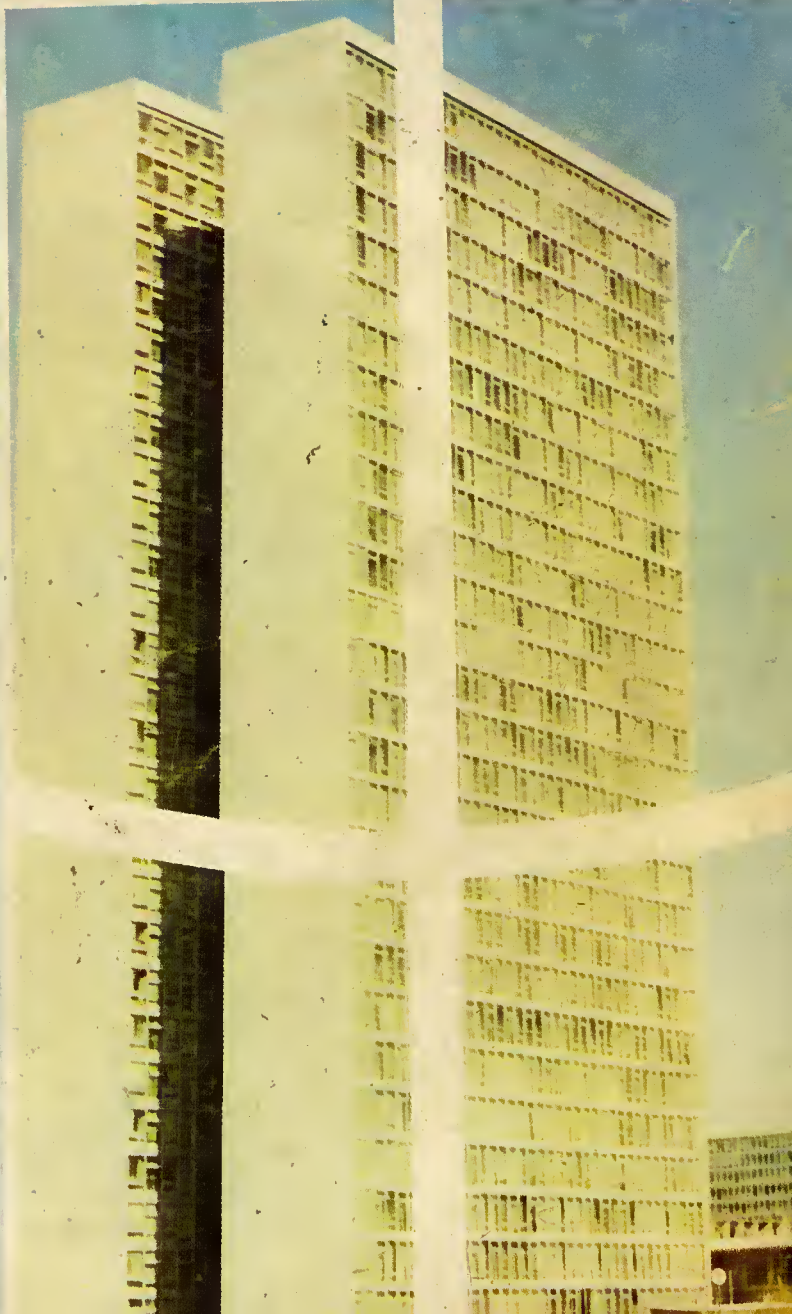


# I SEMINÁRIO DE ESTUDOS DOS PROBLEMAS URBANOS DE BRASÍLIA

Estudos e debates



NADO  
DERAL

missão do  
rito Federal



SENADO FEDERAL  
Comissão do Distrito Federal

# I SEMINÁRIO DE ESTUDOS DOS PROBLEMAS URBANOS DE BRASÍLIA

5 A 21 DE AGOSTO DE 1974

Brasília - DF

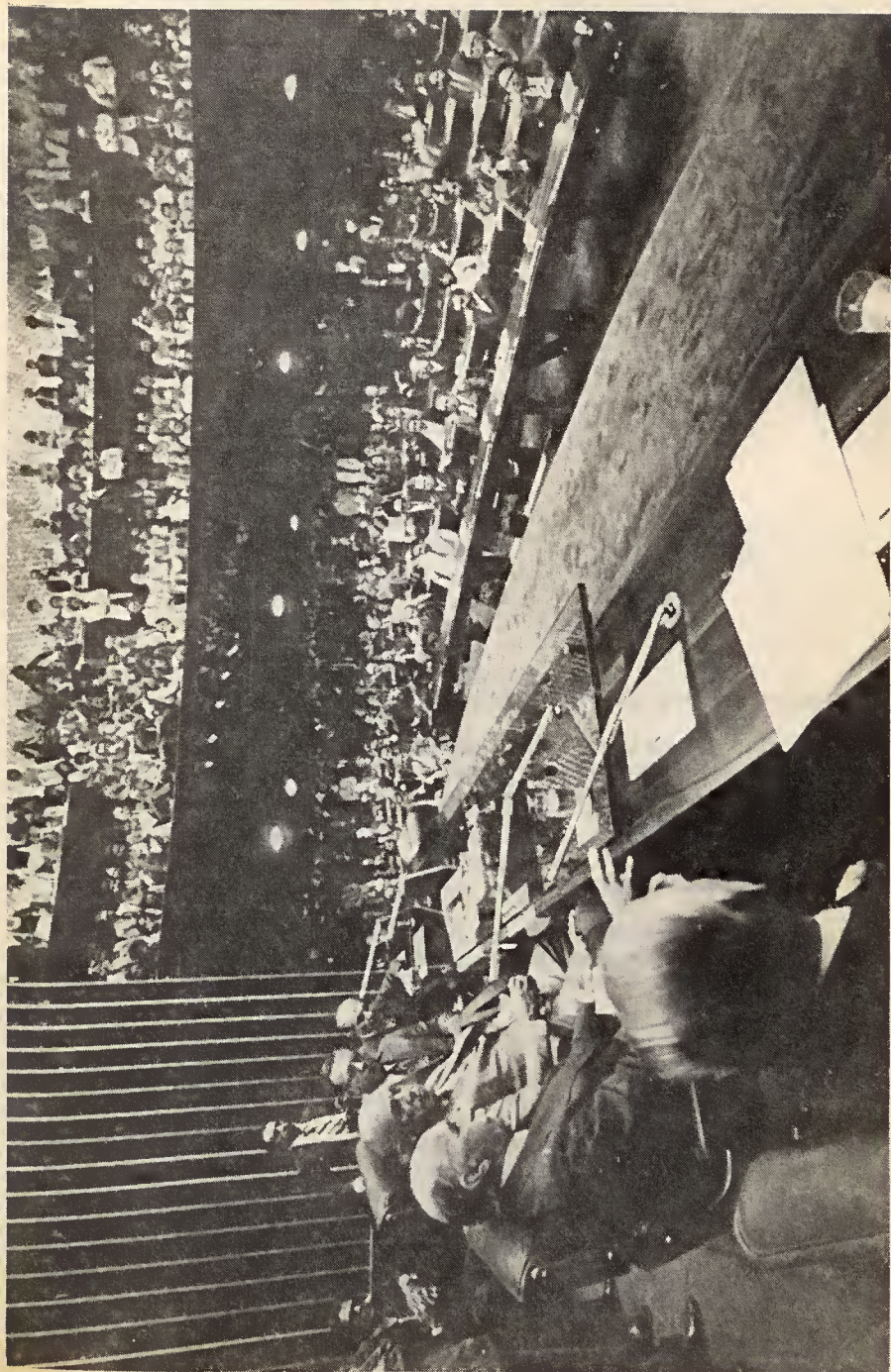
D  
711.4098174  
5471

SENADO FEDERAL  
BIBLIOTECA DO SENADO FEDERAL

ANUÁRIO DE ESTUDOS  
DOS PROBLEMAS URBANOS  
DE BRASÍLIA

BIBLIOTECA DO SENADO FEDERAL  
Este volume acha-se registrado  
sob número 1907  
o ano de 1974

