

As Origens da Cidade Universitária

E.T.U.B.

O PROBLEMA da construção de uma Cidade Universitária, pelos múltiplos aspectos que têm de ser pormenorizadamente considerados, é de transcendência excepcional.

A tradição não nos legou, como em outros países, uma comunidade geográfica dedicada ao estudo e à ciência. Por outro lado, a criação de uma Universidade não pode ficar adstrita aos aspectos exclusivamente materiais e práticos, senão que tem de levar em conta os reclamos da cultura, convocando, portanto, na sua efetivação, homens das mais diversas profissões e sistemas de vida, desde aquêles aos quais incumbem os setores do empreendimento até aquêles que lhes darão os conselhos da experiência e da filosofia.

Se, de uma forma, faltavam elementos que facilitassem a nossa tarefa, de outro modo, o tempo aumentaria os problemas que tínhamos de resolver ao abordar a questão de construção da nossa Cidade Universitária.

As escolas oficiais de ensino superior, instituídas em épocas diversas do nosso desenvolvimento educacional, em razão das próprias peculiaridades que acompanharam a sua criação, foram instaladas em vários pontos do Distrito Federal, sem que, então, se atendessem às rudimentares exigências das modernas construções destinadas ao ensino e sem que fosse previsto o surto atual do progresso, não só no que diz respeito à evolução dos métodos pedagógicos, da técnica e da ciência, como também ao crescimento mesmo da metrópole.

A Escola de Engenharia, situada no tradicional largo de São Francisco, ficou circunscrita, pela posição central que ocupa, num dos locais de maior aglutinação de edifícios e sem qualquer possibilidade de ampliação. A Escola de Medicina, nascida como anexo da Santa Casa da Misericórdia, disseminou os seus departamentos por todo o Distrito Federal, ficando o seu estabelecimento principal na Praia Vermelha, inteiramente afastado dos demais serviços, o que tornou o ensino médico, entre nós, verdadeiro suplício de transportes difíceis e horários exígios.

A Escola de Direito, embora em constantes mudanças, nunca obteve as instalações que a sua dignidade merece. A Faculdade de Arquitetura irmanada com a Escola de Belas Artes, à margem da Avenida Rio Branco, não chega sequer, a oferecer aos seus alunos as necessárias condições de iluminação que a higiene oftalmica determina. A Escola de Química, como a de Farmácia e a de

Odontologia, não dispõe, falando a rigor, de dependências para a administração dessas importantes modalidades do ensino superior.

E isto, sem nada dizer das atividades extracurriculares, das práticas esportivas, das solenidades acadêmicas, e de outros elementos essenciais para a formação de um real ambiente escolar e de um autêntico espírito universitário, sem o que a Universidade seria sómente uma expressão burocrática.

Constituiu, por isso, atitude meritória, em 1935, a do ilustre deputado Gustavo Capanema, então titular da pasta da Educação e Saúde, ao fazer elaborar um plano de organização da Universidade Nacional que permitisse, simultaneamente, a instalação da Cidade Universitária. E, assim, por portaria de 19 de junho daquele mesmo ano, designou para proceder aos trabalhos preliminares uma comissão composta dos Srs.: Raul Leitão da Cunha, Juvenil da Rocha Vaz, Filadelfo de Azevedo, Inácio Manuel Azevedo do Amaral, José Carneiro Felipe, Ernesto de Sousa Campos, Newton Cavalcanti, Manuel Bergstrom Lourenço Filho, Antônio de Sá Pereira, José Flexa Pinto Ribeiro, Jônatas Serrano e Edgar Roquete Pinto.

Instalando os trabalhos dessa comissão, em 22 de julho de 1935, declarou o Sr. Ministro que à mesma cabia conceituar a universidade e, em seguida localizá-la e projetar sua construção.

E, nesse sentido, determinou a composição de uma subcomissão que organizaria as bases do plano da universidade de conformidade com as normas estabelecidas em plenário, sob sua presidência.

Já a 23 de julho a referida subcomissão articulou-se com o engenheiro Emídio de Moraes Vieira, indicado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, o qual procedeu aos estudos técnicos sobre os locais inicialmente aceitos para a construção da Cidade Universitária. Tais localizações incidiam, naquela época, em terrenos situados na Praia Vermelha, nas vizinhanças da tradicional Quinta da Boa Vista, no Leblon e na Gávea, tendo o engenheiro Emídio Vieira apresentado quatro relatórios de suas observações e conclusões abrangendo quatro locais inicialmente aceitos.

Especialmente convidado para emitir parecer sobre a escolha do melhor local para a Cidade Universitária, esteve aqui no Rio, de 13 a 24 de agosto de 1935, o conceituado arquiteto Marcelo Piacentini, da Universidade de Roma. O mestre

italiano apresentou um trabalho, sob o título "Relazione sulle varie proposte di località per la nuova città universitaria nazionale in Rio de Janeiro", no qual defende a indicação da Praia Vermelha, em primeiro lugar, e da Quinta da Boa Vista, em seguida.

Mas, a portaria ministerial de 17 de setembro de 1935, além de instituir comissões especializadas de acordo com os diversos ramos de ensino superior, para auxiliar a comissão geral, criou o "Escritório do Plano da Universidade", dotado de uma seção técnica e outra de expediente, cuja direção foi entregue aos Profs. Ernesto de Sousa Campos e Azevedo Amaral.

A 30 de junho de 1936, o arquiteto Lúcio Costa apresentou projeto de construção da Cidade Universitária sobre a Lagoa Rodrigo de Freitas, independente de aterros, assentando-se os edifícios em estacas. Esse plano foi rejeitado pelo "Escritório do Plano da Universidade", sob o fundamento de inviabilidade técnica.

A convite do Sr. Ministro de Educação e Saúde, em vista da solicitação dos técnicos que participaram dos trabalhos referentes à localização na Quinta da Boa Vista, veio ao Rio, em julho de 1936, o arquiteto Le Corbusier que, em breve prazo, apresentou um esboço de urbanização da Cidade Universitária e, posteriormente, um memorial acompanhado de desenhos de conjunto e detalhes. Foi esse material objeto de exame minucioso e estudo crítico por parte do "Escritório do Plano da Universidade" que, em fundamentado comentário, manifestou-se pela sua rejeição.

Em março de 1937, aprovou a Comissão Geral o parecer que recusava, por inexequibilidade, o anteprojeto elaborado pela Comissão de Engenheiros e Arquitetos, sob a alegação de que o mesmo não atendia às bases preliminares estabelecidas.

Na conformidade dos estudos até então concluídos pelo Professor Marcelo Piacentini e pelos engenheiros Emídio Vieira e José Otacílio de Sabóia Ribeiro, foi a comissão solicitada a opinar sobre os dois locais apontados para a Cidade Universitária: Praia Vermelha e Quinta da Boa Vista, sendo declarada a preferência pelo último, conforme o pronunciamento de 7 de abril de 1936, homologado oficialmente pela Lei n.º 452, de 5 de julho de 1937, que instituiu a "Comissão do Plano da Universidade do Brasil".

Aceita a localização da Cidade Universitária na Quinta, foi constituída uma nova comissão, formada de engenheiros e arquitetos, para elaborar os projetos e orçamentos relativos à construção, bem como designado um grupo de juristas para estudar a situação legal dos terrenos a serem ocupados e promover os procedimentos fundamentais para a desapropriação das áreas em que se tornasse necessária essa medida.

