

CUIABÁ PRECISAVA DE AJUDA

Moacyr Freitas

A PRETENSÃO

Lembro-me, ainda, nos idos de 1960, assistindo às aulas de urbanismo do saudoso professor Sabóia Ribeiro, quando a todo exemplo eu procurava, mentalmente, situar minha cidade, Cuiabá. Achava mesmo que, como primeiro arquiteto destinado a exercer a profissão na sua cidade natal, deveria colher naquelas aulas o máximo de conhecimento para aplicá-lo ali, se houvesse essa oportunidade. Minha preocupação era quase um sonho, imaginando realizar tudo de bom para nossa cidade.

Iniciei minha carreira profissional no antigo Departamento de Obras do Estado, porém, ansiosamente, aguardava uma oportunidade de trabalhar na Prefeitura Municipal de Cuiabá.

O ENSAIO

Como voluntário, ofereci meus trabalhos ao Prefeito da cidade Hélio Palma Arruda. Apresentei-lhe um projeto para redefinir o antigo bosque municipal, buscando dar àquele espaço uma verdadeira praça, para torná-lo, realmente, um bosque. Foi assim que, com o amigo Ainabil Lobo, engenheiro agrônomo que também se interessava pelas coisas da cidade, consegui realizar meu primeiro projeto urbanístico para Cuiabá. Foi uma experiência nova, inaugural para mim. Venci críticas até mesmo de técnicos, por sacrificar alguns tarumeiros já doentes. Eu sabia dessa reação e preveni-me com atestado da doença das árvores, fornecido pelo órgão competente naquela época, o Fomento Agrícola da Produção. Também recebi crítica por delinear diretamente no chão com uma vara a forma sinuosa dos canteirões, assim como o espelho d'água da praça. Apesar desses embaraços de maus técnicos e políticos, a praça tornou-se realidade. Entretanto, para sua inauguração, esqueceram de nós, que pudemos vê-la apenas de longe. Foi somente na primeira administração do engenheiro Frederico Campos que essa praça, hoje, Santos Dumont, recebeu um calçamento com caco cerâmico. Recentemente, ela foi remodelada com retirada do espelho d'água, da caixa d'água semi-enterrada e do espaço redondo elevado para banda de música; e recebeu também nova iluminação.

A CIDADE

Até aquele ano de 1961, a cidade parecia estacionária. Governava o Estado de Mato Grosso o médico Dr. Fernando Correia da Costa. Como acontecia com os governos anteriores, também no seu governo tudo girava na base do atendimento a problemas, com algumas iniciativas. Governava do Palácio Alencastro inacabado; edifício em estilo moderno que substituía o velho, que fora sacrificado, assim como outros importantes testemunhos da história cuiabana, ali existentes. Verificou-se que mesmo depois de concluído o palácio, ele não servia para acomodar todas as secretarias do governo.

A partir de então, a cidade assistia às demolições de outras verdadeiras relíquias do seu sítio histórico.

Começava neste tempo a era do asfalto em Cuiabá. Fora lançado numa pista da Av. Ten. Cel. Escolástico e num pequeno trecho da Av. Presidente Marques, entre a praça Gal. Malet e a frente da Estação de Tratamento d'Água. A Avenida Getúlio Vargas ganhou também um trecho no prolongamento que vai da Rua São Sebastião até a Rua Estevão de Mendonça. Na seqüência de asfaltamento, veio a Av. Gal. Vale e a Rua Antônio Maria, entre a Av. Generoso Ponce e Av. Dom Bosco, pela administração Vuolo. Este Prefeito, através de coleta de recursos dos moradores, conseguiu calçar a paralelepípedos a parte da Rua 24 de Outubro que vai da Rua Comte. Costa até a Av. Pres. Marques. A Rua Joaquim Murtinho já havia sido calçada a paralelepípedos pelo Prefeito Manoel de Arruda, indo do centro da cidade até a Av. 15 de Novembro no Porto, prolongando-se o calçamento pela Rua Senador Metelo para atingir aquela.

A administração Manoel de Arruda antecedeu a de José Garcia Neto, que foi seguida pela de Hélio Palma Arruda e, depois, pela de Vicente Emílio Vuolo.

Por essa pista de paralelepípedos transitavam na época os antigos ônibus abertos e alguns já fechados; faziam linha de regresso ao bairro do Porto, partindo da Praça da República, o seu tradicional ponto terminal.

Morador do Porto, costumava tomar estes ônibus, que já se apresentavam em condições precaríssimas no final da administração Vuolo, ou seja, em 1966. Para Várzea Grande e Coxipó, havia horário certo para as partidas do Porto e do Centro, respectivamente. Por fim, neste final de administração, um senhor Bela Tagori conseguiu montar uma frota de lotações com viaturas Kombi da Volkswagen, pois, os ônibus grandes, de vários proprietários, já não atendiam bem a população. A linha ainda era apenas Porto-Cidade. Uma empresa de ônibus fora formada sob contrato com a Prefeitura e afastou os pequenos proprietários. Mais tarde, veio o Assunção, Rápido Mato Grosso e depois a Nova Era. Esta permaneceu até hoje e outras mais apareceram para atender outros bairros da cidade. Assim, as linhas de ônibus por outras vias chegavam gradativamente.

Quando viajei pela primeira vez para o Rio de Janeiro, em 1953, ainda parti de uma antiga pista de avião onde hoje se encontra a vila militar do 9º BEC, próximo ao bairro Santa Izabel. Mais tarde, estas partidas foram transferidas para Várzea Grande, onde hoje se encontra o aeroporto. Em 1955, quando voltava do Rio de Janeiro, o avião pousou ali em Várzea Grande, mas não havia ainda uma estação de passageiros adequada, apenas uma casa com precárias condições. Dizem que foi a mulher do Presidente João Goulart que conseguiu a construção da Estação, pois, numa necessidade sua, não ficara satisfeita com o sanitário que teve que usar. Nesse tempo, só pousava naquela pista aviões a hélice, DC-3 e outros menores; não se falava em aviões a jato. Foi no Rio de Janeiro, no meu tempo de Faculdade, que aviões a jato apareceram. O Brasil havia comprado alguns deles da Inglaterra e vi quando rompiam a barreira do som nos céus daquela cidade maravilhosa. Também nesse tempo lançava-se o primeiro satélite artificial, o “Sputnik” russo. Aqui em Cuiabá, somente após 1970 é que desceu no aeroporto um jato puro, o Caravelle da Cruzeiro. Antes, apenas turbo-hélice Viscount incluía Cuiabá na sua linha.

OS CONVITES

Quando o professor Aecim Tocantins preparava sua plataforma de governo como candidato a Prefeito Municipal, a seu pedido, elaborei um exame rápido da cidade. Salientei num documento os problemas maiores que pediam solução imediata. Infelizmente, o professor não fora eleito. Vicente Emílio Vuolo, ganhara a eleição e pediu-me esse documento e, com aquiescência do professor Aecim, entreguei-lhe. Vicente, antigo colega coroinha da Paróquia de São Gonçalo, convidou-me para compor a equipe administrativa do seu governo. Eu trabalhava no DOP do Estado, e mesmo assim, respondia pelo Departamento de Obras e Urbanismo da Prefeitura. Muito animado por estar na Prefeitura, tratei de inteirar-me do que havia de informações naquele órgão. Encontrei o antigo plano da Coimbra Bueno muito mutilado por curiosos que a bel prazer retificavam as vias projetadas que acompanhavam as curvas de nível. Um descabro, rabiscado para atender este ou aquele interesse particular. O projeto era tecnicamente bem estudado com previsões futuras que desafogariam o tráfego, com áreas verdes previstas e proteções para os mananciais. Infelizmente, sofreu essas deploráveis deformações que hoje sentimos muito.

Minha passagem por aquela administração foi curta. Não concordava com o Secretário de Administração de interferir na parte que me competia. Eram exigências para atender este e aquele seu interesse político. Acredito que este foi o motivo que criei para ser demitido. Tinha eu viajado com os companheiros do Grupo de Planejamento do Estado (PLAMAT) para estágio em São Paulo com a equipe do Governo Carvalho Pinto, ASPLAN. Isso, talvez, tenha sido outro motivo, pois, havia deixado o DOP do Estado para compor aquele grupo.

A Prefeitura continuava procedendo como aquelas antigas administrações sem planejamento. Mesmo assim, presenciei um ensaio de abertura da “via solução”, a principal da cidade que é a Avenida da Prainha (Ten. Cel. Duarte). Ela fora aberta parcialmente no trecho compreendido entre a Rua Thogo Pereira até o Jardim Ipiranga. Nessa administração, lamentavelmente, perdemos o antigo e bucólico Jardim Alencastro com a promessa de, em troca, obter um outro moderno, com fonte luminosa, com som, coreto moderno... Foi-se o tradicional ponto de encontros da romântica vida cuiabana. Aconteceu como casa de marimbondos que, uma vez destruída, eles procuram um outro lugar, uma folha para se reunirem. Fechado o jardim para obras, aqueles encontros ficaram desnorteados, foram acontecer numa lanchonete ali próximo (O Beto da Av. Getúlio Vargas). Perdeu-se o recanto, ele fora violado. Jamais o Jardim Alencastro voltaria a ser o centro social da elite cuiabana. Esse fenômeno aconteceu em Cuiabá e, naturalmente, aconteceria em qualquer outra cidade daquele porte. Foi produto da falta do planejamento. Relacionado ao planejamento, um fato interessante é bom que aqui se registre. Governava o Estado de Mato Grosso nesse tempo o Dr. Fernando Correia da Costa, como fora escrito, já pela segunda vez. No PLAMAT, para onde fui convidado, para participar do primeiro grupo de planejamento do Estado, iniciava-se um embrião de planejamento. A missão principal do grupo era provocar a administração estadual a admitir esse meio moderno de administrar. Outros companheiros, Luís Portela, José Lobo, mato-grossenses, e o economista paulista Milton Bacha foram outros convidados e assim formávamos esse grupo. O idealizador foi o Secretário de Estado Dr. Bernardo Baís Neto, que coordenava e orientava nossa missão em relação ao próprio Governador. No PLAMAT, organizei e desenhei vários mapas de Mato Grosso, demonstrando nas várias áreas suas potencialidades econômicas.

Passado a administração Fernando Correia, veio novo Governador, o engenheiro Pedro Pedrossian, que viera do sul do Estado. Para seu novo Prefeito, escolhera o engenheiro Frederico Carlos Soares Campos. Neste tempo, os primeiros edifícios estavam em construção, como o Santa Rosa Palace, Maria Joaquina, Moreira e parte de trás da igreja matriz. Entra aqui como informação, apenas.

Eu já trabalhava, a convite, com o Secretario Executivo da ACARMAT, engenheiro Bento Machado Lobo, no serviço de extensão rural ainda no seu início em Mato Grosso. Para compor o seu quadro de técnicos, era necessário fazer um curso internacional CINVA, pela OEA, em Bogotá (Colômbia). Nesse ano, entretanto, o curso fora realizado no Brasil, em Pernambuco. Para viajar, deixei o DOP, após algum tempo trabalhando no PLAMAT.

O novo Prefeito Frederico, conversou com Bento Lobo para me liberar e compor com ele a sua equipe da administração municipal. Eu trabalhava na ACARMAT apenas um ano e alguns meses dirigindo a Divisão de Informações, quando fui, à disposição, trabalhar na Prefeitura, interrompendo lá minha missão.

NA PREFEITURA

Na Prefeitura, novamente, fui dirigir o Departamento de Obras e Urbanismo.

Acerquei-me de pessoas de minha confiança, como meu cunhado Benedito Rodolfo Falcão e o motorista experiente Sr. Pedro Cunha Faria, meu parente, cujas nomeações perturbaram alguns antigos funcionários, que viram nisso empecilho, pois, interromperiam a costumeira irregularidade praticada por alguns deles, como pude constatar.

ARRUMANDO A CASA

Antes de partir para o exame da situação da cidade, era urgente mudanças no escritório do meu departamento. Para adiantar, não havia separação alguma entre secretaria e departamentos. A sala do secretário contactava diretamente com o público, como se fosse a própria portaria. O telefone, num canto da sala, perturbava constantemente. Um feixe de projetos particulares enrolados ali num canto aguardava aprovação, após exame pelo secretário, embora as respectivas construções já estivessem em obras nos vários pontos da cidade, com ou sem aprovação dele. Muitas destas em completo desacordo com as plantas cadastrais do Plano da Coimbra Bueno, que deviam orientar os alinhamentos e uso do solo de Cuiabá. Isso acontecia porque era impossível o controle da situação, diante da fiscalização quase inexistente e, ainda, sem um código de obras aprovado. Existia sim, apenas um punhado de leis esparsas de arruamentos e outras coisas mais sem consistência.

