

MEMÓRIAS URBANÍSTICAS DE UM AMANTE DO RIO

Entrevista concedida por Pedro Teixeira Soares à Fundação Getúlio Vargas

Apresentação de Lucila Teixeira Soares

Pedro Teixeira Soares Neto (1935-2011) fez parte de uma geração profissional formada em tempo de prosperidade e otimismo, embalado pelos ideais democráticos do pós-Guerra, pela promessa do presidente Juscelino Kubitschek de avançar 50 anos em 5 e pelo sucesso brasileiro no futebol, no tênis, nos concursos de miss, ao som dos primeiros acordes da bossa-nova. Uma confluência positiva que tinha perfeita tradução na arquitetura, cujo símbolo maior era a Brasília concebida por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, mas que brilhava também em outras joias, saídas das pranchetas de mestres como Affonso Eduardo Reidy, Henrique Mindlin, Sérgio Bernardes, Jorge Moreira, os irmãos Marcelo, Milton e Maurício Roberto, Olavo Redig de Campos e muitos outros, que tornaram o Brasil referência arquitetônica internacional. O Rio de Janeiro era o retrato dessa nação feliz, e um mar de oportunidades para estudantes e jovens recém-formados em arquitetura. Na Faculdade Nacional de Arquitetura, na Urca, esses mestres iam arregimentar seus desenhistas e garimpar talentos.

Nesses tempos, também estava em plena atividade uma geração muito importante de urbanistas, que tem em Hélio Modesto e Hélio Marinho nomes fundamentais. O urbanismo envolve o complexo e delicado processo de transformar ideias de cidade em planos tecnicamente elaborados, socialmente negociados e politicamente possíveis. Portanto, demanda profissionais do serviço público que enxerguem importância, beleza e sentido de futuro na formulação de planos urbanísticos que envolvem a avaliação técnica de leis e decretos e o assessoramento a governantes mais ou menos delirantes.

Por uma circunstância pessoal, Pedro, de quem sou a primeira de um “cacho” de cinco filhos – como gostava de nos definir – foi trabalhar na Superintendência de Urbanização e Saneamento do Estado da Guanabara (Sursan). Enveredando pelo urbanismo, tornou-se herdeiro e transmissor do bastão recebido pelos dois

Hélio. A exemplo de seus mestres, foi um exemplo de exercício de entrega, de renovação constante de ideias, de entendimento, de compreensão e também de paciência – como definiu sua discípula e amiga Angela Botelho quando tomou posse como vice-presidente da Sociedade dos Engenheiros e Arquitetos do Rio de Janeiro (Seaerj), em 2011.

Foi técnico da Sursan e da Secretaria de Planejamento do estado da Guanabara; secretário municipal de Planejamento e Coordenação Geral na gestão do prefeito Marcos Tamoio; diretor adjunto da Empresa Brasileira de Turismo (Embratur) e presidente da Fundação Instituto de Desenvolvimento Econômico do Estado do Rio de Janeiro (Fiderj). Foi assessor especial da Secretaria de Urbanismo do Rio de Janeiro até 2008. Sua marca visível no Rio de Janeiro é a curva elegante do viaduto San Tiago Dantas, que liga a Praia de Botafogo à Rua Pinheiro Machado.

Em 2000, Pedro participou de uma série de entrevistas realizadas pela Fundação Getúlio Vargas para recuperar a memória do urbanismo do Rio de Janeiro. A seguir, destaco trechos de uma conversa franca e irreverente, que não esconde erros nem frustrações e divide méritos. Um bom retrato do que sempre foi seu jeito de falar e agir. A conversa cobre um período de grandes mudanças no Rio de Janeiro: a construção de Brasília, a transferência da capital, o golpe de 1964, a ascensão do chaguismo, a fusão do Estado do Rio com a Guanabara, os desafios das favelas, a falência do município, os planos estratégicos, as pressões políticas.

Reli a entrevista agora, na companhia de colegas e amigos de vida de meu pai: David Cardeman, José Carlos Neder, Elisa Houaiss, Angela Botelho e Isabel Vasconcelos Porto Tostes. Em muitos aspectos, ela permanece assustadoramente atual. Mas é sobretudo, do início ao fim, um testemunho de esperança no futuro do Rio de Janeiro.