Recomendado pelo Prof. Marcelo Piacentini, impedido de voltar ao Brasil, veio ao Rio de Janeiro, em fins de 1937, o arquiteto Vítorio Mompergo para rever o trabalho já feito e elaborar

os planos finais da Cidade Universitária. Submetido a exame o projeto do ponto de vista do programa fixado pela Comissão Geral e de suas relações com as condições topográficas do terreno, mereceu o mesmo aprovação em parecer dado pelos Professores Azevedo Amaral, Leitão da Cunha, Ernesto de Sousa Campos e Luís Cantanhede.

Regulamentadas, entretanto, as disposições da Lei n.º 452-37 pelo Decreto-lei 1.075, de 26 de janeiro de 1939, passou a Comissão do Plano da Universidade do Brasil a funcionar com três membros: um nato, o reitor da Universidade, e dois outros nomeados pelo Presidente da República dentre Professores catedráticos universitários.

O referido Decreto-lei n.º 1.075-39 criou para a Comissão do Plano da Universidade do Brasil, além duma Secretaria, o Serviço de Arquitetura e o Serviço de Engenharia.

Ainda, regulamentando também a Lei 452 de 5 de julho de 1937 sob o ponto de vista financeiro, baixou o governo o Decreto n.º 1.841 de 31 do mesmo mês e ano que dispõe sobre os imóveis a serem alienados e necessários à constituição de parte do fundo financeiro destinado à construção da Cidade Universitária, e trata também da forma de aplicação dos recursos decorrentes dessas alienações.

Malgrado as providências já tomadas, para a construção da Cidade Universitária na Quinta da Boa Vista, foi novamente colocado em pauta o problema de seleção de novos possíveis locais, em face aos óbices surgidos contra a localização já aceita.

Entre êsses óbices encontravam-se os seguintes:

Ofício n.º 94-37 do Diretor da Central do Brasil, manifestando-se desfavoravelmente à colimação da localização determinada pela Lei 452, uma vez que o projeto aprovado vinha restringir as possibilidades de ampliação da faixa reservada às linhas férreas do seu principal tronco ferroviário, linhas essas já então deficientes para atender aos encargos da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Além disso, a obrigatoriedade da transferência de oficinas da sua Via permanente e de estações transformadoras, a qual se julgava tecnicamente desaconselhável, motivou o pronunciamento desfavorável do Ministério da Viação e Obras Públicas.

A essas dificuldades acresceram-se as decorrentes das vultosas despesas necessárias à construção de novas sedes para todos os serviços públicos federais e municipais, civis e militares, a serem deslocados da área em causa e também as do problema político-social que iria surgir da desapropriação de 378 casas particulares e 883 barracões de famílias pobres.

Colocado novamente em foco o problema da seleção de locais para o erguimento da Cidade Universitária, foram reexaminados os terrenos da

Quinta da Boa Vista, Praia da Gávea, Piedade e Vila Valqueire, concluindo o engº Negrão de Lima em 16 de abril de 1946, pela preferência por este último, nestes termos:

"A topografia do terreno e a ausência de construções permitirão que se execute obra adequada, capaz de dar extraordinário realce à Universidade do Brasil."

A 23 de abril de 1941, pelo Decreto-lei número 3.207, o Serviço de Arquitetura foi incorporado ao Serviço de Engenharia da Comissão do Plano da Universidade do Brasil, passando a integrar a Divisão de Obras do Departamento de Administração do Ministério da Educação e Saúde. O Chefe desse Serviço, o engº Paulo de Assis Ribeiro, voltou a examinar a localização da Cidade Universitária, observando os terrenos circunvizinhos do Instituto Osvaldo Cruz, os da Vila Valqueire, à margem da estrada Rio-São Paulo, e os terrenos próximos à cidade de Niterói, à beira da estrada de Maricá e, ainda, terrenos da Ilha do Governador. Em abril de 1941, o engº Paulo de Assis Ribeiro foi de parecer que a Cidade Universitária deveria ser construída em terrenos de Manguinhos.

Em setembro de 1941, a Comissão do Plano da Universidade do Brasil, de posse dos pareceres dos engenheiros Paulo de Assis Ribeiro, Hildebrando de Araújo Góis, Otacílio Negrão de Lima, José Otacílio Sabóia Ribeiro e do Arquiteto Pujol Júnior, sobre a localização da Cidade Universitária em terrenos na Quinta da Boa Vista, Praia Vermelha, Manguinhos, Vila Valqueire e Niterói, inclinou-se pelo terreno da Quinta da Boa Vista.

Em outubro de 1941, o professor Domingos Cunha sugeriu fosse construída a Universidade junto ao Morro da Viuva, aterrando-se, para esse fim, parte da Baía de Guanabara; a sugestão foi rejeitada por ser a área insuficiente.

Ainda no mesmo ano, a firma Dahne, Conceição & Cia., em colaboração com o Escritório Técnico Gabriel M. Fernandes, apresentou proposta no sentido de ser construída a Universidade em Niterói.

Em 5 de janeiro de 1943, o Sr. Ministro da Educação, em exposição de motivos dirigida ao Sr. Presidente da República, abordou a questão da localização da Cidade Universitária, mencionando trechos de um parecer do engenheiro Hildebrando de Araújo Góis, cujas conclusões em resumo são as seguintes: nenhum dos locais indicados pode ser considerado ideal; tanto Manguinhos como Vila Valqueire atendem satisfatoriamente aos fins colimados; entretanto, as condições peculiares a Manguinhos exigem trabalhos especializados que acarretam o emprêgo de aparelhagem mecânica adequada, difícil de obter na situação anormal daquele momento; por isso a escolha deveria recair no terreno da Vila Valqueire.

A exposição de motivos em aprêço finalizou com as seguintes propostas:

"a) O Ministério da Educação, modificada a lei que dispõe sobre a localização da Cidade

Universitária, promoverá a aquisição dos terrenos de Vila Valqueire mediante troca por outros terrenos do Domínio da União, podendo parte do pagamento ser feita em dinheiro, dentro dos limites de depósito existente no Banco do Brasil, para construção da Cidade Universitária. O preço da aquisição ficará dependendo da aprovação de Vossa Excelência;

"b) simultaneamente, designará o Ministro da Educação e Saúde, uma comissão para elaborar o projeto de um edital de concorrência para construção da Cidade Universitária. O edital fixará a seguinte orientação: os concorrentes deverão projetar, construir e instalar a Cidade Universitária mediante financiamento por êles próprios obtidos, entregar a obra concluída, por etapas, em determinados prazos, e receber o pagamento em prestações anuais, fixadas de conformidade com as possibilidades do Tesouro Federal. Os termos deste edital ficarão também dependendo de aprovação de Vossa Excelência".

Em maio de 1943, foi designada a Comissão prevista para a organização do edital, dela participando os Srs. Raul Leitão da Cunha, Ernesto de Souza Campos, Inácio M. Azevedo Amaral, Otacílio Negrão de Lima e Joaquim Bittencourt Fernandes de Sá.

A 13 de julho desse ano a Comissão terminou a elaboração do plano da Cidade Universitária, encaminhando relatório ao Sr. Ministro da Educação.

Resolvido pelo mencionado titular que se atribuisse ao empreiteiro, a ser selecionado na concorrência, os encargos de projetar, construir e financiar a Cidade Universitária, foi organizada uma minuta do edital, enfeixando as diretrizes da nova orientação adotada.

