

Ainda a localização da Cidade Universitária

LUIZ HILDEBRANDO HORTA BARBOSA

Chefe do Escritório Técnico da Cidade Universitária

E' OPORTUNO, agora que amainaram as apreciações e críticas relativas à localização da Cidade Universitária, um exame dessa contribuição pública, aliás bastante vultosa e variada, para que se possa, à luz dos argumentos e dados técnicos existentes, formar uma opinião mais justa e exata a respeito desse problema fundamental.

As dúvidas e objeções argüidas contra a solução adotada, excluídas as decorrentes de um plano preconcebido de discordar de qualquer modo, resultaram em sua maioria, certamente, do fato de terem sido formuladas antes de convenientemente divulgados os fundamentos técnicos em que se esteiou o Decreto-lei n.º 7.563, de 21 de maio de 1945, concernente à localização em causa.

Deve-se, provavelmente, à série de esclarecimentos de toda ordem contidos na exposição de motivos apresentada pelo D.A.S.P. à consideração do Senhor Presidente da República, bem como às posteriores entrevistas concedidas à imprensa, inclusive a publicada no número de junho desta Revista, uma sensível alteração na atitude crítica inicial.

É de se notar, porém, que, salvo uma pequena minoria, êsses escritos não provieram dos que estão diretamente ligados ao problema, isto é, dos **professôres** e alunos da Universidade, porque a êles foi possível, prèviamente, através rápidas exposições verbais, fornecer elementos positivos concernentes ao assunto.

As críticas que nos foi possível colecionar, algumas dotadas de certo fundamento, outras não, distribuem-se em três grupos: § 1.00 — relativas à localização pròpriamente dita; § 2.00 — à construção da Universidade; e § 3.00 — à própria exposição de motivos com que se justificou o decreto-lei acima citado.

Estudando as objeções do primeiro grupo, cumpre-nos alinhar os seguintes esclarecimentos:

1.01 — QUANTO AO INCONVENIENTE, FOCALIZADO PELO "DIÁRIO DE NOTÍCIAS" E PELO "O RADICAL", DA UTILIZAÇÃO DE GRANDE ÁREA DA ILHA DE SAPUCAIA ATERRADA POR LIXO.

O Dr. LUIZ SIMÕES LOPES, em sua entrevista a "A Noite" do dia 31 de maio, já havia analisado, do ponto de vista higiênico, essa crítica. Salienta-
ra êle, então, o adiantado estado de mineralização do lixo existente na referida área, que, aliás, representa pouco menos de 10 % da área total da futura Cidade Universitária. As camadas de mais de 20 anos já terminaram o ciclo de mineralização sob a ação dos agentes químicos e biológicos, e as mais recentes, em reduzidas quantidades, já ultrapassaram a fase de putrefação com desprendimento de gases, porquanto há mais de oito anos que o lixo da cidade deixou de ser ali lançado.

O emprêgo dessa área para a formação de um grande parque botânico e o seu recobrimento por uma camada de terra vegetal, de 60 centímetros de espessura média, afastarão quaisquer inconvenientes que ainda pudessem subsistir.

1.02 — DIFICULDADES LEMBRADAS PELO "DIÁRIO CARIOCA" E PELO "O RADICAL", QUANTO AO ACESSO DAS ILHAS PARA OS ESTUDANTES, PRINCIPALMENTE PARA OS QUE TRABALHAM.

O interêsse com que o Escritório Técnico da Universidade do Brasil considerou o aspecto da maior ou menor facilidade de acesso à futura Cidade Universitária, foi bastante grande, quase preponderante, dadas as circunstâncias econômicas desfavoráveis com que se defronta a generalidade de nossos estudantes e professores. A exposição de motivos que encaminhou o decreto-lei em causa entrou, por isso, em minuciosas considerações a respeito.

A planta do Plano Diretor das grandes vias de comunicações do Distrito Federal, elaborada pela



Comissão do Plano da Cidade, completada pelos Quadros I e II, demonstrativos das distâncias entre os principais locais estudados para a Universidade e, respectivamente, o centro de gravidade da população estudantil, determinado de conformidade com os dados do censo de 1940, e o da zona comercial da cidade, não deixam margem a dúvidas quanto à razoabilidade da escolha feita :

QUADRO I

DISTÂNCIAS AO CENTRO DE GRAVIDADE DA POPULAÇÃO UNIVERSITÁRIA

Locais	Distância em linha reta	Distância ao longo das vias de comunicação
1 — Quinta da Boa Vista ..	1.400 m	1.600 m
2 — Castelo	5.000 m	5.500 m
3 — Manguinhos (continente)	4.200 m	6.000 m
4 — Ilhas	5.800 m	7.000 m
5 — Praia Vermelha	5.800 m	10.800 m
6 — Gávea	7.200 m	14.500 m
7 — Vila Valqueire	16.100 m	17.500 m

É certo que a localização na Quinta da Boa Vista, no Castelo ou em Manguinhos-continente, seria, desse ponto de vista, superior à adotada. Outros fatores, no entanto, entre os quais o econômico, assumem valores tão desfavoráveis, em relação a essas áreas, que a classificação final inverte-se, colocando as Ilhas em primeiro lugar, segundo o quadro dos números-índices publicado na *Revista do Serviço Público* de junho último, onde vimos caber a elas 2.573 pontos, ao passo que para Manguinhos esse número é de 2.547, e 1.996 para a Quinta da Boa Vista.