A GRANDE ESCOLA FORA DA ESCOLA

Nenhum dos grandes arquitetos em ação nos anos 1950 era professor na Faculdade de Arquitetura. Eles nos mostravam coisas que os professores da escola não mostravam, pois estes falavam o tempo todo de arquitetura romana, gótica etc. Na Praia Vermelha, com a certeza dos 20 anos, afirmávamos que “quem sabe faz, quem não sabe ensina”.

No urbanismo, ensinava-se uma sucessão de nomes e coisas que não contribuíram em nada para eu entender o Rio de Janeiro. Só se falava em Le Corbusier na cadeira de grandes composições de arquitetura. Aprendíamos mais por conta própria, na base de revistas de arquitetura e no que se via e ouvia nos escritórios. Lembro que vi na revista “Life” a reportagem sobre a inauguração do Museu Guggenheim, em Nova York, e fiquei fascinado. Aquele disco pousado numa esquina era maravilhoso! Mas não se falava de Frank Lloyd Wright na escola.

Quando Juscelino foi construir Brasília, o Oscar (Niemeyer) montou o primeiro escritório naquele grande salão na sobreloja do prédio do Ministério da Educação e recrutou seu pessoal entre arquitetos recém-formados e em formação. Teve gente que trancou matrícula na faculdade para participar daquela aventura de planejar e construir uma cidade. Isso teve uma grande importância na formação dessa geração – mesmo para os que, como eu, não fez parte da equipe de Oscar e Lúcio.

PATRIMÔNIO, SÓ O COLONIAL

Não se pensava em proteger nada construído a partir do século XVIII. Estava-se iniciando a construção da Perimetral, e ia-se demolir o mercado da Praça Quinze, uma estrutura maravilhosa. Propus na faculdade que o trabalho de História da Arquitetura fosse um levantamento de desenho e de fotografia daquela estrutura que estava sendo posta abaixo. Mas preferiram nos mandar fazer levantamentos de casas de fazenda. O velho mercado ficou sem documentação. Outro exemplo é o da Torre Eiffel, uma loja de roupas masculinas

na Rua do Ouvidor. A estrutura era de ferro, toda importada de Paris, *art nouveau*, lindíssima. Foi feita uma proposta para seu tombamento, mas o Patrimônio recusou.

Só havia interesse pela arquitetura colonial. E, mesmo assim, com grandes restrições a transformações de uso. Uma coisa que o Patrimônio custou muito a entender é que não se pode preservar cerca de 1.200 casebres no Pelourinho sem permitir que aquilo tenha outra utilização, que se possa esvaziá-los por dentro, fazer uma estrutura nova, moderna, e conservar apenas as fachadas.

RENÚNCIA DE JÂNIO: FIM DA EUFORIA

Toda a euforia das grandes construções e projetos revolucionários acabou de uma hora para outra, com a renúncia de Jânio Quadros, em agosto de 1961. Eu tinha aberto um escritório de arquitetura com dois sócios, mas o mercado estava completamente parado. Acabei indo trabalhar na Sursan, por indicação de Lota de Macedo Soares, braço direito de Carlos Lacerda. Naquele momento, a Sursan era o grande braço armado do Executivo para obras que não fossem rodoviárias – estas ficavam a cargo do Departamento de Estradas de Rodagem (DER). A Sursan era a grande empresa pública da Guanabara, encarregada de obras de saneamento, água e esgoto, coleta de lixo, urbanização etc. Requisitava arquitetos e engenheiros da antiga prefeitura do Distrito Federal e os contratava a preço de mercado.

Comecei trabalhando numa divisão de concorrências que contratou as obras mais importantes do governo Carlos Lacerda. Na obra do Aterro do Flamengo, trabalhei com Lota, presidente do Grupo de Trabalho, detalhando projetos do (Affonso Eduardo) Reidy e do Jorge Moreira, e em contato com Roberto Burle Marx, e todo aquele grupo que defendia o Aterro com unhas e dentes.

Trabalhei na concorrência do túnel Rebouças e na do viaduto dos Marinheiros. Depois, já no governo Negrão de Lima, fui para o Departamento de Urbanização da Sursan. Este sim, tratava da execução do urbanismo: fez as pistas e as passarelas do Aterro, por exemplo. Também fizemos, no Departamento de

Urbanismo, o viaduto San Tiago Dantas, que liga a Praia de Botafogo à rua Pinheiro Machado, como parte do acesso ao túnel Santa Bárbara.

Esse viaduto tem uma história engraçada. Foi feito numa época em que, por causa dos túneis, o DER estava fazendo engenharia rodoviária dentro da malha urbana, sem levar em conta que o ambiente da cidade é diferente do ambiente de uma rodovia. Havia o projeto desse viaduto, que era em curva, uma curva muito bonita. Mas ele parecia um caixote.

