

IV PROJETAR
PROJETO COMO INVESTIGAÇÃO: ENSINO, PESQUISA E PRÁTICA
FAU-UPM SÃO PAULO BRASIL
Outubro 2009

Eixo: INTERVENÇÃO

Considerações (e reflexões) sobre metodologia e conceitos empregados no planejamento de cidades a partir da experiência projetual do engenheiro Antônio Bezerra Baltar

Isabella Leite Trindade

Arquiteta e Urbanista, M.Sc., profa do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco

Endereço: Av. Boa Viagem, 1272 / 301. Boa Viagem. Recife/PE

E-mail: i_trindade@hotmail.com

Andréa do Nascimento Dornelas Câmara

Arquiteta e Urbanista, M.Sc., Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco

Endereço: Rua Edson Álvares, 211 / 1201. Casa Forte. Recife/PE

E-mail: andrea@unicap.br

Mariana Dornelas Câmara

Aluna do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Pernambuco, Bolsista do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica PIBIC/UNICAP

Endereço: Rua Charles Darwin, Nº 232 - aptº 302. Boa Viagem. Recife/PE. CEP: 51021-520

E-mail: marianadornelascamara@hotmail.com

Considerações (e reflexões) sobre metodologia e conceitos empregados no planejamento de cidades a partir da experiência projetual do engenheiro Antônio Bezerra Baltar

Resumo

O texto relata a experiência do engenheiro pernambucano Antônio Bezerra Baltar no planejamento de cidades, enfoca a metodologia e os conceitos empregados, a partir do estudo de caso dois projetos: o plano para a cidade de Juripiranga (PB), e o plano para a cidade de Ourinhos (SP).

Formado, em 1938, pela Universidade do Recife; Doutor em Arquitetura, em Ciências Físicas e em Matemática, Baltar ocupou vários cargos públicos; escreveu vários artigos sobre arquitetura e urbanismo; participou da elaboração de importantes projetos, e de significativas mudanças na legislação, influenciando uma geração de arquitetos e urbanistas.

Em 1954, conheceu o padre Louis-Joseph Lebret idealizador do Movimento Economia e Humanismo, com quem trabalhou através da SAGMACS, coordenando várias pesquisas e planos diretores, estudando o planejamento, a remodelação e a expansão de várias cidades. É desse período o estudo e a planificação da cidade de Ourinhos (SP).

Em 1963, no âmbito da universidade, criou um instituto de pesquisas — Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional (Cepur) — para prestar serviços a comunidades da Região Nordeste em questões urbanas e produção de planos, como os planos para as cidades de Caruaru, Petrolina e Igarassu em Pernambuco, e Juripiranga, na Paraíba.

O relato da experiência — acadêmica (de ensino, de pesquisa e de extensão) e profissional, além de pertinente em relação ao tema “PROJETO COMO INVESTIGAÇÃO”; é oportuna, visto que resgatá-la, significa uma oportunidade de nos aproximarmos da influente figura de Baltar, dos projetos desenvolvidos (pouco divulgados ou até desconhecidos) e da sua vida profissional, cuja atuação que é marcada, por uma ampla cultura urbanística, importantes contribuições para resolução dos problemas da cidade moderna, e pelo desenvolvimento de uma metodologia particular que congregava vários pilares do conhecimento e um novo pensamento urbanístico.

Palavras-chave: SAGMACS / CEPUR

Eixos/Atitudes: INTERVENÇÃO

Abstract

Considerations (and reflections) about methodology and concepts used on planning of cities from projecting experience of the engineer Antonio Bezerra Baltar

The text describes the experience of Pernambuco's engineer Antonio Bezerra Baltar in the planning of cities as well as his methodology and concepts, by using two case studies: Juripiranga/PB and Ourinhos/SP city plans.

Graduated in 1938, from University of Recife; PhD in Architecture, Physical Sciences and Mathematics, Baltar had public career and also wrote some articles on architecture and urbanism; participated on the elaboration of important projects and significant changes in the legislation, influencing a generation of architects and city planners.

In 1954, he met the priest Louis-Joseph Lebret, who started Economy and Humanism Movement. They both worked together in the SAGMACS, where Baltar coordinated several researches and city plans regarding remodeling and expansion of cities, including Ourinhos/SP.

In 1963 he created the CEPUR (Center of Studies of Urban and Regional Planning), an institute of research at Recife University, in order to provide urban and city plan services for Northeast Brazilian cities like Caruaru, Petrolina and Igarassu in Pernambuco, as well as Juripiranga in Paraíba.

Recuperate his academic and professional experience not only fits well on the subject "PROJECT AS INQUIRY" but its also a chance to know more about his influential personality, his not widely discussed or sometimes unknown projects, and about his professional life which was marked by a wide urbanity culture, contributions for modern city life solutions and for specific methodology developments.

Keywords: SAGMACS / CEPUR

Axis: INTERVENÇÃO

Resumen

Consideraciones (y reflexiones) sobre metodología y conceptos empleados en la planificación de ciudades a partir de la experiencia proyectual del ingeniero Antônio Bezerra Baltar

El texto relata la experiencia del ingeniero pernambucano Antônio Bezerra Baltar en la planificación de ciudades, enfoca la metodología y los conceptos empleados, a partir del estudio de caso dos proyectos: el plan para la ciudad de Juripiranga (PB), y el plan para la ciudad de Ourinhos (SP).

Formado, en 1938, por la Universidad del Recife; Doctor en Arquitectura, en Ciencias Físicas y en Matemática, Baltar ocupó varios cargos públicos; escribió varios artículos sobre arquitectura y urbanismo; participó de la elaboración de importantes proyectos, y de significativos cambios en la legislación, influenciando una generación de arquitectos y urbanistas.

En 1954, conoció el padre Louis-Joseph Lebret idealizador del Movimiento Economía y Humanismo, con quien trabajó a través de la SAGMACS, coordinando varias investigaciones y planos directores, estudiando la planificación, la remodelación y la expansión de varias ciudades. Es de ese periodo el estudio y la planificación de la ciudad de Ourinhos (SP).

En 1963, en el ámbito de la universidad, creó un instituto de investigaciones – Centro de Estudios de Planificación Urbana y Regional (Cepur) – para prestar servicios a las comunidades de la Región Nordeste en cuestiones urbanas y producción de planes, como los planes para las ciudades de Caruaru, Petrolina y Igarassu en Pernambuco, y Juripiranga, en la Paraíba.

El relato de la experiencia – académica (de enseñanza, de investigación y de extensión) y profesional, además de pertinente en relación al tema “PROYECTO COMO INVESTIGACIÓN”; es oportuna, visto que rescatarla, significa una oportunidad de aproximarnos de la influyente figura de Baltar, de los proyectos desarrollados (poco divulgados o hasta desconocidos) y de su vida profesional, cuya actuación que es marcada, por una amplia cultura urbanística, importantes contribuciones para resolución de los problemas de la ciudad moderna, y por el desarrollo de una metodología particular que congregaba varios pilares del conocimiento y un nuevo pensamiento urbanístico.