A 27 de dezembro de 1943, o Sr. Ministro da Educação dirigiu uma exposição de motivos ao Sr. Presidente da República apresentando o programa-base e a minuta do edital acima referido.

No ano seguinte, o Sr. Luiz Coutinho Cavalcanti, proprietário de uma área de terreno entre as estações de Honório Gurgel (linha auxiliar), Marechal Hermes e Deodoro (E.F.C.B.), propôs vendê-la para a construção da Cidade Universitária, o que foi rejeitado, em virtude de um parecer do engenheiro Otacílio Negrão de Lima aprovado no mês de abril.

A 8 de junho de 1944, o Decreto-lei n.º 6.574 revogou o art. 10, parágrafo único, da Lei n.º 452, de 5 de julho de 1937, referente à área e confrontações da futura Cidade Universitária, e declarou de utilidade pública os prédios e terrenos compreendidos em toda a área da Vila Valqueire, tendo em vista a edificação da Cidade Universitária.

A 21 do mesmo mês, o Sr. Ministro da Fazenda, apreciando em exposição de motivos a minuta do edital submetida ao Sr. Presidente da República pelo Sr. Ministro da Educação, opinou pelo adiamento da obra, "dados os pesados encargos do Tesouro, a necessidade de ser combatida a inflação e a circunstância de serem alta-

mente antieconômicos todos os investimentos realizados nesta fase", acrescentando todavia que, se fôsse resolvido o início imediato da construção da Cidade Universitária, "melhor seria que, antes disso, se fizesse prévio concurso para a escolha do projeto respectivo, de acordo com o art. 5º da Lei 125 de 3 de dezembro de 1935".

A 26 e a 28 de julho de 1944 voltou o Sr. Ministro da Educação a dirigir-se ao Sr. Presidente da República em exposições de motivos, visando, respectivamente, contestar as sugestões do Sr. Ministro da Fazenda acerca do adiamento da obra e do concurso de projetos e acrescentar ao edital os dispositivos abaixo:

"a) a tôda construção deverá sempre prececer a organização de um projeto, especificações e orçamentos completos;

"b) nenhuma obra terá início antes que o seu projeto e bem assim as respectivas especificações e orçamentos sejam aprovados por despacho do Presidente da República".

Foi então que o Sr. Presidente da República houve por bem determinar a audiência do Departamento Administrativo do Serviço Público (D.A.S.P.) onde foi o assunto examinado na Divisão de Edifícios Públicos, e procedidas várias observações restritivas com relação ao edital apresentado. Depois de reexaminados, pelos engenheiros Jorge Oscar de Melo Flores e Rubens Moreira Tôrres, tôdas as localizações já anteriormente estudadas, foram elas, ainda, dentro de um mesmo critério de se observarem os fatores de ordem técnica econômica e política social, comparadas entre si e com mais as seguintes sugeridas pela Divisão de Edifícios Públicos do D.A.S.P.

1 — Jardim Botânico — Gávea

2 — Boa Esperança

3 — Governador — terrenos ocupados parcialmente pela Aeronáutica.

O trabalho de comparação feito pelo engº Rubens Moreira Tôrres baseou-se nas normas adotadas em abril de 1941, pelo engenheiro Paulo de Assis Ribeiro, depois de detalhados estudos dentro do princípio de máximo rigor e imparcialidade.

A 17 de outubro de 1944, o Sr. Presidente da República aprovou a exposição de motivos nº 2.979, do D.A.S.P., em que fôra sugerido:

I — Não aceitar a solução proposta.

II — Adotar nova solução com a utilização de dispositivos dos Decretos-leis nºs. 6.749 e 6.750, de 29 de julho de 1944.

III — Separar dos demais o aspecto financeiro da questão, suscetível de ser resolvido por formas variadas, cuja seleção se torna mais fácil sem a interferência de fatores estranhos ao assunto.

Opinando sobre a matéria, o Ministério da Educação, na exposição de motivos nº 103, de 24 de março de 1944, propôs ao Sr. Presidente da República: I — fôsse organizado, sob a direta de-

pendência do Departamento Administrativo do Serviço Público, um escritório especial para assumir o encargo de plena realização dos projetos e construções da Cidade Universitária; II — que junto a esse escritório funcionasse uma delegação do Ministério da Educação e Saúde, para a apresentação de dados e estudos de natureza propriamente universitária; III — que fôsse consignada dotação apropriada no orçamento de 1945 para atender às despesas.

Ouvido sobre a questão, encaminhou o D.A.S.P. ao Sr. Presidente da República a exposição de motivos nº 3.174, do mesmo ano, em que opinou favorável à proposta do Sr. Ministro da Educação, exceto no que se referia a abertura do crédito especial, uma vez que o aspecto financeiro da questão deveria ser examinado oportunamente. Essa exposição de motivos mereceu aprovação do Sr. Presidente da República.

A 26 de dezembro de 1944, pela exposição de motivos nº 3.693, o D.A.S.P. submeteu ao Sr. Presidente da República uma minuta de decreto-lei dispondo sobre os assuntos focalizados nas exposições de motivos números 52 e 103 do Ministério da Educação e Saúde e nºs. 2.979 e 3.174, daquele próprio Departamento, completados com a proposta de solução financeira baseada no fundo criado em benefício da Cidade Universitária pela Lei nº 452, de 5 de julho de 1937, cujo saldo era de Cr\$ 10.171.013,30.

A 30 de dezembro de 1944 foi assinado o Decreto-lei nº 7.217, que extinguia no Ministério da Educação e Saúde, a Comissão do Plano da Universidade do Brasil, e criava, no Departamento Administrativo do Serviço Público, o Escritório Técnico da Cidade Universitária da Universidade do Brasil (E.T.U.B.), dispondo, ainda, sobre os recursos necessários ao início dos trabalhos dêste último.

Pela exposição de motivos nº 635, de 22 de março de 1945, o D.A.S.P. submeteu à consideração do Sr. Presidente da República uma minuta de decreto-lei em que se propunha suprimir a função gratificada do Chefe do Serviço de Construção da Universidade do Brasil, existente no Quadro Permanente do Ministério da Educação e Saúde, uma vez que o Decreto-lei nº 7.217, de 30 de dezembro de 1944, já havia previsto uma gratificação de Cr\$ 3.000,00 mensais para o Chefe do Escritório Técnico. Pelo Decreto-lei nº 7.421, de 26 de março de 1945, foi adotada a solução proposta.

Subseqüentemente, o Ministério da Educação apresentou ao Sr. Presidente da República a exposição de motivos nº 15, de 15 de março de 1945, em que propunha dotar a Universidade do Brasil de instalações de emergência que lhe permitissem o funcionamento conveniente, enquanto não fôsse construída a sua Cidade Universitária. Essa exposição de motivos foi parcialmente aprovada.

Iniciados os trabalhos do Escritório Técnico da Cidade Universitária, sob a direção do Engenheiro Luís Hildebrando de Barros Horta Bar-

boza, técnico que a juízo do D.A.S.P. satisfez as condições sugeridas pelo próprio Departamento na exposição de motivos n.º 670 de 30 de janeiro de 1945 foram novamente apreciadas pelos engenheiros Jorge Oscar de Melo Flores, Luís Hildebrando de Barros Horta Borboza e Rubens Moreira Tôrres, todas as localizações anteriormente sugeridas e mais a área a ser constituída pelas ilhas Fundão, Pindaí do França, Pindaí do Ferreira, Bom Jesus, Sapucaia ou Pedra Rosa, Pinheiros, Baiacu, Cabras e Catalão, localização esta lembrada pelo engenheiro Alberto de Melo Flores, Diretor de Engenharia do Ministério da Aeronáutica, como um substitutivo aos estudos e cálculos já feitos pelo DASP sobre os terrenos não utilizados pela Aeronáutica na ilha do Governador.

