praia, era um desastre total. Como foi em Copacabana, por exemplo, pois as ruas por trás da Avenida Atlântica, a Rua Nossa Senhora de Copacabana, a Rua Barata Ribeiro e a Rua Toneleros são ruas inabitáveis, porque

o vento que vem generosamente da orla marítima encontra uma barreira de edifícios altos pegados uns nos outros e só tem as aberturas das ruas.

Então isso no Recife se conseguiu à custa de trabalho de gente da Prefeitura, da Comissão do Plano da Cidade e de dois engenheiros cujo nome gostaria de destacar nesta conversa nossa: Abdias de Carvalho, que ganhou como prêmio o nome em uma avenida, e um outro, que não recebeu nenhuma homenagem, o Edgar Amorim, velho professor e diretor da Escola durante um período delicadíssimo da vida da Faculdade de Arquitetura. Edgar Amorim foi um verdadeiro herói na defesa de leis que realmente respeitavam a forma da cidade, para que ela não assumisse uma irracionalidade completa, e sofreu todas as consequências, acusado e vilipendiado até a sua morte. A princípio com Abdias e, depois da morte deste, ele, sozinho, quase sustentou uma legislação que é o que se tem de melhor em matéria de proposição urbanística. A legislação que condiciona a altura dos edifícios a um afastamento progressivo dos limites do terreno onde serão construídos.

BALTAR, ESSA PROPOSIÇÃO A QUE VOCÊ SE REFERE É O CÓDIGO DE OBRAS DO MUNICÍPIO? E MAIS: QUAL O PRIMEIRO CÓDIGO DE OBRAS QUE VOCÊ CONHECE PARA O RECIFE?

Olhe, eu já tenho essas coisas meio apagadas na memória, já faz muitos anos que eu não trabalho mais nisso. Passei 16 anos fora do Brasil, de maneira que eu não saberia dizer. Houve códigos anteriores, como o código Saboya, sugerido por Lucio Costa para o Rio de Janeiro. Todas essas leis representavam, realmente, algum progresso do ponto de vista urbano. E não posso negar que são proposições urbanísticas; são disciplinas da construção, sobretudo das construções mais altas, que preservam as qualidades urbanísticas da cidade.

Agora, voltando à minha tese: o capítulo final é uma série de proposições, não proposições propriamente em termos urbanísticos. Eu não podia ter a pretensão de fazer um plano para a cidade como trabalho acadêmico para concorrer à cátedra universitária, por isso ele se chama *Diretrizes*. O último capítulo, então, trata das minhas proposições para a cidade, nas quais eu defendo a ideia de progresso urbano sem a continuidade que caracterizava as cidades do século passado. O padre Lebrez, com quem trabalhei nessas coisas em São Paulo e Belo Horizonte, tinha uma imagem muito boa: "Coisas essenciais são o alvo do tiro ao alvo", isto é, a cidade crescendo por círculos concêntricos que vão aumentando seu raio com a continuidade. Quando se esgota o perímetro urbano para o qual ela foi planejada a princípio, vai se fazendo crescer por outros núcleos que

são ligados a esse núcleo primitivo, mas esses núcleos gozam de certa independência, certa autonomia do ponto de vista urbanístico. E eu sugiro claramente para o Recife esse segundo tipo de crescimento.

Quer dizer, eu acho que o Recife não tem condições de crescer continuamente por extensão periférica; se se fizesse isso, seria um desastre. A criação de uma área metropolitana, o que ocorrem legalmente 26 anos depois de minha tese, é um reconhecimento de que a melhor maneira de progredir é consolidar os núcleos e ligá-los adequadamente ao núcleo principal. Essa é que é a proposição fundamental, no mais é uma série de pequenas proposições e detalhes para certas ruas. Eu propunha, por exemplo, para a Rua da Imperatriz que se recuasse a fachada das lojas só no térreo e se fizesse arcadas, de maneira que houvesse uma galeria de um lado e do outro por onde o público deveria passar. Havia na Rua da Imperatriz, ainda, centros de quadras muito arborizados e até bonitos, se poderiam fazer as lojas abrirem para eles, e não para as ruas do bairro. São proposições assim, mais ou menos românticas, que numa tese acadêmica cabem, mas se tivesse sido um plano teriam que ser muito mais detalhadas. Essa é que é a essência da tese.

QUAL O CÓDIGO DE OBRAS PARA A CIDADE DO RECIFE QUE VOCÊ DESTACARIA?

