

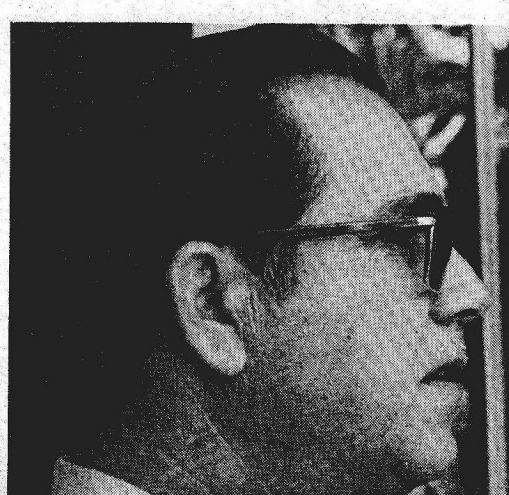
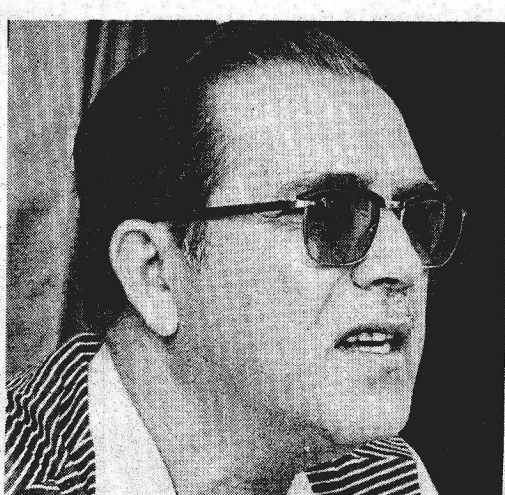


BRASÍLIA, CIDADE EM CONSTRUÇÃO



ENTREVISTA—ENTREVISTA-ENTREVISTA-ENTREVISTA-ENTREVISTA

Método para aproximar-se e governar uma cidade, segundo o engenheiro Elmo



O dia em que tudo começou, ele se lembra por um detalhe extremamente simpático: estava em Salvador e tinha que viajar urgente ao Rio, mas, era sábado, os bancos estavam fechados e o dinheiro que tinha em casa era pouco mais do que o necessário para o pagamento dos empregados da sua fazenda.

Assim, teve que viajar com o pouco dinheiro do fim de semana, quando o general Ernesto Geisel, às vésperas de empossar-se na Presidência da República, o chamou ao Rio.

Mas, confessa que não tinha a menor idéia do motivo da convocação. Mesmo que admitisse a hipótese de receber um convite do novo Presidente, não podia imaginar o lugar que Geisel lhe reservava.

Tanto que vai contando com simplicidade - já na residência do Ministério da Agricultura, no Jardim Botânico, onde o Presidente estava morando e me recebia, tive uma conversa reveladora da minha total ignorância sobre os planos que o general Geisel tinha para mim.

A conversa foi com um assessor do novo Presidente - o professor Heitor Aquino, hoje Secretário Particular de Geisel e o assunto eram os morros e a vegetação da Gávea, de que se tem a melhor visão do Jardim Botânico.

Eu comecei a observar e louvar aquela paisagem, quando o professor Aquino me disse que o lugar para onde eu iria, não tinha morros. Na verdade, somente soube que seria o Governador de Brasília quando o general Ernesto Geisel lhe fez a comunicação da escolha, sem lhe dar ao menos o clássico o "tempo para pensar".

Nesse mesmo fim de semana, ao regressar a Salvador, o engenheiro Elmo Serejo Farias estava escolhido e designado Governador do Distrito Federal.

Só então comecei a pensar em Brasília, uma cidade por que me havia interessado muito, em 57,58, nos meus últimos anos de estudante de engenharia, exatamente quando ela começava a ser construída e seu plano urbanístico fascinava engenheiros e arquitetos, no Brasil e no mundo inteiro. Mas, confesso que meu interesse por Brasília tinha nascido e morrido naqueles meus últimos tempos de universidade.

Elmo é bastante simples e tranquilo para admitir que atribui ao seu trabalho como Superintendente do Centro Industrial de Aratu e à sua atuação como responsável pelas obras de urbanização da Prefeitura de Salvador (quando o então prefeito Antonio Carlos Magalhães libertou a velha cidade do dilema terrível de estagnar ou destruir suas relíquias históricas e artísticas, ao abrir-lhe perspectivas de desenvolvimento em novas áreas) a lembrança do seu nome para o Governo de Brasília.

Confessa, no entanto, que desembarcou com humildade, disposto a rapidamente conhecer e entender Brasília.

Seu método de aproximação com a cidade foi simples.

Ninguém pretenda domar uma cidade, conhecendo-a teoricamente - aconselha. Antes de qualquer gesto reformador é preciso conhecê-la detalhadamente, profundamente, fazer todas as indagações possíveis e receber todas as respostas admissíveis. Somente conhecendo o terreno, percorrendo-o minuciosamente, é possível entender uma planta cadastral, interpretar criticamente o planejamento urbanístico realizado. Só então, pode-se começar a agir, iniciar obras, tomar decisões.