Essa idéia, mesmo antes de qualquer observação técnica, foi logo esposada pelo professor Beau-repair de Aragão, diretor do Instituto de Manguinhos, fronteiro às mencionadas ilhas, que contestou a vulgar afirmação sobre a insalubridade

daquela zona, tão fortemente ensolarada e ventilada.

Conduzidos pelos engenheiros acima citados os estudos no sentido do possível aproveitamento daquelas áreas, verificou-se a felicidade da indicação em face da maioria das características essenciais que deverá possuir o local destinado à futura Universidade.

Assim é que, procedida a comparação de áreas, e examinadas as questões referentes a distâncias, acessibilidade, custo de aquisição, despesas de preparo do terreno e as de construção dos meios de acesso, bem como analisados os encargos de ordem social, quais os decorrentes de desapropriações, demolições de benfeitorias, obras complementares de saneamento, valorização do patrimônio etc., obtiveram-se resultados tão favoráveis que, num quadro comparativo de vários índices atingidos pelas diversas localizações já consideradas, as ilhas colocaram-se em primeiro lugar.

QUADRO DOS NÚMEROS-ÍNDICES

LOCALIDADES	FAT. DE ORDEM POLÍTICA E SOCIAL	FAT. DE ORDEM ECONÔMICA	FAT. DE ORDEM TÉCNICA	TOTAL DE PONTOS EM MÁXIMO DE 3.000
	N.º DE PT. EM UM MÁXIMO DE 1.000	N.º DE PT. EM UM MÁXIMO DE 1.000	N.º DE PT. EM UM MÁXIMO DE 1.000	
Ilhas.....	816	821	936	2.573 (1)
Manguinhos.....	812	853	882	2.547
Governador (Aeronáutica).....	778	778	925	2.491
Boa Esperança.....	526	891	805	2.222
Governador (Guerra, Marinha).....	662	704	851	2.217
Fazenda Valqueire.....	492	782	778	2.052
Niterói.....	501	776	730	2.007
Quinta da Boa Vista.....	634	588	774	1.996
Praia Vermelha-Castelo.....	799	524	544	1.867
Gávea (Vis. Albuq. M. S. Vicente).....	571	503	764	1.838 (2)
Vila Valqueire.....	328	662	778	1.768
Castelo.....	693	493	510	1.696

(1) Incluindo atêrro, saneamento, duas pontes e duas linhas de bondes.

(2) Incluindo linha E.F.C.B. e terraplenagem.

Antes, porém, de apresentar a solução em causa à consideração final do Exmo. Sr. Presidente da República, teve o D.A.S.P. a oportunidade de ouvir os pareceres de técnicos como os engenheiros Hildebrando de Araújo Góis, Diretor do Departamento Nacional de Obras de Saneamento e do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais; José de Oliveira Reis, Chefe da Comissão do Plano da Cidade; Edison Passos, Secretário Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal; General Enrique A. Futuro, Diretor da Diretoria de Engenharia do Ministério da Guerra; Alberto de Melo Flores, Diretor de Obras do Ministério da Aeronáutica; Coronel Oscar Mackson, Diretor do Asilo dos Inválidos da Pátria; Coronel Luís Felipe de Albuquerque, Chefe da Comissão de Tombamento do Ministério da Guerra; Dr. Raul Leitão da Cunha, Reitor da Universidade do Brasil; Dr. Fróis da Fonseca,

Diretor da Escola Nacional de Medicina; Dr. J. Carneiro Felipe, Diretor da Comissão Censitária Nacional e D. Ana Amélia Carneiro de Mendonça, Presidente da Casa do Estudante; além disso, muitos professores, bem como urbanistas, arquitetos e engenheiros, afora os enumerados, tiveram ocasião de se pronunciar a respeito. Também a opinião dos estudantes foi igualmente consultada através do Diretório Central de Estudantes, perante o qual foram expostos os elementos técnicos que justificavam a escolha feita.

A 14 de maio do mesmo ano, apreciando a questão da localização da Cidade Universitária, o D.A.S.P., pela exposição de motivos n.º 936, submeteu à consideração do Sr. Presidente da República as seguintes ponderações:

1 — A escolha de um terreno situado na Vila Valqueire, à margem da rodovia Rio-São Paulo e próximo ao Campo dos Afonsos, baseara-se em

um parecer do engenheiro Hildebrando de Araújo Góis, parecer esse que francamente favorável à região de Manguinhos, só se manifestava nas conclusões por Vila Valqueire em razão das dificuldades opostas pela guerra à obtenção da maquinaria indispensável ao saneamento daquela área.

2 — O iminente término da guerra e a consequente abertura de melhores perspectivas, quer para importação de maquinaria em aprêço, quer para o aproveitamento da existente no país, alteravam as condições dentro das quais fôra elaborado o parecer em que se apoiara a decisão vigente e poderiam voltar à baila os argumentos expendidos pelo citado técnico, cuja análise imparcial levava à convicção de que, dentre as regiões até então cogitadas para a localização da Cidade Universitária, a mais adequada era a de Manguinhos.

3 — Todavia a par das múltiplas vantagens da área de Manguinhos, cumpria sublinhar alguns inconvenientes que lhe podiam ser atribuídos:

a) o terreno utilizável consistia em acréscimos de marinha, resultantes de atérro, feito sobre espessa camada de lôdo, circunstância que acarretaria notável encarecimento das fundações para os numerosos edifícios que deveriam integrar a Cidade Universitária;

b) grande parte dessa região ainda estava por aterrarr e tôda ela por sanear;

c) a localização da Universidade nessa faixa litorânea, cortada e próxima das vias mestras de penetração viria impedir a expansão da zona industrial da metrópole que, para ali, naturalmente tende a se propagar.

4 — Estavam sendo examinados os numerosos e complexos aspectos desse problema, no Escritório Técnico criado no D.A.S.P., quando o propósito da construção imediata, pelo Ministério da Aeronáutica, da ponte da Ilha do Governador, com um lance inicial entre o continente e a ilha do Fundão, vinha trazer possibilidade de nova solução.

5 — De fato, a reunião à ilha do Fundão, mediante fáceis aterros, das ilhas do Bom Jesus, Pindaí do França, Pindaí do Ferreira, Sapucaia e Pinheiros, tôdas, salvo a parte alodial da primeira pertencente a poderes públicos, proporcionaria uma área mais que suficiente para a Cidade Universitária, ou seja, 3.720.000 m², sem os inconvenientes citados para Manguinhos, pois:

a) as ilhas consideradas apresentavam-se, em geral, de terreno firme, exceto um largo trecho de atérro em Sapucaia, favorável ao futuro estabelecimento de um parque, de forma que a grande maioria dos edifícios ficaria situada em locais de ótimas fundações;

b) Os aterros a executar quase não atrariam os trabalhos, por quanto, excluídos os estritamente indispensáveis à circulação entre as ilhas, os demais não teriam qualquer influência na marcha das construções;

c) Tôda a área continental de Manguinhos, bem como seus futuros acréscidos, ficariam livres para a expansão da zona industrial.