QUADRO II

DISTÂNCIAS AO CENTRO COMERCIAL

Localidades	Distâncias em Kms à esquina da Av. Rio Branco com Rua do Ouvidor
Castelo	1,5
Quinta da Boa Vista	5,8
Praia Vermelha	7,0
Ilhas	8,2
Manguinhos	8,5
Gávea	11,6
Niterói	13,0
Governador (Aeronáutica)	15,0
Governador (Marinha e Guerra)	20,0
Boa Esperança	21,0
Valqueire	21,5

É preciso lembrar, também, que somente na modernidade, quando se funda uma cidade segundo prévios planos urbanísticos, pode esse problema obter uma solução perfeita e ideal. Nas cidades existentes, já muito desenvolvidas e cujos melhores terrenos atingem altos valores, empecilhos de toda ordem impossibilitam a adoção do local mais adequado.

No Rio de Janeiro, a essas juntaram-se outras dificuldades oriundas da topografia demasiadamente acidentada e da circunstância de se encontrarem grandes áreas reservadas ou já ocupadas pelos órgãos militares incumbidos da defesa nacional.

Por isso, é até de admirar que se tenha encontrado uma solução atendendo a tantos requisitos, representando teoricamente cerca de 86 % do que seria o ideal.

A título complementar, transcreveremos, no Quadro III, os dados relativos às distâncias ao longo das linhas de bondes, ônibus e trens, bem como aos tempos médios gastos nessas conduções; aos custos atuais respectivos.

Nesse quadro foram consideradas as principais zonas da cidade do ponto de vista da população universitária nelas existentes. Os pesos respectivos, em relação à totalidade dos estudantes desse tipo, segundo o censo de 1940, como também os pesos da população geral, foram assinalados mediante os seus números-índices.

1.03 — DIFICULDADES DE CONSTRUÇÃO NUM ARQUIPÉLAGO, ARGÜIDAS PELO "CORREIO DA MANHÃ", "A NOTÍCIA" E "O GLOBO".

Foram muito freqüentes os comentários relativos às dificuldades que advirão para as obras, da situação insular da futura Universidade, dificuldades que, imaginam, ficarão agravadas por se tratar não de uma única ilha, mas de um verdadeiro arquipélago.

Há um visível engano a esse respeito, porquanto o plano assentado consiste exatamente em ligar essas ilhas entre si, mediante atêrro dos canais que as separam de modo a constituírem uma única que terá uma área de cerca de 5 milhões de metros quadrados

O arquipélago desaparecerá, tornando desnecessárias as inúmeras pontes imaginadas entre suas ilhas, bem como as linhas de barcas ou gôn-

QUADRO III

LOCALIDADES ESTUDADAS	LARGO DA CARIOCA			PRAÇA MAUÁ			PRAÇA DA REPÚBLICA			PRAÇA DUQUE DE CAXIAS			LARGO DOS LEÕES			PRAÇA SEREZELO CORREIA			PRAÇA SAENZ PEÑA			ESTAÇÃO DE MEIER			ESTAÇÃO DA PENHA			ESTAÇÃO DE CASCADURA			ESTAÇÃO DE BANGU			NITERÓI					
	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$	Distância kms	Tempo minutos	Cust\$						
Ilhas.....	8.6	20	0,80	7.2	14	1,00	8.7	17	1,00	11.8	28	1,50	16.7	42	1,93	17.5	45	2,00	8.9	21	1,20	8.3	19	1,70	6.9	15	1,60	15.3	30	2,50	23.3	51	3,00	13.8	44	3,20			
Vila Valqueire.....	25.8	42	2,70	25.7	42	3,00	24.0	37	2,20	28.7	50	3,30	34.2	64	3,80	35.0	67	4,20	25.6	51	3,00	15.2	25	2,40	34.0	69	3,20	6.8	12	1,40	13.3	21	2,20	31.8	81	4,90			
Mangunhos.....	9.1	22	0,80	7.5	15	1,00	6.0	16	1,00	12.1	30	1,50	16.9	45	1,80	17.7	48	2,00	7.8	19	1,20	8.0	17	1,70	5.6	14	0,80	15.0	29	2,50	23.0	50	3,00	14.1	46	3,20			
Castelo.....	0.8	10	—	2.5	9	0,40	2.7	10	0,50	3.5	9	0,80	8.3	23	1,30	9.2	32	1,40	8.0	23	1,00	11.8	33	1,00	17.3	45	1,30	17.7	45	1,90	33.7	57	1,90	5.8	40	2,00			
Gávea.....	11.5	32	1,60	13.0	36	2,00	13.5	38	2,60	8.3	20	1,50	3.5	10	0,80	8.0	28	0,80	18.7	52	2,60	22.5	55	3,40	28.6	60	3,00	28.4	65	3,60	4.44	87	3,80	17.4	68	3,80			
Praia Vermelha.....	6.7	20	1,10	8.1	29	1,50	9.4	30	1,60	4.1	12	1,00	3.5	10	1,00	2.9	8	0,60	13.9	43	2,10	17.7	53	2,70	23.2	65	2,40	23.6	55	3,00	39.6	77	3,60	13.5	55	3,10			
Ilha do Governador (Guerra e Maxinha) sem ponte....	9.1	50	2,40	7.5	45	2,00	9.8	53	2,50	11.8	59	3,20	16.7	73	3,70	17.5	82	3,80	14.6	65	3,00	18.5	75	3,60	23.9	80	3,70	24.3	95	4,30	40.3	116	4,30	9.7	60	3,60			
Quinta da Boa Vista.....	6.0	18	1,00	5.9	18	1,00	4.2	13	0,80	8.7	27	1,30	13.5	41	2,30	14.4	50	2,40	4.6	14	1,20	8.6	16	1,60	14.0	33	1,20	14.6	25	1,80	30.6	50	2,40	12.0	65	3,20			