Palabras-llave: SAGMACS / CEPUR

Eje: INTERVENÇÃO

Considerações (e reflexões) sobre metodologia e conceitos empregados no planejamento de cidades a partir da experiência projetual do engenheiro Antônio Bezerra Baltar

O texto relata a experiência do engenheiro pernambucano Antônio Bezerra Baltar no planejamento de cidades, enfoca a metodologia e os conceitos empregados, a partir do estudo de caso dois projetos: o plano para a cidade de Juripiranga (PB), e o plano para a cidade de Ourinhos (SP).

O texto foi organizado em quatro partes: inicia-se com uma apresentação do trajetória do engenheiro; depois, descreve-se o surgimento da SAGMACS no Brasil, analisando as influências do Movimento Economia e Humanismo no Brasil e o encontro profissional entre Baltar e Lebret. Logo após, em uma terceira etapa, apresenta-se um pequeno relato dos dois projetos (Juripiranga e Ourinhos); e por último, discute-se as suas idéias principais contida nos planos e na metodologia projetual.

Para o desenvolvimento do trabalho, realizou-se uma pesquisa bibliográfica, e documental das décadas de 50 e 60 para compreensão das intervenções, bem como o exame crítico da obra de Baltar que serviu de orientação ao planejamento de diversas regiões.

Antônio Bezerra Baltar

No Recife, onde o saber urbanístico ocupou um lugar privilegiado, destaca-se a figura de Antônio Bezerra Baltar — engenheiro pernambucano, nascido no Recife em 16 de agosto de 1915; formado, em 1938, pela Universidade do Recife; Doutor em Arquitetura, em Ciências Físicas e em Matemática. Baltar ocupou vários cargos públicos; escreveu vários artigos sobre arquitetura e urbanismo; participou da elaboração de importantes projetos, como os Planos de Quadras para a cidade do Recife e de significativas mudanças na legislação, como, por exemplo, a aplicação de índices urbanísticos com uso do recuo progressivo, influenciando uma geração de arquitetos e urbanistas.

Na trajetória de Baltar e nos cargos públicos onde atuou, definimos alguns momentos-chave: primeiro na Diretoria de Arquitetura e Urbanismo (DAU)¹ do Estado, onde trabalhou como auxiliar técnico com Luiz Nunes, pioneiro do movimento da arquitetura moderna no Brasil.

Depois de formado, de 1938 até 1943, trabalhou no Instituto de Previdência dos Servidores do Estado de Pernambuco (Ipsep), no Departamento de Engenharia dessa instituição, onde participou dos projetos de urbanização e construção de alguns bairros do Recife. São exemplos desse período, o projeto para a Vila do Hipódromo, o projeto para a Vila dos Contínuos, em Areias, e a coordenação e construção do edifício da Secretaria da Fazenda, um dos marcos da arquitetura moderna em Pernambuco, que foi financiado pelo instituto.

Em 1941, ingressou como professor da cadeira de Urbanismo da Escola de Belas-Artes de Pernambuco, no curso de Arquitetura, depois transformado em Faculdade de Arquitetura da Universidade do Recife, onde trabalhou durante 24 anos.

Em 1943, passou a trabalhar na Associação de Cimento Portland e, a partir de 1946, participou, como representante do Clube de Engenharia, da Comissão do Plano da Cidade do Recife² e começou a trabalhar no Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER), durante nove anos.

¹ No Recife, Luiz Nunes criou e dirigiu a Diretoria de Arquitetura e Construção (DAC), posteriormente reformulada e denominada Diretoria de Arquitetura e Urbanismo (DAU). A equipe formada e chefiada por Luiz Nunes — cujo trabalho resultou nas primeiras realizações da arquitetura moderna no Recife, entre 1934 e 1937 — era composta do arquiteto e paisagista Burtle Marx, do arquiteto Aníbal de Melo Pinto, do calculista Joaquim Cardoso, dos arquitetos Saturnino de Brito e João Correia Lima — contratados em 1936 —, além de Ayrton Carvalho e Antônio Bezerra Baltar — estagiários de engenharia.

² O Clube de Engenharia, criado no final da década de 10, representa um lugar de discussão das questões de engenharia, de reivindicação da importância profissional do engenheiro e da divulgação das vantagens do emprego de seus conhecimentos e tem participação ativa, emitindo pareceres na reforma do bairro de Santo Antônio, responsável inclusive pelo Plano da Comissão do Clube de Engenharia. In: OUTTES, J. O Recife pregado à cruz das grandes avenidas: contribuição a história do urbanismo (1927-1945). Tese de mestrado, MDU/UFPE, Recife, 1991. p. 43. Baltar participou como representante do Clube de Engenharia durante dezoito anos.

A Comissão Consultiva do Plano da Cidade do Recife, criada na década de 30 e composta de várias subcomissões encarregadas de dar subsídios para elaboração do plano de reforma do bairro, era composta de representantes do Clube de Engenharia; da Associação Comercial; do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico; do Rotary Clube; e da Ordem dos Advogados. Foi dissolvida em 1935 e recriada na gestão do prefeito Novais Filho, em decreto municipal

Para concorrer à cátedra de Urbanismo e Arquitetura Paisagística da Escola de Belas-Artes da Universidade do Recife, em 1951, Antônio Bezerra Baltar, em sua dissertação 'Diretrizes de um Plano Regional para o Recife', trata da análise e concepção de um plano de remodelação e expansão do complexo urbano da região do Recife. Baltar conceitua teoricamente e ampara as opções feitas dentre as diferentes soluções possíveis, apoiando sua argumentação em obras dos mestres pioneiros da "moderna ciência dos planos da cidade"³.

O trabalho de Baltar representa um marco na historiografia, visto que, até a década de 50, a cultura urbanística no Brasil, de modo geral, estava voltada para intervenções que tratavam de planos viários, de remodelação e embelezamento. Nesse aspecto, a atenção de Baltar difere dos planos anteriores, é pioneiro e inovador: [1] pela abrangência territorial; [2] pelo caráter de planejamento e organização espacial de âmbito regional (pensar a região em substituição à cidade e o planejamento em substituição ao desenho e às reformas urbanas); e [3] por servir de referência à organização da Região Metropolitana do Recife⁴.