No Departamento de Urbanismo, começamos a reestudar o problema. Já que o viaduto teria que ser em curva, fizemos uns tantos acertos, um trabalho de *design*, e a equipe técnica calculou. Mas esse *design* deu um trabalho danado. Não havia computador, tivemos que fazer por geometria descritiva, um trabalho dos diabos! Mas foi feito, e ficou tão bom que recebeu elogios do Lúcio Costa.

A CHEGADA DE CHAGAS FREITAS

Francisco de Mello Franco ia ser nomeado secretário de Planejamento, e me apresentou ao Chagas, (*Antonio de Pádua Chagas Freitas*). Passei a fazer parte do grupo de trabalho que organizou a transição do governo Negrão de Lima para o de Chagas. Em 1971 fui nomeado chefe do Escritório de Planejamento Urbano (EPU), órgão responsável pelo urbanismo no Estado da Guanabara.

Durante o governo Carlos Lacerda, o que existia era a Secretaria de Governo, que tinha como centro a Coordenação de Planos e Orçamentos. Ali havia um setor chamado Escritório de Programação Urbana, que tentava harmonizar os programas de ordem urbana, como limpeza, construção de ruas, iluminação pública etc, com os recursos orçamentários disponíveis.

Mello Franco propôs transformar a Secretaria de Governo em Secretaria de Planejamento. E o Escritório de Programação Urbana foi transformado em Escritório de Planejamento Urbano, porque a Guanabara era uma cidade-estado, com funções estaduais e municipais. Então, começou-se a trabalhar essa linha de projetos de urbanismo, ainda sem qualquer tradição, porque até ali

tudo o que dizia respeito ao planejamento urbano ficava a cargo da Secretaria de Obras. Foi uma época de obras importantes na ligação Norte-Sul da cidade: Perimetral, Aterro, abertura dos túneis Santa Bárbara, Rebouças, Major Rubens Vaz e o da Pompeu Loureiro.

A BATALHA DOS 'ESPIGÕES'

No governo Chagas, foi criado o Conselho de Planejamento Urbano. Era presidido por Mello Franco, como secretário de Planejamento; o secretário de Obras era membro nato. E os outros membros eram representantes de órgãos: Clube de Engenharia, Instituto de Arquitetos do Brasil, (IAB), Patrimônio, Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (Ademi), representando a construção civil, e dois membros de escolha direta do governador, que na época foram Wladimir Alves de Sousa e Roberto Burle Marx.

Inicialmente, esse grupo começou a rever os licenciamentos concedidos pelo Negrão. Alguns foram embargados, como o Ninho das Águias, na Rua da Quitanda, com 52 andares, a Chácara da Gávea, um monte de prédios que seriam construídos acima da cota cem, e o Hotel Leblon. Todos são daquele tempo. O Conselho evitou umas tantas barbaridades, mas não conseguiu evitar outras, como a torre do Rio Sul, o edifício do Banco Irmãos Guimarães e o do Bockel, na Cinelândia, que são coisas completamente fora da escala da cidade.

O PLANO LÚCIO COSTA PARA A BARRA E AS LICENÇAS PRÉVIAS

As linhas gerais do Plano Diretor da Barra da Tijuca foram formuladas em meados da década de 1960. Para sua implementação, no início do governo Negrão de Lima, foi criado o Grupo de Trabalho da Baixada de Jacarepaguá, que se transformou em Superintendência do Desenvolvimento da Barra da Tijuca (Sudebar). Como o Plano dava muito pouca indicação do que se tinha que fazer, era preciso uma consulta prévia. O cidadão chegava e dizia: "Tenho um terreno e quero lotear dessa e dessa maneira. Posso?" O técnico analisava o terreno e, se a resposta fosse positiva, o proprietário pegava o documento visado e dava entrada no Departamento de Edificações.

Acontece que nada disso era publicado, e muita subjetividade sempre gera conflito. Por isso elaboramos o Decreto nº 324, que listava as instruções normativas, para acabar com a consulta prévia. Mas, por ingerência política, isso não foi adiante naquela ocasião. A Sudebar e a consulta prévia acabaram sendo extintas em 1981.