Como eu lhe disse, nos 16 anos que eu passei fora do Brasil eu trabalhei na Cepal como economista, não como engenheiro nem urbanista. De modo que eu fiquei todo esse tempo com a cabeça completamente afastada dessas temáticas. Entretanto, do que estou lembrado, pode-se considerar que, de tudo quanto se fez em termos de legislação urbanística no Recife, o mais importante foi a lei, cujo número não me lembro mais, que determinou que todo edifício, a partir do segundo pavimento, teria que ter um afastamento dos seus limites, progressivo, à base de 50 cm por cada andar. Essa foi, sem dúvida nenhuma, a lei mais importante. Ela permitiu, por exemplo, que Boa Viagem não barre a ventilação nem a vista do mar completamente para a Rua dos Navegantes e a Rua Domingos Ferreira; todas elas recebem alguma brisa do mar pela razão de que os edifícios não são quadra por quadra pregados uns nos outros. São separados e tão mais separados quão mais altos eles forem. Essa para mim foi a lei mais importante de todas as aprovadas para o Recife.

ESSA LEI FOI APROVADA NA DÉCADA DE 1950?

Ela já existia quando eu escrevi a minha tese. Eu trabalhei nela na Comissão do Plano da Cidade. E ela contou com uma oposição tremenda. Há episódios curiosos. Eu fui vereador, fui eleito em 1955. Eu passei 8 anos na Câmara de

Vereadores, e nesses anos apareceu inclusive uma proposta de lei que suspendia durante 6 meses a vigência da legislação urbanística existente, enquanto se estudaria uma nova lei. Ora, isso significava introduzir o caos total na cidade do Recife. Eu fiz um aparte, quase que violento, nesse mesmo dia em que apareceu o projeto de lei, me comprometi a apresentar algo e no dia seguinte levei. O que eu declarei na minha primeira reação na Câmara foi que havia interesses escusos por trás desse projeto de lei. Então eu apresentei no dia seguinte, foi um escândalo geral, com televisão e repórter de jornal, tudo isso. Eu levei uma relação de dez processos que tinham sido indeferidos pela Prefeitura do Recife porque desobedeciam a lei e que seriam realizados durante esses 6 meses de suspensão da lei se esse projeto fosse aprovado. Foi um verdadeiro escândalo, então eu disse que o vereador que apresentou a proposta de suspensão ficaria sob suspeita de conivência com isso. Ele pediu a palavra e retirou o projeto de lei. Mas até isso chegaram a propor...

VOCÊ PODE DIZER O NOME DESSE VEREADOR?

Não, ele já morreu. Eu prefiro respeitar a memória dele, não vou dizer quem foi, não. Mas ele... Até hoje não sei se ele fez de boa-fé, de ignorância, ou se fez de má-fé e conivência com os interessados. Eu não sei dizer, com franqueza, eu não sei.

E como eu não sou juiz, nunca fui, nem de futebol, não me interessa o julgamento. Mas era isso simplesmente: suspender por 6 meses a vigência de todas as leis urbanísticas. Quando se retomasse alguma lei, a cidade já estaria completamente estragada, sem nenhuma dúvida.

ISSO FOI MAIS OU MENOS EM QUE ANO?

Na década de 1960. Depois eu deixei a Câmara e fui para o Senado exercer o mandato durante 1 ano, mas voltei e reassumi na Câmara. Acho que foi nesse período, mais ou menos, em torno do ano 1960, pouco antes, um pouco depois, não me lembro bem, não. Você provavelmente encontrará algo nos anais da Câmara.

QUE CONSIDERAÇÃO PODERIA FAZER SOBRE O CONTROLE LEGAL DE CRESCIMENTO DA CIDADE?

Esse tipo de controle constitui a teoria real do urbanismo. Você não pode pegar o espaço destinado à cidade, à urbanização e dividi-lo conforme o que se queira. Uma vez escolhidos certos espaços, fixados certos parâmetros de utilização destes, os outros parâmetros resultam algebricamente, não podem mais ser escolhidos ao acaso. Quer dizer, um planejador que ignore isso vai bater com a cabeça na parede, vai fazer uma besteira um dia. De modo que eu me preocupei muito com o aspecto de que o espaço da cidade não é ilimitado, que ele deve ser or-

ganizado não somente em superfície, mas também em altura, e que na organização desse espaço há leis algébricas que ligam os parâmetros, eles não são todos arbitrários.

QUAL SUA OPINIÃO SOBRE O INSTRUMENTO URBANÍSTICO DO SOLO CRIADO?