Em 1954, conheceu o padre Louis-Joseph Lebre⁵, idealizador do Movimento Economia e Humanismo, com quem trabalhou durante quinze anos através da SAGMACS, coordenando várias pesquisas e planos diretores, estudando o planejamento, a remodelação e a expansão de várias cidades. É desse período, o estudo da "Aglomeración Paulistana", elaborado para a Prefeitura da cidade de São Paulo, e o estudo e a planificação da cidade de Ourinhos (SP), apresentado na IV Exposição Internacional de Arquitetura, em 1957 — um dos únicos projetos urbanísticos incluídos nas bienais dos anos 50.⁶

Em 1957, iniciou um período de intensa dedicação ao ensino e à pesquisa do urbanismo e, junto com outros professores, fundou a Revista da Escola de Belas-Artes de Pernambuco, da qual foi membro da redação e efetivo colaborador e posteriormente, em 1963, no âmbito da universidade, criou um instituto de pesquisas — Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional (Cepur) — para prestar serviços a comunidades da Região Nordeste em questões urbanas e produção de planos, como os planos para as cidades de Caruaru, Petrolina e Igarassu em Pernambuco, e Juripiranga, na Paraíba.

Em 1965, foi obrigado a sair do País. Exilou-se no Chile, onde permaneceu por doze anos. Lá, trabalhou na Organização das Nações Unidas (ONU), no Centro de Estudos para América Latina (Cepal), onde realizou trabalhos em todos os países da América — em várias capitais e em outras cidades menores de toda a América — e mais algumas cidades de outros continentes.

Depois da aposentadoria, aos 62 anos, morou no Canadá por um período de quatro anos e voltou, em 1982, após a Lei da Anistia, para reintegrar os quadros da Universidade por dois anos, no Mestrado em Desenvolvimento Urbano. Continuou trabalhando durante muitos anos, sempre voltado às questões do urbanismo, tendo participado, inclusive, da elaboração do Plano Diretor do Recife, no início da década de 90.

A SAGMACS

A SAGMACS - Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais tratava-se de um escritório técnico fundado na França e depois no Brasil em 1947 pelo padre francês dominicano Louis-Joseph Lebre⁷ quando esteve pela primeira vez em São Paulo, para ministrar um curso de alguns meses na

de 04 de outubro de 1938, ficando incumbida de dar continuidade aos estudos iniciados e organizar o plano regulador de expansão da cidade. In: OUTTES, J. Op. cit. p. 78 e p. 173.

³ BALTAR, Antônio Bezerra. Diretrizes de um Plano Regional para o Recife. Tese de concurso para o provimento da cadeira de Urbanismo e Arquitetura Paisagística na Escola de Belas-Artes da Universidade do Recife. Recife, 1951.

⁴ A organização das regiões metropolitanas foi um projeto nacional. Baltar se antecipou na definição e foi pioneiro no entendimento de que a cidade não podia ser vista e tratada dentro dos seus limites.

⁵ Lebre fundou a Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas a Complexos Sociais (Sagmacs), com escritórios regionais em São Paulo, no Recife e em Belo Horizonte, por onde passaram vários arquitetos de todo o País.

⁶ As primeiras Exposições Internacionais de Arquitetura (EIAs), realizadas em paralelo às bienais de arte paulistanas, entre 1951 e 1961, tiveram grande repercussão no público e na crítica. Seus projetos foram selecionados por renomados críticos e profissionais, a exemplo de Alvar Aalto, Luis Saia, Philip Johnson, Siegfried Giedion e Walter Gropius. Apenas dois arquitetos radicados em Pernambuco participaram das primeiras bienais: Antônio Bezerra Baltar e Mário Russo. In: HERBST, Hélio. Aspectos do debate cultural dos anos 50: a participação nordestina nas bienais paulistanas e a constituição de novos conceitos de modernidade. Recife: Anais do 1º Seminário Docomomo Norte Nordeste, 2006.

⁷ Lebre nasceu na Bretanha, em 26/06/1897 e faleceu em Paris em 20/07/1966

Escola de Sociologia Política sobre “Economia e Humanismo”, atualidades econômicas e Políticas, no qual participaram várias personalidades de vários locais do país.

Motivado pelo curso, Lebret funda aqui o Movimento Economia e Humanismo, e cria a SAGMACS com o objetivo de desenvolver estudos e proposições técnico-científicas voltados para o desenvolvimento através de uma ação conjunta em várias áreas do conhecimento e com uma preocupação de formar equipes técnicas capazes de assessorar com pesquisas e planos a ação de agentes públicos, privados ou comunitários, usando nestes estudos os princípios e os métodos do movimento Economia e Humanismo.

Neste primeiro período de sua fundação no Brasil, A SAGMACS era formada por uma equipe multidisciplinar composta pelos dominicanos e professores da Escola Politécnica e foi subsidiada pelo Jôquei Clube, pela Escola Politécnica de São Paulo e pela Ação Comunitária Católica. As primeiras atividades da SAGMACS foram uma pesquisa sobre as condições de vida dos empregados do Jôquei Clube, e uma pesquisa sobre as condições de habitação em São Paulo, com o título de "Un étude sur l'habitat a São Paulo"⁸. Em paralelo a essa atividades, Lebret realizou uma série de palestras e cursos em várias cidades pelo Brasil e outros países da América Latina, com o objetivo de difundir suas idéias e introduzir o movimento Economia e Humanismo.

Depois, devido a uma reação da igreja católica, Lebret foi proibido de voltar ao Brasil e a SAGMACS tem seus trabalhos restritos. Lebret só voltaria ao Brasil em 1952 quando o Prof. Lucas Nogueira Garcez candidato vencedor ao Governo do Estado, consegue a anulação da proibição existente e convida Lebret para vir assessorá-lo na elaboração de um documento com orientações e sugestões para o seu plano de governo. Nesse momento, além da assessoria, Lebret conduz as negociações entre SAGMACS e a 'Bacia Paraná-Uruguai' para uma pesquisa sobre as condições de desenvolvimento do Estado de São Paulo que posteriormente é realizada através de uma equipe coordenada por ele.

A SAGMACS foi uma das primeiras consultorias técnicas no Brasil e realizou inúmeros trabalhos; os principais em Pernambuco, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, levantando questões fundamentais na época, atrelando novas teorias do desenvolvimento econômico alicerçadas na teoria Economia e Humanismo, no bem estar social da população, reformulando conceitos que constituíram um novo processo de pensar os problemas das cidades e regiões partindo de diagnósticos -levantando dados de forma empírica- e prognósticos -comparando estes dados sob o ponto de vista das condições urbanas.

Com o golpe de 64, a equipe técnica fica sem trabalho e se dispersa, dando fim a experiência no Brasil.

Lebret e o Movimento Economia e Humanismo

Economia e Humanismo era uma associação francesa de origem católica, fundada em Marseille em 1941 pelo padre dominicano Louis-Joseph Lebret, junto com René Moreux (que estudava a transformação dos centros mundiais de produção), Jean-Maurius Gatheron (economista, analisava as conseqüências do desequilíbrio entre a agricultura e a indústria), François Perroux (economista, estudava política e economia mundial), Gustave Thibon (filosofo, estudava a evolução agrícola e artesanal), Edmond Laulhère (artesão, estudava economia capitalista) e Alexandre Dubois (chefe de uma metalúrgica, estudava o trabalho em relação a questão salarial). A associação se instalou inicialmente em um subúrbio da cidade de Lyon a partir de 1943 e tinha como objetivo elaborar as bases de uma 'economia humana', ou seja, promover a economia a serviço do bem humano, numa adaptação ao contexto social.