Observação — O tempo e o custo das viagens são médias obtidas englobando todos os tipos de transporte coletivo usuais: bondes, ônibus, trens e barcas.

dolas circulando em seus canais à mora de Veneza.

Por outro lado, a grande área que assim ficará constituída, pela sua contigüidade ao continente será desde logo ligada à cidade pela primeira das três pontes previstas no plano geral.

Essa ponte, em frente à estação de Ramos, terá, aliás, a diminuta extensão de 78 metros, com que transporá o referido canal entre as ilhas e o continente. O tráfego dos materiais de construção e dos operários não terá por êsse meio, qualquer dificuldade.

Posteriormente, outras duas pontes, uma em frente ao Instituto Osvaldo Cruz e outra partindo da Ponta do Cajú, proporcionarão acessos adicionais à Universidade, que, outrossim, ficará ligada à Ilha do Governador, pelo segundo lance da ponte cuja construção acaba de ser iniciada, pela Aeronáutica.

Essas quatro pontes, correspondendo às principais vias de acesso de tôdas as zonas da cidade, abrem-se em leque, por assim dizer, em torno da área Universitária, que, dêste modo, situa-se aproximadamente no centro de convergência daquelas vias, conforme assinala o Plano Diretor da Cidade.

A propósito dos aterros hidráulicos que serão levados a efeito para soldar as ilhas e crescer suas áreas, convém esclarecer que êsse trabalho será de fácil realização e não interferirá com o regime de correntes da Baía de Guanabara, conforme parecer redigido a 9 de junho de 1945 pelo Professor MAURÍCIO JOPPERT DA SILVA, catedrático de Portos, Rios e Canais da Escola Nacional de Engenharia do Rio de Janeiro, que, com a devida vênia, transcrevemos :

"A ligação das Ilhas do Fundão, do Baiaçú, das Cabras, do Catalão, do Ferreira, do França, do Bom Jesus, da Sapucaia e do Pinheiro por meio de atêrro, de modo a formar uma grande ilha onde será construída a Cidade Universitária, não terá influência prejudicial ao regime de correntes na baía de Guanabara.

Com efeito, as referidas ilhas estão situadas sôbre um grande banco natural que lhes serve, por assim dizer, de socalco. Êsse banco divide a corrente de vasante que passa entre a Ilha do Governador e o Continente — a mais importante das correntes de maré, no local — em dois ramos, dos quais o mais forte passa pelo canal do Fundão, entre a Ilha do mesmo nome e a Ponta do Galeão, e o segundo, mais fraco,

segue o canal entre o Continente e o citado banco.

Entre as ilhas, a água que corre é insignificante em presença dos dois ramos anteriormente referidos, devido principalmente à exiguidade dos canais, sendo tão rasos os que separam algumas que é possível passar a pé de uma para outra em marés baixas de sizígias.

Por êsse motivo, a idéia de ligar as diversas ilhas por um atêrro, que completaria apenas o que a natureza já iniciou, tem ocorrido mais de uma vez. O próprio signatário destas linhas, em 1929, quando engenheiro da antiga Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, na administração do Dr. Hildebrando de Araújo Góis, estudando o desenvolvimento do Porto do Rio de Janeiro, teve a oportunidade de projetar a ligação das referidas ilhas, formando um terra-pleno que seria aproveitado para parque de combustíveis, líquidos e sólidos e para o aeroporto civil.

Êsse projeto, cuja cópia vai em anexo, não teve aprovação do Governo Federal e está em parte prejudicado porque o aeroporto civil já foi construído na Ponta do Calabouço, de modo que as ilhas citadas poderão ser aproveitadas para a localização da Cidade Universitária. O projeto dessa Cidade, conforme está organizado, mantendo o canal do Fundão e deixando livre o atual canal entre as ilhas e o continente, não altera, pois, o regime de correntes que presentemente se verifica no local e, portanto, não trará qualquer consequência prejudicial aos restantes canais da navegação da baía de Guanabara, e à extensão do Porto do Rio de Janeiro.

O projeto de extensão do Porto do Rio de Janeiro, acima referido, desenvolve-se dos dois lados da Ponta do Cajú e aproveita as ilhas da Sapucaia e do Bom Jesus para instalação do parque de combustíveis, tanto sólidos como líquidos, ficando êstes separados daqueles pelas elevações naturais da ilha do Bom Jesus.

Incorporadas essas duas ilhas no projeto da Cidade Universitária, poderá o parque de combustíveis ficar localizado em Manguinhos, onde estava previsto o bairro industrial do Rio de Janeiro, idéia que não foi amparada convenientemente e que hoje não tem mais razão de ser em vista do dispersamento que se tem verificado na instalação das nossas fábricas.