Isso aí é um problema jurídico que se põe. O solo criado é na verdade a realidade mais nova do urbanismo dos tempos modernos... O progresso da ciência, da construção, quer dizer, da resistência dos materiais, da estabilidade das construções e as técnicas e tecnologias da construção propriamente dita — a estrutura de concreto armado, a estrutura de aço e assim por diante — criaram uma realidade nova na cidade, que é a possibilidade de superpor pisos. Se você olha para a Idade Média, por exemplo, foram construídos edifícios muito altos, quase tão altos quanto os grandes arranha-céus de hoje, as catedrais, mas elas só têm um piso. A única coisa que tem piso múltiplo é a torre, para dar acesso aos sinos lá em cima.

A realidade nova decorrente do progresso da tecnologia da construção é a superposição de pisos, quer dizer, em outras palavras, a multiplicação do espaço utilizado pelo homem a partir do mesmo espaço de terreno — o mesmo espaço básico e geográfico. Essa novidade está provocando e vai provocar, provavelmente, ainda mais, uma profunda modificação na legislação e na jurisprudência sobre o uso do espaço

urbano. Porque, antigamente, nosso direito civil era muito baseado no direito romano, que tinha um princípio colocado nas primeiras páginas de todos os livros de Direito: a propriedade é direito justo, isto é, o direito de usar e abusar daquilo que era sua propriedade.

Ora, é evidente que isso hoje não é mais aceitável no âmbito das cidades. Por exemplo, na zona rural, onde as casas são distantes umas das outras, a ação sobre o ambiente, a ação de uma pessoa ou de uma família sobre o ambiente, com os dejetos, se limita à redondeza da casa e não afeta os vizinhos. Isso, porém, muda completamente de figura quando se chega à cidade. Aí, as casas são pegadas umas nas outras ou muito próximas, há um afastamento entre as casas que é quase o mesmo das larguras das casas ou até menor. Bom, então está claríssimo que a propriedade do solo urbano não pode ser mais gerida pelas leis antigas. Não pode haver mais o direito de usar e abusar do seu terreno porque isso afeta o direito dos outros e porque é um princípio jurídico democrático: o direito de um termina onde começa o direito do outro. Então, isso obrigou que se fizesse uma revisão da ideia de propriedade privada e se elaborasse a noção de solo criado. Porém cabe a pergunta: o proprietário do terreno tem hoje o direito de construir indefinidamente? E a resposta é não, é evidentemente não. Porque, à me-

da que ele superpõe pisos, está criando problemas para todos os aspectos da cidade. Ele está criando problemas para o abastecimento de água, que, por uma única saída, tem que abastecer centenas ou milhares de metros quadrados.

No lugar onde houvesse uma casa, só haveria certo número de metros quadrados. O edifício com muitos pisos superpostos está criando necessidades de trânsito nas ruas circunvizinhas muito maiores. O carteiro, os homens que entregam o abastecimento têm um trabalho muitíssimo maior, decorrente da superposição de pisos e, portanto, do solo criado. Então, não se pode ter a liberdade indefinida de se criar solo, e essa disciplina do solo criado, que em São Paulo avançou bastante, não é por acaso, graças às pessoas que trabalharam comigo no trabalho do padre Lebrecht. É uma justa medida: quem tem um terreno e quer usá-lo arbitrariamente não se conforma de ficar sujeito a uma legislação que limita o uso do terreno, que limita o solo criado também.

O solo criado está considerado indiretamente nas equações algébricas que eu acabei de falar, que nós desenvolvemos com o pessoal de São Paulo e que foram publicadas em São Paulo e em Lisboa. Porque quando a gente fala em cota de conforto, que é a relação entre a área construída e o número de pessoas que vão habitar nessa área, estamos falando de solo criado. De

modo que o solo criado, embora esteja sem menção direta nessa teoria, evidentemente está caminhando no mundo inteiro para uma disciplina mais ou menos uniforme.

AS RECENTES CRÍTICAS AO PLANEJAMENTO TÊM SE REDUZIDO...

É evidente que um plano, por melhor que ele seja, se saiu da cabeça de técnicos somente, impondo à população soluções sobre as quais ela não foi consultada, não tem força nenhuma. Cedo ou tarde essas soluções vão cair e vão ser desobedecidas. Mas também, por outro lado — como dizia o velho Barbosa Lima, não o nosso atual político que está com tanto destaque, mas o tio dele que foi governador de Pernambuco: "Problemas técnicos não se resolvem por sufrágio universal", uma frase que ficou na história do Brasil —, não se pode esperar que seja o povo que diga como vão ser as coisas. Agora sim, o povo decidir entre proposições alternativas para resolver os problemas reais de urbanismo que existem, que seja ele que escolha qual é a alternativa que prefere, assim está certo. Essas proposições são que hoje em dia é o papel do técnico, não somente nesse assunto, mas, por exemplo, em toda a área do planejamento econômico, que é mais vasto ainda do que o planejamento urbano. A ideia vitoriosa hoje na maior parte do mundo é a de que o planejador e o técnico têm por função no Go-