Se fosse chamado a aconselhar um jovem administrador como abordar uma cidade a que tivesse de governar, lhe indicaria apenas um roteiro básico, em tres pontos:

— Primeiro, é preciso ver bem de perto. Numa segunda fase, deve-se analisar a realidade existente com os planos e situações ideais. Só então, na fase nº 3, deve-se agir, replanear, detalhar, tomar iniciativas.

O engenheiro Elmo Farias aplicou, pacientemente, seu método no Governo de Brasília.

Repórter - Por acaso sabia quanto a impaciência dos habitantes da cidade o envolveu em piadas?

Elmo - Não, não sabia. Mas, estava preparando terreno para agir.

Repórter - Por acaso sabia que os impacientes habitantes de Brasília o consideravam um mero "governador interino", guardando o lugar que seria ocupado por um "governador titular", tão logo ocorresse as sucessões estaduais de 15 de março?

Elmo - Não, não sabia. Mas, como eu poderia estar construindo ou iniciando obras se não encontrrei um único "projeto executivo" pronto e tive que mandar fazer todos os projetos que agora estou tocando?

O Governador de Brasília admite que gosta de construir: "Sou e sempre fui um construtor". E logo explica a sua ansiedade em iniciar obras cuja necessidade lhe saltavam aos olhos, mas, que estava impossibilitado de iniciá-las por falta de projetos.

Agora, no entanto, acha que quem esperava pelos sinais da sua administração em obras de grande porte, deve ter começado a encontrá-las.

O sistema de quatro viadutos que permitirá a ligação, sem cruzamentos, entre as W-3 Sul e Norte, diante da Torre de Televisão é uma obra de Cr\$ 49,6 milhões (dos quais Cr\$ 26,9 milhões são os 4 viadutos), realizada em pleno coração da cidade, cortando o Eixo Monumental e destinada a alterar fundamentalmente o "status" de zona privilegiada da Asa Sul de Brasília.

Para realizar a ligação das W-3 - parte de todo um grande sistema de obras, como o do

cruzamento com a saída para Taguatinga é o Eixo Rodoviário Sul, onde estão sendo construídos sete viadutos integrados - o governador Farias mandou fazer uma consulta ao arquiteto Lúcio Costa, autor do Plano Piloto de Brasília.

O Secretário de Obras, engenheiro Sizinio Galvão, foi ao Rio, ao encontro de Lúcio Costa e exibiu-lhe minuciosamente o projeto e os argumentos que aconselhavam a obra. O arquiteto ouviu, concordou e aprovou.

Legalmente, o Governador não precisava da aprovação de Lúcio Costa, mas, seu bom senso considerou indispensável o "nihil obstat" do verdadeiro pai da cidade.

A questão - Elmo explica pausadamente - é muito simples: o Plano de Lúcio Costa é um conjunto de diretrizes gerais, perfeitas e irretorquíveis em grande parte, noutras sensíveis a alterações exigidas pelo desenvolvimento da cidade, por fatores do progresso não previsíveis à época e, principalmente, desaprovadas pelo uso ou em função de desvios irreversíveis que sofreram nesses 15 anos.

No caso das obras - como os viadutos da ligação das W-3 Sul e Norte - Elmo explica que o sistema viário de Brasília, devido a tais estrangulamentos é responsável por parte dos 5 mil acidentes de trânsito - dos quais 150 com mortes - ocorridos nos 9 primeiros meses de 1974.

Suas obras, no entanto, além da preocupação da justificativa - "Sou construtor, sim, mas não sou maníaco. Meus viadutos não são gratuitos, justificam-se pelas necessidades; os projetos os tornam viáveis e econômicos, e principalmente têm custo exato e bem calculado" - têm prazo para conclusão. A ligação das W-3 Sul e Norte serão entregues ao tráfego até o fim do ano.

Essa obra, aliás, foi sugerida pelo GEIPOT, do Ministério dos Transportes, como uma das alternativas para o descongestionamento do trânsito de Brasília. Segundo o Governador, seus viadutos também seguem critérios de prioridade:

Elmo - Por exemplo: já temos o projeto, para aquele trevo de ligação com o Aeroporto na Saída Sul e entrada para o Lago Sul.

Repórter - O chamado "Bambolê de Dona Sarah"?

Elmo - Exatamente. Pois, deixamos aquele trevo para o ano que vem. Mais importante, eram esses das avenidas W-3 o da ligação Setor Gráfico-Sector Indústria - Sector Policial, na saída para Taguatinga, e o do fim do Eixo Rodoviário Sul.

Mas, se fala das "suas obras" - as que está iniciando - não esquece as heranças, e curiosamente tem por elas mais simpatia e entusiasmo. Interessa-se, principalmente, por duas: pela ponte Costa e Silva, no Lago do Paranoá, iniciada há seis anos e abandonada até

pouco tempo, agora retomada, salva de um erro de fundações e o Teatro Nacional, que funciona com um auditório precário (o "Martins Pena") e cujo projeto inicial está sendo revisto e readaptado. Só o novo projeto do teatro custará Cr\$ 3 milhões e as obras totais de 80 a 100 milhões. Ambos os projetos - a ponte e o teatro - são de autoria de Oscar Niemeyer.