O movimento e o grupo tinham como meta a intervenção no campo econômico e social, através da realização de trabalhos, estudos e ações voltadas para o desenvolvimento, as políticas, as práticas sociais, a cooperação e a solidariedade internacional, e durou até o ano de 2007, quando oficialmente as atividades encerraram.

Com forte atuação desde o início das suas atividades, em 1942 o grupo lança o manifesto 'Économie et Humanisme' e a revista 'Économie et Humanisme', funda uma editora e inaugura uma livraria em Paris. Em 1943, funda um importante centro de estudos em Paris 'l'Institut International de Recherche et de Formation Éducation et Développement' (IRFED); a partir de 1946 são criados vários grupos locais de Economia e Humanismo, primeiro com equipes em várias cidades na França, depois na América Latina, África, Ásia e Oriente Médio⁹ e em 1955, Lebret e Abée Pierre criam um instituto de pesquisa e ação de

⁸ Os resultados da pesquisa foram publicados na Revista do Arquivo em 1951.

⁹ Revista Economia e Humanismo, número Especial, outubro 1986. p.9

combate a miséria do mundo, chamado l'Institut de Recherche et d'Applications des Méthodes de Développement (IRAM).

Lebret¹⁰ faz muitas missões na Europa, na África e em diferentes países da América Latina participando de debates e divulgando suas idéias. No Brasil, ao mesmo tempo em que introduz o movimento e organiza a SAGMACS para aplicar os métodos de pesquisa desenvolvidos por ele, é reconhecido como expert na área e se torna conselheiro político.

Lebret estuda a questão social pelo foco das necessidades, através da macro e microeconomia, tendo o homem como argumento principal e descreve que o problema em relação ao desequilíbrio e pobreza de alguns países, não decorre apenas dos sistemas vigentes e em luta na época (o capitalismo, o comunismo, o fascismo ou socialismo), mas do próprio ser humano face ao progresso e propõe uma 'revolução permanente' com o estudo do documento 'suicídio ou a sobrevivência do ocidente'¹¹ e uma ação social solidária a partir do manifesto 'Manifeste pour une Civilisation Solidaire'. No documento Lebret advoga que é desejável, mas também possível, um esforço desinteressado e eficaz para a instauração de uma economia humana.¹²

A melhoria das condições de vida da população requer uma transformação a serviço do desenvolvimento, e a forma de organização urbana é apontada como essencial para resolver a questão; o planejamento como um instrumento importante de intervenção e a dimensão territorial, essencial na consideração de uma economia humana.¹³ Para Lebret, 'o planejamento, quando considerado como o planejamento do espaço, torna-se indistinguível do desenvolvimento'.

Lebret é responsável pela introdução dessa preocupação dentro da igreja católica, e faz a igreja tomar consciência da necessidade solidária aos países pobres. Nos livros e nos trabalhos publicados, ele evidencia que é preciso pensar globalmente, mas agir localmente para satisfação das necessidades do homem e do bem comum numa comunidade organizada. Assim, pode-se trabalhar em uma parcela do território e a partir daí esta experiência se irradiará para o todo o restante do território.

Segundo Macedo¹⁴, os quatro componentes essenciais da organização do território são: [01] o objetivo da Economia Humana ou do desenvolvimento solidário, a saber, "a passagem de uma população específica de uma fase menos humana para uma mais humana o mais rápido possível no custo financeiro e humano mais baixo possível"; [02] o contorno geográfico do território a ser organizado, um lugar caracterizado por seu habitat físico: sua população, suas atividades econômicas e seus recursos técnicos; [03] a questão política e [04] uma aproximação interdisciplinar, teórica e prática, incluindo um estudo do território em questão.

Ao encerrar o Primeiro Congresso Internacional de Economia Humana, Lebret definiu a economia humana como: "a disciplina de pensamento e de ação - ciência e arte da passagem - para uma população determinada mais ou menos homogênea, de uma fase menos humana a uma fase mais humana, ao ritmo mais rápido e ao mínimo custo, levado em conta o desenvolvimento solidário de todas as populações"¹⁵ e fixou os critérios de uma economia do desenvolvimento harmonizado: [01] Proporcionalidade, [02] Coerência, [03] Homogeneidade, [04] Indivisibilidade e [05] Auto-propulsividade.

O encontro: Baltar, Lebret, a SAGMACS e o Movimento Economia e Humanismo

Baltar conhece Lebret em 1947, quando o padre esteve pela primeira vez no Brasil e visitou, entre outras cidades do país, o Recife.

¹⁰ A herança deixada por Lebret: Bretagne Espérance et Solidarité (Saint Gilles du Mené, Côtes d'Armor, França), o Instituto IRFED Europe (Paris, France), o movimento 'Économie et humanisme' até 2007 (Lyon, França), o Institut libanais pour le développement économique et social - ILDES (Beirute, Líbano), o Centro universitário 'Economía y Humanismo' (Bogotá, Colômbia), o Centro L.-J. Lebret (Dakar, Senegal), o Institut de recherches et d'applications des méthodes de développement (IRAM), o Centre Internacional pour l'éducation permanente et l'aménagement concerté - CIEPAC (Caltelnaul-les-Bains, Hérault, França), e Habitat, Santé et Développement - HSD (Montreuil-sous-bois, França)

¹¹ LEBRET, Louis Joseph. Suicide ou survie de l'Occident?. Paris, Économie et Humanisme et Éditions ouvrières, 1968.

¹² LEBRET, Louis Joseph. Manifeste pour une Civilisation Solidaire. Economie et Humanisme. Paris, 1957. p.13

¹³ Idem. Ibidem.

¹⁴ MACEDO. p. 58

¹⁵ BALTAR. Antônio Bezerra. Introdução. In: Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessando a Pernambuco e ao Nordeste. (série planificação econômica). Recife, 2ª. edição. Revista do CONDEPE, 1954. P. X

Baltar inicia o trabalho com Lebret (e com a SAGMACS) em 1952, a partir de um contrato feito pela recém criada Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (CODEPE), com a SAGMACS, para realizar um estudo sobre a economia de Pernambuco.

Este estudo, coordenado por Baltar e por Souza Barros, secretário geral da CODEPE na época, dá origem ao documento 'Desenvolvimento de indústrias interessando a Pernambuco e ao Nordeste'¹⁶ e a longa parceria entre Baltar e Lebret, que trabalha efetivamente como membro da equipe técnica da SAGMACS de 1954 até 1965, quando a equipe técnica se dispersa e o mesmo é obrigado a deixar o país e viver no exílio.