DOAÇÃO



Realizada no plenário do Senado, a sessão de instalação do Seminário, que contou com a participação de cerca de 800 pessoas, teve como conferencista o autor do PLANO-PILOTO de Brasília, Dr. Lúcio Costa



## COMISSÃO DE HONRA

Sen. Paulo Torres, Presidente do Senado Federal  
Dep. Flávio Marçílio, Presidente da Câmara dos Deputados  
Engº Elmo Serejo Farias, Governador do Distrito Federal

## COMISSÃO DIRETORA

Presidente:

Sen. Cattete Pinheiro, Presidente da Comissão do Distrito Federal

Membros:

Sen. Dinarte Mariz  
Sen. Eurico Rezende  
Sen. Otávio Cesário  
Sen. Osires Teixeira  
Sen. Fernando Corrêa  
Sen. Saldanha Derzi  
Sen. Heitor Dias  
Sen. Antônio Fernandes  
Sen. José Augusto  
Sen. Ruy Carneiro  
Sen. Carlos Lindenberg  
Sen. Luiz Cavalcante  
Sen. Waldemar Alcântara  
Sen. José Lindoso  
Sen. Wilson Campos  
Sen. Nelson Carneiro

## COMISSÃO ESPECIAL DE APOIO

Edilson Cid Varela — Diretor-Superintendente dos Diários Associados de Brasília

Ricardo Fiúza, Diretor-Presidente do Diário de Brasília

Wagner Tavares de Goes, Diretor-Geral do Jornal de Brasília

João Batista Cavalcanti de Melo, Diretor-Geral da TV-Rádio Nacional de Brasília

Jairo Valladares Pinto — Diretor-Geral da TV Brasília

Edgardo Erichsen, Diretor da Rede Globo

Paulo Roberto de Carvalho, Diretor-Presidente da Rádio Alvorada

João Assis Meira Filho, Diretor-Geral da Rádio Independência

Prof. Amadeu Cury, Reitor da Universidade de Brasília

Prof. Alberto Pêres, Presidente do Centro de Ensino Unificado de Brasília

Sen. Eurico Rezende, Reitor da Associação de Ensino Unificado do Distrito Federal

## COMISSÃO EXECUTIVA

Marcos de Faria, Diretor da Secretaria de Divulgação e Relações Públicas, do Senado Federal

João Orlando Barbosa Gonçalves, Diretor da Subsecretaria de Divulgação, do Senado Federal

José Lucena Dantas, Técnico Legislativo da Assessoria do Senado Federal





## OBJETIVOS DO SEMINÁRIO

De acordo com o § 1º do art. 17 da Constituição, cabe ao Senado “discutir e votar projetos de lei sobre matéria tributária e orçamentária, **serviços públicos** e pessoal da administração do Distrito Federal” sendo de sua competência privativa **legislar para o Distrito Federal** (Constituição, Art. 42, V).

Tem assim o Senado irrecusável dever de estar atento a tudo quanto acontece na Capital da República, quer nos setores administrativos, quer no desenrolar dos acontecimentos com influência na sua vida urbana, econômica, social e política.

Sendo uma Casa Legislativa, o Senado é, eminentemente, uma Casa de debates, já que estes precedem, obrigatoriamente, a feitura das leis.

É patente que Brasília se defronta, a menos de 15 anos de sua inauguração, com graves problemas urbanos, em que pese a ousadia de seu plano urbanístico, em relação ao qual ou não foram seguidas com fidelidade algumas linhas-mestras de sua filosofia, ou ocorreram falhas no acompanhamento de sua execução face à dinâmica da evolução sócio-econômica do Distrito Federal.

Hoje enfrentam-se sérias dificuldades que ameaçam subverter os princípios básicos que levaram o País à hercúlea tarefa de transferir a Capital da República para o Planalto Central e — segundo André Malraux — a construir a “primeira das Capitais da nova Civilização”.

Diante desse quadro, a COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL sente-se na obrigação de abrir amplo debate sobre os problemas de Brasília, de modo a oferecer subsídios aos dirigentes do Governo local e opções válidas ao legislador.

De tal debate, participarão renomados especialistas, pois Brasília surgiu com o ambicioso propósito de encontrar respostas para algumas das mais inquietantes indagações de nosso século, no campo do planejamento urbano.



UNIVERSITY OF CALIFORNIA

LIBRARY - UNIVERSITY OF CALIFORNIA

DTN 100





**INSTALAÇÃO  
DO SEMINÁRIO**

**BRASÍLIA — CIDADE CONTEMPORÂNEA  
DO FUTURO**

*Palavras proferidas na  
sessão de instalação do  
Seminário, pelo Senador  
CATTETE PINHEIRO,  
Presidente da Comissão  
do Distrito Federal  
do Senado Federal.*



## INTRODUÇÃO

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Declaro instalados os trabalhos do I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília.

Tenho a honra de convidar o Exm<sup>o</sup> Sr. Senador Paulo Torres, Presidente do Senado Federal, para presidir os trabalhos e, para comporem a Mesa, os Exm<sup>os</sup> Srs. Engenheiro Elmo Serejo Farias, Governador do Distrito Federal; Senador Ruy Carneiro, Vice-Presidente da Comissão do Distrito Federal, e o ilustre conferencista de hoje, o Arquiteto Lúcio Costa.

O SR. PRESIDENTE (*Paulo Torres*) — Minhas senhoras e meus senhores:

Atendendo ao honroso convite do nobre Presidente da Comissão do Distrito Federal, declaro aberta a sessão, concedendo a palavra ao Senador Cattete Pinheiro.





## BRASÍLIA — CIDADE CONTEMPORÂNEA DO FUTURO

O SR. CATTETE PINHEIRO — (*Pronuncia o seguinte discurso.*) Exmo. Sr. Senador Paulo Torres, Presidente do Senado Federal; Exmo. Sr. Dr. Elmo Serejo Farias, Governador do Distrito Federal; Exmo. Sr. Dr. Lúcio Costa; Srs. Senadores; Srs. Deputados; demais autoridades; senhoras e senhores:

— Ao pisar por primeira vez em Brasília, Nelson Rockefeller, então Governador de Nova Iorque, externou a sensação que sentia de ter colocado um pé no futuro. Tempos antes, ainda no período pioneiro da construção da cidade, em agosto de 1958, o historiador inglês Aldous Huxley exclamava: "Vim diretamente de Ouro Preto para Brasília. Que jornada dramática, através do tempo e da história! Uma jornada do Ontem para o Amanhã, do que terminou para o que vai começar, das velhas realizações para as novas promessas". E, em novembro de 1959, George Mathieu, feliz por ter podido assistir ao nascimento de um milagre, dirigia-se aos brasileiros nestes termos: "Bem sei que aqui elevais o milagre ao nível de instituição nacional. No caso, porém, trata-se de uma das maiores epopéias da história dos homens, senão a maior. Vi Brasília de avião, de automóvel, andando a pé e de helicóptero. E fiquei fascinado. Como disse a Niemeyer, era preciso ser Paul Valery para falar de Brasília. E se esse nome me ocorreu, não foi por acaso. Se Valery tivesse visto Brasília, talvez duvidasse da mortalidade das civilizações. Depois de sete séculos, no curso dos quais a busca da evidência nos encondeu a verdade, nosso Ocidente reencontra o caminho de sua verdadeira vocação, pela rota de Brasília. Nunca o mundo teve tantas razões de esperança como tem hoje convosco, brasileiros".

