

Mário de Pietro



Mello: cidade atípica

A caminho do Oeste

Secretário de Viação e Obras, o gaúcho José Carlos Mello tem diante de si a fascinante tarefa de trabalhar na administração de uma cidade atípica. Igual às demais cidades brasileiras nas desigualdades e nos problemas, a capital brasileira tem características peculiares. É cidade planejada, com muitos ideólogos e um plano mestre que resiste à ação do tempo. Mello concedeu entrevista exclusiva ao **Jornal de Brasília**.

Pergunta: Quais as principais dificuldades de se administrar Brasília atualmente?

José Carlos Mello: A dificuldade de avaliar uma cidade como Brasília pode ser exemplificada por um diálogo ocorrido entre Lúcio Costa e Juscelino, na época da construção. Quando da concretagem da plataforma rodoviária, Lúcio sugeriu a JK que fizesse um projeto mais modesto. Isso está transcrito numa das inúmeras palestras dadas por Lúcio em Brasília. JK disse que não, que os projetos de Brasília deveriam ser grandiosos. Disse Juscelino: este é o momento de fazer o superfluo, senão vamos atrofiar a capital. O essencial alguém, no futuro, vai ter que fazer. De fato, se não fossem feitos os ministérios, a Catedral, os palácios, a Rodoviária, talvez Brasília nem existisse. Se fosse feita a melhor rede de esgotos da época e não a parte monumental da cidade, talvez ficasse uma rede de esgotos perdida no cerrado e não morasse ninguém aqui. Foi, de fato, uma visão própria para a época. Hoje Brasília tem mais de um milhão de habitantes e chegou a hora de se enfrentar os problemas essenciais e pode-se dizer que o Governo do Distrito Federal está totalmente voltado para o lançamento dessa infraestrutura básica, voltado primordialmente para as obras enterradas, que são de elevado custo e, frequentemente, com um ônus político muito grande, pois são obras traumáticas durante a execução e totalmente esquecidas depois de executadas. Está aí, por exemplo, a Secretaria de Serviços Públicos,

aqui é bem inferior à maioria das outras cidades. Tudo isso graças ao próprio traçado da cidade. A concepção e a privacidade das superquadras, a lei do uso do solo, que afasta para locais apropriados atividades como a indústria, que podem provocar algum dano à qualidade de vida. Podemos dizer, então, que, a rigor, não temos problemas mais sérios no Plano Piloto. Os que existem podem ser considerados normais, relativos à conservação, à urbanização das quadras da Asa Norte, que foram ocupadas rapidamente, gerando uma defasagem muito grande entre a necessidade de urbanização e a capacidade do poder público ofertar serviços. Há quadras já habitadas que ainda terão que esperar um ano pela urbanização. O Lago Norte, de urbanização extremamente dispendiosa. Além disso, deve-se considerar a baixa densidade habitacional do Lago Norte, que eleva ainda mais os custos *per capita* de qualquer obra. O Lago Sul, onde estamos pavimentando todos os conjuntos. E um programa de governo: em dois anos todo o Lago Sul deverá estar pavimentado.

Pergunta: Há outro tipo de problema?