Baltar participa da equipe técnica responsável pela pesquisa 'Necessidades e Possibilidades da Aglomeração Paulistana', depois torna-se responsável pela parte técnica da pesquisa urbanística e do 'Plano de Urbanização da Cidade de Ourinhos' (ambos em 1954), e em 1958, participa da pesquisa 'Estrutura Urbana de Belo Horizonte', na qual divide a coordenação com Whitaker Ferreira. Todos esses estudos, pesquisas e planos desenvolvidos, incorporavam as idéias e metodologia difundidas pelo Movimento Economia e Humanismo.

A identificação de Baltar com as idéias pregadas pelo Movimento Economia e Humanismo, é documentada em alguns textos publicados pelo autor: 'Por uma Economia Humana'¹⁷ (em 1949), 'Diretrizes de um plano Regional para o Recife'¹⁸ (em 1951), onde o autor já deixa claro que o estudo urbanístico da cidade e o planejamento (urbano e regional) deveria ter como foco o ser humano e a conseqüente melhoria da qualidade de vida da população; e em 1953, com o artigo 'Universidade, Economia e Humanismo'.¹⁹

A experiência de Baltar na SAGMACS faz com que ele aprimore sua metodologia de trabalho, pesquisa e intervenção nas aglomerações urbanas e se aproxime ainda mais do Movimento Economia e Humanismo, que nas palavras do autor:

"O Movimento defendia um método minucioso de análise do território e da sociedade, através de dossiês que englobavam diversos dados sociais, econômicos e geográficos com o objetivo de montar uma síntese de dinâmica urbana, procurando, assim, associar o aspecto econômico ao desenvolvimento humano. Era preciso, primeiro entender, por meio dos aspectos econômicos, geográficos e sociais, a lógica e a coesão daquele território ou região. Logo após era necessário definir a localização dos equipamentos com o intuito de valorizar e aproveitar as oportunidades do território. Esta definição seria feita através de alguns condicionantes econômicos, como disponibilidade de energia, transporte, água, e também de imperativos sociais, procurando diminuir custos e melhorar as condições humanas."²⁰

O Plano de Ourinhos

O Plano para a cidade de Ourinhos, localizada no Estado de São Paulo a 342 km da capital, foi elaborado em 1954, a partir da decisão tomada pela municipalidade da cidade para a realização de pesquisas, coleta de dados e a elaboração de plano urbanístico com o objetivo de compreender a evolução da cidade, prever o seu desenvolvimento futuro e organizar o espaço urbano existente, em vista das funções urbanas elementares.

Para a realização do trabalho, foi firmada uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Ourinhos e a Sociedade de Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais - SAGMACS, que tinha como responsáveis técnicos Antônio Bezerra Baltar e o Pe. Louis Joshep Lebret.

¹⁶ LEBRET, L.J. Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessando a Pernambuco e ao Nordeste. (série planificação econômica). Recife, 2ª. edição. Revista do CONDEPE, 1954. Além deste documento, dois outros foram publicados no mesmo ano e abordam a questão: Da localização de indústrias e dos problemas correlatos de urbanismo. In: BALTAR, A., SILVEIRA, P., SOUZA, B. Teses e conferências sobre problemas de urbanismo e área metropolitana. Recife. CODEPE (série localização industrial urbanismo II), 1954 e Exposição sobre o estado atual do problema do zoneamento do Recife. In: In: BALTAR, A., SILVEIRA, P., SOUZA, B. Teses e conferências sobre problemas de urbanismo e área metropolitana. Recife. CODEPE (série localização industrial urbanismo II), 1954.

¹⁷ BALTAR, Antônio Bezerra. Por uma Economia Humana. Oração de paraninfo na formatura de Engenharia da Universidade do Recife de 1949. Recife. Imprensa Oficial.

¹⁸ BALTAR, Antônio Bezerra. Diretrizes de um Plano Regional para o Recife. Op. Cit.

¹⁹ BALTAR, Antônio Bezerra. Universidade, Economia e Humanismo. Revista de Engenharia. Recife, ano VI, nº 7, jan-dez 1953

²⁰ BALTAR, Antônio Bezerra. Introdução. In: Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessando a Pernambuco e ao Nordeste. Op. Cit.

O trabalho se dividiu em seis etapas: [01] definição das características gerais da cidade; [02] identificação dos principais problemas urbanísticos existentes; [03] definição dos princípios urbanísticos gerais das soluções a serem propostas; [04] proposições do Plano; e [05] Sugestão de um programa para a implantação do plano proposto.

Antes do início do trabalho propriamente dito, a equipe solicitou um grande volume de informações gerais sobre o município e a planta topográfica da cidade. Depois, foi realizada uma abrangente pesquisa de campo pela SAGMACS, denominada pela equipe como “o primeiro contato global”, que viabilizaram a primeira fase do trabalho: o conhecimento do complexo urbano, a compreensão das características gerais da cidade e a identificação dos problemas.

O traçado inicial da cidade organizado em forma de tabuleiro de xadrez (com quadras de 80 x 80 metros) se originou a partir da Estação Ferroviária Sorocabana que corta a cidade. A cidade se expandiu em excesso dispersando a população em terrenos situados no perímetro urbano sem uma ocupação adequada, sem o melhoramento da infra-estrutura necessária, o que ocasionou à cidade uma falta de urbanização do conjunto, motivou o encarecimento de serviços públicos municipais e a dificuldade de interação social e gerou o principal problema identificado: a baixa densidade demográfica.

Além disso, foram identificados os seguintes problemas: a falta de um plano urbanístico (não era possível reconhecer os setores da cidade e principalmente o centro); o fracionamento tecido urbano, ocasionado pela localização da estação ferroviária no centro interrompendo as vias de maior fluxo de veículos que, quando utilizada, forçava a interrupção de tráfego por diversas ruas da cidade. e a frequência excessiva de cruzamento nas vias usadas por veículos; e a ausência de espaços de convivências e áreas arborizadas a fim de proporcionar à população uma maior interação social.

A partir desse diagnóstico, foram propostas algumas soluções para os principais problemas identificados: [01] a implantação de uma legislação eficaz, com o intuito de controlar a densidade demográfica em cada parte da cidade, [02] o zoneamento, elaborado a partir da análise dos condicionantes como o clima e topografia para a melhor implantação dos setores da cidade, [03] a hierarquização das vias e reorganização do sistema viário, de modo a acabar com o conflito entre veículos e pedestres; e por fim, [04] a definição dos serviços públicos como abastecimento d’água, esgoto e eletricidade para atender toda população.

As proposições do plano, foram apresentadas em um documento final que conta com um memorial justificativo, um conjunto de plantas contendo as soluções dos problemas urbanísticos apontados e anexos nas escalas 1:10.000, 1:5.000 e 1:2.000.