O que aconteceu no processo de ocupação da Barra? Todo o Plano Lúcio Costa foi feito com o mesmo conceito rodoviário de Brasília. Lúcio acabou de construir Brasília em 1960 e, em 1967, já estava fazendo o plano da Barra. Uma pergunta frequente é: "O que foi desobedecido no Plano Lúcio Costa para a Barra?" A resposta é: menos de 10%. Lúcio estava à testa, porque foi assessor da Secretaria de Planejamento e da Secretaria de Desenvolvimento Urbano até morrer. Discutiu passo a passo todos os decretos. Mas não previu aqueles prédios altíssimos na Avenida Sernambetiba.

E por que não previu? Porque quando, em 1981, houve a regulamentação do hotel-residência. Hotel-residência é hotel? O Lúcio entendeu que sim. Depois que construíram prédios residenciais multifamiliares disfarçados de hotel-residência e com altura de hotel, ele se revoltou: "Eu não previ essa quantidade de coisas altas." Não previu, mas aconteceu. Não houve desobediência. Podemos, sim, discutir a obsolescência precoce daquele Plano, o que é outra coisa.

A FUSÃO E A REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Em 1975, quando fui nomeado secretário municipal de Planejamento pelo Marcos Tamoio (*primeiro prefeito do Rio depois da fusão, nomeado pelo governador Floriano Peixoto Faria Lima*), trouxe os acervos do Conselho e do EPU e incorporei algumas atribuições do Conselho. Isso foi possível porque o EPU era um órgão municipal, para tratar do Rio de Janeiro. Assim, transformei-o na Secretaria Municipal de Planejamento. Ou seja, eu fiquei onde estava, com os funcionários, os móveis e os utensílios.

Quem veio de fora foi o Ronaldo Costa Couto, que chegou com a Secretaria Estadual de Planejamento para o mesmo prédio, trazendo a recém-criada Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana (Fundrem). Estabeleceu-se uma disputa por espaço, físico e político, como é natural. Os funcionários todos me tratavam com deferência, porque sabiam que eu era anterior àquela "invasão". Então, me davam preferência na água, no café... Daí os ciúmes.

Independentemente das picuinhas políticas, havia, realmente, superposição de funções entre a Secretaria Municipal de Planejamento e a Fundrem, que chegou com ideia de substituir os Executivos de todos os municípios nas decisões sobre o uso e parcelamento do solo. Toda a legislação aprovada pelas prefeituras nessa matéria tinha que ser submetida a ela. Ora, com Maricá ou São Gonçalo isso talvez funcionasse, mas com o município do Rio de Janeiro, que tinha quadros melhores que os da Fundrem, em termos de conhecimento e vivência dos problemas da cidade, não fazia nenhum sentido. Era uma proposta impositiva, violenta mesmo.

Além disso, tanto o secretário de Planejamento quanto a maioria dos técnicos da Fundrem eram "estrangeiros". Costumávamos dizer que eram reféns do chofer: se mandassem ir para o Leblon e o chofer fosse para a Tijuca, nunca descobririam. Eu me recusei a assinar a deliberação do Conselho que sacramentava a submissão dos municípios à Fundrem. Mas depois o meu sucessor assinou.

UMA USINA DE PROJETOS IRREALIZADOS

A Fundrem formulou diversos projetos para a Região Metropolitana. Só que o prazo de maturação foi insuficiente. A Fundação acabou em menos de 20 anos. Maurício Nogueira, seu primeiro diretor de Planejamento, fez um macrozoneamento industrial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro que jamais foi regulamentado. Lysia Bernardes, na Diretoria de Geografia da Secretaria Estadual de Planejamento, elaborou pequenos planos de ocupação urbana para todos os municípios do estado do Rio. Foi um trabalho muito

competente. E a Fundação Instituto do Desenvolvimento Econômico do Estado do Rio de Janeiro (Fiderj), que eu vim a presidir mais tarde, fez durante o governo Faria Lima um maravilhoso zoneamento agrícola e agroindustrial do Norte Fluminense.

PRESSÃO POLÍTICA

Em novembro de 1976 haveria eleições municipais (*exceto nas capitais*). Em viagem a Brasília para cuidar do orçamento do município, fui abordado no voo de volta pelo deputado Álvaro Valle. Ele disse que o presidente Ernesto Geisel fazia muita questão da vitória nessas eleições, porque as considerava um plebiscito sobre o seu governo. E que o Geisel estava preocupado, porque o Rio de Janeiro sempre foi uma área de oposição: até o prefeito era do MDB – o Tamoio era filiado ao partido. O presidente teria encarregado Valle de coordenar as adesões à Arena, para aumentar as chances de vitória do governo.