Uma única funcionária controlava os “empenhos” para a aquisição de materiais ou encaminhamento de pagamentos diversos daquela secretaria. Quase não se definia as atribuições dos funcionários e operários. Até pessoas estranhas à Prefeitura, como ex-prefeitos, desembargadores e políticos influentes, mandavam executar serviços através de bilhetes diretos ao mestre-de-obra geral. Não havia, pelo que pude constatar, uma ordem hierárquica de comando. Este mestre mostrou-me, certa vez, um punhado de bilhetes vindos do prefeito anterior sem passar pelo secretário ou diretores de departamento, como se estes não existissem e, o pior, já atendidos pelo mestre-de-obra geral. Assim, estava a Secretaria de Obras da Prefeitura.

A mim cabia ordenar um só departamento; porém, o secretário eng. João Bosco London confiava em mim e aprovava minha definição, mesmo em sua área. Juntamente com Falcão, defini as atribuições dos funcionários, bem como suas posições nas salas. Numa surpreendente visita com ausência deles, Falcão e eu encontramos estoques de materiais de consumo indevidamente ajuntados em gavetas. Deixamos ali apenas o necessário para o exercício de cada função. Houve

rebeldia de alguns, mas com jeito tudo ficou na compreensão. Cito aqui a absurda lavagem de mãos sob a torneira do filtro localizado na sala de trabalho, cuja água corria pelo piso.

A obediência às ordens vindas de cima para baixo, seguindo a hierarquia, fora recuperada. Algumas vistorias eu as fazia fora do horário do expediente e revelaram-me fatos surpreendentes, como o desvio de materiais de construção em viaturas que buscavam diretamente no pátio interno da repartição. Isso tudo ocorria no prédio inacabado do bairro dos Bandeirantes que, antes pertencera à maçonaria, destinada a uma escola. Não sei porque, veio pertencer à Prefeitura Municipal de Cuiabá.

Era missão minha dar condições de uso as outras salas desse prédio ainda inacabadas. Assim, consegui situar cada departamento em sua própria sala. Com a casa arrumada, parti para o estudo da cidade, nosso objetivo maior.

EXAMINANDO

Estava ali uma oportunidade de oferecer a minha cidade os conhecimentos que havia adquirido na Universidade. Buscava rever meus apontamentos de aula, recordando as palavras dos mestres do Urbanismo. Cuiabá, eu já sabia, é uma cidade de formação radiocêntrica. O Plano de Urbanização da Coimbra Bueno existente atendia a essa estrutura, todavia, estava relegada a segundo plano, desconsiderado pelos curiosos que desprezando-o caminhavam dentro de interesses particulares. Este plano tinha tudo para dar certo, dando à cidade uma apresentação melhor, afastando os problemas futuros. Naturalmente, muitos destes já os teríamos contornados ou solucionados, se fosse obedecido o seu encaminhamento.

Era precária a situação das vias centrais com o trânsito cada vez crescente dos automóveis. Caminhões de carga pesada trafegavam pelas antigas vias da cidade calçadas com paralelepípedos, desmantelando-os constantemente, porque não possuíam, perfeitamente esta forma geométrica. A tonelagem daqueles veículos, cada vez maior, condenava o futuro das nossas vias históricas que não foram preparadas para eles. Era urgente uma providência para retirar dessas vias estes veículos. Qualquer urbanista saberia diagnosticar aquela situação gravíssima pela qual atravessava nossa cidade. Não havia tempo a perder com projeto demorado. Não havia um órgão de planejamento e cabia ao meu departamento providenciar um plano de ação. Graças a Deus, consentiu, o secretário, aceitar as despesas de aluguel de um trator do Fomento Agrícola da Produção para trabalhar para nossa secretaria.

PRIMEIRAS PROVIDÊNCIAS

Parti com um estudo esquematizado para a periferia da cidade com meu motorista Pedro Cunha Faria, levando o topógrafo Lucilo Libânio para reconhecimentos preliminares. Até fora do horário de expediente lá ficávamos embrenhados no mato, buscando a melhor passagem para os caminhões pesados. Considerando todos os “senões” com as propriedades dos terrenos, implantávamos nossa futura avenida de contorno da cidade, o anel viário. Procurei ajustar nas plantas dos velhos loteamentos a passagem desta importante pista, sabendo que assim justificando, certamente, meu procedimento não encontraria muita oposição. Porém, em muitos trechos encontrei incompreensão.

Muito tive que falar, embora isso fosse um grande sacrifício para mim que não tenho esse dom, lamentavelmente. Contudo, acertei com muitos proprietários esta passagem; apenas pediam em troca, muito justo, o fechamento das laterais da pista por cerca de arame, por causa de gado, às vezes. Ninguém entendia bem o que estava fazendo aquele trator rompendo o mato. O próprio Prefeito Frederico Campos não tinha, no início, conhecimento do que eu fazia. Eu receava que ele não deixasse prosseguir, e seu diálogo era diretamente com o secretário London e não comigo, diretor de departamento, pela ordem hierárquica..

Esta era uma obra de urgência e, mal rabiscava um esboço do traçado, saía com meus auxiliares para prolongar a futura via, com a aquiescência do nosso Secretário de Obras Municipais, João Bosco London.

A TRISTEZA

Confesso que, quando, pela primeira vez levamos o prefeito para ver o avançado trecho já implantado, voltei muito triste, pois, não obtive dele palavras de incentivo; muito pelo contrário, embora estivesse todo rasgado o mato, aberto pelo trator, ele expressava seu pensamento condenando aquele local, propondo mudanças...

Eu tinha em mente apenas completar aquele traçado necessário e urgente. Naquele caminhar da máquina contornando a cidade, fui apoiado por pessoas importantes, compreensivas, progressistas, como os senhores Avelino Tavares, João da Costa Pereira, Leventi, Taqueo Sano, Comandante do 16º BC da época e muitos outros.

Alguns fatos ficaram gravados na minha lembrança na definição da avenida perimetral. Um deles foi a incredulidade inicial do engenheiro senhor João da Costa Pereira. Ele achava que eu estava sonhando e, se fosse mesmo para abrir a

avenida em suas terras (o “bufante”), disse ele, que passasse em qualquer lugar. No outro dia, para seu espanto, o trator roncou em suas terras; pois, estivera antes nas terras do seu vizinho.

Outro fato aconteceu quando explorava uma posição mais correta para passar no terreno do Exército - estande de tiro Mãe Bonifácia. Nosso topógrafo, um outro, não o Lucilo, fora recolhido ao quartel por praças que guardavam o local. Com explicações convincentes nossas ao comandante, no quartel, ele foi solto. A compreensão do coronel fora tamanha que até me forneceu a planta do terreno para eu lançar o traçado. Por causa da topografia, parte desta área ficara do outro lado da avenida e o batalhão assinalou-a com uma placa branca.

Cabe lembrar aqui a prestimosa colaboração do senhor Avelino Tavares, proprietário de vários loteamentos em Cuiabá. Apesar de mutilar seus primitivos traçados, ele deu toda cobertura ao meu traçado da avenida, e comigo, nas visitas, ajudava a convencer os outros vizinhos seus para facilitarem minha realização.

Cheguei a contornar a cidade, desde o bairro do Areal até a Ponte Nova. Certa vez, um fato incomodou-me muito. Uns engenheiros do DNER apareceram à Prefeitura e com eles saímos para que vissem o que eu tinha feito. Não sei porque, tinham em mente apenas modificar a posição da avenida já aberta. Com uma pequena fotografia aérea da cidade, esses técnicos concluíam que lhes era bastante aquela foto para conhecerem a região. E decidirem uma mudança?! Eu tinha quase certeza de que tudo aquilo era manobra para atrapalhar a realização da nossa avenida.

Buscavam-se maiores recursos para concluí-la. Por isso tive que preparar o projeto completo da avenida para poder apresentá-lo ao Governo Federal, através dos ilustres representantes de Mato Grosso, como o Senador Filinto Müller. Preparei o projeto em companhia do engenheiro João Bosco London, com levantamento topográfico do senhor Renzo Michelotto. Para minha justificativa, ainda me lembro, inventei umas ruas fictícias nas áreas que não tínhamos no mapa, arruamentos desenhados atingindo a avenida. Desenhei esse mapa até alta madrugada para o Prefeito levar no dia seguinte para o Rio de Janeiro. Era necessário este artifício, pois, não podíamos esperar um levantamento preciso com ajustes verdadeiros no campo.

A ESPERANÇA E O CHOQUE

Muitos acertos foram feitos com o engenheiro chefe do 11^a DRF do DNER em Cuiabá, Dr. Luiz de Souza Lima, que tinha outra visão de interesse para nossa Capital.

Certo dia, para surpresa nossa, o Governador Pedro Pedrossian anunciou a

realização da avenida perimetral através do DERMAT. Todos nossos preparativos municipais, sob recomendação do engenheiro Souza Lima, foram por água abaixo, pois o Governador não dava atenção ao DNER, nem mesmo ao nosso Prefeito Frederico, por capricho político. Firmava em quarenta metros a faixa de domínio da avenida, fugindo dos padrões do DNER. Nosso projeto original foi parar no DERMAT e lá desapareceu.

As obras da avenida chegaram a ser iniciadas, mas foram interrompidas antes de sua pavimentação. Ficou paralisada por sete longos anos. Mesmo assim, pude ver solucionado aquele problema do tráfego de passagem. Levantando poeira, aqueles caminhões pesados deixaram de passar pelo centro histórico de Cuiabá. Queixavam muito os caminhoneiros, mas os caminhões não destruíam mais nossas vias centrais.

A PARTICIPAÇÃO AGRADECIDA

Ainda na administração Frederico Campos, em contato com outros colegas do Departamento de Obras do Estado, estudei com eles a implantação da estrutura viária da cidade, como Plano do Governo Estadual. Coincidia assim com minhas “radiais principais” para a cidade que imaginava. Era a Norte-Sul, que detalhávamos (Av. 15 de Novembro, trecho da Av. Dom Aquino e Av. Te. Cel. Duarte - Prainha). Ela fora estudada até à entrada da Av. Getúlio Vargas, quando estes colegas, por razões particulares, tiveram que deixar Cuiabá. Foram muitas as visitas do Prefeito Frederico Campos, o Secretário de Obras, desta feita, o engenheiro agrônomo Rômulo Vandoni e eu aos proprietários dos terrenos e casas atingidas pelo projeto da avenida. O Governador Pedro Pedrossian deu à Capital esta nova avenida, incluindo o seu prolongamento até à Praça do Rosário, parte projetada pelo DOP do Estado. Este Governador realizou ainda a Av. Te. Cel. Escolástico até a Av. General Vale, aproveitando a pista existente, do tempo do Prefeito Vuolo. Também no seu governo fora projetada e realizada a Praça do Rosário, com os muros de arrimo de pedra canga, calçamento com tijolos queimados, arborização e iluminação. Embora estas obras não tenham sido projetadas e concluídas pela administração Frederico Campos, foram idealizadas nos dois anos do seu governo, que fora interrompido.

ORGANIZANDO OS BAIRROS

Ocupei-me neste tempo dos meus “planos setoriais”, estudando os bairros da cidade, que estavam entregues ao próprio destino, sem nenhuma disciplina para a ocupação do solo. Era necessário dar a eles um plano de arruamento para alinhamento e salvar áreas livres, que ainda eram possíveis. Eu mandava fazer os

levantamentos topográficos dos bairros e contava com a compreensão do Prefeito, pois, demandavam custos elevados. Elaborava estes planos dos bairros afastados, pois, não havia cobertura pelo antigo plano da Coimbra Bueno; a cidade havia crescido além dele. Trabalhava nisso sozinho quando, drasticamente, houve a interrupção da administração Frederico, pelo “ciúme administrativo” do Governador Pedrossian. Com os levantamentos, consegui montar nesta época o mapa geral da cidade, incluindo os loteamentos, exageradamente, aprovados. Estes só existiam no papel, sem nenhuma implantação dos arruamentos e, topograficamente, não davam continuidade das vias dos seus vizinhos. Áreas verdes ficavam para os piores lugares, impróprios para construções de prédios, um desastre, lamentavelmente.