Em relação ao zoneamento, a cidade seria organizada em sete setores: [a] Industrial (isolado por áreas verdes, subdivido em quatro partes e implantado de acordo com os ventos predominantes para não interferir nas zonas residenciais), [b] Agrícola (subdivido em dois setores que correspondem a extensão da zona rural da cidade e que na época não tinham áreas definidas), [c] Residencial (distribuído em sete partes, algumas delas totalmente novas, com centros locais, vias hierarquizadas e passeios arborizados), [d] Central (planejado a partir da área desocupada da estação ferroviária e terrenos ociosos, nele estariam inseridos equipamentos o centro cívico da cidade, centro comercial e residencial), [e] Ferroviário (agruparia as estações ferroviárias e rodoviárias e estaria isolado por áreas verdes, assim como o setor industrial), [f] Turístico (teria equipamentos voltados para lazer e esportes) e [g] Zonas verdes, com o objetivo de integrar os demais setores, e também criar áreas de reserva florestal.

Com base nos estudos e diagnóstico, o plano propõe além do zoneamento, normas para controlar a densidade demográfica das zonas residenciais e prevê o tipo de ocupação, chegando a resultados através de cálculos matemáticos. Em relação à circulação urbana, o plano propõe acessos à cidade, através de vias aéreas, ferrovias, e estradas de rodagens, além de acesso e interligação entre os setores com vias contínuas e circulação periférica ao longo do perímetro urbano.

Baltar propôs para a cidade bairros “self-contained”, ou seja, bairros tratados como unidades de vizinhança, com todos os serviços que uma população não muito grande necessita. Foram estudadas três hipóteses de bairros de acordo com diferentes taxas de ocupação.

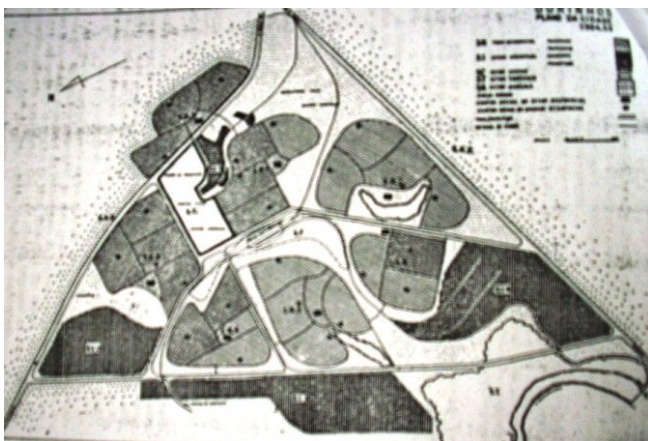


Figura 01: Plano de Ourinhos

Fonte: Plano de Urbanização da Cidade de Ourinhos. São Paulo. SAGMACS, 1956. Arquivo da SAGMACS. FAU/USP

Baltar, o CEPUR e o Plano para a cidade de Juripiranga.

Baltar, apesar de ter optado por seguir a profissão de engenheiro, ingressando na Escola de Engenharia de Pernambuco, sempre esteve ligado a questões relacionadas a arquitetura e ao urbanismo. No decorrer de sua graduação em engenharia, Baltar também cursou arquitetura durante quatro anos, porém não concluiu este curso devido a uma legislação existente na época, que não permitia cursar dois cursos ao mesmo tempo.

Como professor, Baltar ingressou na universidade em 1941, para substituir o professor José Estelita na disciplina de 'Urbanismo' do Curso de Arquitetura da Escola de Belas Artes de Pernambuco. Depois, na mesma escola, leciona as seguintes disciplinas: 'Perspectiva' (1943), 'Teoria da Arquitetura' (1945), quando substituiu o professor Evaldo Coutinho em 1945; 'Pequenas Composições' (1947) e 'Urbanismo'. Com a morte do professor José Estelita em 1951, e após se subter ao concurso público para o cargo de professor interino, assume a cadeira de 'Urbanismo e Arquitetura Paisagística' do Curso de Arquitetura da Escola de Belas Artes de Pernambuco.

Em 1956 ministra na Bahia o curso 'Introdução ao Planejamento Urbano' e em 1958, toma posse como professor catedrático da cadeira Urbanismo - Arquitetura Paisagística.

Ministrou cursos de análise de projetos de desenvolvimento no Chile, na Argentina, na Bolívia, no Paraguai, no Equador, na Venezuela, no México, na Costa Rica, em Honduras, no Brasil, em Israel e nos EUA.

Em 1963, no âmbito da universidade, Baltar criou um instituto de pesquisas – Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional (Cepur) – para prestar serviços a comunidades da Região Nordeste em questões urbanas e produção de planos.

Nesse sentido, o trabalho "Planejamento físico, diretrizes. Cidade de Juripiranga, estado da Paraíba" surgiu através da parceria entre a Prefeitura Municipal de Juripiranga, localizada no estado da Paraíba, e a Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal de Pernambuco, através do CEPUR, e tinha como principal objetivo além da elaboração do diagnóstico e plano para a cidade, o treinamento prático dos alunos.

A metodologia empregada consistiu no estudos das características físicas da cidade de Juripiranga da seguinte forma: [01] Compreensão da situação atual e quadro urbano do município; [02] Análise dos problemas captados, interrelacionando os distintos fenômenos existentes; [03] Diagnóstico da situação; e [04] Proposições para solucionar os problemas locais e fornecer instrumentos para ação.

Além de documentos cartográficos como a Planta esquemática do Município e a Planta da Cidade, foi necessário para a equipe responsável pelo trabalho, uma abrangente pesquisa de campo, para compreender mais profundamente as questões sobre a habitação, a população, e os problemas mais urgentes de Juripiranga na época.

Nesse estudo, identificou-se que a cidade se distingue pela grande diversidade na sua produção agropecuária e se beneficia por uma rede de serviços já estabelecida por outras cidades mais

desenvolvidas como João Pessoa, Campina Grande e Timbaúba. Além disso, foram identificadas características físicas da cidade como o relevo pouco acidentado, o clima seco devido à baixa intensidade pluviométrica, a economia de nível primário e a ausência de equipamentos indispensáveis como água potável, rede de esgoto, iluminação elétrica entre outros. No centro estavam localizados além do comércio, extremamente dependente de outras cidades, serviços administrativos como Prefeitura, Correios, Telégrafos e Cemitério. O setor industrial, voltado para o atendimento local e muito pouco desenvolvido, era composto naquele período somente por dois estabelecimentos, tendo o artesanato como superioridade na mão de obra.

Em linhas gerais, pode-se dizer que o sistema econômico de Juripiranga era bastante atrasado, e a economia se caracterizava como sendo praticamente agrária e com uma pequena indústria artesanal. No entanto, esta estava entrando em decadência, pois que a matéria prima além de escassa, não existia na região e por isso, a economia municipal necessitava de reorganização administrativa com ênfase na legislação tanto nos aspectos da tributação como nos aspectos da organização do espaço.