Estes e muitos outros testemunhos expressam, com diáfana clareza, a importância da revolução urbana deflagrada no Brasil com o surgimento de Brasília e a influência que a nova filosofia por ela encarnada exerceu no mundo inteiro.

Nas silenciosas mutações do mundo atual, Brasília desponta como a metrópole fustigada pelos conflitos de técnicas e conceitos, e até preconceitos. Poderá parecer inexplicável o fato de a Capital do Brasil, construída sob o mais intenso combate de opositores históricos, ter sofrido distorções e erros tão graves de implantação, que não mais possam ser ignorados. Eles marcam no entanto, devemos convir, "as contradições e os problemas do próprio País, ainda em vias de desenvolvimento não integrado", na interpretação do Arquiteto Lúcio Costa.

O governo do Presidente Humberto de Alencar Castello Branco consolidou Brasília quando fixou as bases e as diretrizes da política habitacional do País, dando-lhe a segurança necessária. Mas a Nova Capital mudou, anatômica e fisiologicamente, de maneira inesperada, explosiva e incontrolável. Como pólo de desenvolvimento transformando-se aceleradamente, foi quebrando a fidelidade reclamada ao caráter monumental próprio, definido no Plano-Piloto, em função das três escalas naquele documento fixadas: a escala coletiva ou monumental, a escala cotidiana ou residencial e a escala concentrada ou gregária.

Passados, apenas, pouco mais de 14 anos de sua inauguração, vemos a cidade premissa por muitos dos problemas, próprios das cidades comuns, que pretendeu evitar. O imprevisível crescimento demográfico de 14,4% ao ano, média dos primeiros dez anos, aliado a outros fatores, originou graves e patentes falhas que ora serão analisadas.

Neste Seminário, técnicos de alto nível que, para honra nossa, dele participam, exporão e debaterão estes problemas sugerindo opções que permitam aos governantes traçarem novas e adequadas rotas de ação e oferecendo ao legislador uma visão real desta palpitante questão que não é só brasiliense, mas de todos os brasileiros.

Este o objetivo do Senado ao promover, através da Comissão do Distrito Federal, o I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília. Não pretende o Senado avocar o comando das decisões indispensáveis a que Brasília retome as rotas do desenvolvimento urbano racional e consonante com a evolução dos tempos. A decisão de realizar este conclave obedeceu ao irrecusável dever de cumprir os preceitos constitucionais que lhe conferem o caráter de Casa Legislativa do Distrito Federal. Assim, resolveu colocar Brasília nesta ampla mesa de debates, uma das características fundamentais dos Parlaentos.

Nosso primeiro agradecimento, como Presidente da Comissão do Distrito Federal, vai para o eminente Senador Paulo Torres, Presidente desta Casa, cujo apoio, emprestado do modo mais amplo e integral, tornou possível a realização projetada.

Ao Governador Elmo Serejo Farias, manifestamos, por igual, nosso reconhecimento, não só por prestigiar esta solenidade, mas, sobretudo, pelo interesse e pelo empenho demonstrados por diversas formas, em ver concretizado o cometimento deste Poder.

Gratos nos sentimos, também, ao Presidente Flávio Márcílio, da Câmara dos Deputados, que se prontificou a cooperar no sentido de que esta iniciativa alcance o êxito que nós todos desejamos.

Agradecemos, ainda, a quantos aceitaram nosso convite para este Seminário ou que, voluntariamente, nele se inscreveram.

Finalmente, o nosso muito obrigado ao conferencista de hoje, o autor do Plano-Piloto de Brasília, Doutor Lúcio Costa. Sabemos que a viagem lhe custou sacrifícios. Não há, portanto, como deixar de ressaltar-lhe o espírito público e a deferência com que nos prestigia.

Vem o Doutor Lúcio Costa rever a cidade gerada por seu gênio, (Palmas) sobre a qual André Malraux disse em agosto de 1959: "Em nome de tantos monumentos que povoam nossa memória, graças vos sejam dadas, brasileiros, por haverdes depositado confiança em vossos urbanistas e arquitetos para criar a cidade, e em vosso povo para que lhe tenha amor. Tal ousadia, sabemos como alguns a temem, mesmo dentre amigos vossos. Mas se eles não se enganam quanto à resplendente originalidade desses projetos, é possível que apreendam mal o que lhes confere decisivo valor histórico. É chegada a hora de compreender que a obra que começa a erguer-se diante de nós é a primeira das Capitais da nova Civilização".

Não deixemos, Senhores, que Brasília perca esse título. Com audácia, energia e confiança, lutemos para que ela retorne à condição em que nasceu, de contemporânea do futuro.





# 1ª

## CONFERÊNCIA

### CONSIDERAÇÕES EM TORNO DO PLANO-PILOTO DE BRASÍLIA

Arquiteto LÚCIO COSTA  
Autor do Plano-Piloto de Brasília

#### **PRESIDENTE DA MESA**

Senador PAULO TORRES  
Presidente do Senado Federal

#### **MEMBROS DA MESA**

Senador CATTETE PINHEIRO  
Presidente da Comissão do Distrito Federal  
Engenheiro ELMO SEREJO FARIAS  
Governador do Distrito Federal  
Senador RUY CARNEIRO  
Vice-Presidente da Comissão do Distrito Federal



# CONSIDERAÇÕES EM TORNO DO PLANO-PILOTO DE BRASÍLIA



ARQ. LÚCIO COSTA  
Autor do Plano-Piloto de Brasília

Exmo Sr. Senador Paulo Torres, Presidente do Senado Federal; Exmo. Sr. Elmo Serejo Farias, Governador do Distrito Federal; Srs. Congressistas:

Atendendo ao apelo do Senador Cattete Pinheiro, uma intimação extremamente cortês, que veio somar-se a convite do Governador Elmo Serejo Farias, aqui estou, nesta cidade que inventei e que se adensou, que se transformou e agora me surpreende pelo vulto, pelo sentido que adquiriu de verdadeira Capital do País.

É estranho o fato: esta sensação, ver aquilo que foi uma simples idéia na minha cabeça, se transformado nesta cidade enorme, densa, imensa, viva, que é a Brasília de hoje.

Os Senhores me dêem um pouco de tempo porque estou emocionado. (*Palmas prolongadas. Pausa.*)

Bem sei: o que os preocupa e os congrega aqui não são divagações sobre os antecedentes de Brasília, já conhecidos ou sobre a história de como tudo ocorreu, mas os problemas atuais e os do futuro de Brasília. Isso é que os traz a este Seminário, oportunamente idealizado e posto em ação pela Comissão do Distrito Federal do Senado.

Tenho a impressão de que, antes de começarem as tarefas do Seminário propriamente dito, será conveniente que todos tenham presente o que foi a realização desta obra comovente, gigantesca e fundamental para o País. Porque, se não tiverem no espírito a consciência desse lastro em que Brasília se apóia, haverá sempre o risco de soluções e de proposições improvisadas e capazes de desvirtuar as idéias fundamentais que orientaram o nascimento da cidade e que, tenho a impressão, se impõe sejam preservadas.

E justamente para repor os fatos nessa perspectiva, o meu primeiro pensamento é voltado para aqueles que, de fato, construíram esta cidade. Primeiro, essa massa sofrida do nosso povo, que constitui o baldrame da Nação e que para cá afluíu, a fim de realizar a obra num prazo exíguo, com sacrifícios tremendos e grande idealismo, apesar de ter sido atraída inicialmente pela necessidade do dia-a-dia, de conseguir mais algum dinheiro para as suas famílias. Esse lastro, essa população que afluíu e aqui está, não quis voltar, espalhou-se e forçou essa inversão da ordem natural do planejamento que era as cidades-satélites virem depois de a cidade concluída.