Chego ao Rio e me deparo com o início de uma pressão pela filiação à Arena. Eu ainda trabalhava no Palácio Guanabara, e começou uma coisa ridícula: teve chefe que filiou todo mundo, inclusive a secretária e o contínuo. E a pressão passou para o município. Um dia me ligaram: "Pedrinho, você é o único que faz restrições a entrar para a Arena..." Eu me espantei: "Nunca disse nada disso!" Insistiram: "Pois é, mas o fulano e o beltrano disseram que entram para a Arena com muito prazer. Fica a sugestão, mas não pense que se trata de qualquer forma de pressão."

Eu já tinha feito tudo o que a Secretaria de Planejamento podia fazer: o orçamento, o endividamento, o organograma da prefeitura inteira. Aí fui ao Tamoio e disse: "Não vou entrar para a Arena. Quando o Brasil tinha 14 partidos, não entrei para nenhum; não será agora que só tem dois, que vou entrar para o que vai perder. E digo mais: estou ganhando pouco, tenho cinco filhos, e não posso ficar aqui."

O Tamoio argumentou: "Mas é uma pena, Pedrinho por que você não pega umas consultorias por fora?" Respondi: "Porque não faz o meu gênero; nunca fiz isso,

e não vou começar agora. Muito obrigado, e até logo." Ele ainda pediu: "Então, diga que foi por razões particulares." Eu retruquei: "E são, mesmo, razões particulares minhas, que não preciso revelar a ninguém."

PROLIFERAÇÃO DE “ESPIGÕES”

Algumas leis importantes regulam o uso do solo no Rio de Janeiro, como os Decretos-Lei nº 6.000, de 1937, o 991, de 1962 e 3.800, de 1970. O primeiro já permitia a construção de torres, edifícios muito altos, desde que afastados das divisas. Depois, Carlos Lacerda fez o 991, que permitiu ultrapassar o gabarito original, desde que em centro de terreno – há vários prédios dessa época em Ipanema, na Rua Prudente de Moraes.

O Decreto nº 3.800, de 1970, fixou zoneamento absolutamente rígido. Zonas residenciais exclusivas, zonas unifamiliares; nas zonas comerciais, nos centros de bairro, gradação de uso e de intensidade de diversos usos. Isso era muito diferente do que existia antes. A legislação anterior previa zonas residenciais e comerciais, mas com rigidez menor. E consolidou no Brasil o conceito de torre. Já havia um ou outro prédio alto, como o Caparaó, na Praia de Botafogo; a Mesbla, no Passeio Público; o edifício de A Noite; alguns prédios *art-déco* muito bonitos em Copacabana.

O decreto diz que, se o prédio estiver suficientemente afastado das divisas, pode ter altura ilimitada, a não ser em lugares proibidos por outra legislação – como foi o caso dos hotéis de Copacabana, cujo gabarito foi limitado pela parábola de tiro do forte de Copacabana. Mas em lugares onde não havia outras limitações, para se incentivar o ramo hoteleiro, permitiu-se a altura ilimitada.

BRIZOLA E A EXPANSÃO DAS FAVELAS

Houve dois movimentos independentes a partir do primeiro governo de Leonel Brizola (1983-1987): primeiro, com o fim das remoções, promoveu-se a ocupação permanente dos morros e outras áreas de favelas. Inicialmente, todo o investimento da poupança da população favelada era em eletrodomésticos.

Nas casas havia geladeira, televisão, fogão etc, mas a construção era inteiramente provisória, pois a qualquer momento poderia ser derrubada. Quando Brizola instituiu como diretriz política de seu governo não remover mais nada, imediatamente as pessoas passaram a investir em alvenaria. Em seguida, foi dada autorização formal à Light para regularizar o fornecimento de energia elétrica.

O segundo movimento foi o incentivo explícito à invasão de terrenos públicos ou privados. Eu acompanhei o nascimento de Rio das Pedras, em Jacarepaguá. Houve uma denúncia de vizinhos de que a área da avenida Canal do Rio das Pedras, estava sendo ocupada por sete ou oito barracos. Mandaram um engenheiro fazer uma vistoria e ele relatou a existência de 12 barracos. Aí, o processo percorreu todos os caminhos burocráticos, e lá pelas tantas, aparece o despacho: "Face ao prazo decorrido, pedimos outra vistoria." Tinham se passado seis meses, e o engenheiro voltou de lá tendo constatado a existência de 92 barracos, sendo 15 de alvenaria! Aí não saía mais.