Com o estudo e planejamento dos bairros, infelizmente, adaptando-os a fatos consumados, seguí adiante com meus “planos setoriais”, propondo espaços verdes específicos, as praças, etc. Dentro de uma hierarquia de obras, que eu imaginava, e dentro das oportunidades que eu tinha para opinar, alguns destes projetos foram executados. Nossos antigos largos mais centrais, sujeitos que estavam à ocupação com construções oficiais, preocupavam-me. Assim, várias praças ainda em terra obtiveram pisos executados através do meu projeto desprezioso: Praça Antônio Corrêa (Boa Morte), Clóvis Corrêa Cardoso, Santa Rita (José Rachid); também pequenas, como da Vila Izabel, reforma da entrada da ponte Júlio Müller, outras “ilhotas” e estacionamento. Na praça Clóvis Corrêa Cardoso, tive intenção de sanear o largo do monturro de lixo e esgoto que sujavam a água da nascente que ali existia. Várias áreas livres estavam ainda à mercê dos políticos que forçavam transformá-las em doação para construção, como aconteceu com a Praça Moreira Cabral, Couto Magalhães, Costa e Silva e outras.

VISANDO A PAVIMENTAÇÃO

Várias ruas de importância e de grande responsabilidade para o futuro escoamento do trânsito foram topograficamente levantadas em escala apreciável para que se pudesse estudar seus perfis e alinhamentos, com o fim de serem pavimentadas com blocos de concreto (brocket). Preparávamos estas ruas, pois, fomos avisados (Prefeitura) de que o governo do Estado, pelo DERMAT, montava no Bairro do Terceiro uma fábrica daqueles blocos que seriam para calçamento das ruas de Cuiabá. Isso tudo constituía uma satisfação para nós, cuiabanos. Porém, chegou uma firma, não sei de onde, com arrogância do seu principal técnico de falsa sapiência, com imposição acobertada pelo governo do Estado sobre nós técnicos municipais. Para ele, não entendíamos de pavimentação e de Urbanismo. Seria, então, o “salvador da pátria”. Supunha-se que “faturar” em Cuiabá era o que lhe importava. Às vezes, para testar sua

intenção, eu indicava uma rua inexistente, indicando-a para sua programação de serviços. Ele dizia, gananciosamente, que já tinha sido estudada por ele e incluída no seu orçamento. Não aceitava recomendação ou conselho nosso, técnicos municipais.

Sabíamos das pesadas chuvas que caíam e o tempo impróprio para aberturas de valas ou outro desmonte em nossas ruas. Assistimo-lo sofrer por não nos atender, principalmente ao engenheiro London com suas advertências sobre a formação do nosso subsolo e os cuidados que deveria ter. Assim, quantas calçadas a “brockets” vimos ser inutilizadas pelos deslizamentos dos blocos de concreto, como aconteceu na Av. Dom Bosco, Comte. Costa. Hoje, poucas vias ou trechos delas possuem esse calçamento e já em péssimas condições.

A PREPOTÊNCIA

Após dois anos de administração, o Governador Pedro Pedrossian, sem avisar, substituiu o Prefeito Frederico Carlos Soares Campos pelo seu Secretário de Agricultura Eng. Bento Machado Lobo. Foi um ato de prepotência administrativa que causou grande impacto a todos nós, técnicos municipais.

Após a substituição do Prefeito naquela tarde e em pleno expediente, a Prefeitura sofreu um abalo administrativo. Alguns dos secretários deixaram a casa na mesma hora, sem mesmo retornarem aos seus gabinetes. O Secretário da Fazenda Municipal, que era primo do novo Prefeito, achou-se no direito de comandar, ditatorialmente, todas as funções municipais, naquela hora de muita confusão. Talvez isso fosse oportuno para ele, para corresponder ao título ou apelido que tinha de “comandante”, pelos funcionários.

O novo Prefeito era também o Secretário Executivo da ACARMAT, repartição de minha origem. Dela vim para a Prefeitura, à disposição.

Apresentei-me a ele, colocando-me a sua disposição para ficar ou retornar àquele órgão. Isso, entretanto, não aconteceu, continuei na Prefeitura a seu pedido, para mais uma vez levar avante minhas intenções.

Estávamos no ano de 1969, e Cuiabá, com festas, completava seus 250 anos de fundação.

O Governador procurava acertar com o novo Prefeito um meio de juntos levarem avante as obras da cidade.

Bento Lobo era antigo companheiro do meu tempo de estudante do Ginásio São Gonçalo. Morávamos no mesmo Bairro do Porto e caminhávamos muitas vezes juntos nas idas e vindas do Colégio. Daí ter com ele plena liberdade de diálogo com muita franqueza. Achava mesmo que teria mais uma vez liberdade de ação para levar avante meu ideal de realizações urbanísticas para Cuiabá, mesmo sem ocupar um cargo mas direto a ele.

Naquele primeiro encontro com o Governador, como não havia ainda novo Secretário de Obras, coube a mim responder pelo Prefeito sobre a situação das

obras municipais. Lembro-me ainda da preocupação de Sua Excelência o Governador Pedro Pedrossian em acertar a parceria com a Prefeitura, mais precisamente, sobre o detalhe das placas para os canteiros de obras. O novo modelo, ele a rabiscava num papel e esboçava um cumprimento com duas mãos entre a sigla PLADE do governo estadual e as palavras Prefeitura Municipal de Cuiabá. As mãos seriam como aquelas estampadas nas remessas dos Estados Unidos "Aliança para o Progresso", dizia. Apesar daquela recomendação, não as mandei fazer; custavam muito por causa do desenho das mãos.

Fui mantido na direção apenas do Departamento de Urbanismo, sem executar obras.

VOLTANDO AO SISTEMA VIÁRIO

Enquanto o Governo do Estado com sua firma empreiteira Via Pavimentadora, dirigida pelo sapiente técnico procurava calçar as ruas da cidade, eu me preocupava em elaborar os projetos do sistema viário da cidade. Tinha em mente essa urgência para convencer meus superiores, considerando o crescimento dos automóveis na cidade e os alinhamentos a serem fornecidos aos munícipes. Uma das radiais, a Norte-Sul, já se encontrava equacionada e em vias de execução pelo governo estadual. O mesmo iria acontecer alguns dias mais com o contorno da cidade, nossa Perimetral. Cabia ser enfrentada a execução da radial Leste-Oeste do meu plano. Ela seria encaixada em nossa Av. Isaac Póvoas, Generoso Ponce, Gal. Melo e algumas centenas de metros para atingir o contorno do lado oeste da cidade. Naquele tempo, a Isaac Póvoas chamava-se Rua do Coxim, uma difícil subida, com estreitamentos da via na altura da Praça Clóvis Cardoso e alguns problemas de desapropriação. Preparava o projeto dessa avenida radial com levantamentos ainda precários. Mais tarde, haveria os precisos serviços topográficos do nosso saudoso Renzo Michelotto. Para esta implantação era necessário aterrar o trecho de forte depressão nas proximidades das residências dos americanos, hoje, nas imediações do Shopping Goiabeiras, à entrada para o antigo campo de aviação. A pista, hoje, Av. 31 de Março, fora implantada com a largura prevista e mais tarde o Governador Pedrossian a mandaria concluir com todos os seus detalhes, para agradar o governo militar de então.

Trabalhando apenas na prancheta e executando apenas obras pequenas na rua, como passeios, boeiros, etc, pude com isso adquirir nova experiência, observando as dificuldades que se têm em obras públicas, quando os caminhos burocráticos vêm retardar todo processo de realização, principalmente, quando as obras são de urgência. Com esta temporada na prancheta, vários outros projetos preparei além de vias e vários deles foram realizados nesta administração. Posso citar: Praça João Bueno, Praça Santa Rita, que nesta administração fora mudada a denominação para Praça José Rachid, mas

chamada popularmente de Rachid Jaudy. Também foi realizada aquela fronteira ao Santuário de Maria Auxiliadora pelos padres salesianos e ainda a Praça Assis Chateaubriand, no Areão.

Neste tempo, um fato interessante deve ser lembrado. Trata-se do projeto que preparei seguindo uma antiga indicação do Plano da Coimbra Bueno, cuja intenção era formar a Praça Duque de Caxias. Este projeto interromperia a Rua 24 de Outubro, na Rua Estevão de Mendonça, como está hoje, encaminhando as Avenidas Getúlio Vargas e Isaac Póvoas a atingirem a Av. 31 de Março.

Aconteceu nesse tempo, ter resolvido o Governador Pedrossian levar a Av. Getúlio Vargas a emendar com a 31 de Março, pouco lhe importando meu projeto ou aquele da Coimbra Bueno. Seu desejo era levar uma avenida até a porta do quartel para bajular o Governo Militar. Riscou com lápis vermelho, ele mesmo, numa planta que mandara à Prefeitura. Impôs aquele traçado para que nós o detalhássemos. Ofereci-lhe aquele que tínhamos pronto, recusou; queria mesmo que acompanhasse seu rabisco vermelho. Assim, conseguiu mutilar meu projeto. Eu tinha preparado um monumento para aquela praça, na direção central da avenida, em estilo tumular, em homenagem aos pracinhas cuiabanos mortos na 2ª Guerra Mundial. Seria um marco a perpetuar os nomes daqueles militares numa estante estilizada e, sobre um tronco piramidal, um monolito atestaria aquele fato histórico. Como sempre acontece, a vaidade dos homens que sobem ao poder não os deixa retrocederem. Aquela idéia do Governador seria bem mais enriquecida se ouvisse seus subalternos e não cometeria erro tão lamentável. Este monumento fora depois construído na Praça João Bueno, onde sua finalidade fora perdida e seu significado desrespeitado por vândalos, e, hoje, já não existe mais, por ignorância de novos pensamentos que o destruíram.

O CÓDIGO DE OBRAS

Pela primeira vez tomou-se a iniciativa de preparar um “Código de Obras e Urbanismo” para nossa cidade. Havia eu estudado sozinho um plano diretor preliminar para Cuiabá, diante da urgência e necessidade dele. Desenhei o zoneamento da cidade numas cópias heliográficas da planta de Cuiabá e por ele disciplinava o uso do solo. Baseado em outros códigos de obras das cidades brasileiras em situação semelhante, escrevi um para Cuiabá. Aplicava aqueles estudos já antecipando às condições e normas que, certamente, viriam a ser regulamentadas no futuro. Nessa precariedade, aperfeiçoava-o constantemente, até que, por decisão superior, foram estabelecidas reuniões semanais com os técnicos de então, para o estudo definitivo do nosso Código de Obras. Por vários meses o estudo fora feito pelos técnicos: Luis Lotufo, então, secretário de obras, Leônidas Pereira Mendes, João Bosco London, Sátiro Pohl Moreira de Castilho, que havia deixado o DERMAT para trabalhar na Prefeitura, e eu. Muitos daqueles meus estudos para

Código de Obras foram revistos e aproveitados e, por fim, elaboramos um código que, aprovado pela Câmara Municipal e pelo Prefeito, foi transformado em lei, passando então a vigorar. Os anexos, as minhas plantas de zoneamento, nunca puderam ser publicadas.

Usando aquelas plantas e auxiliado pelo advogado Benedito Rodolfo Falcão, que dirigia a fiscalização, controlei o uso do solo da cidade. Os projetos particulares das construções eram submetidos ao rigor que devia existir para a cidade crescer.

Lembrando das pavimentações, vamos observar que nesta administração deu-se início à pavimentação asfáltica em grande área de Cuiabá. A experiência desastrosa com os blocos de concreto, principalmente aquela na rua Comte. Costa que tiveram de ser retirados, fora triste e cômica. O Governador reconheceu aquele erro imperdoável do seu técnico “sapiente” e resolveu corrigi-lo, determinando asfaltar aquela via. Cuiabá ganhou com esse governo sua radial Norte-Sul, asfaltada desde o Porto até a Praça do Rosário, com iluminação em postes modernos com lâmpadas a vapor de mercúrio. Vi, então, aquele projeto por mim estudado e preparado pelos colegas do DOP, realizado.

VISANDO A RADIAL LESTE/OESTE

Voltei ao detalhe do projeto da Avenida do Coxim e Generoso Ponce, parte da radial Leste-Oeste, que era meu objetivo imediato, incluindo a passagem pelo largo da antiga capela Mãe dos Homens, entrando pelos fundos dos quintais da Rua 24 de Outubro até atingir a futura Praça 8 de Abril, Barão de Maracaju da Coimbra Bueno, que eu quis que chamasse Duque de Caxias. Dali até à via de contorno (Perimetral) já estava pronta, implantada pelo Governador Pedrossian.

Chegava a Cuiabá uma nova firma de pavimentação, a Agro Pavi SA. A Prefeitura tinha programa de pavimentação e essa firma agüentou a situação financeira municipal. Por muito tempo esta firma ficou na cidade e transformou-se em outra, a Enco Engenharia e Construções.