JCM: Penso que o maior problema, em termos de Plano Piloto e Cidades-Satélites, seja a questão econômica. Brasília não goza de economia de escala. Numa superquadra, apenas 40 por cento da área pode ser usada para prédios residenciais. O resto é área verde, de lazer, de circulação, de serviços. O custo *per capita* da infraestrutura é lançado sobre 40 por cento apenas, 60 por cento ficariam a cargo do poder público. Um conjunto, que é uma rua do Lago Norte, com 20 casas, em outra cidade, não teria 20 casas, mas edifícios, com vários apartamentos cada um. O custo da infraestrutura se diluiria. O custo aqui é muito caro. Acrescente-se que talvez seja a única cidade do Brasil onde toda a infraestrutura é custeada pelo poder público. Tomemos outra cidade, Porto Alegre, por exemplo: os custos são divididos em três partes, uma custeada pela Prefeitura e as outras duas pelos moradores de cada lado da rua. Em outras cidades, a Prefeitura não paga nada, é metade para cada lado de uma rua. Em Brasília não. É uma tradição que vem da criação da cidade. O poder público deve arcar com todas as despesas de infraestrutura, que não são transferidas para os moradores. Algumas cidades-satélites têm projetos urbanísticos não compatíveis com o nível de renda da população. O Gama tem um projeto que foi apresentado no concurso para o Plano Piloto. Um projeto para uma Capital, bem colocado no concurso, foi aproveitado para uma cidade-satélite. Temos problemas também com o rápido crescimento de algumas cidades-satélites: a Ceilândia, com 10 anos, tem 300 mil habitantes. E o caso de pensar quantos anos demoraram Rio ou São Paulo para atingirem 300 mil habitantes. O acréscimo gradual da população permite que o poder público também atenda gradualmente a demanda de infraestrutura. Água, esgoto, luz, transportes, pavimentação, tudo vai sendo feito gradualmente, acompanhando o crescimento da população. Em Brasília não. No caso da Ceilândia, houve um crescimento patológico. Uma cidade de 10 anos com 300 mil pessoas, naturalmente tem carências de toda a ordem em termos de infraestrutura urbana. E isso onera enormemente o governo, ainda mais se considerarmos que é meta prioritária da atual administração do Distrito Federal suprir essas deficiências num prazo de quatro anos. O que é justo, porque nas cidades-satélites moram 75 por cento da população do Distrito Federal. As cidades-satélites não poderiam continuar no esquecimento. Temos o caso do setor P (Taguatinga), que é mais patológico ainda: em outubro completará dois anos, com 15.400 casas, cem mil habitantes. Para corrigir essa defasagem estamos alocando dois bilhões de cruzeiros. Um investimento enorme, um problema muito sério.

P — E o Plano Piloto?

JCM — Vamos nos ater mais à conservação, à manutenção da qualidade de vida, com investimentos naturalmente menores.

P — Essa explosão das cidades-satélites é analisada como questão diretamente ligada ao processo de construção de Brasília ou pode-se dizer que seja reflexo do problema geral da economia brasileira?

JCM — A origem das cidades-satélites está ligada à construção de Brasília. Elas não foram planejadas inicialmente, não foram concebidas. Mas a necessidade de acomodar a mão-de-obra que veio trabalhar na construção da cidade e que depois continuou trabalhando na consolidação da capital, tinha que morar em algum lugar. Então surgiram as cidades-satélites. Há o caso do Núcleo Bandeirante, que terminada a construção de Brasília deveria ser demolido. Chegou a haver um movimento de transferência da população do Núcleo Bandeirante para a Asa Norte. Depois, por uma série de pedidos da própria comunidade, o Núcleo Bandeirante acabou sendo consolidado como uma cidade-satélite. Elas foram surgindo da necessidade de acomodar a parcela da população que veio trabalhar na construção da capital. Com o correr do tempo elas começaram a acomodar o fluxo migratório que passou a se dirigir para Brasília. É natural: Brasília, Capital da República, é um pólo de desenvolvimento, um pólo gerador de empregos ou de expectativa de emprego, de melhor qualidade de vida, de melhor assistência médica, de possibilidade de escola e até de obtenção de uma casa popular com relativa facilidade, como ocorreu durante muitos anos. Todos esses fatores, combinados, fizeram com que Brasília atraísse uma população muito maior do que a esperada. A partir daí, também as cidades-satélites cresceram.

P — A ideia desenvolvimentista de JK era certa, como se pôde comprovar através do tempo. O plano de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer tem se comportado com o mesmo acerto?