Assim, parece-nos que o projeto da futura Cidade Universitária, como está organizada, não prejudicará os canais de navegação da baía de Guanabara, nem a extensão do Porto do Rio de Janeiro."

1.04 → O CUSTO ELEVADO DAS OBRAS TAMBÉM FOI OBJETO DE CONSIDERAÇÕES POR PARTE DE ALGUNS DIÁRIOS, COMO "A NOTÍCIA" E O "JORNAL DO BRASIL".

Esse aspecto é, como facilmente se depreende de um rápido exame, um dos mais favoráveis à solução agora adotada. A possibilidade de acesso, tanto terrestre como marítimo, e a proximidade dos populosos bairros operários da Leopoldina e Governador serão altamente propícios às construções pròpriamente ditas, que, por isso, terão o seu custo mais reduzido do que em qualquer outra zona do Distrito Federal.

Aquela opinião, porém, deve ter tido origem antes no vulto dos aterros a serem executados do que no valor das edificações, e isso porque, de fato, o volume provável dêsse atêrro atingirá a 4.941.600 metros cúbicos, distribuídos em 3 anos de trabalho.

Os referidos aterros serão feitos com areias dragadas de bancos e baixios próximos e acompanharão as variações de profundidade das águas, de modo a não ultrapassar a curva batimétrica de 1,20. O contôrno final assumirá, assim, um aspecto irregular, mas natural, ao invés de linhas retas ou geomêtricamente regulares.

O nível geral dos terraplenos foi fixado a + 3,20 acima do zero hidrográfico, que, no Rio de Janeiro, coincide com o nível mínimo calculado pela análise harmônica das marés dentro do

porto. A área Universitária ficará, portanto, no mínimo, a 80 centímetros acima da maré máxima.

Ao preço atual de serviços análogos que estão sendo executados na Ponta do Galeão para o Ministério da Aeronáutica, preço que podemos considerar como máximo, dada a preponderância (42,30%) do custo dos combustíveis na sua composição, a despesa correspondente a êsses trabalhos não deverá ir além de Cr\$ 55.000.000,00.

Conquanto elevado, êsse dispêndio, além de útil por atender a obras de saneamento e aproveitamento de grandes áreas pertencentes ao Estado, é inferior, por unidade de área, ao que decorreria das desapropriações necessárias em Vila Valqueire, que, por sua vez, ficaria muito abaixo do montante das despesas análogas indispensáveis à localização em Praia Vermelha ou Quinta da Boa Vista.

Mais precisamente, diremos que, em Vila Valqueire, as desapropriações foram avaliadas em Cr\$ 17,90 por metro quadrado de área total e em Cr\$ 26,00 de área útil e que, nas Ilhas, o custo dos aterros e saneamento irá a Cr\$ 11,10 por metro quadrado de área útil.

Incluindo, nas avaliações, tôdas as despesas preliminares necessárias à obtenção do terreno, ao seu preparo para receber as edificações e à construção das vias de acesso, teremos o seguinte Quadro IV, no qual (é preciso frisar) os valores correspondentes à Praia Vermelha e Quinta da Boa Vista são de 1936 e os das Ilhas e de Vila Valqueire de 1944/1945:

QUADRO IV

LOCALIZAÇÃO	ÁREA TOTAL m ²	ÁREA ÚTIL m ²	DESPESAS COM A OBTENÇÃO DO TERRENO	DESPESAS COM O PREPARO DO TERRENO	DESPESAS COM O PREPARO DAS VIAS DE ACESSO	TOTAL DESPESAS PRELIMINARES	DESPESAS EM Cr\$, m ² DE ÁREA TOTAL	DESPESAS EM Cr\$, m ² DE ÁREA ÚTIL	OBSERVAÇÕES
Ilhas — 1ª fase.....	3.720.000	3.720.000	6.822.000,00	34.000.000,00	12.550.000,00	54.861.230,00	14,75	14,75	Avaliação em 1945
Ilhas — 2ª fase.....	5.000.000	5.000.000	12.822.000,00	53.600.000,00	18.550.000,00	86.972.000,00	17,40	17,40	Idem
Vila Valqueire.....	2.980.000	2.046.000	53.335.000,00	3.540.000,00	5.390.000,00	62.175.000,00	20,80	30,50	Avaliação em 44/45
Praia Vermelha.....	1.330.000	1.330.000	66.959.000,00	28.187.000,00	—	95.146.000,00	71,50	71,50	Avaliação em 1936
Quinta da Boa Vista.....	2.300.000	1.800.000	35.000.000,00	5.700.000,00	16.000.000,00	57.700.000,00	24,60	31,50	Idem

Para que se possa comparar êsses valores, dever-se-á atualizar as despesas avaliadas em 1936, multiplicando-as por um fator que, aproximadamente, julgamos poder fixar em três.

Não será demais assinalar outra consideração econômica favorável às Ilhas. Trata-se da valorização do patrimônio da União que, em Valquei-

re, por exemplo, atingirá a apenas pouco mais de Cr\$ 10.000.000,00, depois de executadas tôdas as obras preliminares, ao passo que nas referidas ilhas a diferença de valor de suas áreas, antes e depois de tais trabalhos de acréscimo e saneamento, irá a quase Cr\$ 200.000.000,00.