Com o pensamento na realização da radial Leste-Oeste, senti a necessidade de provocar o entusiasmo do Prefeito Bento Lobo por ela. Quando ele visitava nossa Secretaria de Obras, eu desenrolava a planta longa do projeto daquela avenida para que ele a visse em toda sua extensão. Eu não podia dialogar com ele sobre planos, pois, somente os Secretários o fazem; entretanto, esta minha intromissão propositada surtiu efeito e as obras foram autorizadas. No final de sua administração, esta avenida já estava comprometida.

O COLEGA TEO

Um fato importante que aconteceu na administração Bento Lobo foi a presença da firma CNPI - firma de planejamento contratada para estudar um “plano diretor

preliminar” para Cuiabá. Não foi levado avante, por razão que desconheço. Houve um coquetel no Clube Dom Bosco onde, para minha surpresa, era meu colega de turma da Faculdade, o Teo (Teodoro Smith), arquiteto do Rio de Janeiro quem dirigia aquele lançamento. O evento daquele dia, além da presença do colega, serviu para marcar a decisão de obter para a Capital um plano orientador. Iniciava-se, assim, a fase do planejamento de Cuiabá.

É bom lembrar, para situar no tempo, que nesta época chegava a Cuiabá o 9º Batalhão de Engenharia de Construções, para construção da estrada Cuiabá Santarém, sob o comando do Cel. Meireles, que anos depois, viria a ser Prefeito de Cuiabá.

Alguns acontecimentos levam-me a registrá-los porque, ainda no meu tempo, outros aconteceriam no mesmo local. Trata-se da construção do cais flutuante pelo governo Pedro Pedrossian no Bairro do Terceiro que desapareceu. Também ali a administração Bento Lobo mandara construir a praça modesta “Praça Coração da Mocidade”, em homenagem ao bloco carnavalesco de mesmo nome, do meu colega de infância no Grupo Escolar Senador Azeredo, José Maria. Ambas as obras foram de curta duração. A primeira, para carga e descarga das lanchas cargueiras que deixaram de vir até Cuiabá. A segunda, para melhoria daquele humilde local, viera a enchente de 1974 e o bairro todo com ela teve o seu fim.

UMA IDÉIA VITORIOSA

Eu trabalhava ao lado do engenheiro civil Sátiro Pohl Moreira de Castilho e muitas idéias trocávamos em relação à cidade. Findava a administração Bento Machado Lobo e para o Estado viria um outro Governador. Eu imaginava que o companheiro Castilho seria nomeado para próximo Prefeito, pois era um político militante e já havia sido Prefeito de Rondonópolis. Eu concluía isso pelas conversas que tínhamos nesta área. Estava certo de que isso aconteceria e desde então tinha umas idéias para transferir a ele. Imaginei um Centro Político para Mato Grosso, para nele concentrar todos os órgãos públicos. O centro da cidade estava numa situação precária e piorava cada vez mais. Havia no mesmo centro histórico o comércio, o governo municipal e o estadual, um conflito comprometedor. Teria que vender aquela idéia, uma indicação ao governo do Estado, como produto ou resultado de estudo feito pelo órgão planejador da Prefeitura. Colocaria as coisas nos seus devidos lugares e, aos poucos, veríamos uma cidade deixar sua primeira fase de existência, a cidadezinha, cujas casas rodeiam a tradicional “praça da matriz”. Estava na hora de mostrar a ela seu novo rumo como cidade capital, seu perpétuo destino.

Antes de encerrar o Governo Pedrossian no Estado e Bento Lobo no Município, quero lembrar aqui as principais realizações destes governos neste

tempo na nossa Capital e Várzea Grande. Podemos enumerar o Centro Educacional Nilo Póvoas e o prédio da CEMAT, no Bairro dos Bandeirantes, a hidráulica do Ribeirão, na captação e o prédio de tratamento d'água, na Av. São Sebastião; também, a reforma da Ponte Júlio Müller com alargamento da pista (nessa obra caiu a mesa central). Foram construídos os primeiros blocos da Cidade Universitária, hoje, UFMT (parte das piscinas, restaurante e salas de aula). Foi construído a Penitenciária na Av. Fernando Correia. O Aeroporto de Várzea Grande fora ampliado e deu início à iluminação a gás de mercúrio na cidade. Construíram-se o prédio do PREMEM, Ginásio polivalente e a FUNABEM.

Voltando à idéia do Centro Político, revelo aqui a minha satisfação daquele dia em que recebia a notícia do amigo Castilho retornando do palácio do governo estadual. Embora não tivesse sido nomeado Prefeito de Cuiabá, recebera a diretoria do Departamento de Obras e logo apresentou ao Governador a minha idéia do Centro Político. Este a acatou e quis realizá-la, mesmo porque suplantaria aquelas obras do governo anterior.

Passei, então, a esquematizar sem perda de tempo e com muito carinho a localização daquele centro. Após um pré estudo partimos, Castilho e eu, para a região indicada no estudo. Tudo parecia coincidir com o que prevíamos; até mesmo uma plataforma lá encontramos, por pura coincidência. Eu já imaginava ali o novo palácio! Várias vezes retornamos ao local e explorávamos outras possibilidades. Preparei umas vistas em perspectiva, miniaturas que guardo até hoje. Previ as avenidas monumentais, a praça cívica, os lagos... Preparei um desenho onde tinha idéia para o topo do morrinho da Conceição (hoje, ali está e parabólica que rastreia satélites) para ali ficarem as torres da central de TV e rádio, tudo escrito na minha programação. Imaginava uma denominação para o novo palácio "Palácio Amazônia" lembrando Cuiabá como era conhecida na época, o "portal da Amazônia". Não aconteceu assim, porque ninguém me ouviu; deram o nome de "Palácio - Paiaguás", nação indígena que tanto dificultou a ocupação e desenvolvimento deste solo; por outro lado, eles estiveram guerreando os invasores dos seus domínios; vá lá que seja por isso, aquele nome.

Isto tudo acontecia nos primeiros meses da administração do novo Prefeito José Vilanova Torres, que me manteve também em sua equipe de técnicos, ocupando ainda a direção do Departamento de Urbanismo.

A realização do Centro Político tomava vulto nos meios políticos administrativos. Embora trabalhando na Prefeitura, participava das reuniões do grupo de trabalho, como membro nomeado pelo Governador. Integrado ao grupo, viajei com outros colegas membros à Brasília, para acertos com a UNB, com vistas para assessoramento dos projetos do nosso Centro.

O PLANO DIRETOR

Na Prefeitura, outro fato importante ganhava volume. Era o "Plano Diretor" para Cuiabá que não dava mais para esperar. Sem um plano diretor aprovado, seria

difícil obter algum financiamento externo, e obras urgentes pediam providências imediatas. Um urbanista do SERFHAU, Dr. Vilaça veio a Cuiabá para levantar um “termo de referência” para abertura da concorrência pública para o projeto de um PDLI (Plano de Desenvolvimento Local e Integrado) para Cuiabá. Andei com o colega Vilaça por toda parte da cidade, colocando-o a par de tudo; mostrando meus estudos feitos e as obras que propunha aos meus superiores, tendo em vista minhas intenções. Foi para mim uma satisfação, ouvir daquele urbanista professor palavras de incentivo, principalmente, quando percorríamos aqueles bairros próximos da perimetral aberta, onde via definido pelo trator previsões de áreas livres para os equipamentos sociais, como manda a boa conduta.

Realizada a concorrência pública para apresentação de propostas, ganhou uma das cinco firmas, a NEWPLAN SA entre outras: CNPI/PROENGE, CONSPLAN Arquitetos, J. GUEDES e ASSOCIADOS e INTERCONSULT. Somente em 1972, fora dado início aos trabalhos da firma vencedora.

VOLTANDO ÀS PRETENSÕES

Além daquelas particularidades, muitas outras realizações brotavam dos planos que eu preparava. Permanecia em mim a idéia de implantação daquilo que havia planejado desde a administração Frederico Campos. Era necessário continuar a definição dos bairros e principalmente do sistema viário. Nestes primeiros meses de administração, por solicitação do Secretário Rômulo Van-doni, que retornava à Prefeitura para administração Vilanova Torres, elaborei um plano de pavimentação e definição dos bairros: Quilombo, Goiabeira, Cidade Alta e Núcleo Praeiro (nome do nosso amigo Tenente Aristolino Praeiro que, então trabalhava na Prefeitura). Dentro desse plano, abrimos nesse ano a Av. Guarita, hoje, Av. Agrícola Paes de Barros; abrimos também a Av. Senador Metelo, da Várzea Ana Poupino ao Coxipó da Ponte (Atualmente, tem esse trecho a denominação de Carmindo de Campos). Também, a Gal. Melo foi prolongada até ao Núcleo Praeiro. Todas elas foram por mim projetadas, acomodando-as em sua vocação sem muita desapropriação, ainda em terra.

O Núcleo Praeiro foi outro projeto meu para ali serem transferidos vários invasores de terras do senhor Avelino Tavares, no Loteamento Quilombo, do outro lado da cidade. Foram 15 hectares doados à Prefeitura pelo mesmo senhor Avelino, para resolverem esta situação dos invasores. Entretanto, isto não aconteceu, pois, eles continuaram no Loteamento Quilombo. De qualquer forma, solucionava também a situação de muitos necessitados num empenho vivo do saudoso Tenente Praeiro.

Podemos lembrar aqui algumas das obras que a Prefeitura realizava naquele tempo: Mercadinho da Praça Costa e Silva, projeto do colega arquiteto Mário Gomes Monteiro, que fora demolida para ali construir o Moitará Sebrae Center; conclusão da Escola do Pico do Amor (Maria Elisa Bocaiuva) e da Escola da Várzea Ana Poupino (Prof. Tereza Lobo) com posto médico e odontológico, ambas, projetos do Engenheiro Sátiro Pohl M. de Castilho; também construções das praças: Bispo Dom José, hoje, nela está o terminal de ônibus urbanos; Vila Izabel (Porto) e pracinhas menores ou "ilhas" como hoje, a Antônio João Ribeiro, na Av. Isaac Póvoas; da rua Thogo Pereira e May do Couto, no Bairro dos Bandeirantes, todos meus projetos. Também elaborei projetos para asfaltamento de ruas ainda em terra bruta, como: João Bento, Mal. Floriano, parte da Trav. da Guia, Régis Bitencourt, da 13 de Junho à Av. Dom Aquino, Rua Benedito Leite, da Joaquim Murtinho à Av. Dom Aquino, São Sebastião, parte da nova Estação de Tratamento d'Água, Ezequiel de Siqueira, hoje Jessé Pinto Freire, Comendador Henrique, da Av. da Prainha até a Dom Aquino, e a Praça da Feira ou Benjamim Constant. E voltando à Arquitetura, projetei o Mercado Setorial do Porto, junto à Av. Mário Corrêa e continuando, a Praça da Alegria, cuja obra não fora concluída. Destinada aos camelôs, que ficariam à sombra de arvoredo, no lugar da nossa conhecida Praça Maria Ricci (antiga Lagoa). Também, projetei a Ladeira do Bondespacho, pois estava rompida o morro na administração Vicente Vuolo, quando não houve nenhuma preocupação urbanística ou com a topografia natural do local. Esta passagem deu continuidade a minha radial Leste-Oeste. Esses projetos meus, faço questão de aqui registrá-los como parte da minha obrigação naquele departamento. Era necessário fazê-los sozinhos, por falta de outros técnicos na área. Assim, cabe-me continuar enumerando-os: a Av. Gal. Vale, Gal. Melo, Av. Dom Aquino, rua Cel. Peixoto e para concluir neste tempo, o Estacionamento de frente do Estádio Presidente Dutra.

Mesmo na Prefeitura, por alguma indicação superior, fui nomeado pelo decreto nº 205 de 14 de setembro de 1971, do Governador Fragelli para integrar a Comissão Técnica que determinaria o local para o novo estádio de futebol para Cuiabá, hoje o Verdão.

Terminava o ano de 1971. Desde o ano de 1967 só existia eu, como arquiteto, para planejar as obras da Prefeitura. Por pouco tempo passou pelo Departamento os arquitetos Mário Gomes Monteiro e Manoel Peres Santana, que não tiveram muita oportunidade de realizar projetos mais demorados.