Após a fase da intensiva pesquisa, foi possível elaborar um diagnóstico da situação da cidade e traçar o perfil da cidade de Juripiranga e propor soluções para os problemas encontrados, que poderiam ser usadas como diretrizes no condicionamento do Planejamento Físico e a exclusão a longo prazo dos maiores problemas encontrados.

Os problemas mais urgentes como a falta de uma legislação na cidade, tiveram medidas de organização imediata. Logo após essas medidas, as propostas que interferem diretamente na organização do espaço urbano foram o objetivo do trabalho e são descritas de forma geral a seguir:

Sobre o ordenamento espacial da cidade (zoneamento) e sistema viário, de acordo com o levantamento realizado, a densidade bruta de Juripiranga, alcançava 133habitantes/ha em uma área de 33,71ha. A disposição natural de crescimento seria a ocupação entre as vias principais, ocupando seus terrenos de periferia, deixando as áreas interiores das quadras desocupadas. Então, foi proposto o crescimento através de núcleos que iriam causar uma maior interação social, melhor rendimento dos serviços públicos e diminuição do seu custo operacional.

O núcleo urbano foi delimitado através de uma via de circulação intencionando desviar o tráfego, de passagem, pelo centro da cidade, proporcionar a ligação das vizinhanças e diminuição dos conflitos do espaço intra urbano.

O centro cívico e equipamentos coletivos iriam abrigar a Prefeitura, Grupo Escolar, Correios e Telégrafos, ambulatório médico, cartório, representações de órgãos Federais e Estaduais, bancos, diversões e central telefônica. Para os Centros Locais seriam destinadas as salas de aula, praça pública e comércio de atendimento local.

O sistema viário contava com uma área de 8,9 Ha, composto por duas vias principais. Foi proposta uma via periférica com 15m de largura destinada ao tráfego rápido e as vias já existentes seriam exclusivas para a função de distribuição interna.

Foram propostas áreas residenciais denominadas de R1, R2 e R3 cada uma com 100/ha e a zona residencial localizada no comércio central teria em torno de 117hab/ha, logo, a densidade bruta da cidade cairia para a ordem de 82,6hab/ha.

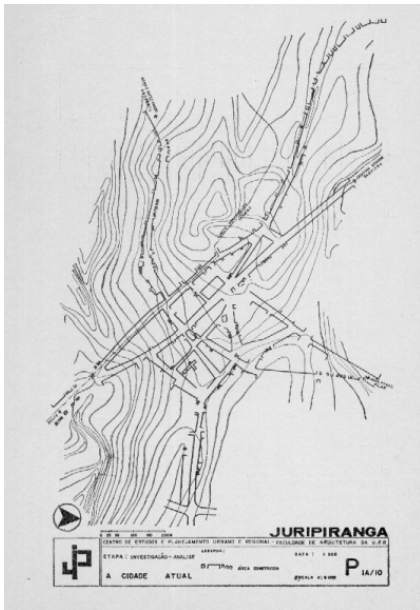


Figura 02: Plano de Juripiranga
Fonte: Arquivos do CEPUR. UFPE

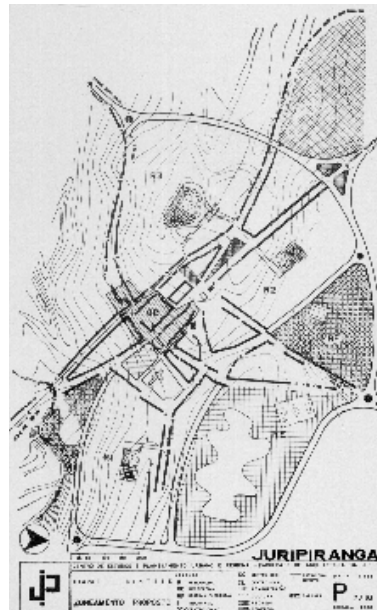


Figura 03: Plano de Juripiranga
Fonte: Arquivos do CEPUR. UFPE

Considerações (e reflexões) sobre os dois planos e a metodologia empregada

Os dois planos foram fundamentados a partir de uma metodologia semelhante, estabelecida em quatro partes: na primeira, fixar o problema a partir do objetivo específico de cada situação; na segunda, estudar as hipóteses para a solução; na terceira, indicar as linhas diretrizes de um plano para a solução e; na quarta, apresentar algumas indicações práticas sobre a continuação do trabalho iniciado.

Num primeiro momento realiza-se um extenso e minucioso levantamento (das duas cidades), através de dossiês que englobavam diversos dados sociais, econômicos, físicos e geográficos com o objetivo de montar uma síntese de dinâmica urbana, procurando associar o aspecto econômico ao desenvolvimento humano e 'ler os fatos, estabelecer relações entre estes e interpretá-los'. Essa leitura, segundo Baltar, consiste na superposição de diferentes mapas, com o objetivo de 'revelar conexões entre fatos distribuídos na região'.

Além dos estudos dos dossiês, o conhecimento in loco da realidade é essencial, além de entrevistas a vários grupos (geógrafos, geólogos, agrônomos, engenheiros, economistas, sociólogos, industriais, comerciantes, banqueiros, e agricultores). Trata-se do reconhecimento de algumas áreas de interesse a serem investigadas, o que o grupo Economia e Humanismo denomina de 'contato global com a realidade estudada'.

A partir desses estudos iniciais, é possível fazer um diagnóstico da situação, elaborar uma divisão do território em zonas homogêneas do ponto de vista de conjunção de algumas características uniformes e plantar algumas hipóteses como ponto de partida. Assim, identifica-se não só os potenciais da cidade como também seus problemas mais urgentes, os quais serviram de base para os projetos elaborados.

Os planos não têm um resultado detalhado, apenas sugestões à nível de anteprojeto que tinham como objetivo orientar o planejamento físico das duas cidades e solucionar os principais problemas detectados através das pesquisas. Dessa forma as proposições não se apresentam em um plano de massa e sim através de elementos direcionais inseridos na legislação orientadora do Plano Diretor de cada município, com gráficos e análises do diagnóstico, apresentação de sugestões sobre o problema proposto e ainda algumas indicações práticas sobre a continuação do trabalho iniciado.

As impressões de Baltar, relatadas em alguns textos referem-se, sobretudo a segurança no método empregado (resultado de suas experiências anteriores), a capacidade de observação dos complexos sociais e econômicos a partir da metodologia proposta, visto que em poucos tempo, ele forma uma síntese clara da situação (apesar dos incontáveis documentos e dados ao seu dispor), e a visão ampla e profunda de cada problema, visto que os dois documentos entregues transbordam os limites iniciais propostos pelo estudo e o problema é visto na perspectiva de um movimento geral de ascensão dos níveis de vida da

população em seu conjunto e não apenas como programação de um conjunto de obras públicas e de iniciativas a partir do conhecimento dos recursos naturais de uma região. A solução do problema, deveria então, atender as necessidades coletivas e pessoais em etapas sucessivas segundo uma ordem de urgência determinada a partir da valorização dos recursos existentes, naturais e humanos.