JCM — Penso que em termos de ocupação do Centro-Oeste não há dúvidas de que a ideia foi fenomenal. Estamos ocupando hoje o Centro-Oeste com uma defasagem de mais ou menos 60 anos em relação ao mesmo tipo de ocupação feito pelos norte-americanos, que têm hoje, nessa região, um centro produtor de alimentos e bens primários como fatalmente virá a ocorrer no Centro-Oeste brasileiro. Como fator de descompressão do litoral e indução do desenvolvimento, não há dúvida: temos Goiânia, Anápolis, uma série de cidades menores, na região geoeconômica, outras ao longo das grandes rodovias. Tudo isso demonstra a validade da ideia. O Plano Piloto também não há dúvida de que é bom. Só o fato de não termos aqui a série de problemas de outras cidades grandes já justificaria. O traçado, a concepção da superquadra, o convívio intenso com a área verde, o zoneamento, tudo isso faz com que Brasília não tenha os problemas comuns de outras cidades semelhantes. Isso prova que o Plano Piloto, o traçado urbano de Lúcio Costa foi muito bom.

P. Mas e a dicotomia existente entre a qualidade de vida do Plano Piloto e as cidades-satélites?

JCM — Isso não é de hoje. O Plano Piloto sempre foi dicotômico. O elitismo sempre existiu, de uma certa maneira. As quadras 400, construídas no início de Brasília, tinham prédios modestos, que para baratear a construção não tiveram nem pilotis. São edifícios desconfortáveis, feios. Ao mesmo tempo, se edificavam as quadras 200, 100 e 300, com outro padrão. O elitismo é realmente uma marca de Brasília, acentuada com o surgimento das cidades-satélites. Se extrapolarmos as fronteiras do Distrito Federal e formos aos loteamentos na direção de Luziânia, poderemos ver que a tendência é uma ainda maior disparidade, uma ocupação elitista do solo, que não é só de Brasília. E o problema de todo lugar onde a população mais pobre tende a ser afastada do centro urbano e ser onerada com custos mais altos de transporte, falta de infraestrutura, etc.

De fato se não fossem feitos os ministérios, a Catedral, os palácios a rodoviária talvez Brasília não existisse

com um belíssimo programa de despoluição do Lago, através do lançamento de uma rede de esgotos, em quatro anos, para todo Plano Piloto e cidades-satélites. Aqui na SVO, temos um programa de combate à erosão, aplicando, a preços de 1979, quatro bilhões de cruzeiros, durante os quatro anos de duração do programa. O programa de melhoria do sistema viário de transporte coletivo, urbanização de áreas, como o setor P, que consome no momento dois bilhões de cruzeiros em urbanização. Então, diria que os problemas se restringem mais ao vulto dos recursos exigidos e à natureza das obras a serem executadas. Atualmente, os problemas maiores não são encontrados no Plano Piloto.

Pergunta. Por que não?

JCM — A partir do conceito de que problema é uma situação anormal frente a uma outra, considerada boa, o Plano Piloto, considerado-se como uma cidade de certo porte, capital de um país, não tem os problemas normais de uma cidade semelhante. Não temos poluição atmosférica, engarrafamento de tráfego, índices elevados de poluição sonora, temos um convívio intenso com as áreas verdes, uma qualidade de vida que pode ser considerada excepcional. Basta dizer que a ONU considera como área verde ótima *per capita* 25 metros quadrados por habitante. No Plano Piloto nós temos mais de 70 metros quadrados por habitante, três vezes mais do que o índice da ONU. Temos a segurança para as crianças, nas superquadras. O número de acidentes de trânsito

Há queixas, entre os pioneiros, pelo fim da solidariedade existente nos tempos da construção da cidade; há queixas dos arquitetos, organizados ou não, de adulterações no plano original da cidade, das violências que teriam sido cometidas contra o plano original; e há queixas, também, do resto do Brasil, dizendo que Brasília é uma cidade administrativa, que só engole recursos públicos, que poderiam ser distribuídos para o resto do país. Como atuar dentro desse quadro de queixas?