6 — Quanto ao acesso, podiam ser feitas as seguintes observações favoráveis:

a) a ligação do conjunto de ilhas ao continente seria feito inicialmente pelo lance da Ponte da Ilha do Governador, entre a linha costeira, em frente à Avenida Brasil, e a ilha do Fundão, o qual, para isso deveria ter a largura ampliada de dez para vinte metros;

b) posteriormente, uma outra ponte entre a ilha de Sapucaia e a Ponta do Caju, conjugada com a construção do cais nesta última, conforme projeto do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, e com o prolongamento da Avenida Rodrigues Alves até o cais mencionado, segundo plano da Prefeitura do Distrito Federal, viria colocar a Cidade Universitária a poucos minutos da Praça Mauá e da Avenida Getúlio Vargas; isso facilitaria sobremaneira o acesso das zonas sul e centro, bem como o dos bairros Rio Comprido, Grajaú, Vila Izabel, Tijuca, Caju e São Cristóvão, da zona norte, conforme se observa no Plano Diretor desta Capital;

c) quanto aos demais bairros, ainda o Plano Diretor mencionado mostra que as possibilidades de acesso são também das mais favoráveis tendo relêvo especial os casos de Bonsucesso, Olaria, Ramos e Governador, particularmente próximos, e os dos bairros servidos por avenidas que convergem para o litoral em frente às ilhas, destacando-se a do Jacaré, que dá ligação direta com Riachuelo, Meier, Engenho de Dentro e Benfica, além de atender ao escoamento das populações transportadas através da Central do Brasil e da Leopoldina Railway;

d) por outro lado, o estudo do centro de gravidade da população estudantil, feito com dados do Censo de 1940, coloca este ponto nas proximidades da Praça da Bandeira, o que indica, não apenas que, desse ponto de vista, somente as áreas do conjunto Derby-Quinta da Boa Vista e de Manguinhos estão melhor situadas, mas, ousíssim, que o aparentemente longo afastamento da zona sul não tem maior significação.

7 — Uma série de circunstâncias adicionais vinha, ainda, consolidar os argumentos em prol da adoção da solução focalizada:

a) se, futuramente, surgisse a necessidade de ampliar a área da Cidade Universitária, seria fácil anexar, mediante atérro, as ilhas circunvizinhas de Baiacu, Cabras e Catalão resultando então, área superior a 5.000.000 de metros quadrados, com a constituição de uma esplêndida enseada;

b) a execução dos trabalhos poderia sempre ser feita de maneira progressiva, de acordo com a necessidade de utilização das diferentes áreas insulares e acrescidas;

c) apesar das proximidades de vias de acesso importantes, a Cidade Universitária ficaria em relativo isolamento;

d) um hospital de clínicas, situado na ilha do Fundão, teria satisfeita a condição de provável variedade de casos típicos, devido a vasta clientela para seus ambulatórios e clínicas, provenientes

dos bairros de Olaria, Bonsucesso, Ramos e Governador, bem como, uma vez feita a segunda ponte, dos de Caju e São Cristóvão;

e) a Cidade Universitária gozaria dos benefícios da proximidade da baía de Guanabara, o que não sucede com Vila Valqueire, nem com quase todas as soluções cogitadas e era inconcebível que em uma cidade como o Rio de Janeiro tais benefícios fôssem esquecidos;

f) a brisa, quase constante o dia todo, que sopra da direção da barra, aproximadamente sul-oeste, e bem assim, o terral que à noite vem da direção oposta, tornam o clima local bastante agradável, o que é testemunhado pelos moradores da região.

g) as grandes áreas que podiam ser reservadas aos esportes terrestres, a vizinhança do mar, a proximidade do Aero Clube de Manguinhos e do CPOR Aéreo da ilha do Governador, formam um conjunto ideal para a prática de todos os tipos de esportes;

h) a existência de pedra, areia e saibro no local e a possibilidade de receber, por via líquida, o cimento de Guaxindiba, os vergalhões de ferro produzidos pela Organização Laje e a Companhia Brasileira de Usinas Metalúrgicas, bem como todos os demais materiais, de maior volume, viriam facilitar e baratear a parte fundamental das construções.

8 — E reforçando os dados já expostos, da comparação direta entre a solução de Valqueire e a das ilhas, decorriam as seguintes reflexões favoráveis tôdas a estas últimas:

a) à facilidade e multiplicidade das vias de acesso que foram assinaladas quanto às aludidas ilhas, contrapunha-se a única rodovia Rio-São Paulo, de que dispõe a Vila Valqueire, situada no quilômetro 2 da mesma, bem como um ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil, cuja construção será forçosa;

b) a maior proximidade do centro urbano facultará aos corpos discente e docente da Universidade, localizada nas ilhas, exercerem atividades profissionais suplementares, o que, a pura dade, cumpre admitir como indispensável à manutenção de grande parte tanto dos professores como dos alunos;

c) dos pontos de vista social e econômico, ao passo que em Valqueire riquezas seriam destruídas com a demolição de cerca de 189 residências, pouco desejável em um período de crise de habitações e ainda a desapropriação de mais de 837 pequenos proprietários, nas ilhas, o patrimônio federal ficaria aumentado com a ampliação da área disponível e o saneamento da existente: esta última solução teria, outrossim, o mérito de dispensar o recurso a bens de domínio privado, salvo quanto a benfeitorias de ocupantes diversos não aforados e à parte alodial da ilha do Fundão, aliás já desapropriada integralmente pelo Ministério da Aeronáutica, por força do Decreto número 18.077, de 15 de março de 1945;

d) por outro lado, o início das obras em Vila Valqueire ficaria na dependência da liqui-

dação prévia das desapropriações de mais de mil propriedades, cujos possuidores, desde logo manifestaram, em grande parte, a intenção de recorrer ao judiciário, quando da apuração dos respectivos valores; essa dilação não se verificaria nas ilhas, senão pelos poucos meses correspondentes à construção do lance de ponte entre o continente e Fundão e à execução do atêrro da faixa de ligação desta ilha às demais;

e) do ponto de vista econômico, anteriormente focalizado, cabia ainda comparar a despesa inicial de aproximadamente 62 milhões de cruzeiros que decorreria das desapropriações, acesso e preparo do terreno em Valqueire, com a importância de 56 milhões, que seria despendida na desapropriação da área alodial de Fundão, em diversas outras indenizações aos ocupantes não aforados e nas obras preliminares compreendendo o saneamento das ilhas, atêrro de mais de 962.000 metros quadrados, alargamento da ponte entre o continente e Fundão, e da respectiva estrada de acesso, construção de outra ligando a Universidade a Ponta do Caju e duas linhas de carris elétricos;

f) um aspecto que também não podia ser esquecido era o da valorização do patrimônio da União nos dois casos enquanto que em Vila Valqueire ela resultaria apenas da melhoria do acesso decorrente da construção do ramal ferroviário, nas ilhas esse fato adviria não só do saneamento, atêrro e ampliação das áreas úteis, mas também das ligações, pelos lances de ponte em projeto, à ilha do Governador e principalmente ao continente, completadas com a extensão das linhas de carris elétricos; no primeiro caso a valorização atingiria apenas a cerca de dez milhões de cruzeiros ao passo que no segundo ela iria a perto de duzentos milhões de cruzeiros;

g) outro ponto que convinha assinalar era o do aproveitamento das áreas obtidas: o terreno insular, medindo 3.720.000 m², poderia ser utilizado em sua totalidade, enquanto que na Vila Valqueire, dos 2.980.000 m², existentes, cerca de 934.000 m² eram excessivamente acidentados e de difícil emprégo;