1.05 — DEMORA DAS OBRAS SE FOREM REALIZADAS NAS ILHAS.

“A Notícia”, além das críticas já analisadas, faz mais esta, que acreditamos poder afastar lembrando que, nas Ilhas, as construções independem da efetivação de desapropriações e demolições de numerosas residências, como sucederia em outros locais antes focalizados, onde, inclusive, seria indispensável o prévio e difícil deslocamento de seus habitantes.

Os processos de desapropriação são sempre demorados, mesmo porque, raramente, os proprietários atingidos aceitam os preços oferecidos dentro dos limites fixados na lei correspondente e recorrem ao judiciário, cuja tramitação apurada alonga-se por vários anos.

Poder-se-ia dizer que o atraso alegado resultará, de qualquer modo, dos trabalhos preliminares e, principalmente, da construção da primeira ponte e dos aterros hidráulicos unindo as ilhas entre si.

O plano estudado, porém, prevê a conclusão da aludida ponte entre o continente e a ilha do Fundão e a execução de uma facha de atêrro fundindo essa ilha às duas ilhas do Pindaí, à Sapucaia e à do Bom Jesus dentro de um ano, isto é, até agosto do ano vindouro. Logo a seguir, as construções propriamente ditas poderão ter início nas vastas áreas já existentes, concomitantemente com o prosseguimento dos aterros que ainda absorverão mais um biênio.

No decorrer do primeiro ano, isto é, até meados de 1946, deverá ainda o E.T.U.B. efetuar uma coleta de sugestões urbanísticas e arquitetônicas em nosso meio técnico para a escolha não só do espírito que deverá nortear o planejamento, como também para a seleção da equipe de arquitetos que finalmente deverá ficar encarregada dos projetos.

Os trabalhos desta fase inicial (construção da ponte; levantamento aerofotogramétrico das ilhas; execução de uma faixa de atêrro ligando-as; coleta de sugestões urbanísticas e arquitetônicas; formação da equipe de arquitetos e realizações dos primeiros projetos) estão em desenvolvimento sem quaisquer empecilhos ou dificuldades.

A ponte já foi principiada graças aos esforços do Ministério da Aeronáutica, com a cooperação

econômica do E.T.U.B.. Do mesmo modo, está em andamento o levantamento aéreo da planta das Ilhas, na escala de 1:1.000, com curvas de nível de metro em metro. Os trabalhos de atêrro e o convite aos arquitetos para que forneçam sugestões, atualmente em estudo, deverão ter solução definitiva até fins de setembro próximo.

Êstes dados mostram que, ao contrário do alegado pela crítica, vem o D.A.S.P. promovendo e efetuando os trabalhos preliminares sem tibieza e sem perda de tempo.

1.06 — “O TEMPO”, “A NOTÍCIA” E O “JORNAL DO BRASIL” FOCALIZARAM E QUALIFICARAM DE ABSURDA A CONSTRUÇÃO DE UMA UNIVERSIDADE EM ILHAS, QUANDO NA CIDADE HÁ EXCESSO DE ÁREAS LIVRES.

Não fôsse a premissa há longo tempo estabelecida e não mais discutida, de que a universidade do Distrito Federal deverá ser urbana e centralizar todos os seus institutos, escolas e faculdades, para o mais íntimo contacto e cooperação entre os professores e alunos, como convém para o rápido surto do indispensável espírito universitário, bem fácil seria a escolha de áreas amplas, econômicas e dotadas dos melhores requisitos para a instalação de nossa primeira universidade. Não se cuidando de distâncias, facilidade, rapidez e baixo custo do acesso, ainda se poderiam obter bos áreas, mesmo no Distrito Federal, como, por exemplo, Bangú, Campo Grande, Recreio dos Bandeirantes, etc..

Era imprescindível, porém, um grande terreno em zona a mais central possível, de fácil e rápido acesso. Só o enunciado dessas condições basta para que se perceba a dificuldade do problema proposto. Foi o que provocou tantas vacilações e discordâncias na localização da Universidade. Conseguir, a sete quilômetros do centro da cidade, isto é, da Avenida Rio Branco, uma área útil de cerca de cinco milhões de metros quadrados, com um dispêndio de apenas Cr\$ 15,10 por metro quadrado, será, acreditamos, impossível de se repetir.

Ê interessante, aliás, comparar as áreas das possíveis soluções imaginadas para a Cidade Universitária:

QUADRO V

1 — Ilhas — 2. ^a fase	4.930.000 m ²
2 — Niterói	4.000.000 m ²
3 — Manguinhos	3.500.000 m ²
4 — Governador (Aeronáutica)	3.450.000 m ²
5 — Boa Esperança	3.340.000 m ²
6 — Gávea — Jóquei — Jardim Botânico	3.020.000 m ²
7 — Vila Valqueire	2.980.000 m ²
8 — Quinta da Boa Vista	2.309.000 m ²
9 — Praia Vermelha	1.465.000 m ²
10 — Governador (Marinha e Guerra)	1.300.000 m ²
11 — Leblon	1.208.000 m ²

*

* *

Relativamente ao segundo grupo de críticas contrárias à construção da Universidade, devidas ao “Jornal do Brasil”, o “O Radical”, “Diário de Notícias” e “O Tempo”, são cabíveis as seguintes ponderações :

2.01 — A INOPORTUNIDADE DO INÍCIO DE OBRA DE TÃO GRANDE VULTO NUMA ÉPOCA DE INFLAÇÃO E DE ESCASSEZ DE MATERIAIS DE COSTRUÇÃO, DE TRANSPORTE E DE MÃO DE OBRA.