Esses trabalhos parecem ser o amadurecimento da metodologia projetual empregada por Baltar ao longo dos anos, desde as idéias contidas no documento 'Diretrizes de um plano Regional para o Recife', onde o autor já enfatizava no início da década de 50, a necessidade do preciso levantamento antes da elaboração do plano, e apontava que o primeiro caminho é o conhecimento objetivo da realidade urbana, através de inquéritos, pesquisas e observações. Reconhecemos nos textos de Baltar a influência dessa idéia chave do planejamento na Inglaterra (e do urbanismo moderno), sobretudo a partir dos ensinamentos de Patrick Gueddes e Patrick Abercrombie, que sempre tiveram como tônica persistente o método de levantamento preciso, o 'survey', antes da elaboração de planos e projetos.

Percebe-se também nos dois trabalhos, a identificação de Baltar com as idéias do Movimento Humanismo e Cidadania, visto que, ele além de se preocupar com questões físicas de ordenamento territorial, deixa claro que o estudo urbanístico da cidade e o planejamento (urbano e regional) deveriam ter como foco o ser humano e a conseqüente melhoria da qualidade de vida da população

Além do relato dessa experiência projetual, merece atenção o fato da mesma, no caso específico do projeto de Juripiranga desenvolvido no âmbito do CEPUR, ser também uma experiência acadêmica (de ensino, de pesquisa e de extensão) e ao mesmo tempo profissional. Baltar, além de desenvolver uma metodologia específica que congrega vários pilares do conhecimento em um novo pensamento urbanístico para resolver os problemas da cidade, foi capaz de formar (e influenciar) inúmeros arquitetos e urbanistas em vários lugares do Brasil.

Resgatar essa experiência, que abriu muitos caminhos, significa preencher uma lacuna na historiografia do urbanismo brasileiro e uma oportunidade de nos aproximarmos da influente figura de Baltar, da sua vida profissional, das suas realizações e dos projetos (pouco divulgados ou até desconhecidos).

Podemos dizer também que estudar a obra de Baltar significa, mais do que a análise dos documentos em si, resgatar o valor desses projetos como ponto de inflexão de um novo método de projeção urbana, uma mudança na maneira de projetar, planejar e resolver os problemas urbanos.

Referências Bibliográficas:

BALTAR, Antônio Bezerra. Diretrizes de um Plano Regional para o Recife. Tese de concurso para o provimento da cadeira de Urbanismo e Arquitetura Paisagística na Escola de Belas-Artes da Universidade do Recife. Recife, 1951.

—. Índices característicos do desenvolvimento urbano - tentativa de uma teoria de urbanização das unidades residenciais. In: Binário n° 14 . Lisboa, 1959

—. Introdução In: Estudo sobre Desenvolvimento e implantação de indústrias interessando a Pernambuco e ao Nordeste. Recife: CODEPE, 1955

—. Plano de Urbanização da Cidade de Ourinhos. São Paulo. SAGMACS, 1956

—. Planos Diretores para cidades pequenas e médias do Brasil. Tese apresentada ao VI Congresso Nacional de Municípios em Curitiba. Curitiba: Março de 1963.

—. Plantas topográficas das pequenas cidades do Brasil. Artigo escrito para a cadeira de urbanismo e Arquitetura paisagística da Escola de Belas Artes de Pernambuco - Universidade do Recife, Recife, 1952

—. Por uma Economia Humana. Oração de paraninfo na formatura de Engenharia da Universidade do Recife de 1949. Recife. Imprensa Oficial.

—. Seis conferências de introdução ao planejamento urbano. Curso de extensão universitária na Escola de Belas Artes da Universidade da Bahia, em outubro de 1955. Salvador: Universidade da Bahia, 1957.

—. Urbanismo. Recife, Imprensa Oficial. Separata da Revista do DECA, n° 2. Recife, 1960

—. Universidade, Economia e Humanismo. Revista de Engenharia. Recife, ano VI, n° 7, jan-dez 1953

—. Da localização de indústrias e dos problemas correlatos de urbanismo. In: Teses e conferências sobre problemas de urbanismo e área metropolitana. Recife. CODEPE (série localização industrial urbanismo II), 1954.

—. Exposição sobre o estado atual do problema do zoneamento do Recife. In: Teses e conferências sobre problemas de urbanismo e área metropolitana. Recife. CODEPE (série localização industrial urbanismo II), 1954.

BALTAR, A., SILVEIRA, P., SOUZA, B. Teses e conferências sobre problemas de urbanismo e área metropolitana. Recife. CODEPE (série localização industrial urbanismo II), 1954

C.f. CEPUR. Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional. Planejamento físico, diretrizes. Cidade de Juripiranga - PB. Recife: imprensa universitária, 1967

HERBST, Hélio. Aspectos do debate cultural dos anos 50: a participação nordestina nas bienais paulistanas e a constituição de novos conceitos de modernidade. Recife: Anais do 1º Seminário Docomomo Norte Nordeste, 2006.

LEBRET, Louis Joseph. Estudo sobre Desenvolvimento e implantação de indústrias interessando a Pernambuco e ao Nordeste. Série Planificação Econômica III. Recife: CODEPE, 1955

—. Manifeste pour une Civilisation Solidaire. Economie et Humanisme. Paris, 1957. p.13

—. Suicide ou survie de l'Occident?. Paris, Économie et Humanisme et Éditions ouvrières, 1968.

MACEDO, Silvia. Antônio Bezerra Baltar e a Cidade Integrada à Região. Dissertação de Mestrado. Usp São Carlos

OUTTES, Joel. O Recife pregado à cruz das grandes avenidas: contribuição a história do urbanismo (1927-1945). Tese de mestrado, MDU/UFPE, Recife, 1991

Revista Economia e Humanismo, número Especial, outubro 1986. p.9

Lista de Figuras:

Figura 01: Plano de Ourinhos. Fonte: Plano de Urbanização da Cidade de Ourinhos. São Paulo. SAGMACS, 1956. Arquivo da SAGMACS. FAU/USP

Figura 02: Plano de Juripiranga. Fonte: C.f. CEPUR. Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional. Planejamento físico, diretrizes. Cidade de Juripiranga - PB. Recife: imprensa universitária, 1967

Figura 03: Plano de Juripiranga. Fonte: C.f. CEPUR. Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional. Planejamento físico, diretrizes. Cidade de Juripiranga - PB. Recife: imprensa universitária, 1967