COMO SECRETÁRIO INTERINO

Começava ano de 1972 e uma nova oportunidade de construir surgiu para mim. O afastamento por um mês do Secretário Eng. Rômulo Vandoni, coube-me substituí-lo. Assim, voltei a cuidar das Avenidas. Foi quando aconselhei-me com o engenheiro calculista Reniel Pouso Filgueira sobre a passagem pelo morro do Bondespacho. Sob seu projeto do muro de arrimo, busquei o alargamento da Av. Leste-Oeste naquele local rompido pelo ex-prefeito Vuolo. Ela nunca seria por ali, de acordo com meus princípios urbanísticos, porque esta avenida contornaria o morro, para atingir na continuidade a Av. Gal. Melo. E tudo aconteceu, embora a obra tenha sido muito demorada.

Neste mesmo ano, houve a realização da Av. Mário Corrêa no Porto e, pessoalmente, dirigi a modificação das pistas na entrada da Ponte Júlio Müller já sem o antigo abrigo para os ônibus, que perdera sua finalidade, bem como os raios de concordância daquelas novas pistas de acesso. Convém lembrar que atualmente, outra transformação fora dada ao local, pela presença da nova ponte paralela, bem como da nascente ali da Av. Beira Rio em direção ao Coxipó da Ponte.

NA PRANCHETA NOVAMENTE

Com o retorno do Secretário Engenheiro Rômulo Vandoni, recolhi-me apenas à prancheta.

Fui criticado por alguns saudosistas ou incomodados por ter projetado o alargamento da Av. Ponce, o qual implicava em derrubada de algumas palmeiras, as eternas ameaçadoras de automóveis, transeuntes ou telhados das casas comerciais, pela idade das mesmas, que já morriam perdendo a copa. O próprio Governador Fragelli foi ali com seus técnicos e o Prefeito e, graças a Deus, também constataram a necessidade do sacrifício das palmeiras. Intimamente, senti muita satisfação nisso, pois, estaria garantida a retirada do estrangulamento ali existente na radial Leste-Oeste.

Como aconteceu com a Praça da Alegria no Porto, que não fora concluída com calçamento e arborização, também no Coxipó, a praça que para ali projetei não dera muito certo, resultando num insignificante logradouro.

Enquanto permanecia apenas na prancheta, mais projetos pude produzir para a cidade, ao mesmo tempo que atendia com informações aos técnicos da New plan SA, firma de planejamento que havia ganho a concorrência pública para elaboração do PDLI de Cuiabá. Deste modo, fiz mais os seguintes projetos de vias públicas já por mim programadas no plano geral de pavimentação, a pedido do Secretário Vandoni: Rua do Limoeiro (Prof. Feliciano Galdino), Rua Presidente

Castelo Branco (antiga Trav. da Guia), algumas transversais, como João Bento, Cursino Amarante, Mal. Floriano, todas preparadas para serem pavimentadas. Ainda projetei, no campo da Arquitetura, o Clube das Mães para o Pico do Amor (Loteamento São Benedito).

Nesta administração ainda encontrei tempo para estudar, após várias reuniões demoradas com médicos, o projeto do Pronto Socorro Municipal de Cuiabá, para o terreno da LBA (Legião Brasileira de Assistência) na mesma Rua General Vale, onde outros colegas na administração seguinte, em 45 dias apenas, realizaram novo projeto para terreno logo abaixo, onde hoje se encontra.

DOIS FATOS INTERESSANTES

Um fato interessante aconteceu nesta época. A COHAB acertava com a Prefeitura a pavimentação dos Núcleos Nova Cuiabá e Cidade Verde. Para o Nova Cuiabá, coube a mim adaptá-lo aos moldes da lei, exigidos na época. Devia ser mostrada em planta para ser incorporada ao orçamento a via de acesso ao centro da cidade. Naturalmente, este núcleo já margeava a conhecida Av. Barão de Melgaço, dispensando assim uma via de acesso. Porém, imaginei que a oportunidade de ganharmos, sem ônus para o Município, uma nova avenida, estava ali. Preparei um projeto fictício de uma nova avenida de ligação abordando o Núcleo Nova Cuiabá pelo outro lado; é hoje nossa Av. Ipiranga que do Núcleo foi aberta e pavimentada até a Av. Dom Bosco. Joguei e acertei, pois, no BNH ninguém duvidaria ser ela a via de acesso necessária, pois, no projeto, propositadamente, não mostrei a Av. Barão de Melgaço pelo outro lado.

Aproveitando o impulso dos Núcleos habitacionais, também o Jardim Petrópolis foi pavimentado, assim como as ruas das antigas casas populares da Fundação Getúlio Vargas, no Bairro Goiabeira.

Nesta administração, uma importante comissão fora formada para estudar e dar nomes às vias e praças de Cuiabá, da qual fui com muita honra um dos seus membros. Foram eles: Francisco Alexandre Ferreira Mendes, Luis-Philippe Pereira Leite, Rubens de Mendonça, Maria de Arruda Müller, Rômulo Vandoni e eu.

MAIS OBRAS

No ano seguinte, ou seja, 1973, mais obras foram realizadas. No Porto, o estacionamento na frente da Igreja de São Gonçalo (Praça da Bandeira), o prédio da Sub Prefeitura do Distrito de Guia, as rótulas com pontes, hoje, desaparecidas da Av. da Prainha rumando para a Ladeira do Bondespacho (radial Leste-Oeste). Também, o centro da cidade, que estava em situação crítica do seu calçamento a

paralelepípedos, recebia recapeamento asfáltico sobre ele. Neste tempo, o Núcleo do IPASE do Bairro Boa Esperança teve suas ruas pavimentadas. Estávamos, então, em 1974, último ano da administração Vilanova Torres. Por isso, intensificava a realização das obras de asfaltamento e recapeamento. Podemos ainda relacionar e registrá-las para a história: Alto do Morro do Bondespacho e Santa Casa, entorno das Praças da República e Alencastro, Av. Getúlio Vargas, Av. General Melo, Rua Batista das Neves, entorno da Escola Técnica, Av. Dom Bosco, Rua São Sebastião, Rua Castelo Branco, Rua Barão de Melgaço, Rua 13 de Junho, Rua Joaquim Murtinho, Rua Antônio Maria, Trav. João Dias e outras vias do centro histórico, indevidamente, na minha opinião pessoal. Também, construíam-se obras pequenas como Praça Alberto Novis, May do Couto e outras triangulares. Na Arquitetura, a Capela do Cemitério da Cidade Alta, onde nunca foi sepultado alguém e por isso transformado em Centro de Abastecimento ou Feira.

Nesta administração, foram plantadas 3.000 árvores na cidade, salientando 87 palmeiras imperiais para canteiros centrais da Av. Te. Cel. Escolástico, os ipês para a Av. 15 de Novembro, Av. Dom Aquino, hoje, arrancados, sibipirunas para Av. Isaac Póvoas, Rua Castelo Branco e Rua São Sebastião.

PREOCUPAÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO

Sem dúvida, para mim, foi a melhor administração que a cidade teve até então. Não podemos esquecer que fora neste tempo que mais se preocupou com a reforma administrativa municipal, embora a mesma não tenha sido toda implantada, pois, é difícil de um dia para outro mudar mentalidades.

Nesta administração examinei mais de mil processos de terrenos devolutos requeridos, sob a vigilância de serem eles liberados, desde que não obstruíssem a implantação do plano de desenvolvimento da cidade. Assim, obtiveram seus títulos definitivos.

Ao terminar o PDLI, a firma Newplan SA indicou meu nome ao Prefeito para montar o Núcleo de Planos e Programas, NPP e, inicialmente, o Centro de Informações Técnicas - CIT, para implantação daquele plano. Infelizmente, estávamos nos últimos meses da administração e para uma perfeita implantação do plano seria necessário mais tempo para que tudo se tornasse rotina.

A ENCHENTE

Um fato muito triste ocorreu neste final de governo. Foi a grande inundação dos bairros do Porto pela cheia do rio Cuiabá. A cidade perdeu o antigo Bairro do Terceiro, bairro populoso que sofreu sua demolição total, não apenas pela água, mas por capricho do Secretário do Interior e Justiça do Estado Dr. Salomão Amaral que, nem mesmo ouvira o Prefeito Vilanova que o aconselhava

não executar a demolição e, disto sou testemunha. Respondera ao Prefeito que receava o retorno dos flagelados sob influência de algum líder mais exaltado. Creio que pensava resolver problemas com as futuras enchentes.

A população deste bairro foi morar num núcleo de emergência, mandado construir ao lado do Núcleo Cidade Verde da COHAB. Em situação de emergência, coube a mim essa tarefa de projetar o arruamento desse núcleo novo, para construção de casas de madeira. Porém, o Governo do Estado mutilou meu projeto, com redução de áreas dos lotes, amontoando-os para caberem maior número deles, como se os moradores não merecem algum respeito.

Terminava também o Governo Fragelli em 14 de Março de 1975. O Governador deixou definido o Centro Político Administrativo - CPA com algumas unidades construídas, bem como a Avenida Monumental, projeto do engenheiro Castilho, dando acesso a ele desde a Escola do Baú, já no centro histórico. O Governo construiu ainda o Centro Educacional Presidente Médici, a maior parte do Estádio "Verdão", e a conclusão da Penitenciária da Av. Fernando Corrêa.

Cabe assinalar nesta passagem a improvisação da festa com a presença do Fluminense do Rio de Janeiro para inauguração do estádio, com apenas a metade de sua arquibancada construída, pois, ele ganharia a denominação de Governador José Fragelli.

SITUAÇÃO DO CENTRO

Nesta época, o centro da cidade, o seu sítio histórico sofria demolições de seus velhos casarões para construções de bancos: Banco do Brasil, Banco da Amazônia e Bradesco. Por outro lado, o Cine Tropical, considerado o melhor do Estado, fora desativado, transformado num estacionamento, que dava mais lucro ao seu proprietário e mais tarde, sabemos, foi demolido para outra construção. Este fato aconteceu porque os cinemas em geral perdiam frequentadores por causa da televisão. Também, o edifício do Palácio do Comércio surgiu e na rua Comte. Costa, os blocos da "Vila Real". O SENAC, na Rua Jessé Pinto Freire, a Galeria GG, meu projeto, na Rua 13 de Junho, o DNER, com seu primeiro bloco, a CEMAT, no alto do Morro da Prainha, o Corpo de Bombeiros, na Cidade Alta quase a terminar. Construíam-se, neste tempo, Núcleo COESA, na Cidade Alta e COOPEMA, no Coxipó (o início).

Nossa Catedral Metropolitana era inaugurada com sinos e relógios. Dom Orlando Chaves a construiu, mas, na minha opinião, a anterior era mais condizente com o centro histórico colonial. Lamentavelmente, começava a demolição da memória do nosso passado arquitetônico.

UMA PREOCUPAÇÃO

Nos últimos meses da administração Vilanova Torres, uma preocupação veio perturbar-me. Os boatos surgiram de que eu seria indicado para Prefeito da Capital, sugerido em jornal. Consegui passar minhas férias em Belém e aqui o novo Governador Engenheiro José Garcia Neto escolhera seu genro, Dr. Manoel Antônio Rodrigues Palma para o novo Prefeito de Cuiabá. De regresso de Belém, já aliviado, outros boatos davam conta de que vários diretores de departamento seriam substituídos e eu estaria nessa lista de nomes. Como em todas outras mudanças de Prefeito eu tinha pronta uma carta que colocava meu cargo à disposição, estava tranqüilo. Entretanto, na solenidade de posse, a que estive presente, ouvi do próprio Prefeito nomeado outra animação. Ele disse que queria falar comigo. Eu aguardava esse encontro. Porém, por ele determinado, foi o engenheiro Jurandir Spinelli, seu novo assessor de planejamento, que me chamara ao seu gabinete. Anunciou-me que o nome cogitado para meu lugar, realmente, era para auxiliar-me na Coordenação dos Planos e Programas - NPP da sua Secretaria. Assim, continuei como Coordenador de Planos e Programas, acumulando ainda o Centro de Informações Técnicas.

NOVA MISSÃO

Estava tranqüilo naquela função, pois, ainda conseguiria as oportunidades de sugerir a implantação de tudo aquilo que tinha em mente e já registrado no PDLI, apoiado pelo Dr. Vilaça, na ocasião do "Termo de Referência" que viera preparar para o Prefeito Vilanova Torres.

Era necessário reorganizar os planos, pois, na administração anterior, seus últimos meses foram de euforia para as inaugurações de obras, que a vaidade pessoal de alguns não lhes deixava atender a disciplinas de planos futuros.