Brizola pretendeu virar do avesso as posturas anteriores a seu primeiro mandato, herdadas do AI-5: fim do modo autoritário de governar, fim da interferência do governo federal e da subserviência do chaguismo etc. Entretanto acabou sendo um tiro n'água. Participei entusiasticamente da campanha, mas logo me decepcionei, como, aliás, aconteceu com muita gente. Caudilhesicamente, como era seu estilo, ele tomava conta de cada nomeação, inclusive na prefeitura. E nomeou algumas pessoas que não conheciam os problemas da cidade, e ignoravam o que já estava encaminhado como solução.

GOVERNO SATURNINO: BOAS IDEIAS E POUCA AÇÃO

O governo do Saturnino (*Roberto Saturnino Braga, primeiro prefeito eleito do Rio de Janeiro, em 1985*) foi bastante inovador, mas planejava-se demais e executava-se muito pouco. O Saturnino, que tinha um perfil de PMDB, foi eleito junto com o Jó Resende, que tinha um perfil de PT. Mas estavam ambos no PDT. Saturnino é um político enérgico, porém mais de legislador do que de governante. E faltou execução.

Saturnino criou a Secretaria de Desenvolvimento Urbano, para onde transferiu o Departamento de Edificações, que estava na Secretaria de Obras. Isto significou reunir no mesmo órgão, depois de muitos anos, o planejamento, o licenciamento e a fiscalização; a partir daí, elaborar a legislação, licenciar as obras e fiscalizar seu desenvolvimento passou a ser tarefa da Secretaria de Desenvolvimento Urbano.

O secretário era o arquiteto Flávio Ferreira, e seu chefe de gabinete era o Sérgio Magalhães. Pela primeira vez, tivemos um secretário com títulos acadêmicos, doutorado nos Estados Unidos. Bom arquiteto, já tinha essa linguagem de cidade e muitas críticas à legislação urbana em vigor, principalmente ao Decreto 3.800. O Flávio defendia o urbanismo dos grandes mestres europeus, e considerava que a torre desestruturava a quadra francesa, a quadra contínua edificada, das fachadas iguais, do gabarito único das grandes ruas. Em resumo, defendia a postura *haussmaniana*, que resultou em Paris, Barcelona e uma porção de outros lugares. Grandes perspectivas, ruas retas. Bonito, sem dúvida nenhuma. Ele reformulou o decreto, fixando mais alguns limites. Paralelamente, criou um grupo de trabalho para consolidar e simplificar a legislação da época. Nessa ocasião, propôs uma radiografia da cidade. E fiz um pedido:

“Peça ao prefeito para manter a cidade imóvel durante três ou quatro meses, porque se ele modificar a legislação nesse meio-tempo, nunca conseguiremos terminar o trabalho.”

Saturnino aguentou dois meses, mas aí vinha a eleição, vinham as pressões, e o trabalho ficou pela metade. Essa foi uma experiência frustrada. Uma pena, porque perdemos uma grande oportunidade de organizar tudo.

A VOZ DOS MOVIMENTOS COMUNITÁRIOS

O vice-prefeito Jó Resende tinha um conceito ainda inédito de participação popular, e criou os Conselhos Governo-Comunidade. Você discutia no local com as associações de moradores. Esses conselhos deram algum resultado do ponto de vista de gestão. O que faltou para a experiência dar certo foi a adesão das

representações patronais, como Associação Comercial, Federação das Indústrias, Sindicato da Construção Civil etc. Elas estavam habituadas a exercer sozinhas essa influência, atuando diretamente junto às autoridades, sem coordenação nem formalidade. Convidadas, compareceram uma vez, e nunca mais voltaram.

Saturnino Braga ficou conhecido como o prefeito que faliu o Rio, mas seu governo foi extremamente inovador. O fracasso de sua gestão foi absolutamente sem culpa, não foi uma má gestão do administrador que gastou errado. Saturnino fez o que podia fazer, mas teve as receitas bloqueadas. A partir de 1987, depois que saiu do PDT, então, tudo piorou mais ainda.

TRANSPORTES, UM NÓ ETERNO

O Rio sempre teve grandes dificuldades na área de transportes, porque só cabe ao município a concessão de linhas municipais e de autônias a táxis. Mais nada. Isto é uma deformação que interfere fisicamente na cidade. Há duas enormes faixas de ferrovias que funcionam precariamente, e são praticamente paralelas a eixos rodoviários. Trata-se de uma deseconomia cavaluar! Depois, o metrô, que sequer é metropolitano. A Linha Um, logo no começo, só ia da Glória à Central do Brasil. E o município não tinha qualquer ingerência, porque os trens eram federais e o metrô era estadual.