Mesmo que se pusesse de lado a importância social da obra num país em que tanto se clama, e com razão, contra a deficiência de escolas e de ensino em todos os seus graus, ainda restaria a situação cada vez mais angustiada em que se debate, de modo particular, a nossa Universidade, por falta de prédios, não digo razoáveis, mas capazes de, pelo menos, conter em suas salas os alunos que se esforçam, primeiro por obter matrícula e, depois, por conquistar um assento em suas aulas teóricas. Quanto às aulas práticas, nem é bom falar.

Será útil e justo que a nação faça agora, a favor de seus magnos problemas de saúde e de educação, um esforço análogo ao que acaba de despender para enfrentar a guerra que nos foi imposta.

No caso vertente, porém, esse sacrifício econômico não será necessário. Existem relacionados numerosos imóveis federais, sem qualquer aplicação que, por lei, serão vendidos para fazer face às despesas com a construção. Presentemente está sendo estudada a possibilidade de se incluírem nessa relação vastas áreas de Manguinhos que,

depois de aterradas e saneadas, atingirão a valores capazes de cobrir todos os gastos da Universidade.

Se acrescentarmos a isso que as obras deverão, pelo seu vulto e complexidade, estender-se por 6 a 8 anos e que não poderão ter início — as edificações propriamente ditas — antes de meados do ano vindouro, perceberemos logo a falta de fundamento da crítica: a carência atual de materiais, transporte e mão de obra não perdurará por todo esse tempo. É convicção geral, nos meios técnicos, que poderemos contar com a normalização desses fatores dentro de um ano depois de concluída a derrota do Japão.

2.02 — DESCRENÇA MANIFESTADA PELO “DIÁRIO DE NOTÍCIAS”, “O RADICAL”, “O TEMPO” E “A NOTÍCIA” QUANTO À FINAL SOLUÇÃO DO JÁ BEM ANTIGO PROBLEMA DA CONSTRUÇÃO DA CIDADE UNIVERSITÁRIA.

Acreditamos deva desvanecer-se essa descrença ante a efetivação desenvolvida, em seus primeiros seis meses de existência, pelo órgão técnico criado pelo D.A.S.P. para esse fim. Baseado em longa experiência administrativa, que lhe permite saber quais os meios práticos de que deve dispor um escritório dessa natureza, para que possa atingir rápida e eficientemente os seus fins, é razoável esperar-se consiga aquêlê Departamento a solução do problema que agora lhe foi cometido.

2.03 — HOUE TAMBÉM, QUEM SE DECLARASSE CONTRÁRIO AO INÍCIO DA CONSTRUÇÃO DA UNIVERSIDADE POR JÁ NÃO SER POSSÍVEL TERMINÁ-LA DENTRO DOS POUCOS MESES QUE AINDA RESTAM PARA O ATUAL GOVÉRNO.

Essa objeção é lembrada, apenas, para que nenhuma das críticas feitas perdue sem uma conveniente apreciação e esclarecimento.

O pessimismo geral quanto à nossa educação política não deve ir tão longe a ponto de acreditarmos que se paralitem providências de alta significação social unicamente por desfôrço ou antipatia partidária. O bom senso público, inclusive dos políticos, já não mais se coaduna com esse pernicioso vício do rancoroso caudilhismo que, felizmente, já foi superado no Brasil.

A construção da Cidade Universitária do Distrito Federal, como a de São Paulo e a de Belo Horizonte, que se anunciam de modo promissor, será prosseguida qualquer que seja o Governo apurado nas próximas eleições, assim como, certamente, serão levadas avante as obras da Usina de Volta Redonda, na Fábrica de Motores, do Saneamento da Baixada Fluminense e de todos os demais grandes empreendimentos indispensáveis ao surto, já agora inelutável, da pátria brasileira.

No caso particular da nossa Universidade, há a circunstância favorável da existência de fundos suficientes para cobrir as despesas respectivas, sem sobrecarregar o orçamento anual do país.

*
* *
*

Para finalizar abordaremos as críticas do terceiro grupo.

3.01 — O "DIÁRIO DE NOTÍCIAS" ESTRANHA HOUVESSEM ANTERIORMENTE PREFERIDO VILA VALQUEIRE A MANGUINHOS, QUANDO A EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS QUE ENCAMINHOU O DECRETO-LEI N.º 7.563, DE 4 DE MAIO DE 1945, DEIXOU BEM CLARA A SUPERIORIDADE DESTA ÚLTIMA ÁREA SOBRE A PRIMEIRA PARA A LOCALIZAÇÃO DA UNIVERSIDADE.

Essa estranheza provém do desconhecimento de quanto a solução do problema em causa é complexa e de quanto ela oscilou em razão mesmo do amor e atenção de que foi objeto.

A rápida resenha contida no início da exposição de motivos do D.A.S.P., n.º 2.979, de 17 de outubro de 1944, permite recordar tôdas essas circunstâncias :

"Submeteu V. Excia. ao exame dêste Departamento o processo incluso, relativo à construção da Cidade Universitária da Universidade do Brasil.