Houve essa inversão: a população não quis voltar, apesar de todas as previsões na época estabelecidas e planejadas para que, pelo menos, um terço da população regressasse, outro terço fosse absorvido pela própria atividade local e, finalmente, o terço restante fosse absorvido em atividades agrícolas, pois era uma população de antecedentes rurais. E a NOVACAP, de início, teve o cuidado de estabelecer convênios com o Ministério da Agricultura para criar fazendas-modelo na periferia do Distrito Federal, do Plano-Piloto, para absorver exatamente esse contingente populacional. Sucede que o plano muito sensato desvaneceu-se, não foi levado avante, lamentavelmente, como tantas vezes ocorre em nosso País.

Além da contribuição dessa mão-de-obra, desejo lembrar e marcar o meu reconhecimento que eu gostaria fosse o reconhecimento de todos os participantes do Seminário, a três personalidades que realmente tornaram viável a idéia de, num prazo extremamente curto, criar a nova Capital.

Inicialmente, como todos têm no espírito, o Presidente Oliveira (*palmas prolongadas*). Presidente Oliveira, como era conhecido, então, em Portugal. Eu acho extremamente simpático. De modo que tive vontade de lembrar. O segundo, o Arquiteto Soares (*palmas prolongadas*), para homenagear o pai de Oscar Niemeyer. Finalmente, o Engenheiro Pinheiro (*palmas prolongadas*.) que, desprendido do prenome bíblico, parece até outra pessoa. Engenheiro Pinheiro soa assim um pouco diferente.

Essas três personalidades excepcionais fizeram Brasília.

Eu gostaria de caracterizar, através da minha experiência de contato assim ligeiro com cada uma delas, a impressão que me deixaram. O Presidente, realmente, foi um homem de visão. Lembro-me de que, quando começou a construção da cidade, eu lhe propus não fizesse logo a plataforma, uma obra de vulto, dispendiosa e de proporções enormes. Que se concentrasse mais na implantação de uma ala da cidade e fosse, aos poucos, estendendo-a, desenvolvendo parte por parte, assim num sentido. Ele virou-se para mim e disse: "Não Senhor. Eu faço questão de levantar essa plataforma. São 700 metros. Porque se não fizer, há o risco de ela não ser feita no futuro, ou ser protelada indevidamente, comprometendo a concepção do seu plano. A concepção do plano é baseada no cruzamento dos eixos, em vários níveis. Sem a plataforma isso não funcionará, ainda que para o uso inicial da cidade não seja de fato necessária.

"É preciso fazer o supérfluo — ele me disse — porque o necessário será feito de qualquer maneira; o supérfluo é que precisa ser feito agora, porque será necessário amanhã e, se não for feito agora, a cidade correrá o risco de atrofiar-se, de não realizar-se na sua plenitude."

Achei isso extraordinário, marcou-me profundamente o espírito essa visão, essa coragem, essa decisão do Presidente.

Outro complemento sobre a construção da plataforma: que se realizasse a construção, mas seria melhor deixar a Asa Norte para o futuro, para outras Administrações. O Presidente virou-se para mim, com aquele ar um pouco infantil que às vezes ele tem, e disse:

— Não, senhor. Quero fazer, deixar a estrutura de ponta a ponta, quero deixar o esqueleto da cidade já montado e iluminado.

No espírito dele, como uma criança (o Presidente), queria ver o brinquedo montado, aceso, iluminado e dentro do período exíguo dos três anos que faltavam para completar sua Administração. Achei isso muito bonito, de fato uma coisa fantástica, cheia de candura, de disposição, de idealismo da parte dele.

Oscar Niemeyer, um homem extraordinário. Quem o conhece sabe do seu apego ao Rio de Janeiro, às amizades, àquela vida carioca. Ele é carioca 100%, nato, um autêntico carioca. Oscar Niemeyer largou tudo, despreendeu-se do Rio e veio com armas e bagagens instalar-se aqui. Trouxe o seu grupo, seus arquitetos, seus engenheiros. Todos aqui acamparam, trabalhando com sacrifícios enormes, mas possuídos de ânimo, de entusiasmo respeitável. E, durante este Seminário, todo mundo preocupado com os cruzamentos, com as coisinhas que acontecem, com certas dificuldades, uma série de peque-



nos embaraços... Eu queria que essas coisas avultassem no espírito de todos. Seria pena que os fatos que estou querendo lembrar, inicialmente, com profunda gratidão, com dedicação, fossem esquecidos.

Oscar Niemeyer transportou para cá, dedicou-se de corpo e alma à obra e realizou essas edificações fundamentais que caracterizam, que marcam Brasília, e marcarão para sempre a Capital. — apesar do crescimento da cidade — com aquela beleza espontânea e pura, aquela intenção de graça e pureza, característica da sua obra arquitetônica, obra idealizada, muito diferente de várias concepções arquitetônicas, hoje em voga, e que são abordagens. Encaro as arquiteturas todas válidas, naturalmente, mas com outras intenções. Felizmente, ainda era essa a intenção dele, no período em que havia certa pureza formal, sem prejuízo — evidentemente — do aspecto, das características orgânicas e funcionais de toda obra arquitetônica. É estilo pessoal de Niemeyer. Brasília definitivamente identificada com essas obras, com esse conjunto que percorri, primeiramente, com o Senador Cattete Pinheiro, e a que depois voltei em vários momentos. Para muitas das pessoas que estão preocupadas com os problemas da cidade, tais detalhes passaram ao cotidiano, e já não interessam mais, pois os problemas são outros. No entanto, acho que é muito importante relembra-los, para elevar o espírito e sentir que os assuntos de Brasília não podem ser tratados de forma precipitada; não direi leviana, mas, em todo caso, de forma unilateral, que possa desvirtuar o que esta cidade tem de fundamental e característico.

O amigo Israel Pinheiro, uma personalidade contraditória, muito criticada. Durante três anos, porque o escritório da NOVACAP funcionou no Rio de Janeiro e eu tinha um escritório ali montado, para o desenvolvimento da fase inicial de Brasília, convivi com Israel Pinheiro. Aprendi a admirá-lo, a respeitá-lo. Fiquei gostando dele — de sua energia, da sua dedicação. Um homem de ação, com todos os riscos e perigos que implicam a paixão executiva, como era a dele. Como fazendeiro, estava habituado a mandar, a impor sua vontade. Essa personalidade peculiar do Dr. Israel Pinheiro aflorou em certa fase das obras. Era um risco, porque ele estava habituado, como em Araxá, em Belo Horizonte, a alterar projetos, a fazer aquilo que lhe parecia mais aceitável. De modo que, na fase inicial dos trabalhos, essa maneira de agir criou certas dificuldades. Ele tinha tendências a se permitir certas alterações. Criou impasses com Oscar Niemeyer. E mais uma vez o Presidente se revelou o administrador, o homem de visão. Depois de certos episódios, fixou claramente o setor de cada um. Disse ele:

“— Israel, o que for de Arquitetura é o Oscar que delibera; de urbanismo é o Lúcio; de execução é seu. Fora daí, nada de interferências.”

Assim foi, e tudo correu bem daí por diante. (Risos)

Antes de tratar dos casos específicos da cidade, e justamente dentro desta mesma linha de pensamento, gostaria de lembrar aos presentes, às pessoas que se congregaram neste Seminário, certas características fundamentais da concepção de Brasília. Embora conhecidas de modo geral, é preciso estar martelando um pouco, para que esses poucos detalhes próprios de Brasília estejam presentes. Quais são as características de Brasília?