verno a de identificar as alternativas de solução que determinado problema apresenta, identificar as consequências da adoção de cada uma dessas alternativas e apresentar esse conjunto de questões ao tomador de decisões, que é o político, é o homem que tem mandato do povo para tomar decisões. Ele, então, olha todo o leque de soluções possíveis, as consequências de cada uma dessas soluções e decide, usando critérios adequados para dizer daqueles resultados diferentes que surgiram das soluções A, B, C, D, etc., qual é o conjunto mais aceitável para a população. E, se a população achar que ele está errado então e se se tratar de um regime parlamentarista, quem tomou a decisão cai fora e entra outro que seja capaz de representar realmente o pensamento do povo. Esse é para mim o caminho da democracia; o técnico tem um papel importantíssimo, mas se limita a isto: identificar as alternativas de solução, identificar as consequências dessas alternativas, da adoção de cada uma dessas alternativas e entregá-las ao decisor político, ao tomador de decisões, que tem mandato do povo para isso, para ele escolher, usando critérios os mais transparentes possíveis, qual a solução que lhe parece a melhor, porque as consequências são as melhores de todas. Esse que acho que é o papel do planejador e do técnico, em geral, dentro do governo.

GOSTARIA DE PASSAR PARA OUTRO PONTO. COMO VOCÊ PODE DESCREVER A OCUPAÇÃO DO RECIFE NO PERÍODO DOS ANOS DE 1930 E 1940?

O que caracterizou o crescimento do Recife foi o fato de que a base geográfica é absolutamente clara e simples de descrever: é uma planície extremamente baixa, em média de 3 a 4 m acima do nível do mar, circundada e limitada por uma colina que chega a até 60 a 70 m de terra. Essa colina começa em Olinda. Na Sé de Olinda, dá a volta por Campo Grande, Peixinhos, Beberibe, Casa Amarela, Dois Irmãos, Caxangá, Curado e termina no Aeroporto dos Guarárapes. Quer dizer, é um semicírculo quase perfeito, cujo centro está na entrada da barra do Porto do Recife.

Essa planície é extremamente baixa e extremamente afetada pela água. Ela tem o Rio Tejió, que recebe o Jiquiá e deságua no braço direito do Capibaribe, e tem o Capibaribe desde o Caxangá, que dá uma porção de voltas pela cidade e, ao chegar perto do Hospital Português, se divide em dois braços. O braço direito recebe o Tejió e termina em Santa Rita, e o braço esquerdo continua dando voltas pela cidade. Ao passar por trás do Palácio do Governo, ele recebe o Beberibe pela margem esquerda, os dois, juntos, dão ainda uma volta na antiga Ponte Giratória e formam o estirão do Porto do Recife até a foz.

Assim, é uma quantidade considerável de água que chega a essa pla-

nície vinda do interior. O Capibaribe tem uns 200 km de extensão ou um pouco mais; o Beberibe é mais curto; o Tejió é curto também; o Jaboatão já está fora da planície. Quer dizer, o Tejió, o Jiquiá e o Jordão deságuam juntos no braço direito do Capibaribe. Além disso, por ser muito baixa a planície, a maré que entra pela barra se espalha e vai até praticamente a Caxangá e distâncias equivalentes do Porto do Recife. Essa maré sobe e desce, às vezes, na maré alta, têm-se quase 3,5 m de diferença de nível. Então, numa planície baixa como essa, ela tem um efeito considerável. O que é que acontecia nos tempos antes de a cidade ser implantada? A cidade começou como uma vila de pescadores, a freguesia de São Frei Pedro Gonçalo do Recife, que os holandeses consolidaram e estenderam para o outro lado do rio formando o bairro de Santo Antônio e de São José, e, depois da saída dos holandeses, progrediu pela planície. Agora o que é que caracterizava a estrutura desse agrupamento urbano? Era o seu aspecto estritamente radial.