Iniciaria minha função com a aplicação da nova Legislação Urbanística, o Uso do Solo, etc. Bem sabia da dificuldade desta implantação, pois, algumas falhas foram observadas no PDLI, já no final da administração passada. Cabia paralisar sua divulgação, apesar de estar já convertido em Lei. A Newplan SA não estudara bem as conseqüências das normas estabelecidas e o resultado caía exatamente na implantação.

NOVOS PROJETOS NO NPP

Nestes meses do ano de 1975, muitos projetos foram organizados no meu Núcleo, alguns pessoalmente, outros, pelos companheiros admitidos, que foram o arquiteto Murilo F. de Oliveira (carioca) e o engenheiro Frederico Guilherme de

Moura Müller. No programa de ação do ano, vimos realizada a reformulação dos art. 21 e 26 da Legislação Urbana que causariam, pelas suas exigências, um emperramento no desenvolvimento do centro de Cuiabá.

Preparei pessoalmente o projeto do sistema viário total do Bairro Cidade Alta, para ser inaugurado em conjunto com o Estádio Verdão. Obras importantes nas suas vias principais, como aconteceram com a Av. Agrícola Paes de Barros e Ranulfo Paes de Barros, que na inauguração preliminar, esta última tinha o nome de Seleção Brasileira.

Realizava-se neste ano um dos projetos do Arquiteto Murilo, o calçadão da Rua Galdino Pimentel e Cândido Mariano.

Ainda neste ano, houve a preocupação em acelerar o desenvolvimento dos bairros: Araés, Lixeira, Quilombo e Duque de Caxias. Foi providenciado pela nossa Secretaria a implantação do Projeto CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada). Logo, uma firma especializada (PROPLAN) aqui esteve com seus técnicos para dar início aos estudos específicos. Foi um ano de preparação dos projetos e de providências dos recursos financeiros para sua execução. Ao mesmo tempo, foram avante as obras de pavimentação do centro, previstas no plano da administração passada. Esta mesma firma preparou estes projetos para obtenção do financiamento pelo Banco do Brasil.

Preparamos no NPP, os anteprojetos das seguintes obras de importância para Cuiabá: Praça Barão de Maracajú (conhecida hoje por praça do Chopão), pelo arquiteto Sérgio Murilo; Avenida Beira-Rio, estudo que fiz em minha casa nas férias de julho daquele ano. Era parte da estrutura viária, assim como a Avenida 8 de Abril, acompanhando o córrego Manoel Pinto, pensando na possibilidade de ambas serem implantadas. Porém, achava muito difícil, tendo em vista seu alto custo. O projeto final desta última fora feito pela ENCO Engenharia e Construções, construtora interessada na sua execução.

Vários outros estudos foram por mim realizados, como a nova pista de ligação da Av. Te. Cel. Escolástico, contornando o morro próximo à Praça do Rosário; outra, de ligação da Av. Te. Cel. Duarte, próximo da Av. Dom Aquino, para ligar esta à Av. Gal. Melo, em direção à Rua Miranda Reis, para escoamento do tráfego do Porto para o Coxipó sem passar pelo centro. Porém, não foi realizada. Também, preparei o anteprojeto da pista de ligação da Av. Ipiranga com Av. São Sebastião, no Bairro Goiabeira. Estas ligações complementaríamos a rede estrutural do sistema viário que eu perseguia, meta do meu antigo estudo viário e, então, admitido pelo PDLI.

Enquanto fazia isto, meu colega Sérgio preparava os estudos para os núcleos “doentes” da capital. Com um grupo de jovens estudantes por ele treinado, levantou, entrevistou, analisou e projetou o Núcleo José Pinto, no Bairro Cidade Alta, pois, ali processava-se uma invasão de necessitados que naquele ano acontecia na periferia da cidade e, rapidamente, proliferava. Começava outra, também, no local conhecido por Barro Duro, à leste da cidade.

A PARTICIPAÇÃO

Novamente, o Governo Estadual, por indicação da Prefeitura, nomeia-me para integrar um grupo de técnicos da Secretaria de Obras do Estado, nomea o estudo da localização do Parque Agro-Pecuário e Industrial de Cuiabá (Parque de Exposição).

Assim, preparei um anteprojeto, que foi iniciado pelo DOP para esta finalidade no antigo Bairro do Terceiro, arrasado pela enchente. Mais tarde, ele foi completado com construções específicas.

Outra participação minha foi, desta vez, por convite para, com outros técnicos, estudar a localização da Estação Rodoviária de Cuiabá. Considero isto uma das minhas maiores contribuições para minha cidade, como o fora para a escolha do local para nosso estádio de futebol, no Governo Fragelli. Reunimos para a Rodoviária várias vezes no antigo DOP, no Palácio Paiaguás. Naquele início, participava com sugestões gráficas e justificativas, que eram apresentadas ao Governador Garcia Neto. O Coordenador deste grupo era seu filho, engenheiro Carlos Robério Garcia. Aqueles estudos prolongaram-se por todo o ano de 1976, como veremos adiante.

Ainda no ano de 1975 havia a preocupação maior do Governador com a população flagelada do antigo Bairro do Terceiro. Desta forma, coube ao meu NPP da Prefeitura a missão de levantar do cadastro municipal os moradores daquele bairro, para serem indenizados suas antigas casas, brutalmente destruídas no governo passado. A providência tomada foi pelo, então Governador, através da COHAB, a construção das casas na região do Barbado, hoje, o Grande Terceiro, cujas obras teriam início imediatamente.

A IDÉIA DO PARQUE DA CIDADE

Foi neste ano que sugeri por escrito ao Prefeito para solicitar do Exército a área de terras do Estande de Tiro do Quilombo, justificando no documento a falta de um "Parque da Cidade". Adiantando, para configurar melhor minha idéia, passei ao colega Sérgio Murilo a planta que o Batalhão me havia fornecido, quando implantava a avenida perimetral. Nela, ele estudou o anteprojeto desse sonhado parque. Lá nas plantas cadastrais do PDLI, deixei lançada nossa pretensão e o respectivo anteprojeto arquivado.

Tive oportunidade, anos depois, de localizar para o colega arquiteto José Afonso Porto Carrero no arquivo da Prefeitura este lançamento do parque na planta cadastral, porque ele era o secretário da Secretaria do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano e, certamente, levaria avante a minha idéia, pois, eu não estava mais na Prefeitura.

PROMESSAS E VARIEDADES DE OBRAS GRANDES REALIZAVAM-SE

Em 1976, houve muitos preparativos para obras de vulto para Cuiabá, com nascimento de novos bairros. Aconteciam as primeiras reuniões no Palácio Paiaguás para tratar, então, do projeto da nova Estação Rodoviária, das quais participei de todas elas, algumas no próprio Gabinete do Governador.

Nesta época, foram preparados os loteamentos Jardim Califórnia e o Núcleo Habitacional CoopHEMA.

Através do meu Núcleo de Planos e Programas, iniciou-se o novo emplacamento da cidade com os nomes oficiais estudados, anteriormente, pela Comissão da qual já me referi em linhas atrás. A cidade estava numa confusão de tanto número nas casas e procurávamos dar solução a isso.

Providenciei, neste tempo, o projeto padrão de escola com seis salas de aula para o Bairro da Lixeira, para o Bairro Araés e para o Coxipó da Ponte.

Na administração Rodrigues Palma, achei que, como era político o governo estadual, devia eu me inscrever como membro do Partido ARENA, mesmo porque recebia freqüente insinuação para isso. Assim, todas as atividades do Partido eram-me comunicadas para delas participar. Até fui designado como “Convencional” para escolha de candidatos a deputados estaduais e à vereança.

A Secretaria de Obras Municipais autorizou o levantamento topográfico, tendo em vista o acatamento do Prefeito ao meu projeto da Av. Beira-Rio, fato que muito me alegrou.

Dia 8 de abril do ano de 1976 houve a inauguração do Estádio Governador Fragelli (Verdão) com a presença do Presidente da República Ernesto Geisel. Ele também inaugurou, na ocasião, a ligação da Energia de Cachoeira Dourada. Com muita satisfação, fui com minha esposa Idalina à recepção ao Presidente no Clube Dom Bosco, com convite especial.

Outra avenida entrava em preparação naquele ano. Foi a 8 de Abril (Manoel Pinto), que ligaria com Av. Isaac Póvoas. Estranhamente, não seguiram meu projeto, permitindo construir um edifício na frente dessa ligação. Também, o projeto da Praça Barão de Maracajú, hoje, 8 de Abril (ou do Chopão), fora reativada para sua realização, mas faltaram os recursos financeiros previstos para estas obras.

Providenciei o projeto definitivo da Av. Sen. Metelo, da Av. 15 de Novembro ao Coxipó da Ponte, hoje, Carmindo de Campos. Esta avenida de grande importância para a cidade, já aberta em terra, fazia parte da estrutura viária principal que eu perseguia, torcendo para sua realização em asfalto.

Neste tempo, o Governo do Estado estudava a implantação do Parque Agro Pecuário do antigo Terceiro demolido. Nele incluiria a área da Feira Livre Municipal.

Particularmente, atendi à solicitação do engenheiro Cássio Veiga de Sá, famoso construtor das Obras Oficiais do Governo Júlio Müller, para ajudá-lo no preparo ao loteamento Novo El Dourado. Preparei, também, o projeto do loteamento Parque Ohara, no Coxipó da Ponte.

Meus colegas do NPP iniciavam a implantação do Núcleo Sto. Antônio do Pedregal, denominação inspirada na novela da TV Globo, que passava na época pela TV Centro América, onde apresentava um lugarejo em estado nascente que viria a progredir, etc.

Cuiabá estava em franco progresso. Por toda parte havia construção. Nos velhos loteamentos, dos quais pouco se falava, as construções residenciais cresciam. Observava-se o visível crescimento dos loteamentos, hoje bairros: Vila Boa Esperança, Shangri-lá, Lavapés e Cidade Cédula Sta. Rosa, os mais ricos, e também o loteamento Sta. Helena, o em torno do Estádio e na Cidade Alta. As casas do Novo Terceiro (COHAB) em acelerada construção durante este ano; o mesmo acontecia no conjunto COOPHEMA. A EMBRATEL construía sua torre de 76 metros em poucos dias com sua forma deslizante. Ali próximo, levantavam-se a mesquita muçulmana e o prédio da CEMAT. O Bairro dos Bandeirantes tem a inauguração do seu total asfaltamento. Iniciavam-se as obras de asfaltamento do nosso Anel Rodoviário, a Av. Perimetral, da qual tanto me empenhei, hoje, Av. Miguel Sutil. No Araés, várias vias recebiam asfaltamento, antecipando o projeto CURA: Av. Eulálio Guerra, R. Desembargador Mesquita, R. Manoel Leopoldino, R. Mal. Deodoro, até a Perimetral e a Av. Presidente Marques com suas ligações. Ali naquele bairro, a TV Centro América ampliava suas acomodações. Visando prestígio político, muitos vereadores buscavam realizar, e novo cruzeiro foi construído na pracinha da cruz do Chilão. No Centro Político Administrativo, nova unidade era construída, o Tribunal de Justiça. No final do ano, finalmente, entrava em licitação as obras da Praça Barão de Maracajú, agora sob projeto do Arquiteto Vilela. É bom lembrar que neste tempo, esta região crescia em animação, como ponto de encontros noturnos da juventude cuiabana, com a implantação ali do restaurante "Chopão", do "O Corujão" e da "Sorveteria Polar", colados um ao outro.

No vizinho Município de Várzea Grande, seu Prefeito Júlio Campos inaugurava a duplicação da pista da Av. da FEB, pois, em sua margem, várias indústrias cresciam como: Coca-Cola e outras mais. Também nesse município crescia o grande frigorífico Sadia e, aterrando um grande brejo, revendedores de tratores e outras grandes casas comerciais se alinhavam.

Voltando a Cuiabá, vi transformar meu grupo Escolar "Senador Azeredo", das minhas primeiras letras, em "Casa do Artesão", que tristeza!

No meu NPP, há andamento de novos projetos. Dou continuidade à Av. Beira Rio, já do outro lado do Rio Coxipó, rumo ao povoado ribeirinho, onde se deu a leitura da ata da fundação de Cuiabá, São Gonçalo Velho, em 1719. Eu a projetei, considerando a necessidade de novo acesso ao Distrito Industrial, criado pelo

Governo do Estado. Certamente, uma ponte viria no futuro sobre o rio Coxipó, aliviando as outras da Av. Fernando Correia. Também do lado do Coxipó acima, deixei desenhadas em plantas cadastrais todas as vias para serem implantadas no futuro, concatenadas, percorrendo com uma avenida de distribuição para as chácaras ribeirinhas e ajustadas ao loteamento “Parque Ohara”, do qual já me referi.