A primeira: o fato de o centro administrativo da capital não estar no centro da cidade propriamente dito. O normal seria tal centro envolvido pela área urbana. Mas, na concepção de Brasília, ele foi levado ao extremo da composição urbanística da cidade. De modo que a Praça dos Três Poderes — como eu a chamei, no Plano-Piloto,

ficou e ficará para sempre essa Praça, onde os Três Poderes da democracia são oferecidos ao povo na extremidade, como que na palma da mão de um braço estendido que é a Esplanada dos Ministérios. É idéia simbólica, algo romântico talvez, mas representa um dos elementos próprios do Plano de Brasília.

No meu espírito, quando tive essa intenção de marcar a posição da Praça era, em parte, com o objetivo de acentuar o contraste da parte civilizada, de comando do País, com a natureza agreste do cerrado. Propunha que esta viesse ao encontro do arrimo triangular que caracteriza a Praça dos Três Poderes. É um triângulo equilátero, com os Três Poderes acentuados, cada qual num vértice. No contacto direto desse triângulo com a vegetação, no meu espírito um tanto romântico, imaginava que teria um sentido: o cerrado representaria o povo, a massa de gente sofrida, que estaria ali junto ao poder da democracia que lhe é oferecido. Essa idéia foi logo destruída, sem querer, pelas máquinas de terraplenagem. Quando dei por mim já o haviam arrasado completamente, revolvendo a terra em volta da Praça dos Três Poderes. O cerrado, uma vez destruído, não mais se recupera. De modo que, agora, se trata simplesmente de compor um fundo para a Praça. Tive ocasião de sugerir, há tempo, porque atualmente não está muito satisfatório aquele fundo de vegetação, que plantassem ali o pinheiro do Paraná (araucária). Indaguei e disseram-me que se dá muito bem aqui. É um pinho que tem copa muito bonita e que se vai somando como os pinheiros de Roma. Aquele verde-escuro do pinheiro dará um belo contraste com os edifícios de mármore branco da praça — um aspecto que, talvez, no futuro, se possa pensar. A praça fica no extremo da cidade; a cidade ali acaba.

Outra característica é a convergência das rodovias para o centro urbano. Habitualmente, nas cidades, as estações rodoviárias são postas nas periferias. Então, os passageiros ali chegam e sofrem o problema de se transferir para o sistema viário local urbano. Em Brasília, pelas características do traçado, da sua concepção, o centro rodoviário foi localizado no próprio coração da cidade. Acho que isso deve ser mantido. Sinto que há certa tendência para a criação de outras estações rodoviárias, talvez fora, nas imediações da estrada de ferro, ou na extremidade das duas asas; mas, enquanto for possível manter a estação rodoviária no coração da cidade, devemos fazê-lo. A idéia de que a estação rodoviária está ficando saturada não corresponde inteiramente à realidade, porque ela está sendo utilizada para finalidades de outra natureza, isto é, os ônibus estacionam indevidamente, se abastecem e ficam como se estivessem numa garagem. Ali, não é garagem, mas estação rodoviária. (Palmas.)

De modo que, essa característica de Brasília, no meu entender, deve ser mantida, enquanto possível.

Outra característica de Brasília é a criação das quadras, que é contribuição, de fato, original; é inovação e tenho a impressão de que, bem ou mal, deu resultado, embora não tenha sido levada avante de forma inteiramente satisfatória. Mas, a idéia deve ser mantida, principalmente com edificações de seis pavimentos e não mais. É fundamental que nas quadras residenciais se evitem inovações no sentido de gabarito mais alto a pretexto de maior densidade, como ocorrerá certamente no futuro.

Acho que, se o Seminário puder apreender bem o sentido, a significação dessas quadras como áreas de vizinhança, em que o morador tem segurança, apesar da massa das edificações, verá que esse limite a seis pavimentos estabelece certa intimidade às

quadras, certa segurança em que as crianças estão ao alcance da voz. Como se diz: as crianças estão ali, mas sempre ao alcance. Transformar as quadras em quarteirões, com grandes edifícios em altura, seria descaracterizar completamente a idéia fundamental de Brasília, que é criar áreas de vizinhança agradáveis, em que a pessoa se sinta, de fato, desprendida da área urbana. Aliás, isso ainda não avultou visualmente, apesar de 13 ou 14 anos decorridos, porque não se procedeu à arborização das quadras, como projetado.

Fiquei chocado, quando lá da cabine do avião não vi nenhum quadrado verde, pois o que se imaginava no início e que William Holford, que foi o Presidente da Comissão Julgadora, acentuou muito na época, é que essas quadras, densamente arborizadas na sua periferia, no seu enquadramento, dariam aspecto e caráter completamente diferente à cidade.

É fácil imaginar todas essas quadras cercadas de massa pesada de vegetação de copa densa. Sugiro até que a vegetação seja uniforme e proponho que seja unicamente *ficus*: *ficus-religiosa*, que é árvore muito bonita, de folha mole e copa muito densa; *ficus-benjamina* e *ficus-microcarpa*. Esses três tipos de *ficus*, que deveriam constituir as molduras do enquadramento verde, para definir, de fato, o espaço das quadras, e criar um ambiente mais acolhedor, mais íntimo, de ar mais puro. Seria vantagem enorme. Lamento que não tenha sido assim, apesar das constantes solicitações que se fizeram durante as sucessivas administrações. Aliás, por falar em sucessivas administrações eu, no começo, quando acentuei o que devíamos agradecer aos construtores de Brasília, deveria ter acrescentado o nosso apreço, a nossa gratidão às sucessivas administrações que houve na Cidade, na NOVACAP, aos Prefeitos, aos Governadores, pois cada um contribuiu, com o que pôde, com a melhor das intenções, embora, uma vez ou outra, essas intenções não correspondessem, exatamente, aos propósitos iniciais da construção de Brasília. Mas, em todo o caso, houve contribuição enorme. Isso é fato que não pode deixar de ser assinalado aqui.

É fundamental ter presente a idéia das quadras, procurar defendê-las da melhor maneira possível, para evitar que, no futuro, a Cidade possa ser descaracterizada, tanto mais que o objetivo final é manter a horizontalidade nesses seis quilômetros de cada lado, para que o centro urbano se defina em altura no cruzamento dos eixos.

Foi acentuado pelo Senador Cattete Pinheiro que a Cidade havia sido concebida em função das três escalas. A ela se acresce uma quarta, pois, no fundo, as três situações como os Três Mosqueteiros, são quatro (*Risos*): a escala gregária, a monumental, a cotidiana e a bucólica. A escala bucólica é importante. Entretanto, percorrendo a Cidade, em sua periferia, verifiquei que a idéia inicial de não se construir ao longo do Lago, mas sim de modo recuado, para permitir que a sua orla pudesse ser utilizada, como está sendo, com clubes com áreas de recreio, com áreas para devaneio, etc., não foi respeitada.