Pela razão seguinte: essa planície tinha uma série de engenhos de açúcar cujos nomes figuram na toponímia da cidade. Ainda temos o Engenho Beltrão, que é a Tacaruna; o Engenho Poeta, que é o Caxangá Golf Club; temos o Engenho do Meio, onde é hoje a Cidade Universitária. Desses engenhos, o açúcar era transportado pelos rios e cursos

de água mais ou menos precários. Então havia entradinhas, caminhos que vinham todos até o Porto do Recife e que formavam então, naturalmente, uma estrutura radial no centro, no Porto do Recife, indo a todas as direções: Olinda, Campo Grande, Peixinhos, Casa Amarela, Beberibe, Dois Irmãos e Caxangá, que forma praticamente o diâmetro central, depois Curado, Tejió, Imbiribeira e, por último, Boa Viagem, do lado de cá. Esses engenhos hoje são bairros da cidade do Recife e daquelas componentes da área metropolitana.

Bom, essa estrutura radial foi sendo consolidada por vários meios, inclusive pela instalação dos serviços públicos. Quando se fez uma linha de ferro urbana — a maxambomba, que era um trenzinho como uma Maria Fumaça, mas que servia de transporte coletivo pra Caxangá, pra Dois Irmãos, etc. —, já havia certa consolidação de casas de um lado e de outro desses divisores de água, então a maxambomba seguiu por aí. Quando Saturnino de Brito veio a mandado de Oswaldo Cruz para sanear o Recife, ele teve de consolidar essa estrutura porque os principais coletores de esgoto e de distribuição de água tiveram que seguir por esses mesmos caminhos onde estavam as casas. Então ficou uma estrutura de raios partindo do centro da cidade com espaços vazios no meio, onde estavam muitos dos alagados e dos mangues, que tinham uma função hidráulica

importantíssima quando coincidia uma maré alta com a enchente de algum desses rios e, às vezes, com todos eles ao mesmo tempo. A água se espalhava pelos mangues e alagados e aí ficava depositada até que a maré baixasse e a corrente se invertesse, porque o rio corre para lá e para cá conforme a influência da maré. E então a água ia embora, e o que ela alagava eram terrenos vazios completamente, onde não havia proprietários, não havia gente morando, não havia nada, não acontecia coisa nenhuma.

Bem, o que aconteceu? Esses setores foram sendo ocupados por sítios, ou seja, terrenos grandes dos quais as pessoas se apropriavam quase sempre usando a célebre enfiteuse dos terrenos de marinha. Então se formaram os grandes sítios com grandes construções que eram residências de gente que tinha dinheiro.

Com a pressão demográfica, esses sítios começaram a ser loteados, e, como eram loteamentos independentes uns dos outros, não se criou a estrutura complementar dessa estrutura radial de trânsito, que são as perimetrais. Por quê? Porque um loteamento X fazia um sistema de ruas, e um loteamento Y fazia outro completamente diferente. Então, no limite entre os dois, a rua principal do loteamento X terminava aqui, e a rua principal do loteamento Y terminava num lugar diferente, não emendava.

Bom, o Agamenon Magalhães pode ser continua porque aproveitou o

canal natural, e, com Saturnino Brito, foi prevista a consolidação dela. Quero dizer que quando se estabeleceu uma estrutura radial de trânsito, a complementação com perimetrais é absolutamente indispensável. Eu sou um cara já velho, vou fazer 80 anos, mas não sou nenhum Matusalém, e eu me lembro do tempo em que, para ir de qualquer subúrbio — eu morei na Várzea mais de uma vez — a um outro, a pessoa tinha que ir ao centro da cidade. Você percorria toda a Caxangá, João Alfredo até chegar à Praça Maciel Pinheiro e daí tocar pra Olinda, pra Beberibe ou para Campo Grande.

E A OCUPAÇÃO DE BOA VIAGEM?

O bairro de Boa Viagem... a história é diferente. Foi no Governo de Sérgio Loreto, em 1922 ou 1923, que veio uma comissão de engenheiros para tratar do melhoramento do Porto do Recife, para fazer uma obra fundamental, que era consolidar os arrecifes que separavam o porto do mar. Essa consolidação foi projetada partindo de uma pedra perto de Gurjaú, chamada de Comportas, e construíram uma estrada de ferro que percorria toda a praia de Boa Viagem, passava em Brasília Teimosa e subia nos arrecifes, e aí então ela despejava diretamente os grandes blocos de concreto que eram fabricados lá e que serviam para consolidação do que hoje é o arrecife do Porto do Recife. Então os engenheiros, De Castilho e outros que vieram trabalhar nesse negócio,