Nessa área, não havia praticamente relações, mas com o transporte rodoviário o relacionamento sempre foi tenso. A Fetranspor manda no município, ninguém consegue organizar; eles querem linhas dobradas, para ter duas ocupações.

A INDÚSTRIA DOS PLANOS DIRETORES

Nas eleições de 1988, Marcelo Alencar foi eleito prefeito. Foi nesse período que iniciamos os estudos para elaborar o Plano Diretor, finalmente aprovado em 92. Esse Plano já foi feito de acordo com a Lei Orgânica do Município, uma exigência da Constituição de 88. Aliás, foi ela a grande responsável pela recuperação que o governo Marcelo Alencar trouxe para o Rio de Janeiro. Como a base territorial

da Constituição é o município, a arrecadação cresceu uma brutalidade. O Marcelo pegou uma cidade falida e uma receita hipertrofiada. Resultado: tirou o Rio da falência em tempo recorde e ficou com as glórias.

Tanto a Lei Orgânica quanto o Plano Diretor sofrem desse defeito brasileiro herdado de Portugal, de dizer coisa demais: só falta fixar o preço do quilo do tomate. O Plano Diretor ficou com esses cacoetes detalhistas e saiu com cara de diretriz de governo: pode fazer isso, vamos fazer aquilo. O Plano foi aprovado em 1992, como lei complementar à Lei Orgânica do Município. O Marcelo Alencar enviou os projetos de regulamentação à Câmara em dezembro e deixou o governo em janeiro de 93, quando assumiu o César Maia. Foi um plano para ser implementado pelo sucessor.

A questão é que a figura do Plano Diretor já tinha sido desmoralizada no Brasil desde os anos 1970, na época do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau), precursor do BNH, um serviço federal que elaborava planos diretores para cidades do interior. Com a fundação do BNH, criou-se o Plano Nacional de Saneamento: o cliente era a companhia estadual de saneamento, e o BNH fornecia os recursos.

Na época, o Brasil tinha pouco mais de três mil municípios e 22 estados, e a capacidade de pagamento das companhias estaduais era muito maior do que a dos municípios. Cada estado criou a sua: Cedae, Sabesp etc., e para se candidatar a recursos de saneamento o município tinha que ter um plano diretor. Foi uma corrida! Escritórios reproduziam planos diretores em mimeógrafos, entregavam aos prefeitos e faturavam um dinheiro alto.

Com esse plano, os prefeitos obtinham uma carta de crédito para os recursos de saneamento. Com o dinheiro, uns construíram fontes luminosas, muitos ergueram estádios municipais batizados com o próprio nome, o diabo. Assim, a ideia do plano diretor já estava muito desgastada, mas voltou com força na Constituição de 88.

CÉSAR MAIA E O PLANO DIRETOR

César mandou recolher os projetos, para estudar melhor. Tornou a enviá-los, e não se fez nada. A impressão que dava é que o Plano tinha sido entregue por Jeová ao Marcelo Alencar, no alto do Corcovado, debaixo de raios e trovões, porque não podia ser mexido. Bobagem, o Plano não existe para engessar coisa nenhuma. Quando assumiu a Secretaria de Urbanismo, no início de 1993, o Luiz Paulo Conde me perguntou o que havia de errado com o Plano, e eu respondi: "Não há nada de errado. Apenas diz que você é obrigado a fazer, no prazo de três anos, 55 Projetos de Estruturação Urbana para as 55 Unidades Especiais de Planejamento; só aí são 55 leis."

Peguei um exemplar do Plano e marquei as leis que deveriam ser feitas, todas com prazo final de três anos. Seriam mais de cem leis. Quer dizer, o Executivo era obrigado a elaborar cento e poucos projetos de lei, todos com exposição de motivos, para enviar ao Legislativo, que não tinha prazo para apreciar. Ao final, enviaram-se sete ou oito projetos, que simplesmente não foram apreciados.