Há uma série de problemas que precisam ser focalizados e, naturalmente, o Seminário nos dará a oportunidade de defini-los. Sou, todavia, contra a idéia da reformulação do Plano de Brasília, em que ouço muito falar. Não se trata de reformular coisa nenhuma, mas de atualizar, de criar condições para que o plano de Brasília, alcançada sua plenitude, possa expandir-se, crescer, desenvolver. Isso não é reformulação do Plano propriamente dito, porque ele estabeleceu que o desenvolvimento

regional seria (ao contrário da norma) decorrência da implantação da Cidade. Normalmente, é o inverso; mas no caso de Brasília, pelas circunstâncias, foi exatamente o contrário. O crescimento da Cidade é que ocorreu de forma anômala. Houve a inversão que todos conhecem, porque o Plano estabelecido era para que Brasília se mantivesse dentro dos limites para os quais foi planejada, de 500 a 700 mil habitantes. Ao aproximar-se destes limites, então, é que seriam planejadas as Cidades-Satélites, para que estas se expandissem ordenadamente, racionalmente projetadas, arquitetonicamente definidas. Este era o Plano proposto. Mas ocorreu a inversão, porque a população a que nos referimos, aqui ficou, e surgiu o problema de onde localizá-la. A NOVACAP, Israel Pinheiro e todos resolveram agir assim, porque, em volta de cada canteiro de obras havia favelas que envolviam as famílias dos operários. Daí a criação dos núcleos periféricos, para transferir as populações, dando terreno para que se instalassem de uma forma ou de outra. Como consequência, os núcleos se transformaram em verdadeiras cidades, as chamadas Cidades-Satélites, que tomaram o lugar das Cidades-Satélites que deveriam ocorrer. Assim as Cidades-Satélites se anteciparam à cidade inconclusa, cidade ainda arquipélago, como estava — agora já mais adensada mas ainda não concluída. A cidade ainda está oca. Entretanto, dois terços da população de Brasília moram nessa periferia, o que foi, naturalmente, desvirtuamento. Todavia não implica em reformulação do Plano-Piloto, que tem características próprias e deve ser mantido. Precisamos é prever áreas adequadas para a expansão da Cidade, de forma a impedir — isto é fundamental — que ela se faça ao longo das vias de conexão com as denominadas Cidades-Satélites, emendando tais núcleos à matriz, ao chamado Plano-Piloto, o que seria desastre. De todos os modos, tem de ser evitado. A proposição racional que o Seminário, com certeza, vai considerar, é a de criar dois anéis em volta do núcleo piloto propriamente dito, entre a matriz — Brasília propriamente dita — e as Cidades-Satélites. São áreas que deveriam ser estimuladas para as atividades agrícolas. É a única maneira — porque são áreas de cultura — de evitar-se a ocupação indevida, com atividades de outra natureza que, aos poucos, tende à criação de subúrbio. Assim se propiciam as condições para que as granjas se instalem nesse anel, nas vertentes internas de Brasília. Com isso, existiriam os meios para que as atividades industriais compatíveis com o Distrito Federal — que são muitos — se instalem além desse anel das Cidades-Satélites. Essas populações, em vez de ficarem em função do centro, da matriz, seriam afastadas para a periferia, por uma força centrífuga, para que, com o tempo, vivam mais em função das atividades industriais ou da atividade rural do cinturão interno.

É uma vista, a grosso modo, um pouco teórica. Os dois anéis levarão a uma solução muito racional da ocupação da área de Brasília.

Agora, há de fato o propósito de considerar que a Asa Norte não existe ainda, praticamente; existe, mas inacabada, porém vai absorver grande população. De fato é preciso prever áreas de expansão para os habitantes que são, digamos, burgueses, de várias categorias e que ocupam as quadras e a Cidade propriamente dita. Para esses habitantes é preciso prever áreas, para quando a Asa Norte for concluída; nunca antecipar ocupação de qualquer outra área, enquanto a Asa Norte não for totalmente ocupada. Nela é importante concentrar os esforços e procurar corrigir os inconvenientes, mesmo no setor comercial, que não existe.

O Governador Serejo Farias, que teve a gentileza de estar comigo antes, há algum tempo, logo depois de tomar posse, levou ao meu conhecimento a criação — aliás, um propósito antigo — do futuro lago de São Bartolomeu, a barragem de São Bartolomeu. Criaram um enorme lago, três vezes, talvez, o tamanho do atual. E, entre os dois lagos, haverá área suficiente para futura expansão da cidade, vinculada à matriz, mas sem se emendar com ela; uma coisa à parte. Isso, naturalmente, implicará, para o futuro, na necessidade do estudo de vias rápidas de acesso, de conexão, não só com essa área a ser urbanizada, como com os extremos — Taguatinga e Sobradinho. Mas é problema futuro; acho não valer a pena especularmos muito nesse sentido, enquanto haja tanta coisa a fazer na própria cidade.

Tenho a impressão de que dramatizam um pouco, quando falam em problemas tão graves e tão insolúveis. Naturalmente, são pequenos problemas que provocam certas situações inconvenientíssimas, porém corrigíveis, e que devem ser corrigidas. Deve ser estudada maneira melhor de saná-las, porque pequenos problemas, às vezes, avultam e dão a impressão de que são insolúveis, graves, e que a cidade precisa ser reformulada. Não é tanto assim!

Eu gostaria que, nos trabalhos do Seminário, tivessem presente este fato: na realidade, não se trata de reformulação, em termos de especulação urbanística de Brasília propriamente, da área da matriz. Gostaria que se ficasse no que foi concebido, quer dizer, dentro desses parâmetros, desses limites e que fossem realizados todos aqueles complementos visando à humanização da cidade.

Nesse sentido, há casos que têm de ser encarados de frente e de forma decisiva. Primeiro, o caminhamento de pedestres é uma necessidade. E, como tal, é preciso que se o estude. Esse caminhamento de pedestres está desarticulado, segmentado. Que se procure a maneira mais racional, mais simples, sem grandes artifícios de conectá-los para que o pedestre possa percorrer, caminhar e circular de um setor da cidade para o outro, com a devida tranqüilidade e segurança. Isso é fundamental, precisa ser corrigido.

Outro ponto: a cidade continuará anômala e claudicante, enquanto não for feito o centro urbano no lugar onde foi especificamente determinado. Quer dizer, o centro urbano da cidade, o *cor* da *urbs*. Toda cidade tem um *cor*. Nós todos temos. É preciso que esse *cor*, esse centro, seja construído. E ele atualmente está sendo construído de maneira inadequada. Infelizmente, os pavimentos térreos não foram tratados da forma devida para atrair a população para aquela área. Mas, ainda há muito espaço e o que já existe pode e terá que ser corrigido, a começar pela própria plataforma superior. A plataforma, treze anos depois, está igualzinha. Ninguém fez nada para complementá-la, porque ficaram todos meio assustados sem saber o que fazer. De modo que aquela área central ficou inóspita — uma área preciosa, no cruzamento dos dois eixos, aquela perspectiva que vejo lá do hotel, aquela vista comovente de manhã, à tarde, aquela presença serena, aquela coisa digna, bela, que tem de ser mantida. E aquilo é jogado fora... É preciso criar essas condições necessárias.

Havia, naturalmente, a previsão daquelas duas praças de pedestres, aquelas duas praças verdes para quebrar a dureza, e planos de contorno do tráfego. Enfim, houve vários estudos nesse sentido. E agora é o momento de a nova Administração e de o Seminário considerarem esse aspecto e corrigir o que está errado ali, para tornar possível a criação desse centro — sem o que Brasília ficará capenga, uma cidade faltando apoio

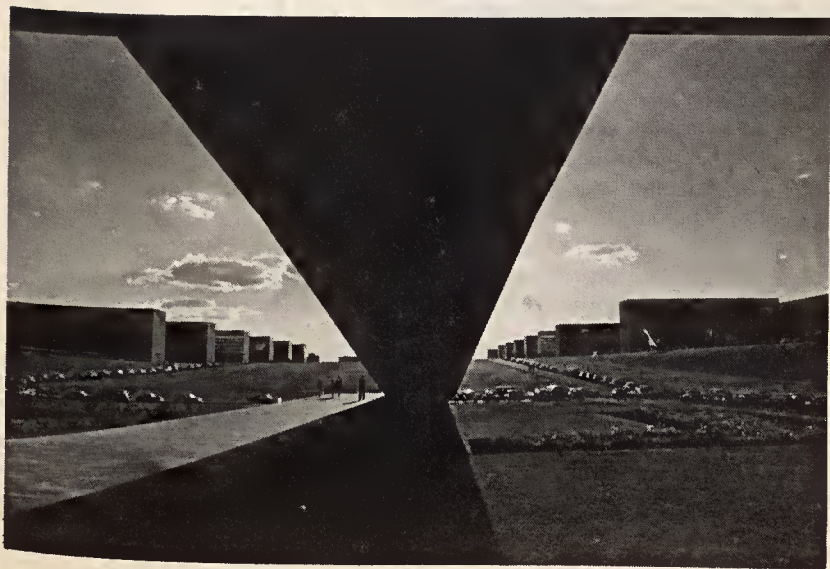
fundamental, que é o coração, porque nenhuma cidade pode deixar de ter o seu foco de convergência.