O núcleo COPHAMIL fora iniciado de modo clandestino, pois, o seu projeto absurdo em áreas de risco de alagamentos pelo rio não dava condição de sua aprovação. Não sei como isto aconteceu, pois, não passou pelo meu “de acordo”, como acontecia em casos semelhantes. Foram forças estranhas!?

Foram deste tempo a construção dos calçadões da Rua Ricardo Franco, Rua Galdino Pimentel, idealizados pelo arquiteto Sérgio Murilo, meu companheiro.

No centro da cidade construía-se o Edifício Excelcior e demolia-se o prédio baixo do IAPI, para dar início em seu lugar o alto edifício do INPS, hoje, Previdência Social. Também, na Rua Barão de Melgaço, levantava-se o prédio da Caixa Econômica Federal. Na mesma rua, esquina com a Rua Thogo Pereira, outro edifício subia com dez andares. Na Av. Getúlio Vargas, ergue-se um dos edifícios do saudoso mestre de obra, senhor Edgar Vieira e, na Av. Dom Aquino, quase frontal à Rua Regis Bitencourt, um edifício de dez andares.

Lamentavelmente, ali próximo, o Supermercado Catarinense fora destruído num incêndio, em frente ao prédio da APAE.

Várias construções comerciais apareceram ao longo das Avenidas Te. Cel. Duarte e Te. Cel. Escolástico, definindo-as como vias exclusivamente comerciais.

O SESI, na Praça Couto Magalhães, ampliou suas dependências, alinhando-se com o antigo quartel do 16^a BC, com a construção do seu ginásio de esportes. O mesmo aconteceu com o DNER, levando mais blocos a alinhar-se na Rua Joaquim Murinho e, na 13 de Junho, um prédio grande, térreo, é construído, quase em frente ao portão do antigo DERMAT.

Assim, via-se Cuiabá transformando-se, aceleradamente, nestes últimos anos, ganhando nova aparência de cidade moderna.

O movimento nas ruas crescia. Muitos veículos circulando, demonstravam a necessidade urgente de preparar a cidade, mormente, seu sistema viário, que eu continuava perseguindo.

A frequência de aeronaves no aeroporto era grande, tornando-se ali um lugar de estar de muita gente, principalmente, aos domingos e feriados. Aviões Boeing e outros menores desciam e subiam. Duas eram as principais Companhias de Viação Aérea: Cruzeiro do Sul e Vasp, com seus aviões BOEING, CARAVELLE, ONELEVE. Também aviões pequenos como: CONVAIR, SAMURAI, VISCOUNT. Porém, aguardava-se a construção da pista para dar condições para que grandes aeronaves pudessem pousar e levar carnes para a

Europa; era o que diziam. No novo ano, 1977, o carnaval cuiabano revestiu-se de grandiosidade. Apresentou, em desfile, o renascimento dos velhos embalos momesco com alegria, reunidos na vizinhança das praças Alencastro e da República. Na Av. Getúlio Vargas fora armada grande arquibancada em toda sua baixada, desde a Rua Joaquim Murtinho. Torres decorativas em estilo futurista com grande efeito luminoso, postada ao lado da igreja matriz, davam a majestade daqueles dias festivos. Foi um carnaval excepcional.

O TERMINAL RODOVIÁRIO

Grandes projetos foram anunciados para terem início suas obras, imediatamente. Como vimos no ano passado (1976), várias reuniões, tivemos com o Governador Garcia Neto sobre o projeto da Rodoviária de Cuiabá. Coube-me a honra de projetá-la em definitivo, pela escolha que fez o Governador entre o meu ante projeto e o do DOP do Estado. Para desenvolvê-lo determinara ele que o DOP indicasse um colega para ajudar-me. Entretanto, adiantando, solicitei meu amigo Ercílio Gonçalves de Souza. Ambos, na minha sala na Prefeitura, desenvolvemos o referido projeto. No mês de maio do ano de 1977 a concorrência pública fora feita para esta obra tão importante para Cuiabá. Apesar da determinação anunciada pelo Governador de que o DERMAT daria cobertura com espaço, material e tudo o mais que necessitássemos, nada nos fora dado. Trabalhamos ali, entre outras perturbações do cotidiano de um órgão municipal, até que, após a apresentação dos trabalhos ao governo do Estado, fora determinada nossa viagem a São Paulo, para que lá, em escritório especializado, fossem desenvolvidos os projetos complementares das instalações, estrutura e outros específicos, de conformidade com o MITERP do DNER, o Manual de Implantação de Terminais Rodoviários, recém editado naquele tempo. Em São Paulo, com o colega Paulo Mendes da Rocha, por sugestão sua, tivemos a oportunidade de darmos ao projeto grandes vãos livres, utilizando concreto protendido. Ele garantia que a firma desse projeto estrutural daria assessoramento. Resolvemos, então modificar os vãos, alterando nosso primeiro projeto. Fora encomendado uma maquete para a publicidade da obra monumental. Infelizmente, nossos políticos são muito vaidosos e, facilmente, esqueceram dos outros, reunindo neles os louros da realização, como se tudo fosse apenas seus atos. Com a chegada da maquete de São Paulo, um dos jornais locais publicou que o projeto da Rodoviária fora feito em São Paulo, sem nenhuma referência a nós, os verdadeiros autores do projeto. Por parte do Governo, nenhum desmentido fora feito. Nossa APA (Associação dos Arquitetos de Mato Grosso), pelo seu Presidente, arquiteto Antônio Carlos Cândia, fora publicado o desmentido uma semana depois, no mesmo órgão de Imprensa; porém, o que ficou, ficou... Para constar, guardo o jornal que publicou a notícia, bem como o desmentido da

APA. Também, melindrado, Paulo Mendes da Rocha enviou-me uma carta, que também a guardo. Depois disto, comecei a trabalhar no Plano de Urbanização do Complexo do Terminal.

Atualmente, com muito desgosto, vejo as mutilações do projeto original. Estão impedindo com uma lanchonete o espaço livre para expansão futura do saguão frontal do Terminal. Essa dependência de comércio provocará outras aderências nocivas ao projeto.

MAIS REALIZAÇÕES MUNICIPAIS E ESTADUAIS

A Prefeitura continuou com suas obras importantes, como a Beira-Rio que teve início nesse ano. Embora a pretensão fosse construir primeiro a outra, que também defini pelo lado oposto, rio acima, não aconteceu por causa do impedimento caprichoso do proprietário da área, na Cidade Célula Santa Rosa, cujo prolongamento da avenida margearia o riacho Ribeirão da Ponte, prosseguindo Cuiabá abaixo até a Ponte Nova.

Não menos importante foi a Av. Miguel Sutil, recebendo asfaltamento também nesse ano, assim como as ruas do Bairro Duque de Caxias, pelo lado do quartel do antigo 16° B.C, hoje, 44° BIMTz.

A Av. Beira Rio, trecho entre as pontes Júlio Müller e Ponte Nova, também entrava em obras, e é duplicada a Av. Fernando Correia.

O governo do Estado executava o fechamento do canal da Prainha, depois da igreja do Senhor dos Passos para o CPA.

Pelo Projeto CURA, executavam-se as obras dos bairros da região Norte: Araés, Quilombo e Lixeira, pela PROPLASA.

Ainda como parte de meu plano, entrava para aprovação pela Câmara Municipal o novo Perímetro Urbano e Expansão Urbana proposto por mim.

Iniciava-se em Janeiro deste ano de 1978 a construção dos viadutos da Av. CPA e de acesso ao Terminal Rodoviário.

Lamentavelmente, neste ano, vi mais demolições no centro histórico; desta vez eram os prédios antigos da esquina da Barão de Melgaço com Rua Campo Grande e esquina da Prainha com Av. Getúlio Vargas.

O Secretário de Serviços Públicos, hoje, Urbanos, anunciava-me que o Cemitério que eu havia projetado para a Cidade Alta, que não fora inaugurado, não mais teria esse destino, mas praça para feira. Pedia, então, minha indicação para outro lugar. Indiquei-lhe o lado Sul e Leste da cidade e aconselhei-o a interdição daquele do Despraiado que diziam os moradores da região que quando chovia ali, chegava a aparecer o caixão dos falecidos pela força da enxurrada.

Construíam-se no Bairro Quilombo e Lixeira as praças do Projeto CURA; por enquanto, não tinham nomes. De duas delas refiz o projeto, por não se

encaixarem na topografia da Rua Caio Pinheiro e da Rua São Sebastião.

Iniciava-se a construção do Viaduto do “Pico do Amor”. Enquanto as obras do Terminal Rodoviário prosseguia, o seu sistema viário local também avançava com seu trevo de acesso. O asfaltamento da Av. Gal. Melo, terminado com muito defeito, estava em restauração.

A PRODECAP, fundada pela Prefeitura para acelerar as definições das obras, peiu-me para rever o projeto da Beira-Rio, no trecho de ligação do Beco Quente (já demolido) com o Bairro do Terceiro, também inexistente. A parte deste bairro estava em execução desde o Coxipó pela firma Andrade Gutierrez. Ainda para a PRODECAP, particularmente, estudei a urbanização de toda a região do Carumbé e Gunitá.

Particularmente, projetei um loteamento junto da Cervejaria Cuiabana (Brahma) que teria a denominação de “Parque Residencial Universitário”, e também, do outro lado da cidade, o primeiro condomínio horizontal “Lagoa Dourada”. Também, o Jardim Carolina.

Ouvia dizer que já tinham dado nome ao Terminal Rodoviário de Cuiabá de “Portal da Amazônia”; não me agradou muito. Hoje, ela tem, com muita justiça, o nome do engenheiro Cássio Veiga de Sá, meu particular e saudoso amigo.

Comecei a estudar o Projeto CURA para os bairros: Dom Aquino, Poção e Areão.

Para a chegada da Beira-Rio na Av. Fernando Correia, fiz o projeto de interseção, pois o DNER não encontrava o enquadramento padrão para aprovar sua execução.

Projetei para o DERMAT o trecho da Av. Te. Cel. Duarte para unir à Av. do CPA, hoje, Rubens de Mendonça, desde a Praça do Rosário.

A PRODECAP mandou fechar com cerca de arame várias áreas próximas ao núcleo CARUMBÉ; medida para tentar controlar as invasões que se processavam de modo assustador nesta Capital.

A MOVIMENTAÇÃO URBANA

Observava-se que a cidade recebia muita gente de fora: mineiros, paulistas, paranaenses, gaúchos e goianos. Eram técnicos, firmas, empresas, etc. Muitas lojas novas foram abertas, de materiais de construção, muitas drogarias, imobiliárias ... A especulação imobiliária crescia, principalmente em Várzea Grande. Grande movimentação num trânsito perigoso com os vinte mil veículos na cidade.

Os que chegavam construíam suas residências nos bairros, onde predominavam o estilo de arcos em varandas e muito telhado aparente de telhas cerâmicas.

Uma única empresa de ônibus urbanos atendia a cidade, cujo nome era “Nova Era”. Havia necessidade de outra, pois, havia muita gente em fila nos pontos de paradas.

Preocupado com a memória histórica, dei novo impulso a minha história de Cuiabá “em quadrinhos”, para ser mais acessível, buscando um dia terminá-la. A nova geração de cuiabanos estava crescendo em grande proporção. Assim, os filhos dos imigrantes teriam onde conhecer a história do lugar onde nasceram.

A ciência evoluía rapidamente e aqui chegavam: micro computadores, toca-fitas, video-tapes... Porém, a gasolina estava muito cara. Providenciava-se no país a combustão a álcool de cana e de mandioca e Mato Grosso estava integrado nisso.

A população divertia-se com os programas de televisão, como as novelas: O Astro, Te contei, O sítio do Pica Pau Amarelo, Maria Maria, A viagem, Anjo Mau, Pecado Capital, O Bom Baiano, Duas Vidas, O Profeta, etc. Outros programas como: Airton e Lolita, Planeta dos Homens, Os Trapalhões, Chacrinha, Sílvio Santos, Jornal de Verdade, Fantástico (Show da Vida), Chico City, Globo de Ouro, Jornal Nacional e muitos filmes e desenhos.