2. Tratando-se de assunto relevante, cuja solução impõe diretiva prática ajustada a peculiaridades técnicas e financeiras de grande complexidade, julga êste Departamento indispensável um retrospecto, embora sumário, dos fatos ocorridos a partir de 1935, ano em que se iniciaram os estudos preliminares do problema, com a criação, em 19 de junho, da Comissão incumbida de elaborar o plano de organização da Universidade do Brasil.

3. Nesse mesmo ano, entre 13 e 26 de agosto, estivera nesta Capital o arquiteto Marcelo Piacentini, professor da Universidade de Roma, convidado para opinar sobre o assunto, particularmente quanto à localização.

4. Prosseguiram os estudos nesse sentido, até que, a 17 de setembro, foram criados simultaneamente as comissões específicas dos diversos ramos de ensino e o "Escritório do Plano da Universidade".

5. Logo a seguir, em 19 do mês citado, os engenheiros Emídio de Moraes Vieira e José Otacílio Sabóia Ribeiro foram incumbidos de estudar a localização da Cidade Universitária.

6. A 17 de janeiro de 1936, o Sr. Ministro da Educação submeteu à Comissão Geral os trabalhos do professor Marcelo Piacentini e dos dois aludidos engenheiros, tendo a escolha recaído sobre o terreno junto à Quinta da Boa Vista.

7. Pouco depois, foi designada a seguinte comissão de arquitetos para projetar e orçar as obras : Afonso Reidi, Ângelo Bruns, Firmino Saldanha, Lúcio Costa, Paulo Fragoso e Washington Azevedo.

8. Mais tarde, em 30 de junho, propôs essa comissão fôsse construída a Cidade Universitária sobre estacas na Lagoa Rodrigo de Freitas, sugestão rejeitada, com objeções técnicas decisivas, pelo "Escritório do Plano da Universidade".

9. A 13 de julho do mesmo ano, chegou ao Rio o arquiteto Le Corbusier, que se demorou até agosto, apresentando um esboço relativo à Quinta da Boa Vista e depois um memorial devidamente documentado, trabalhos êsses rejeitados por uma comissão de professores.

10. A 21 de outubro, reuniu-se a Comissão Geral para apreciar o anteprojeto organizado pela comissão de arquitetos já referida, tendo deliberado designar uma Comissão Especial para tratar do assunto; após os estudos e o parecer desta, aprovado pela Comissão Geral a 12 de março de 1937, foi rejeitado o anteprojeto em questão.

11. Em 5 de julho de 1937, em virtude da Lei n.º 452, ficou estabelecido que a Universidade seria construída na área da Quinta da Boa Vista, bem como foi criada a Comissão do Plano da Universidade do Brasil, para o fim de suplantender a elaboração do programa, a organização dos projetos e a execução das obras.

12. Em setembro do mesmo ano, chegou a esta Capital o arquiteto Vitório Morpurgo, indicado por seu colega Marcelo Piacentini para organizar o projeto definitivo da Cidade Universitária.

13. Depois de um exame prévio do engenheiro Paulo Sá, o anteprojeto de autoria dos dois arquitetos italianos foi, em 27 de setembro de 1938, aprovado por uma comissão composta dos professores Raul Leitão da Cunha, Ernesto de Souza Campos, Inácio M. Azevedo Amaral e Luiz Cantanhede.

14. Em 26 de janeiro de 1939, o Decreto-lei n.º 1.075 regulamentou a Comissão prevista pela Lei n.º 452, de 5 de julho de 1937, que passou a ser composta de três membros, tendo sido designados os professores Raul Leitão da Cunha, Ernesto de Souza Campos e Inácio M. Azevedo Amaral.

15. Para essa Comissão foram criados um Serviço de Engenharia, chefiado pelo engenheiro Otacílio Negrão de Lima, e um Serviço de Arquitetura, do qual faziam parte os arquitetos Oscar Niemeyer, Jorge Machado Moreira, Hélio Uchôa Cavalcanti e Carlos Leão, e, depois, Atilio Correia Lima e Aldarí Henrique Toledo.

16. Foi resolvido preliminarmente que se re-estudasse a questão da localização. O primeiro dos Serviços mencionados realizou estudos sobre os terrenos da Quinta da Boa Vista, Praia da Gávea, Piedade e Vila Valqueire, concluindo pela escolha deste último.

17. Em 23 de abril de 1941, o Decreto-lei n.º 3.207 incorporou o Serviço de Arquitetura ao de Engenharia, que passou a integrar a Divisão de Obras do Departamento de Administração do Ministério da Educação e Saúde.

18. Ainda nesse mesmo mês, o engenheiro Paulo de Assis Ribeiro, que vinha examinando o problema da localização da Cidade Universitária, por determinação do Sr. Ministro da Educação, apresentou um estudo abrangendo os terrenos circunvizinhos ao Instituto Osvaldo Cruz, em Manguinhos, os da Vila Valqueire, à margem da Estrada Rio-São Paulo, e outros na Ilha do Governador, na Gávea, na Praia Vermelha, no Castelo, na Quinta da Boa Vista e ainda próximos a Niterói, à beira da Estrada de Maricá; da análise cuidadosa efetuada, resultou ser dada preferência ao terreno de Manguinhos.