lembraram a Sérgio Loreto que a praia de Boa Viagem era belíssima, relativamente perto da cidade e que era utilizada somente por grandes proprietários de terras — seu Oscar Amorim; seu Bruno Veloso; seu Bezerra de Melo; o pai de Lula Cardoso Ayres, o velho Cardoso Ayres; e outros. Eles chegavam a ela da seguinte maneira: tomavam o trem na Estação das Cinco Pontas — a estrada de ferro de São Francisco que seguia por aqui passava ali perto do atual aeroporto da cidade —, passavam na Estação de Boa Viagem, que ainda hoje existe; aí desciam e tomavam seus carros de cavalo e vinham pela atual Barão de Souza Leão para a praia. Aí havia a igrejinha como centro da vila, e a prova de que isso era assim é que as duas ruas que existiam a partir da igrejinha, que eram a Rua do Setúbal, pro sul, e a Rua dos Navegantes, pro norte, têm a numeração a partir da igreja, têm a numeração invertida. Então esses engenheiros do Porto propuseram ao governador: "Olhe, se você conseguir uma ligação do Recife, que não seja essa atual, dependente de uma estrada de ferro precária, nós podemos desenvolver aqui uma grande avenida, que será um balneário formidável". Então foram estudar uma ponte que existia entre o Cabanga e a Ilha do Pina, que foi feita por Saturnino de Brito para passar o emissário de esgoto da cidade do Recife. Tratado no Cabanga, o emissário era um longo cano de 1,20 m de diâmetro. Ele passava

por sobre essa ponte, atravessava a Herculano Bandeira e era despejado na praia do Pina, que sempre significou mau cheiro no Recife porque muitas vezes esses efluentes iam sem tratamento nenhum. Meu pai teve o nome dele colocado numa praça no Pina. Como diretor de Saúde Pública, conseguiu, antes de morrer, em 1918, que Saturnino fizesse o cano ultrapassar os arrecifes e despejar lá dentro — Saturnino ia despejar antes dos arrecifes, aí era que ia ser um desastre total.

Bom, mas então eles estudaram essa ponte, fizeram os cálculos de carga e tudo isso e verificaram que a ponte podia ser alargada, e por cima da tabulação podia-se fazer uma ponte por onde passasse automóvel e bonde. Então foi feita uma linha de bondes atravessando por cima dessa ponte. A ponte era relativamente estreita, mas a linha era de um lado só, então o automóvel podia cruzar com o bonde. Eu fiz muito susto a muito amigo meu dirigindo automóvel e cruzando com o bonde a toda velocidade porque eu sabia que dava, e os caras tomavam um susto tão grande que pediam para descer.

Pois bem, fizeram a ponte, fizeram a Avenida Herculano Bandeira e fizeram a Avenida Beira Mar. O bonde ia por um lado, dava a volta na Igrejinha de Boa Viagem e voltava pelo outro. Levava mais de uma hora para chegar em Boa Viagem, o bondinho. Atravessava a Ponte do Cabanga e estava den-

tro da cidade, aí então começou... Isso foi em 1923 ou 1924, antes da revolução de 1930, no governo de Sérgio Loreto, que teve grandes méritos. O governo de Sérgio Loreto trouxe Amauri de Medeiros, que era genro dele, para ser diretor de Saúde Pública — um grande higienista; trouxe esses engenheiros, colocou Moraes Rego, que era um engenheiro de grande capacidade, como prefeito da cidade; e, então, a Avenida Boa Viagem foi feita. Eu me lembro que eu morei na Avenida Boa Viagem numa casinha próxima da antiga vila... De dona Clotilde de Oliveira, a fundadora do colégio... Essa casa era a primeira casa que tinha desde o Pina até Boa Viagem, era uma casinha quase de pescadores; nós moramos lá duas vezes. Então foi se consolidando casa junto de casa, depois edifício junto de edifício e é o que está lá hoje. Mas começou assim, tinha um bonde e tinha os automóveis que iam e voltavam, não tinha ônibus, o transporte era, portanto, bastante precário, mas de qualquer maneira era melhor do que seguir pela Barão de Souza e pegar o trem.

BALTAR, E AS PONTES DO RECIFE?

Quem acompanhar a cronologia de construção das pontes está acompanhando a cronologia de construção da cidade, sem dúvida nenhuma.

O relatório, por exemplo, da construção do Porto do Recife, também deve ser um elemento muito bom para o crescimento da cidade. Joa-

quim Cardozo fez um artigo mostrando que os engenheiros do porto cometeram, do ponto de vista urbanístico, um erro fatal: quem olha a forma do Bairro do Recife e às ruas principais dele na direção norte-sul vê claramente que a entrada e a saída do Bairro do Recife não deviam ter sido através do bairro de Santo Antônio, que já era congestionado, mas pelo norte e pelo sul.