Fiquei chocado, porque não sei o que pode ter ocorrido: a plataforma, que tem uma determinada quota, existe, está lá desde o começo; entretanto, o setor Sul, esse setor em frente à plataforma, foi construído abaixo da quota da plataforma. Quer dizer, a calçada está num nível e os prédios estão abaixo; 40, 50 centímetros abaixo, sem a ligação com a calçada. É coisa estranhíssima. Como é que pode ter ocorrido isso? Foi um lapso e não sei como não foi corrigido em tempo, nas sucessivas Administrações. Não é de ontem, nem de hoje; vem de longa data essa *défaillance*. Até no local me pareceu que talvez a solução fosse, nessa parte já rebaixada, a de se usar um artifício: avançar com as sobrelojas dos cafés e restaurantes, que deveriam estar ali colocados, sobre a calçada, de modo que cobririam a calçada; e ficariam os terraços mais altos, a cavaleiro da calçada, com vista da Esplanada. Seria a maneira de se consertar o erro, insólvel da forma como está.

Mas acho que ainda é possível criar condições para que os dois conjuntos atraiam a população. Primeiro, facilitando-se o acesso para as áreas internas, criando-se pórticos em dupla altura no acesso que conduz aos cinemas, teatros e butiques previstos. É preciso criar pórticos em duas alturas, aparecendo depois sobrelojas em planos escalonados, umas cobrindo a frente e outras recuadas, para animar aquela parte térrea. Acho muito importante; é uma providência que precisa ser estudada com certo vagar e com interesse.

Os esclarecimentos que estava pretendendo prestar, creio que já os prestei e o meu apelo final seria, precisamente, nesse sentido, ao Seminário: de não esquecer esses dados fundamentais, esse milagre que é Brasília, essa coisa inexplicável. Como pôde ocorrer? É um milagre! De fato, se ocorreu, foi porque todos tinham consciência de que era uma nova fase do País, uma página que se virava, de todo aquele período admirável do Brasil-Colônia. E quanto mais se estuda essa fase colonial, essa penetração, essa constância, sente-se a sua grandeza: como construíram, como fizeram coisas admiráveis os nossos antepassados. Depois, o Primeiro Reinado, aquela implantação, no País, da Independência com D. Pedro I; seguindo-se o Segundo Reinado, com Pedro II, o "Servidor Público nº 1", como se diz. Nunca houve servidor público como D. Pedro II. Tudo isso consolidou o Brasil. Veio a República, na sua primeira fase, a fase purista, puritana, tão bonita, mas havia chegado o momento de virar uma página e implantar um Brasil definitivo. É o que penso. Sinto-me bem de saber que encarei o problema à altura. A cidade foi concebida em termos de Brasil definitivo, feita para permanecer e trazer, com dignidade, uma nova fase do Brasil, não de um Brasil novo, diferente, mas de um Brasil que continua voltado para o futuro. Enfim, sabe lá o que se tem pela frente.

Muito obrigado, queiram desculpar-me.







# 1º

## PAINEL

### **BRASÍLIA — CONFRONTO ENTRE O PLANEJAMENTO URBANO ORIGINAL E A REALIDADE DE HOJE: PERSPECTIVAS PARA O FUTURO**

#### **PRESIDENTE DA MESA**

Senador CATTETE PINHEIRO,  
Presidente da Comissão do Distrito Federal.

#### **PAINELISTAS**

##### **Convidado Especial**

Prof. JOSÉ CARLOS COUTINHO  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo da  
UnB.

##### **Expositores**

Eng. GERALDO ROBERTO ORLANDI  
Secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal  
Prof. ALDO PAVIANI  
Departamento de Geociências da UnB  
Prof. DÊRCIO GARCIA MUNHOZ  
Departamento de Economia da UnB  
Econ. GILBERTO SOBRAL  
Diretor de Planejamento da CODEPLAN.  
Eng. CLORALDINO SOARES SEVERO  
Presidente da Empresa Brasileira de Planeja-  
mento de Transportes — GEIPOT, do Minis-  
tério dos Transportes.



## BRÁSILIA: CIDADE NOVA OU CIDADE VELHA?— ALTERNATIVA PARA UM FUTURO MELHOR

PROF. JOSÉ CARLOS COUTINHO  
Departamento de Arquitetura  
e Urbanismo da UnB

O SR. JOSÉ CARLOS COUTINHO — Sr. Presidente, no curto tempo oferecido aos expositores, eu gostaria de colocar alguns problemas, embora de maneira superficial, mas que constituíssem alguns pontos do debate que se seguirá às exposições.

Inicialmente, colocaria um problema de definição preliminar, ao considerar Brasília no seu atual estágio, para efeito de intervenções, no sentido da atualização do seu plano.

Aparece de imediato uma dicotomia e um dilema para os planejadores: seria mais correto considerar Brasília como uma cidade nova ou Brasília como uma cidade velha? Como cidade nova ela ainda não se realizou plenamente, não cumpriu tudo a que se propunha, uma vez que existe uma série de obras, equipamentos, serviços que, propostos em 1957, na ocasião da realização do plano, ainda permanecem incompletos.

Como cidade velha, poderíamos apoiar-nos nos argumentos de que Brasília já apresenta hoje todos os sintomas de que padece uma cidade qualquer que tenha as suas origens no período colonial da nossa História.

Como proceder em relação a Brasília?

Parece-me que essa dicotomia pode levar-nos a caminhos que dirijam corretamente ou que comprometam definitivamente o futuro da cidade. No caso de "cidade velha", existe a tentação de se aplicar a Brasília técnicas quantitativas de planejamento, técnicas sofisticadas, técnicas importadas, sem considerar aqueles compromissos iniciais significados pelo fato de ser uma cidade proposta — não simplesmente uma cidade nova, no sentido que os ingleses emprestam ao termo, mas também uma cidade de um significado especial —, de cidade que é a Capital de um país, exemplo como existem poucos e, portanto, além de um patrimônio nacional, um patrimônio universal.

Brasília é hoje, não se pode ignorar, uma cidade que tem um significado que transcende as fronteiras do País. É uma conquista da nossa civilização, do nosso período moderno, uma afirmação de capacidade humana — para repetir alguns lugares comuns, que nem por isso deixam de ser verdadeiros — e, quaisquer atitude e ação ou intervenção em relação a Brasília não deve desconsiderar esse significado cultural de extremo peso que, de certa maneira, inibe os planejadores.

Então, parece que a conclusão já se afigura de que essa dicotomia é simplesmente aparente, de que esse dilema implica em falsas opções. A realidade impõe ao planejador a consideração dessa ambigüidade que está contida em Brasília. Brasília é, hoje, uma cidade que apresenta vários dos problemas existentes nas nossas maiores metrópoles, mas tem um compromisso com a cultura, um compromisso com a História, um compromisso com atitudes assumidas anteriormente.