h) seria ainda provável um menor custo de construção no conjunto de ilhas, devido à maior facilidade de obtenção de materiais básicos que em Vila Valqueire, circunstância que, embora a primeira vista parecesse de efeito desprezível, deveria tornar-se bastante apreciável, dado o volume excepcional das obras a executar;

i) por outro lado, um hospital de clínicas nas ilhas já pelas proximidades dos bairros operários, já pelas facilidades de acesso, deveria ter muito maior clientela que em Valqueire, e, consequentemente, maior ocorrência de variedades de casos típicos, sem falar na maior soma de benefícios prestados;

j) também a vizinhança das ilhas do tradicional e justamente famoso centro cultural de Manguinhos, constituiria mais uma circunstância ponderável pelos seus favoráveis efeitos didáticos, incentivando a pesquisa e o culto das tradições científicas do Brasil;

k) por fim, as condições para a prática de esportes, que já pendiam a favor do conjunto de ilhas em se tratando de atividades aéreas, eram-lhe integralmente favoráveis nos exercícios aquáticos, para os quais Valqueire apresentava um índice nulo.

9 — Parecia, portanto, não padecer dúvidas a conveniência de transferir a localização da Universidade para o grupo de ilhas próximas a Manguinhos e Ponta do Caju.

10 — Forçoso, porém, era confessar, que restavam, ainda, dois inconvenientes na nova situação proposta para a Cidade Universitária:

a) o freqüente ruído de aviões, pela proximidade da base aérea do Galeão e a do Aero-Clube de Manguinhos essa desvantagem, entretanto, existia em maior escala em Valqueire, vizinho do Campo dos Afonsos, onde as atividades aéreas são mais intensas e o som direto é agravado pelo refletido na serra; ademais, sendo o ruído mais forte na aceleração dos motores durante a decolagem, o que ocorre na grande maioria dos casos durante o dia, período em que sopra a brisa de direção próxima do sul, ficava diminuído o volume de som que se transmitiria à Cidade Universitária; finalmente, era de supor, e o futuro diria o grau de fundamento dessa hipótese, que, com o progresso da técnica dos silenciadores de motores à explosão e da construção de aviões de turbina e de jato, se generalizasse o emprêgo de tipos para os quais o ruído fosse desprezível em face dos atuais;

b) a proximidade de corporações militares com os perigos decorrentes das rivalidades e conflitos entre estudantes e praças; todavia, na cidade do Rio de Janeiro, dentro de condições de acesso aceitáveis, não se consegue uma área de mais de 2.000.000 m², pertencente total ou parcialmente ao Governo ou a ser adquirida por preço razoável, que não limite com zonas militares, como sucede com Valqueire, Boa Esperança, Manguinhos, Governador, o conjunto do Derby Clube, Quinta da Boa Vista e adjacências, etc.; no caso aliás, seria provável que, em futuro de difícil previsão, a exigüidade do atual aeroporto da Cidade e a valorização das áreas militarizadas em Manguinhos e Governador, levassem a transferir o aeroporto civil da Cidade para ilha do Governador, ficando o atual apenas para cabotagem, bem como a deslocar a base aérea para a região de Santa Cruz; contudo, mesmo que isto não se viesse a realizar, resultar-lhe-ia um relativo isolamento, sem equivalente nas outras áreas estudadas.

11 — Não sendo as desvantagens apontadas de molde a invalidar a nova solução proposta, fazia-se mister proceder aos entendimentos indispensáveis com as autoridades sob cuja jurisdição se encontravam as ilhas a aproveitar e tornava-se conveniente ouvir a opinião técnica do engenheiro Hildebrando de Araújo Góis, autor do parecer anterior e então Diretor do Departamento Nacional de Obras e Saneamento bem como responsável pelo expediente do Departamento de Portos, Rios e Canais, repartições de atividades em estreita correlação com o programa geral objetivado.

12 — Julgada procedente pelo aludido engenheiro a argumentação reproduzida nos itens anteriores e aconselhável a utilização do mesmo conjunto para a Universidade, máxime com a construção da ponte de que se cogitava, foram então procurados sucessivamente o Sr. Ministro da Guerra, o Sr. Ministro da Aeronáutica e o Senhor Prefeito do Distrito Federal que não só se manifestaram favoravelmente como apoiaram a idéia proposta, com pequenas restrições, perfeitamente justificadas, em nada afetando a solução em causa.

13 — Paralelamente à marcha dos trabalhos prévios efetuados, foi ouvida a opinião do Reitor da Universidade do Brasil, a de antigos membros da Comissão da Cidade Universitária, de professores, alunos, Diretório Central de Estudantes, urbanistas, engenheiros, arquitetos e de pessoas entendidas ou interessadas em assuntos universitários. Embora essa verificação tivesse atingido, em quantidade, uma fração muito pequena da coletividade passível de consulta, qualitativamente incluiu elementos ponderáveis e foi das mais auspiciosas, porquanto as opiniões obtidas mostraram uma aceitação geral.

Tendo aprovado a argumentação apresentada pelo D.A.S.P. na exposição de motivos número 936, resolveu o Sr. Ministro da Educação levá-la pessoalmente à consideração do Sr. Presidente da República, juntamente com uma minuta do decreto-lei correspondente.

Em 21 de maio de 1945, presentes o Senhor Ministro da Educação, o Sr. Presidente do Departamento Administrativo do Serviço Público, o Senhor Diretor da Divisão de Edifícios Públicos daquele Departamento e o Chefe do Escritório Técnico da Cidade Universitária, foi, depois de longa exposição verbal, assinado pelo Sr. Presidente da República o Decreto-lei n.º 7.563, do mesmo dia e ano, que dispôs sobre a nova localização da Cidade Universitária da Universidade do Brasil, revogou o Decreto-lei n.º 6.574, de 8 de junho de 1944, com exclusão do que se contém no parágrafo único de seu art. 1.º e autorizou a alienação de imóveis a que se referem os arts. 17 e 20 da Lei n.º 452, de 5 de julho de 1935, para benefício da Cidade Universitária, bem como permitiu outras providências.

Para atender às medidas iniciais ligadas ao planejamento o Ministro da Educação submeteu à consideração do Sr. Presidente da República a exposição de motivos n.º 1.202, de 12 de junho de 1945, cuja aprovação o autorizou a ajustar, com a Companhia "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.", pelo preço de Cr\$ 535,00 o hectare, a execução do levantamento planimétrico do conjunto de ilhas mencionadas no Decreto-lei número 7.563, correndo as despesas por conta do saldo existente no Banco do Brasil S.A., por força do art. 5.º do Decreto-lei n.º 7.217 de 30 de dezembro de 1944. Assinado o termo de ajuste em 18 de junho do mesmo ano, foram executados trabalhos que atingiram a um total de Cr\$ 223.456,60, correspondentes ao levantamento de

562,2 hectares e ao desenho de uma planta reduzida na escala de 1:5.000, além da planta básica na escala de 1:1.000.