UMA BABEL URBANÍSTICA

O Conselho Municipal de Política Urbana (Compur) foi criado no governo Marcelo Alencar, como parte do Plano Diretor, mas vivia em guerra com o Executivo. O Conde me nomeou assessor técnico do conselho com uma missão de pacificação. A questão é que as secretarias tinham voz, mas não voto. E todos os membros com direito a voto eram de fora do governo: Ademi, Ampec, Sinduscon – do lado dos construtores – e mais Firjan, Instituto dos Arquitetos, Clube de Engenharia, Famerj, Faferj. Todos votavam, todos gritavam, todos diziam coisas; o time dos empresários não se entendia com o time de moradores, enquanto o time dos profissionais se juntava contra todos.

O governo trazia uma assessoria técnica, que era eu, e uma assessoria administrativa. Mas a principal atividade do Conselho era contrariar o governo. Fui para lá com a missão de fazer a paz, mas foi impossível. Ele tinha se tornado quase um governo paralelo, com poderes hipertrofiados de fiscalização do

Executivo. Podia requisitar processos, marcar depoimentos, interrogar funcionários públicos. Ora, isso é função do Ministério Público.

O PLANO ESTRATÉGICO DO RIO: INSPIRAÇÃO CATALÃ

Além do Plano Diretor, foi elaborado também um plano estratégico para o Rio de Janeiro, a partir da contratação de uma consultoria catalã, liderada por Oriól Bohigas e Jordi Borja. Por inspiração do Conde, o César Maia contratou essa consultoria dos catalães para fazer um plano estratégico para o Rio. Parte do que fizeram em Barcelona para os Jogos Olímpicos de 1992 foi exatamente uma revalorização do espaço público, tornando-o novamente atraente para a população, que tinha fugido porque o espaço público estava sujo, inseguro, escuro, decadente. Em suma, o próprio comércio tinha se refugiado nos shoppings, onde tudo isso está aparentemente controlado.

Depois do sucesso obtido em Barcelona, eles resolveram vender essa experiência, e um dos que compraram foi a Prefeitura do Rio de Janeiro. O Bohigas é o intelectual da história. E a visão de planejamento dele e de sua equipe foi de grande utilidade. De tempos em tempos, um olhar de fora é fundamental, porque quem está muito envolvido fica sempre repetindo as mesmas coisas. É preciso uma lufada de ar fresco.

O Plano Estratégico gerou diversas propostas, entre as quais os projetos Favela Bairro e Rio Cidade. Logo depois das primeiras palestras, os catalães foram levados para conhecer as favelas, e propuseram pensar nelas como uma coisa permanente. Assim, era preciso diminuir progressivamente a diferença entre o que é favela e o que não é. Não disseram nenhuma novidade, mas nós vínhamos de uma complicada tradição de convivência com a favela, que variava da remoção pura e simples até a completa leniência.

Ora, a partir do primeiro governo Brizola, a favela passou a ser uma opção permanente de moradia, então era fundamental torná-la mais habitável, com água e esgoto, energia elétrica, construção de vias de acesso. Isso é o Favela-Bairro. Mas é suficiente ou não? É caro ou não? Não existe resposta para isso.

Considero que a falta de apropriação do custo real o grande calcanhar de Aquiles desses projetos. O custo real inclui contratação de consultores, viagens de pesquisa. Isso tem que ser incluído no projeto.

O RESGATE DE UM RIO “CAPRICHADO”

Desde que o automóvel invadiu a cidade, o urbanismo passou a ser abertura de alargamento de vias para fazer caber carros. É importante lembrar que, em termos de espaço público, o Rio de Janeiro já foi uma cidade caprichadíssima. A abertura da Avenida Rio Branco, por exemplo, é uma operação urbana do começo do século XX, e seu alinhamento é, até hoje, o mesmo deixado pelo prefeito Pereira Passos: não tem recuo progressivo, não tem desarrumação. Estão lá a calçada de pedra portuguesa, a arborização, a grade de ferro fundido no pé das árvores.

A gestão dos espaços públicos feita pelos governos César Maia e Luiz Paulo Conde tentou superar um atraso de décadas, de acúmulo de coisas ordinárias, vagabundas. Uma vez, contei 38 tipos de poste e outros suportes verticais entre o Palácio Guanabara e a Rua Marquês de Olinda, distantes menos de 1km. Alguns postes não tinham qualquer função. Um belo dia houve ali um cabo de ônibus elétrico, tirou-se o cabo, e o poste ficou lá.

As pessoas são contra a cidade grande, alegam que é impessoal, transforma você num número na multidão. É verdade, mas ela também é infinitamente mais rica em possibilidades de encontro e de troca. Por isso, não se pode desprezar o espaço público.