Até que ponto a retomada de projetos antigos de Oscar Niemeyer representam o fim do degelo em que o ex-Governador de Brasília, Hélio Prates, manteve o arquiteto "pai de Brasília" e sua obra?

O Governador ri. Não responde, mas, quando a pergunta é mais insistente, sobre suas relações com o ex-Governador Hélio Prates, explica que o conheceu ligeiramente, na hora da transmissão do cargo, e nunca mais o viu nem com ele se comunicou.

Repórter - Mas, e as controvérsias, denúncias e problemas deixados?

Elmo - Entreguei tudo à Justiça. Não tenho nada a ver com esses assuntos.

Sobre Niemeyer e Lúcio Costa, no entanto, tem mais notícias e comentários:

Já tínhamos decidido iniciar a implantação do Parque de Brasília, com um projeto modesto, quando conseguimos interessar Niemeyer e Lúcio Costa pela idéia, associando-os ao paisagista Burle Marx. Os três estudam o projeto e decidiram esperar um pouco pelo trabalho deles. Paramos, inclusive, com a abertura de estradas que deveriam cortá-lo, pois em princípio os três consideram que não deve haver circulação de veículos no interior do parque, que se limitarão a circulá-lo.

O fato de ter a colaboração desses primeiros nomes da arquitetura e do paisagismo brasileiro parece entusiasmar o Governador, que pergunta:

Já conhece a Estação Ferroviária de Brasília, em construção? Fica no fim do Eixo Monumental, no ponto oposto à Praça dos Três Poderes. É um projeto de Niemeyer. Muito bonito.

Mas, ao referir-se à Estação Ferroviária, faz uma observação que revela a sua independência na análise crítica do Plano Lúcio Costa: — No momento, estamos realizando estudos avançados para localizar e construir, próximo à Estação Ferroviária, a nova Estação Rodoviária Interstadual. A atual Rodoviária se destinará exclusivamente aos ônibus locais. O princípio básico do urbanismo de Le Corbusier de que a Estação Rodoviária era uma espécie de centro das cidades, que em torno dela se desenvolveriam, parece superado.

Mas, em compensação, enquanto anuncia o impacto da nova Rodoviária Interstadual (que muitos defensores ortodoxos do Plano Lúcio Costa acusarão de violência contra a idéia-mãe da cidade), Elmo promete a restauração e conclusão da atual Estação Rodoviária:

O professor Lúcio Costa previu duas pracinhas para a plataforma superior da Estação Rodoviária. Pois bem, agora mesmo, no 15º aniversário da cidade ele está desenvolvendo o projeto dessas pracinhas, que implantaremos junto com uma remodelação total da Rodoviária, inclusive com um reestudo da sua circulação. Toda a área coberta será reservada ao público, enquanto os ônibus trafegarão pelas áreas descobertas, os ônibus locais estacionarão nas áreas externas e os interestaduais nas áreas internas. Por sua vez os estacionamentos passarão para cabeceiras norte, reservando-se a área leste para os táxis e a oeste para automóveis particulares.

Na sua linguagem técnica, o Governador explode de vez em quando com uma reclamação:

— Não encontrei nenhum "projeto executivo".

Repórter - que é projeto executivo?

Elmo - É o documento técnico essencial que possibilita a execução de uma obra. Sem o projeto executivo não é possível fazer uma concorrência pública nem garantir-se a viabilidade de uma obra.

Repórter - E porque não havia projetos executivos em Brasília?

Elmo - Não sei mas não encontrei um só. Repórter - Por acaso todas as coisas de Brasília não estão previstas?

Elmo - O Plano Lúcio Costa é uma diretriz e na verdade não há muito o que mudar em Brasília. Mas sem projetos executivos não é possível fazer as obras que ele reclama.

Repórter - No entanto, nem só de obras vive uma cidade.

Elmo - É verdade. Às vezes, a missão do Governo em defesa do espírito urbanístico da cidade é fundamentalmente reprimir tentativas de deformação.

Repórter - E há casos?

Elmo - Temos um à mão. O caso dos gabaritos do Setor de Rádio e TV que originalmente deveria ser de 12 metros, mas, que encontramos com autorizações já concedidas para 65 metros. Com paciente trabalho e muita compreensão por parte dos interessados, conseguimos reduzir o gabarito para 45 metros. Ou aglamos ou condenávamos a cidade a se tornar um paliteiro. Para remediar uma situação de fato, adotamos o edifício mais alto da cidade, o prédio do Banco do Brasil, como ponto de referência.

Fiel à sua teoria de que a observação direta é fundamental, Elmo diz que não há um só ponto da cidade que não conheça nem que ninguém poderá, 12 meses depois de ter desembarcado em Brasília, inteiramente desinformado sobre a cidade, desafiá-lo com um problema da cidade de que não tenha informação.