JCM — É claro que tenho que adotar uma posição defensiva: em primeiro lugar, diria que Brasília, sua construção, foi quase uma revolução. Conversando com pessoas que participaram dela, sente-se que foi uma epopéia, uma epopéia da qual, apesar da grandiosidade da obra, participaram muito poucas pessoas. O presidente da República, o arquiteto principal, eram pessoas do dia-a-dia, frequentavam os bares do Núcleo Bandeirante, Israel Pinheiro dirigia seu próprio jipe, cumprimentando os pessoas e tomando decisões. Houve um reduzido participando disso, dessa solidariedade. É inimaginável o sofrimento que essas pessoas passaram, o desconforto que viveram, isso naturalmente traz solidariedade. Processo de consolidação, a perda de origem dos atuais moradores de Brasília, que não têm mais muito a ver com suas raízes, tudo isso faz com que essa solidariedade fosse se diluindo, a ponto de, daqui há alguns anos, ser lembrada apenas em institutos históricos, em museus, memoriais, bibliotecas, como aconteceu com qualquer outra epopéia de pioneiros.

P — E os arquitetos?

JCM — A queixa não procede. Porque quem comandou o processo de desenvolvimento urbano ao longo desse tempo, deu sequência, digamos, ao plano de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, foi a Novacap e a Secretaria de Viação e Obras, onde os técnicos são basicamente arquitetos, que continuam planejando a construção de Brasília, continuam sendo ouvidos, continuam orientando. As decisões do conselho de Arquitetura e Urbanismo sempre foram orientadas por arquitetos. No atual governo, o governador Aimé Lamaison promoveu uma reaproximação com Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. Temos, inclusive, recebido uma colaboração enorme. A reforma do Teatro Nacional teve participação intensa de Oscar Niemeyer, orientando, dizendo como devia ser feito, como não se fizesse etc. Sempre que a Terracap planeja novas obras consulta Lúcio Costa, Oscar Niemeyer. A reforma do Brasília Palace é um exemplo: a primeira palavra a ser ouvida foi a de Niemeyer.

Pode-se dizer, hoje, que ele tem participação muito ativa no governo do Distrito Federal, em termos arquitetônicos. E, diga-se de passagem, é uma participação não remunerada, pelo amor que ele dedica à cidade. Igual acontece no plano urbanístico. Tudo o que se faz o professor Lúcio Costa é ouvido. Neste governo não houve nenhuma modificação, alteração, nenhuma norma nova que saia da rotina, sem que ele tivesse sido ouvido. Como ele não vem a Brasília, porque fica comovido toda vez que vem aqui, nós vamos a ele. O que se pode observar é que as críticas muitas vezes não procedem. Se olharmos o projeto original do Plano Piloto e compararmos com as modificações veremos que a maioria do que foi feito foi para melhor. Foi muito criticada, por exemplo, a ligação da W-3 Norte com a W-3 Sul. Não era prevista no Plano, mas se criou uma situação de fato, as duas avenidas, que seriam avenidas para fundo de comércio, foram desde sua origem frente de comércio, grandes volumes de tráfego.

A ligação era inevitável e não chegou a prejudicar a concepção urbanística de Brasília, veio apenas melhorar o traçado da cidade. Tanto assim, que em conversas com o professor Lúcio Costa, nós não sentimos dele nenhuma mágoa, nenhuma restrição a essas alterações. Ele mesmo diz que a cidade é dinâmica, precisa de atualizar. E muita coisa se fala em nome dele sem ser verdade. Quando assumi a secretaria havia uma lenda de que ele não gostava de letreiros luminosos, por isso Brasília não tinha normas para letreiros luminosos, por isso tinha uma parafernália de letreiros, alguns bonitos, outros não. Conversando com ele, ouvimos que ele acha letreiros uma beleza, e citou o Times Square, o Picadilly Circus, e outros, disse que o letreiro dá vida à cidade. Então fizemos normas para os luminosos, ouvindo Lúcio Costa e Oscar Niemeyer e hoje a cidade resolveu esse problema. Era uma lenda. O que observo deles é um amor muito grande a Brasília, com um espírito de colaboração enorme.