19. Em setembro de 1941, a Comissão do Plano da Universidade do Brasil, reunindo os pareceres dos engenheiros Hildebrando de Araújo Góis, José Otacílio Sabóia Ribeiro, Otacílio Negrão de Lima, Paulo de Assis Ribeiro e Pujoi Júnior, optou pelo terreno da Quinta da Boa Vista.

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

21. Ainda no mesmo ano, a firma Dahne, Conceição & Cia., em colaboração com o escritório técnico Gabriel M. Fernandes, apresentou um estudo no sentido de ser construída a Universidade em Niterói.

22. Em 5 de janeiro de 1943, o Sr. Ministro da Educação, em exposição de motivos dirigida a V. Excia., 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 se obter na situação anormal presente; por isso a escolha deveria recair no terreno da Vila Valqueire".

Como se vê, por esta súmula histórica, a razão única que militou a favor da localização da Cidade Universitária em Vila Valqueire foi circunstancial e passageira. Vamos, para torná-la mais clara, transcrever os próprios termos do parecer do Dr. HILDEBRANDO DE ARAÚJO GÓIS:

"A guerra, porém, veio afetar, gravemente a execução dos programas de trabalhos públicos. Certo número de obras acham-se paralisadas. Outras o serão fatalmente. Tôdas, no entanto, sofreram consideravelmente os efeitos da situação criada para o comércio internacional. As novas circunstâncias, que surgiram, transformaram, por completo, o quadro apresentado.

A conclusão das obras em Manguinhos exige, sem dúvida, o emprêgo de grande aparelhagem mecânica especializada. As dificuldades, para a aquisição dessa maquinaria, os empecilhos em transportá-la por via marítima, a carência de combustível para sua movimentação, ofereceriam graves obstáculos a vencer. Além disso, haveria que se contar com um grande retardamento na execução dos serviços, devido à falta de materiais e à crise de mão de obra".

Mais adiante, diz ainda o engenheiro HILDEBRANDO DE GÓIS:

"Não me parece, por isso, em face das novas circunstâncias, seja aconselhável situar a Cidade Universitária em Manguinhos. Surge, assim, por exclusão, Vila Valqueire como local mais adequado para a construção.

De acordo com o parecer do engenheiro Negrão de Lima, não há, no Rio de Janeiro, uma localização verdadeiramente ótima para a Cida-

de Universitária. Contra Vila Valqueire, existe o inconveniente da distância. As soluções seriam, portanto, equivalentes.

Acho, porém, que a diferença de distância entre Manguinhos e Vila Valqueire, que se traduz por um acréscimo de 19 minutos no tempo de viagem, não é razão suficiente para impedir a construção da Universidade naquela área. Juízo, mesmo, que um serviço de trens elétricos, bem organizado, obviará, quase por completo, o inconveniente apontado.

O engenheiro HILDEBRANDO DE GÓIS conclui assim o seu parecer :

“Vila Valqueire pode não ser ideal. Nenhum outro local seria ideal. No momento atual é, sem dúvida, a melhor solução que se poderia encontrar. Não há motivo, portanto, para não ser adotada”.

O decurso, porém, de mais de dois anos e meio da data daquele parecer e o feliz término da guerra na Europa, abriram outras perspectivas, quer para a importação da maquinaria aludida no parecer supra, quer para o aproveitamento da existente no país, mas até agora absorvida no esforço de guerra.

Alteradas, dêste modo, as condições dentro das quais fôra elaborado o parecer relativo a Vila Valqueire, voltam à baila os argumentos expendidos pelo citado técnico, cuja análise leva à segura convicção de que, dentre as soluções cogitadas, a mais adequada era, de fato, a de Manguinhos.

Foi ao ser encarada esta última solução em todos os seus detalhes que surgiram as ilhas situadas nessa região, na enseada de Inhaúma, em frente ao Instituto Osvaldo Cruz, dotadas de tôdas as vantagens de Manguinhos pròpriamente dito, mas livres de alguns dos seus inconvenientes apontados na exposição de motivos do D.A.S.P. n.º 936, de 14 de maio de 1945, publicada no ante-penúltimo número desta Revista.

3.02 — AINDA O “DIÁRIO DE NOTÍCIAS”, ADMITINDO IMPLÍCITAMENTE SEREM ACEITÁVEIS OS OUTROS PONTOS DA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS, DECLARA SER INADMISSÍVEL O EMPRÊGO DA PALAVRA “RIBEIRINIDADE”.

Cumprе observar, de início, que a criação de neologismos, que vêm preencher lacunas na língua, é fato natural, necessário e corrente, sendo fácil compreender as dificuldades que resultariam se, por exemplo, tivéssemos de exprimir tudo que adveio do imenso progresso contemporâneo, lançando mão, estritamente, do vocabulário do período quinhentista.

No caso, há uma lacuna a preencher — a de uma palavra que signifique uma “situação marginal” —, cuja conveniência sentem todos os que estão familiarizados com problemas de “direito das águas” e de “hidrotécnica”.

Tanto assim é que, de há muito, já se consagrou a expressão “ribeiridade”, inclusive em textos legais, podendo-se citar, entre outros, o art. 171, § 1.º, alínea f, do Código de Águas.