Pelo norte e pelo sul, que seria pelas pontes que hoje são a Ponte do Limoeiro e a antiga Ponte Giratória. Em vez disso, o que se fez? As avenidas transversais Rio Branco e Marquês de Olinda. Derrubou-se a Igreja do Corpo Santo, derrubou-se inutilmente uma série de coisas que eram uma documentação interessantíssima da evolução da cidade, como os arcos e edifícios antigos muito bons. Colocou-se tudo isso abaixo para se abrir a Marquês de Olinda e a Rio Branco, que vieram a criar problemas para o bairro de Santo Antônio. Trazer todo o tráfego de caminhões com açúcar para dentro do bairro de Santo Antônio foi um erro crasso, quando a saída normal, que se faz hoje, é pela Ponte do Limoeiro e pela antiga Giratória. Todos esses errinhos foram se acumulando e fizeram realmente do Recife, do ponto de vista urbanístico, uma cidade difícil.

O bairro de Santo Antônio chegou a ser um núcleo de congestionamento de trânsito impressionante e com o agravamento de que o veículo coletivo era o bonde e o bonde

estava preso no trilho. Veja como se ia para a Várzea, por exemplo: o bonde saía da Praça Rio Branco, onde hoje é o Marco Zero, pela Avenida Marquês de Olinda ou pela Rio Branco, isto é, suponhamos que vai por esse que sai diretamente na Primeiro de Março, atravessava a Praça da Independência, o bonde vinha pela Rua Nova, atravessava a Ponte da Boa Vista, atravessava a Rua da Imperatriz, aí na Rua da Aurora saía um bonde chamado de Aurora, que ia até a Rua do Lima e voltava. Agora esse que chegava na Praça do Hospício, os bondes de Olinda entravam por ali para ir para Olinda, na Rua da Conceição entravam os da Casa Amarela e de Dois Irmãos e saíam por ali, pela Manoel Borba seguiam os bondes de Várzea, Prado, Madalena-Torre e ia por aí afora, passava na Praça da Caxangá, dava a volta, passava pelo Ambolê e chegava na Várzea. O trajeto entre o ponto inicial e o final levava uma hora de relógio. E eram bondes chamados "bondes grandes", que desenvolviam muito mais velocidade do que os pequenos, que eram muito vagarosos. Boa Viagem teve bondes pequenos porque a tal ponte que eu lhe falei e que foi consolidada só aguentava bonde pequeno.

NAS DÉCADAS DE 1930 E 1940, JÁ ERA CONSIDERADA UM PROBLEMA A ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA NA CIDADE DO RECIFE?

Esse problema sempre existiu, mas sempre foi oculto, sempre foi oculto deliberadamente pelos interessados. Nunca se debateu, por exemplo, este problema fundamental, no caso do Recife, que é a aplicação da Lei da Enfiteuse do Terreno de Marinha. No entanto, foi a razão da riqueza de algumas pessoas e famílias.

Se nossas áreas que eram terreno de Marinha tivessem sido usadas pelos poderes públicos para fazerem espaços livres, vias de trânsito, etc., a cidade do Recife seria hoje completamente diferente.

Os problemas mais badalados durante esse período de 1930 até 1950, mais ou menos, eram principalmente trânsito e os mocambos do Recife. Os mocambos eram habitações sumamente precárias da população pobre e carente, numa situação de extrema pobreza. Eles eram mais incômodos ao recifense de posses porque eram localizados no centro da cidade. Os alagados situados no centro, no entorno da Estação Central, por trás do Cais de Santa Rita, eram habitações de palafitas, sem nenhuma higiene, praticamente indecorosas, não é? E o povo grânfino ficava ofendidíssimo, dado que os mocambos, para eles, tornavam a cidade feia.

VOCE ACHA QUE PARA AS REFORMAS REALIZADAS NO BAIRRO DE SANTO ANTONIO A PRINCIPAL JUSTIFICATIVA ERA O TRÂNSITO?

A principal justificativa era o trânsito, desafogar o tráfego do centro da cidade. Que era realmente calamitoso, era um congestionamento permanente. Você já imaginou o tráfego, como o que existe hoje, fer que sair pela Rua Nova, Rua da Imperatriz, Praça Maciel Pinheiro, passar por aqui, e nenhuma dessas avenidas e ruas tendo possibilidades de alargamento? Abriam a Avenida Guararapes e depois a Avenida Dantas Barreto, demolindo quadras inteiras, desapropriando e demolindo quadras inteiras. A Dantas Barreto demoliu, por exemplo, toda uma sucessão de quadras para ficar uma rua e a segunda depois dela como as margens da avenida. Caríssimo e destruindo coisa já feita, criando problemas como o da Igreja do Paraíso.