Em prosseguimento aos trabalhos preliminares, no dia 30 de junho de 1945, tendo em vista o despacho exarado pelo Sr. Presidente da República na exposição de motivos n.º 936, de 14 de maio, do D.A.S.P., e baseado no disposto nos incisos n.ºs. 23, letra b, e 28 item 3.º, da aludida exposição, foi feito um termo aditivo ao contrato celebrado em 2 de maio de 1945 pela Diretoria de Obras do Ministério da Aeronáutica, com a Cia. Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, para a execução da Ponte de ligação do continente à Ponta do Galeão, termo esse registrado pelo Tribunal de Contas em 29 de junho do mesmo ano. Por esse adendo foi ajustado, com a Cia. acima referida, o aumento do preço global do lance da ponte entre o continente e a ilha do Fundão, em razão do aumento do gabarito cujas características técnicas eram:

- a) largura, 20 metros;
- b) vão central, 37,20 metros;
- c) vãos adjacentes, 19,40 metros;
- d) dois aterros, o primeiro dando acesso à ponte pelo lado do continente, o segundo dando saída para a ilha do Fundão.

O acréscimo do valor atingiu a Cr\$ 411.187,50, levados à conta dos recursos existentes no já citado depósito do Banco do Brasil.

Com o objetivo de colher elementos indispensáveis ao planejamento da Cidade Universitária, foi autorizada, pelo Sr. Presidente da República, na exposição de motivos n.º 1.658, de 15 de agosto de 1945, do D.A.S.P., a realização de amplo inquérito universitário abrangendo as condições morais, intelectuais, econômicas e sanitárias da população estudantil. As despesas desse trabalho, executado pelo Diretório Central de Estudantes, foram orçadas em Cr\$ 75.000,00 e correram por conta do depósito anteriormente mencionado.

A 14 de agosto de 1945, pela exposição de motivos n.º 1.654, solicitou o D.A.S.P. ao Sr. Presidente da República autorização para tomar mais uma providência fundamental relativamente aos trabalhos preliminares. Tratava-se das grandes obras de aterrado e saneamento destinados à unificação e beneficiamento das ilhas reservadas para a localização da Cidade Universitária por força do Decreto-lei n.º 7.563, de 21 de maio de 1945. O volume provável dos terraplenos atinge, segundo os estudos feitos, a 4.941.600 metros cúbicos correspondentes a um nível médio de + 3,20 metros acima do 0 (zero) hidrográfico, equivalente a uma cota + 2,67 metros acima do 0 (zero) das cartas batimétricas da Diretoria de Navegação. Em consequência da permissão exarada na aludida exposição de motivos foram estendidas à Cidade Universitária, mediante contrato, as condições do convênio assinado a 11 de março de 1942 e registrado pelo Tribunal de Contas em abril do mesmo ano, bem como as do ajuste de 4-9-44 e dos termos aditivos de 6-1-43 e

de 4-9-44, todos firmados pela Cia. Nacional de Construções Civis e Hidráulicas e pelo Ministério da Aeronáutica, independentemente de nova concorrência que foi dispensada sob o fundamento de urgência conforme dispõe a letra a do artigo 51 do Código de Contabilidade da União. Ficou, porém, assegurado direito análogo para as firmas que viessem a se candidatar à realização de outras parcelas desse trabalho nas mesmas condições técnicas e econômicas, distribuindo-se entre elas as cotas livres dos aterros a executar.

Aos 16 de outubro de 1945 foi firmado o referido termo de contrato entre o Escritório Técnico da Cidade Universitária da Universidade do Brasil, e a Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, da Organização Henrique Laje, Patrimônio Nacional, para a execução dos aterros hidráulicos destinados à construção dos terraplenos que ligarão as ilhas de Bom Jesus e adjacentes, onde se situará a Cidade Universitária.

Segundo a cláusula 2.ª, § 3.º, desse contrato, registrado pelo Tribunal de Contas em sua sessão de 28 de dezembro último, a Cia. Contratante obrigou-se a executar 1.000.000 de metros cúbicos de aterro e, pela cláusula 13, parágrafo único, o Governo efetuou um empenho no valor de Cr\$ 7.000.000,00 levados à conta do depósito existente no Banco do Brasil por força do Decreto-lei n.º 7.217.

Acabava o D.A.S.P. de estudar e redigir um decreto-lei relativo às bases financeiras necessárias à construção da Cidade Universitária, em que se fixava uma fórmula que atenderia à tríplice finalidade:

- a) permitir a aplicação, quantidade necessária e em tempo oportuno, dos recursos requeridos para a constituição do programa que fosse deliberado para a sua construção;
- b) não afetar a situação financeira do país;
- c) assegurar a continuidade do suprimento de dotações, contra mudanças de critério nas votações de créditos,

quando o Governo assinou o Decreto-lei 8.393, de 17 de dezembro de 1945, que concedeu autonomia administrativa, financeira, didática e disciplinar à Universidade do Brasil, instituída para ministrar o ensino superior definido na Lei número 452, de 5 de julho de 1937, e deu outras providências.

De conformidade com esse decreto-lei caberá à Universidade do Brasil, entre outras amplas atribuições, administrar e, portanto, reparar e conservar todos os imóveis de seu patrimônio, inclusive os que, por força do artigo 3.º, vierem a ser incorporados ao aludido patrimônio, quer provenientes da própria União, quer de outros estabelecimentos de ensino e institutos técnicos-científicos.

Tais circunstâncias levaram o D.A.S.P. a sobrestrar o andamento do decreto-lei que havia estudado e efetuar repetidos entendimentos ver-

bais com a Reitoria da Universidade do Brasil, sugerindo-lhe possíveis soluções, que foram levadas à consideração do Sr. Ministro da Educação e Saúde, o qual, por fim, resolveu submeter o assunto à aprovação do Exmo. Sr. Presidente da República com uma minuta do decreto-lei.

Os seguintes aspectos dessa minuta merecem especial atenção e exame:

1.º — A incorporação, por doação, de imóveis do Patrimônio da União, ao patrimônio da Universidade do Brasil;

2.º — A instituição de uma comissão mista para os fins de efetivar a cessão e transferência dos imóveis da aludida doação;

3.º — O destino dos fundos decorrentes da alienação dos imóveis doados;

4.º — A transferência do D.A.S.P. para a Universidade do Brasil, do atual Escritório Técnico da Cidade Universitária da Universidade do Brasil, criado pelo art. 2.º do Decreto-lei 7.217, de 30 de dezembro de 1944.

Referentemente ao destino dos fundos decorrentes da venda dos imóveis cedidos, julgou o D.A.S.P. procedente a ponderação feita pelo Serviço do Patrimônio da União no sentido de que devam êles ficar explicitamente vinculados única e exclusivamente à construção e ao equipamento da Cidade Universitária. Logo que tais objetivos tenham sido plenamente atingidos, deverão cessar as transferências de novos imóveis. Não seria razoável, com efeito, que tão vultosos recursos fôssem concedidos sem uma finalidade específica definida, porquanto as despesas normais ou rotineiras da Universidade caberão às verbas previstas anualmente no orçamento da União.

Esgotados os recursos financeiros no valor de Cr\$ 10.171.073,30 concedidos pelo Decreto-lei nº 7.217 de 30 de dezembro de 1944 e que tiveram a seguinte aplicação:

	Cr\$
1) Contribuição ao Ministério da Aeronaútica para alargamento da Ponte — Continente — Fundão	2.411.000,00
2) Levantamento aerofotográfico	223.000,00
3) Aterros hidráulicos	6.979.000,00
4) Inquérito estudantil universitário ..	75.000,00
5) Administração e pessoal de obras ..	464.819,20
6) Saldo retido no Banco do Brasil	18.254,10
	<hr/> 10.171.073,30

ficaram as obras paralisadas não obstante as atividades desenvolvidas pelo E.T.U.B. e pelo próprio D.A.S.P., a fim de conseguir novos recursos para o prosseguimento dos serviços já iniciados.