FATOS TRISTES

No dia 10 de dezembro de 1979 foi inaugurado o Terminal Rodoviário de Cuiabá. Foi muito festejado. Fui convidado a participar, inclusive do almoço com as autoridades. Na placa descerrada naquele dia não constava nome dos autores do projeto; fato que muito me entristeceu, pois, conforme prometeu o Governador Garcia Neto, que tivera seu Secretário de Obras ali presente na ocasião, o então Governador Eng. Frederico Campos, esperava sua atenção amiga. Estaria ali, para minha satisfação pessoal, um marco da minha gratuita participação como profissional da Arquitetura, autor que fui do projeto da obra tão importante para minha cidade. Foi mais uma prova de que ninguém gosta do que é feito por filho da terra. Apesar disso, o Sr. Governador dissera lá mesmo para mim, na presença de minha esposa e outras pessoas amigas, que havia mandado preparar “plaquinhas de prata” para os projetistas, porque as mereciam. Nem mesmo isso nos fora entregue. É lamentável! Creio também que o ex-governador Garcia Neto mandara publicar na revista Manchete, nacionalmente conhecida, uma reportagem sobre o Terminal, chamando-a de melhor da América do Sul, porém, nenhuma referência fez a seus projetistas. Assim, vamos conhecendo os chefes de governos que facilmente esquecem dos amigos.

Em Urbanismo projetei, particularmente, os loteamentos: “Bom Clima” do Sr. Clóvis Pompeu de Barros, “Rodoviária Parque” do Sr. Aquiles Tenuta e “Parque Nova Esperança” do Sr. Newton Rabelo de Castro, ampliando a Colônia Pascoal Ramos.

Voltando às construções do final de governo Rodrigues Palma: a Beira-Rio, no Porto, não fora concluída e não obedeceram ao meu projeto, pois, construíram uma só pista da Boca do Valo até à Ponte Júlio Müller. Também, no Coxipó, não realizaram a interseção para entrar na ponte com curvas de raio igual a cinquenta metros, como havia projetado; talvez, para não desapropriarem uma casa. Porém, anos depois o fizeram por causa dos acidentes ali ocorridos.

Ao finalizar a administração Rodrigues Palma, volto meu pensamento a outra administração anterior, Vila Nova Torres. Ela deixou aquilo que Cuiabá tanto precisava para seu guia, no preciso momento da sua ascensão, o PDLI. Ele seria a fonte de onde os futuros projetos tirariam a garantia de conseguir recursos de órgãos externos para suas realizações tão necessárias. Esse plano deixou, acima de tudo, uma metodologia de trabalho, necessária, principalmente, em relação ao cadastro fiscal, cujos defeitos foram corrigidos, gradativamente.

Estas observações, eu as faço porque senti no dia-a-dia os efeitos da implantação do plano. Confesso aquele entusiasmo que sentia como indicador ou plantonista, para os acertos de rumo para a cidade; o fornecedor de diretrizes aos secretários. O Secretário de Planejamento e Coordenação daquela administração teve-me como Coordenador de “operações”, criando-me uma estrutura nova, funcionários habilitados, mobiliários novos, etc. Gradativamente, meu Departamento ou Coordenadoria crescia, constituindo um modelo de funcionamento, para orgulho meu. Ali estava um Sistema de Planejamento Urbano. Atribuições, cronogramas, formulários, fichários, etc., tudo pronto e em ordem. Neste ritmo, implantava-se nova filosofia de trabalho. Formava-se mesmo, a “Sala de Operações”, onde as secretarias teriam informações e dados atualizados para formarem seus planos e, então, fornecerem ao Prefeito um quadro geral e com ele pudesse formar seu Plano de Governo. Após isso, o meu NPP (Núcleo de Planos e Programas) estaria, constantemente, acompanhando o comportamento da execução frente à programação física, conforme instruções do PDLI e com outras atribuições previstas. Entretanto, dependia unicamente do novo Secretário de Planejamento e Coordenação o cumprimento daquela tarefa, que muito representaria para uma administração planejada.

Infelizmente, aquele meu entusiasmo de urbanista durou pouco, pois, na Administração Rodrigues Palma o PDLI não brilhou tanto. Acredito que o novo secretariado não o estudara devidamente e, se o fez, não o levava em consideração como merecia.

Algumas vezes tentei, indiretamente, mostrar a alguns secretários que o Coordenador do NPP estava ali para participar do vai-vém das atividades administrativas e que o PDLI, certamente, tinha alguma coisa para dizer; afinal, ele custou avultada quantia e merecia maior atenção. As fichas de controle das realizações não agradavam os secretários, que viam nisso a intromissão em suas áreas. Percebi isso logo no início da implantação. Com muito pesar, narro estes fatos. Embora isolado de minhas verdadeiras atribuições, ofereci à administração

Palma vários projetos, numa seqüência de prioridades, principalmente, para implantação do sistema viário, como destaquei em linhas anteriores. Muitas obras foram realizadas nesta administração e, tenho certeza, foram necessárias à cidade, como o Projeto CURA do qual já discorreremos. Outras foram estudadas, mas nem sei enumerá-las, por não ter participação em seus custos e seus andamentos de obras. Poderia tê-las acompanhado em cronogramas, visitas, ajustes, reajustes, controles de mapas, etc. Porém, nada disso aconteceu, pois, seria fácil até para o serviço de relações públicas ou assessoria de imprensa da Prefeitura. Foi lamentável esse acontecimento.

Percebi, como técnico de contato com o público, as conseqüências advindas das reclamações dos munícipes, quando feridos em alguma decepção. A desatenção a seus problemas, pequenos às vezes, vinha conduzi-los ao descrédito e, o pior, levava-os a desconhecerem as leis ou posturas. O resultado aparecia logo; clandestinos nas construções, as invasões ... formavam as forças invisíveis dos grandes "problemas sociais". É necessário deixar aqui um exemplo dessa rebeldia de munícipes: Um ex-vereador e ex-secretário municipal, desiludido com a informação de ser impossível a aprovação de seu loteamento, por não se enquadrar na lei, simplesmente, desafiou a Prefeitura. Disse que abriria as ruas e forçaria um problema social quando, então, ganharia aprovação forçada. Ali estava um exemplar da mentalidade em relação ao Poder Municipal.

Embora houvesse um órgão para informação prévia (Prévia Consulta) quanto ao uso do solo, adensamento de áreas programadas, previstos no PDLI, alguns "poderosos", apoiados em autoridades políticas, desrespeitavam o plano diretor, abrindo imperdoáveis precedentes.

Outro fato relegado a segundo plano foi a nomenclatura oficial na maior parte dos bairros em expansão da cidade. A Empresa Brasileira dos Correios solicitava providências nesse sentido e nenhuma resposta para o problema fora dado a ela. Existiam alguns apelidos populares que davam alguma orientação para endereços. Loteamento velho, como o Vila Boa Esperança tinha em planta nomes que repetiam os do centro antigo da cidade, que traziam grande confusão ao Correio. As administrações antigas não exigiam abertura de ruas na aprovação daqueles loteamentos, então constituíam sérios problemas. Ninguém encontrava seu lote comprado e muito menos a Prefeitura. As questões aumentavam com o progresso das construções residenciais e vinham as desagradáveis desapropriações, por constatação de erros de implantação das ruas ou de alinhamentos das construções mais antigas. O NPP é que recebia estes problemas. Diante desta situação, buscava-se compulsivamente atualizar o traçado das ruas pelas plantas cadastrais aerofotogramétricas.

Dia após dia, o meu NPP vinha se esvaziando de meios de informações gráficas. A cidade crescia e nossas plantas ficavam desatualizadas e desacreditadas.

Vi a Prefeitura com dificuldade na conservação daquilo que realizava. Era

fácil observar os bairros com suas obras novas perecendo por falta de conservação e limpeza. Esta situação tendia a aumentar pelos bairros mais distantes, onde se realizavam obras de pavimentação e áreas de lazer.

A Secretaria de Serviços Públicos, hoje, Urbanos, na minha opinião, necessita de nova filosofia de trabalho, algo que dinamizasse sua atuação, pois, suas atribuições são grandes demais. Praticamente, ela responde pela apresentação da cidade. Ela é que responde para aqueles que nos visitam se a cidade tem ou não um bom Prefeito.

Aproximando a entrada da nova administração municipal, não preparei a costumeira carta a qual colocava meu cargo à disposição. Deixei a Prefeitura em definitivo, sem mesmo esperar a posse do novo Prefeito, o colega Gustavo Arruda, porque fui contratado pela Universidade Federal, onde já era professor fundador, passando a ser também um de seus técnicos na SEGEPLAN, órgão de planejamento daquela instituição.

Hoje, observo, à distância, que tentaram buscar um rumo para a cidade. Porém, apenas técnicos e mais técnicos; siglas novas aprovadas e mais leis, enquanto nossa Capital vai se arrastando como pode, com os problemas e soluções constantes.

Como primeiro arquiteto nascido em Cuiabá a exercer sua profissão na Prefeitura Municipal, cumpri aquele grande desejo meu, arrastado desde os bancos universitários, quando imaginava fazer alguma coisa pela minha cidade natal. Realizei a grande experiência da minha vida e sinto-me com o dever cumprido. Outros filhos da terra viriam para fazer também sua parte; fiz o que me deixaram fazer.

A N E X O - 1

RUAS CALÇADAS COM PARALELEPÍPEDOS -1973

(ANTES DO ASFALTAMENTO)

	LARGURA	COMPRIMENTO	ÁREA
Rua 13 de Junho	7	1 266	8.862
Rua Joaquim Murtinho	7	1 600	11.200
Rua Barão de Melgaço	9	1 120	10.080
Rua Comte. Costa	9	590	5.310
Rua Batista das Neves	7	90	630
Rua Mal Deodoro	7	70	490
Av. Dom Aquino	7	555	3.885
Rua Antônio Maria	5	240	1.200
Rua Pedro Celestino	7	490	3.430
Rua Ricardo Franco	5	340	1.700
Rua Governador Rondon	5	290	1.450
Rua Galdino Pimentel	5	220	1.100
Rua 7 de Setembro	4	140	560
Rua 27 de Dezembro	4	120	480
Rua Antônio João	5	390	1.950
Trav. 21 de Abril	6	90	540
Rua 12 de Outubro	7	80	560
Rua Voluntários da Pátria	7	320	3.240
Rua Campo Grande	5	460	2.300
Rua Cândido Mariano	6	930	5.580
Av. Getúlio Vargas	12	470	5.640
Rua 24 de Outubro	6	480	2.880
Rua João Dias	7	430	2.910
Trav. Ipiranga	7	140	980
Trav. Da Justiça	7	250	1.750
Ruas s/nome (na antiga Praça M. Cabral)	7	200	1.400
Rua São Joaquim	7	210	1.470
Rua Sen. Metelo	9	480	3.82

ANEXO - 2

LOTEAMENTOS EXISTENTES ATÉ 1973

(ÁREA TOTAL 85.397m²)

- 1 Bairro Jardim Petrópolis - Cia Mato-grossense de Habitação
- 2 Propriedade Lino Rodrigues Alves
- 3 Residencial Bairro Caxias - Imobiliária Casa Própria
- 4 Jardim Sta. Terezinha - Imobiliária Centro Oeste Ltda.
- 5 Jardim Paraíso - Regina Macedo Gonçalves
- 6 Bairro El Dourado - Imobiliária Progresso de Cuiabá Ltda.
- 7 Bairro Calixto de Arruda - Calixto de Arruda
- 8 Jardim Vicentina - Mário Kudse
- 9 Jardim Bela Vista - Francisco Paes de Barros
- 10 Bairro Lavapés - Avelino Tavares
- 11 N. S. Mãe dos Homens
- 12 Parque Residencial Senhor dos Passos - Concil
- 13 Vila São João - João Sabino de Souza e s/ esposa
- 14 Chácara Guanandi - Arlindo Bergamim
- 15 Vila Balneário - São João
- 16 Bairro Quilombo
- 17 Rua L (do Bairro do Bandeirante) - José Alves Ribeiro
- 18 Bairro Mangueiral - Jovanir da Mota Oliveira
- 19 Jardim Shangri-lá - João Cunha e outros
- 20 Bairro dos Bandeirantes
- 21 Jardim Leblon - Alto Guaporé Ltda.
- 22 Bairro São Benedito
- 23 Bairro Senhor dos Passos - Comércio Imobiliário Rio Preto Ltda.
- 24 Jardim Nossa Senhora Aparecida - Tomás de Aquino
- 25 Bosque da Saúde
- 26 Jardim Aclimação
- 27 Bairro Vista Alegre - Rodrigo de Lara Pinto
- 28 Bairro Paulista - Zara da Cunha Esteves e outros
- 29 Bosque da Saúde
- 30 Bairro Praeiro
- 31 Vila Pacheco - Alice Pacheco Pinto Barbosa
- 32 São João - Inácio França Fonseca
- 33 Abdala Mansur