Quanto à habitação popular, uma coisa importante que Agamenon conseguiu foi o seguinte: ele tinha tido uma experiência como ministro do Trabalho e da Previdência. Ele notou que os grandes institutos de previdência — que eram os industriais, bancários, comerciais, marítimos, de transportes e cargas, que arrecadavam uma fortuna àquela época do patrão e do operário, e ainda arrecadavam do governo, da União — não empregavam uma proporção definida das suas arrecadações nos seus investimentos, nas áreas de onde provinham as arrecadações. Na realidade, nós, Ceará, Bahia, todos estávamos financiando o desenvolvimento do Rio de

Janeiro e de São Paulo, porque era nesses estados que o dinheiro era investido em edifícios urbanos, em vilas operárias e tudo o mais. Então Agamenon saiu daqui e foi falar ao Getúlio: "Nós do Nordeste não vamos consentir que isso continue. Eu já falei com os interventores todos, e o senhor tem que baixar uma lei obrigando cada instituto a aplicar uma proporção mínima da arrecadação daquela área na mesma área". E isso foi feito. Então industriários fizeram uma vila aqui, comerciantes outra, bancários outra, com o dinheiro que era arrecadado daqui e que era levado para o Rio e para São Paulo.

A IGREJA DEFENDIA O QUÊ?

A Igreja era muito atrasada, normalmente ela defendia os ricos, os proprietários de terra. Se houvesse uma invasão, ela imediatamente se colocava contra.

E OS INTELLECTUAIS DAQUELE TEMPO?

Alguns tomavam partido, mas nenhum tinha uma orientação definida do ponto de vista urbanístico. Gilberto Freyre talvez um pouco, mas com aquele romantismo de achar que nos trópicos tudo é possível, que a rua estreita está muito boa para os trópicos e essas coisas que não correspondem mais à realidade de hoje. Defendeu ainda, anacronicamente, certos tipos de ideias que são contrárias às ideias urbanísticas atuais.

PARECE QUE O PLANO QUE FOCALIZA APENAS UMA PARCELA DA CIDADE ESTÁ SENDO UMA PRÁTICA URBANÍSTICA FORTE ATUALMENTE, NÃO?

O dilema está entre você deixar que as forças da sociedade, as forças do mercado e outras atuem livremente numa cidade ou não. Se isso acontece, você chega ao desastre, fatalmente. Por uma razão muito simples, tanto na economia como na evolução urbana existe uma coisa que se chama poder. Poder econômico que se confronta com o poder político, o poder militar, o poder religioso, o poder sindical e com todos os outros poderes e que sai no nosso sistema capitalista quase sempre vencedor. Então o crescimento na cidade se fará ao sabor dos interesses daqueles que são os donos da terra, os proprietários do dinheiro, os que ganham com a inflação, os que fazem todo o domínio da economia do lugar. Então o dilema é esse: os interesses ou o planejamento.

O que é planejamento? Não é um instrumento rígido, não é um desenho, não é a aplicação seca da teoria. Planejamento é um processo dinâmico e orgânico no qual a população participa, mas que é uma previsão das várias alternativas de rumo que a cidade pode tomar, e a escolha de uma significa prejuízo das demais alternativas.

Há um assistente do padre Lebrecht, acho que ainda está vivo, o padre... — o alsaciano que foi um dos pio-

neiros dos padres operários da Europa. Ele foi doqueiro em Marselha, carregou sacos nas costas durante 5 anos, muito antes de que houvesse outro padre operário. Esse padre dizia o seguinte: "O liberalismo econômico é a liberdade da raposa livre no galinheiro livre". E é isso mesmo, existe o poder econômico, existe a raposa na economia, e se você libertar a galinha e libertar a raposa ao mesmo tempo, não precisa perguntar quem é que sai ganhando. O dilema é este: ou se planeja — isto é, se forma uma ideia prévia do que pode acontecer, não linear, mas uma ideia das alternativas que podem ocorrer e se colocam os critérios para escolher a alternativa que é a melhor — ou então vira um caos.

Essa discussão da necessidade e das vantagens de um plano, seja de um plano econômico de uma região ou de uma cidade mesmo ou de um país inteiro, suporta uma carga de sofisma tremendo. Como é que você pode assegurar unir uma área do tamanho do Recife se você trata os problemas isoladamente, um por um? Como você garante que esse conjunto forme um tecido orgânico, um tecido que resolva os problemas da população? Não pode garantir de jeito nenhum. Vai acreditar nas leis do mercado? Espere aí!

BALTAR, TODAS AS MINHAS PERGUNTAS FORAM RESPONDIDAS, MUITO OBRIGADA. Não foram respondidas, mas foram todas formuladas.