P: E o resto do País?

JCM — Responde perguntando: será que a ocupação do centro-oeste não compensa tudo isso? Daqui a uns quatro ou cinco anos isto aqui será o grande centro produtor do país, com cidades importantes, gerando empregos, como já fazem Goiânia e Anápolis. Há outro aspecto: o funcionário público em Brasília se profissionalizou. Ele, às oito e meia da manhã, está no trabalho. Tente ainda hoje encontrar um funcionário público em uma repartição do Rio de Janeiro a essa hora. Em Brasília ele é um profissional do serviço público, aumentou sua produção, seu número de horas de trabalho dedicadas à decisão de problemas nacionais. Será que isso também não foi benefício? Acredito que se for feita uma relação custo-

benefício, considerando os benefícios que Brasília trouxe, só no aspecto econômico, a ocupação do centro-oeste, o aumento da fronteira agrícola e a profissionalização do funcionário público, com os custos de implantação, creio que teríamos uma relação muito favorável à construção de Brasília.

P — Administrar Brasília, então, não pode ser considerada uma herança muito pesada?

JCM — Não. Administrar Brasília, com lei do uso do solo, com zoneamento bem definido, com um bom traçado urbano, talvez seja melhor do que administrar uma cidade caótica. Imagino que administrar São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, deva ser bem mais difícil.

P — E as pressões? Como sede federal de governo e outras representações desse nível, como fica o poder regional?

JCM — É apenas uma variação de grupos de pressão. O prefeito de uma cidade tem a Câmara de Vereadores, o comércio local, a imprensa, que às vezes, por razões políticas, de grupos, é fortíssima nas críticas. O que há aqui é uma alteração dos grupos de pressão, do tipo de solicitação. Não temos uma Câmara de Vereadores, no entanto, temos demandas muito grandes,

provenientes de órgãos federais, das embaixadas, há um tipo de solicitação muito intensa, próprio do fato de a cidade ainda estar em construção. Um órgão público que construa um bloco em quadra ainda não urbanizada, é natural que tente usar seu prestígio, sua capacidade de pressão para obter do governo local um aceleramento nessa urbanização. Penso, entretanto, que os grupos de pressão de cidades menores do que Brasília exerçam influência maior sobre uma prefeitura. Aqui, em termos de imprensa, por exemplo, o noticiário nacional e internacional chama mais atenção do que o local, o que permite até que as autoridades locais trabalhem com mais tranquilidade, planejem e executem melhor.

P — Que lugar ocupa, nas preocupações do Governo do Distrito Federal, então, a representação política para Brasília?

JCM — O governador Aimé Lamaison tem repetido isso muitas vezes. Não cabe ao governo do Distrito Federal induzir, deixar de fazê-lo, dizer se é bom ou se é mau ter representação política. E decisão do Congresso Nacional, cabe ao governo do Distrito Federal, apenas cumprir o que for decidido e não dizer se isso é bom ou mau, não cabe tecer maiores considerações sobre o tema.



A cidade vive seus problemas e procura a distração

No dia dos Pioneiros e na data da inauguração do

Memorial ao maior dos pioneiros,

A CASA PLANETA S/A saúda a todos

quantos, em diferentes atividades, vêm ajudando a construir

esta cidade onde todos encontramos a realização dos

nossos sonhos e esperanças.