Graças a esse pertinaz esforço e a constante vigilância contra as investidas tendentes a modificar a orientação que vinha sendo seguida, pôde finalmente o E.T.U.B., então reduzido ao Chefe do Escritório Técnico e seu substituto eventual, encontrar apoio do Exmo. Sr. Ministro Clemente Mariani, que pessoalmente procedeu com o Dr. Mário Bittencourt Sampaio, Diretor-Geral do

D.A.S.P. e Dr. Eduardo Rios Filho, Diretor do Departamento de Administração do Ministério da Educação e Saúde, a acurado reexame do assunto.

A favorável opinião pessoal do Ministro da Educação foi logo após robustecida pelo parecer unânime da Comissão designada pelas portarias nºs. 190 e 202 de 21 de abril e de 2 de março de 1947, respectivamente, baseadas no despacho do Sr. Presidente da República, exarado na Exposição de Motivos nº 7 de 13 de janeiro de 1947, Comissão essa integrada pelas seguintes personalidades:

Inácio Manuel Azevedo do Amaral, M. Reitor da Universidade do Brasil.

Pedro Calmon Moniz de Bitencourt, Diretor da Faculdade Nacional de Direito.

Alfredo Monteiro, Diretor da Faculdade Nacional de Medicina.

Francisco Behrensdorf, Diretor do Serviço do Patrimônio da União.

José de Oliveira Reis, Diretor do Departamento de Urbanismo da P.D.F.

Eduardo Rios Filho, Diretor do Departamento de Administração do M.E.S.

Luís Hildebrando de B. Horta Barboza, Chefe do Escritório Técnico da Cidade Universitária da Universidade do Brasil.

O parecer favorável da Comissão acima citada tornou possível ao E.T.U.B. pleitear junto ao D.A.S.P. e ao Ministério da Educação e Saúde à abertura de um crédito especial, no valor do montante dos recolhimentos feitos no Banco do Brasil a conta dos Recursos financeiros destinados a Cidade Universitária e provenientes de alienações de próprios nacionais.

Esse objetivo foi alcançado com a sanção da Lei nº 447 de 20 de outubro de 1948, que autorizou a abertura de um crédito de Cr\$ 12.860.000,00 para ocorrer às despesas com a construção da Cidade Universitária e que se refere explicitamente à localização determinada pelo Decreto-lei nº 7.560 de 21 de maio de 1945, e ao Escritório Técnico criado pelo artigo 2.º do Decreto-lei nº 7.217 de 30 de dezembro de 1944.

Com a vigência da Lei 477 e o recebimento do crédito especial, não só puderam ser reiniciados os trabalhos do E.T.U.B., como também ficou definitivamente concretizada a localização da Cidade Universitária, tendo sido paga pelo Ministério da Educação e Saúde, a conta desse crédito, a importância de Cr\$ 4.890.000,00 pela parte que lhe cabia na desapropriação da Ilha do Fundão.

Desde então, os trabalhos do Escritório Técnico entraram em fase de andamento regular em todos os seus setores, isto é, no de Planejamento, Execução e Administração.

Os trabalhos de planejamento e execução ficaram sob a orientação de uma Comissão Supervisora designada em parte pela Reitoria da Uni-

versidade do Brasil nos termos da Portaria n.º 4, de 10-1-49 e completada posteriormente pelo Sr. Ministro da Educação e Saúde na Exposição de motivos n.º 340 de 20-4-50. Essa comissão, composta dos senhores professores Augusto Brandão Filho, Francisco Sá Lessa, Paulo Ewerarde Nunes Pires, do representante do Ministério da Educação e Saúde, Dr. Eduardo Rios Filho; do representante do Magnífico Reitor da Universidade do Brasil, Professor Maurício Joppert da Silva; do Chefe do Escritório Técnico da Cidade Universitária, Dr. Luís Hildebrando de Barros Horta Barboza, e do representante da D.E.P. e secretário da Comissão Dr. Rubens Moreira Tôrres, teve a oportunidade de, no correr de 1949, efetuar 33 reuniões em que examinou projetos, recomendou soluções e adotou determinações constantes tódas das respectivas atas, nas quais se registrou o progresso já obtido na solução do problema fundamental do erguimento da Cidade Universitária.

E foram as seguintes as iniciativas principais postas em execução sob o atual governo:

a) Elaboração dos projetos do Hospital de Clínicas, da Escola Nacional de Engenharia, da Faculdade Nacional de Arquitetura, do Instituto de Puericultura e de outros em vias de conclusão, além do plano geral de urbanização.

b) Unificação, mediante 819.500m³ de areias dragadas e recalçadas, das ilhas de Fundão, Pindaí do França e do Ferreira, Bom Jesus e Sapucaia.

c) Recuperação e saneamento de mais de 850.000m² de baixios e mangues, aplicando ... 1.120.000m³ de terra obtida mediante o desmonte de parte da colina da Ilha do Fundão.

d) Constituição de 2.850 metros lineares de estradas de serviço ao longo de algumas das futuras alamedas da Cidade Universitária.

e) Execução da estrutura em concreto armado do Instituto de Puericultura, constituído pelos blocos do Ambulatório, Hospital e Pupileira, bem como início das alvenarias, instalações elétricas e hidráulicas, esquadrias etc., dêsses grande conjunto hospitalar.

f) Início da construção da Faculdade Nacional de Arquitetura.

g) Montagem de uma subestação de transformação elétrica para 1.000 kw e execução de rãdes de água para o abastecimento das unidades em construção ou em concorrência pública.

h) Pagamento de Cr\$ 4.890.000,00 (quatro milhões, oitocentos e noventa mil cruzeiros) pela desapropriação da parte alodial da Ilha do Fundão necessária à construção da Cidade Universitária.

Todos os empreendimentos foram adjudicados a firmas especializadas, mediante concorrência pública e contratos registrados no Tribunal de Contas.

Em 1949 gastou o Governo com obras e materiais de construção estocados a importância de Cr\$ 34.594.000,00 (trinta e quatro milhões, quinhentos e noventa e quatro mil cruzeiros). No primeiro semestre do corrente exercício as despesas pagas ascendem a Cr\$ 6.390.000,00 (seis milhões, trezentos e noventa mil cruzeiros).

Estão em preparo as concorrências públicas para a construção, ainda neste ano, de parte das estruturas em concreto armado da Escola Nacional de Engenharia e do Hospital de Clínicas.

A Universidade do Brasil está sendo projetada para 15.500 alunos distribuídos pelos diversos setores universitários. As terras da "Ilha Universitária" totalizam 580 hectares, ou seja, mais de 120 alqueires mineiros. As escolas, hospitais, institutos e demais construções ficarão localizados em amplos jardins rodeados de grandes áreas de reserva, as quais permitirão, quando necessário, aumentar a lotação para 30.000 estudantes.

Há um setor residencial, dispondo de cerca de 900.000 m²; outro para cultura física com estádio com capacidade para 25.000 pessoas; jardim botânico medindo 540.000 m² e dois bosques de recreio com 140.000 e 120.000 metros quadrados, respectivamente. A baía de esportes náuticos, envolvida pela Cidade Universitária, mede 3.000 metros de comprimento por 800 metros de largura.

Oportunamente serão focalizados, nestas páginas, o prosseguimento e sucesso dos últimos trabalhos.