CASA PLANETA DE BRASÍLIA S/A

MAQUINAS FERRAGENS E

AGROPECUARIA

CRN QUADRA 704/705

BLOCO C — LOJA 20

FONES: 272-1202 — 272-4152 — 272-1008

272-0008 — 272-3513 — 272-4513

Faria Imóveis

A FARIA IMÓVEIS, UMA DAS FIRMAS PIONEIRAS EM BRASÍLIA PRESTA A SUA HOMENAGEM AO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA, PELA SUA TENACIDADE, ARROJO, E PERSEVERANÇA COM QUE CONSTRUÍU NO PLANALTO CENTRAL A CIDADE QUE HOJE É A CAPITAL DO PAÍS, ORGULHO DE NOSSA PÁTRIA.

O seu Sócio Titular, Dr. Joaquim de Faria Pereira, como representante do Governo de Goiás, na qualidade de Secretário de Terras e Colonização, acompanhou o General Poli Coêlho, durante a sua estada aqui no Planalto estudando o Sítio onde seria construída a Nova Capital.

Embora com 20 anos de atividades em Goiânia, no ramo imobiliário, a FARIA IMÓVEIS se instalou em Brasília no dia 15/01/1962 aqui permanecendo no mesmo local na Galeria do Hotel Nacional Lojas 46/47.

Pela sua dedicação ao ramo imobiliário, com o conceito e a tradição dos 20 anos em Goiânia, foi convidada pelo Itamaraty para se encarregar de entrar em contato direto com todas as Embaixadas que ainda se achavam instaladas no Rio, os imóveis para suas instalações em Brasília, tarefa esta plenamente executada pela empresa.

A FARIA IMÓVEIS, que sempre acreditou na certeza e no futuro desta cidade, continua a elaborar seus planos voltados para ela e para o ano de 1982, a empresa incrementará as vendas de propriedades suburbanas em Brasília assim como as Rurais de Goiás, cujos lançamentos estão sendo cuidadosamente estudados, dando continuidade para que pessoas, empresas de Brasília, ou de outras capitais possam, através da FARIA IMÓVEIS como orientadora, aplicar com absoluta segurança as suas inversões.

Com seus 39 anos de atividades imobiliárias em Goiás complementadas em Brasília, tornou-se pioneira nas duas capitais, Estado e Distrito Federal, sem nenhuma competidora para sua bagagem de conhecimento e realizações de negócios.

COMPRA - VENDA - ADMINISTRAÇÃO E CORRETAGEM DE IMÓVEIS

ESCRITÓRIO FARIA DE IMÓVEIS E ADMINISTRAÇÃO Ltda. CRECI 15 EXT. - 5ª REG. - 00029777/0001-89 GAL. DO HOTEL NACIONAL - Loja 46/47 - Fones: 224-7535 e 224-7530 - Caixa Postal 04-0172 - End. Tel. "FARIA IMÓVEIS" Sócio fundador da Câmara de Valores Imobiliários do Distrito Federal - Brasília - Distrito Federal

Ligue-se na
FM 101,7
Rádio Jornal de Brasília
A FM da cidade

PEGUE NO AR

Monumento À Coragem Do Povo Brasileiro.



A coragem, a ousadia, a confiança e a fé que nunca abandonaram o brasileiro em todos os momentos desta história. Principalmente o brasileiro que se homenageia hoje, perpetuando sua memória na cidade que ele sonhou, planejou e com o apoio da maioria, construiu.

Slaviero testemunha esta construção continua desde 1958, quando aqui chegou, como uma empresa do ramo madeireiro, e logo após a inauguração de Brasília transformou-se em um nome respeitado na comercialização de tratores, automóveis, no ramo de supermercados e magazine. Há 23 anos, Slaviero vem, com orgulho, participando deste esforço, em transformar Brasília no grande polo gerador de progresso para toda a região.

"Eu gostaria que Brasília cumprisse a finalidade de desenvolver a região centro-oeste, cumprindo plenamente o sonho de D. Bosco e Juscelino" (Waldomiro Slaviero)

GRUPO Slaviero
apoiando esta homenagem mais que justa.