Exatamente nesses significados é que repousa a atração que Brasília exerce sobre larga parcela do mundo, que nos traz diariamente grandes contingentes de pessoas

interessadas em conhecer, talvez nem tanto a paisagem, talvez nem tanto os ângulos já muito divulgados nos cartões postais, mas uma experiência viva e seus resultados atingidos até hoje. Isso deve ser preservado, não simplesmente por uma atitude nostálgica, em relação a ações anteriores, mas porque representa também um potencial que pode ser traduzido em dividendos para a cidade. Quero lembrar que, quando se fala na formação de fontes de receita ou na ocupação de mão-de-obra, vêm logo à mente as fórmulas consagradas, as fórmulas tradicionais, da industrialização. E pouco se pensa, pouco se age no sentido de transformar Brasília num pólo turístico de expressão internacional.

Essa atração está ameaçada de se perder gradativamente, sob o impacto de ações imediatistas, improvisadas, empíricas, por parte de nossos Governos. Compreende-se que muitas vezes, pressionado por problemas reais, problemas de origem social e econômica, estes são levados a agir, mas essa ação nem sempre tem a largueza necessária para preservar e enriquecer aquilo que Brasília já possui e pode ser de extrema utilidade para o seu futuro.

É preciso não perder, em relação a Brasília, esta sensibilidade, essa grandeza de visão, capaz de manter Brasília entre as obras maiores do urbanismo contemporâneo. É evidente que os problemas sociais e econômicos existem, e nos identificam com as realidades urbanas mais gerais do País, talvez, até revelando traços em comum com realidades urbanas internacionais.

Brasília, hoje, vê-se a braços com problemas de migrações que levam à proliferação de cidades ditas satélites que, na realidade, são núcleos-dormitórios, sem condições mínimas ambientais à vida de suas populações, e não lhes podendo sequer oferecer oportunidades de trabalho. Há uma série de problemas decorrentes sobre os quais seria ocioso deter-me, pois são de conhecimento geral.

As soluções alvitradas seriam, repito, a formação de novas cidades-satélites e de um distrito industrial, cujo conceito hoje se discute, havendo um crescente grupo de planejadores que consideram esta idéia do distrito industrial já superada; há países que já abandonaram a idéia do distrito industrial, sem com isso, naturalmente, abandonarem a idéia de industrialização.

Há os problemas da infra-estrutura e dos equipamentos comunitários, do trânsito e dos transportes urbanos — dos mais sérios se se considerar o Plano-Piloto e as cidades-satélites —, da especulação imobiliária que cresce dia-a-dia. À medida que o Plano-Piloto vai atingindo a sua complementação, podem sentir-se as pressões da especulação sobre os imóveis urbanos, ameaçando criar, na área do Plano-Piloto, um verdadeiro leilão dos imóveis existentes. Já estamos observando que essas pressões vão comprimindo, cada vez mais, inclusive camadas da população que teriam poder aquisitivo suficiente para residir dentro das áreas melhores do Distrito Federal. É um verdadeiro processo de expulsão e de extratificação que precisa ser conduzido com os instrumentos adequados.

Quais seriam esses instrumentos? Este é o problema que se coloca como síntese dessas considerações. Movidos pelo interesse que todos os habitantes de Brasília têm pela sua cidade, começam a surgir, frutos dessas preocupações, ações isoladas, ações individuais nos mais diferentes redutos da vida comunitária brasiliense. Essas ações, muitas vezes conflitam, muitas vezes atendem a interesses isolados e, outras vezes, por serem ações dispersas, deixam lacunas que necessitam cobertura.

O que propomos, e consideramos que seria talvez a maior conquista deste Seminário, não seriam soluções diretas para todos esses problemas levantados, mesmo porque o Seminário não tem essa possibilidade e nem é este o seu objetivo. O que propomos, diria, é que saia daqui a idéia e o empenho de se criar não um plano, não um órgão, mas sim **um sistema de planejamento** para que esses interesses, que muitas vezes são os mais sadios, os mais puros, não se transformem novamente em ações pragmáticas, em ações empíricas, improvisadas. O que nós queremos é justamente dirigir todo esse interesse, canalizá-lo para que se forme, através de um sistema de planejamento, uma mentalidade coletiva capaz de chegar, a médio e a longo prazo, às soluções dos problemas e aos encaminhamentos corretos para as dificuldades que Brasília atravessa.

Esse sistema deveria prever, no nosso modo de entender, **setores técnicos, setores decisórios, setores executivos** e, por último, mas não menos importante, **um sistema de consulta** que deveria ser o mais abrangente possível. Parece que, hoje, se dá início já ao funcionamento desse sistema.

No momento em que o Senado, através da Comissão do Distrito Federal, toma iniciativa de reunir diversas categorias profissionais, diversos organismos representativos da população para essa discussão aberta, franca, estamos iniciando uma modalidade de consulta que se deverá estender daqui a todas as camadas, sociais e etárias, da população. Toda a população tem que ver na sua cidade o fruto de um esforço coletivo de construção, de conquista do seu ambiente vital. Não deve ser algo imposto, não deve ser algo doado, deve ser algo conquistado a partir dos seus anseios, das suas aspirações, das suas reivindicações. Uma cidade — para citar um conhecido planejador da Universidade da Califórnia, William Alonso — não se deve comportar como uma astronave em que os planos são previamente determinados, aperta-se um botão, ela é disparada e pouca opção resta aos seus passageiros, antes que chegue ao seu destino. Uma cidade deve conter os seus mecanismos de correção e esses mecanismos repousam exatamente no esforço consciente da sua população, no seu trabalho, e na unidade de seus objetivos e das suas aspirações.

Nesse sentido, parece-me, a maior conquista que já fizemos é estarmos todos reunidos, aqui, para discutir os problemas de Brasília. Mas não se pense que, simplesmente, a emissão de opiniões francas pode levar a soluções desses problemas. Hoje em dia, o planejamento já dispõe de técnicas, de métodos da maior sofisticação que exigem formação e manipulação especializadas. Não se pode pensar que apenas um conjunto de reivindicações possa conduzir-nos às metas que todos desejamos; iríamos, isto sim, compor uma colcha de retalhos, dentro da qual seria muito difícil definir o papel, as atribuições de cada um.

Por isso, propomos que, em caráter permanente, se institua dentro desse sistema, juntamente com os mecanismos de consulta — que em alguns países já atingiram graus bastante desenvolvidos —, órgãos técnicos competentes que possam levar, aos poderes decisórios locais e federais, às alternativas de solução que já contenham as aspirações populares e que possibilitem as melhores decisões para Brasília.

Quanto à execução dos planos resultantes poderíamos, futuramente, continuar discutindo; poderá ser descentralizada, de acordo com critérios que subordinem sempre a execução ao interesse coletivo, o que nem sempre tem acontecido. Muitas vezes o plano vem a reboque dos interesses particulares. É necessário que se institua um sis-

tema de avaliação e controle, para que o **feed back** possa dar-se continuamente e que nunca sejam perdidos de vista os objetivos maiores a serem atingidos. Desta forma, estaremos conjugando esforços para que, dentro de tempos relativamente curtos e custos relativamente baixos, se possa obter o melhor rendimento e auferição de maiores benefícios para a cidade.

Em síntese, é o que eu gostaria de transmitir a este Plenário e aos colegas de painel. Muito obrigado.

# BRASÍLIA — CONFRONTO ENTRE O PLANEJAMENTO URBANO ORIGINAL E A REALIDADE DE HOJE — PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

ENG.º GERALDO ROBERTO ORLANDI

Representante da Secretaria de Viação e Obras do DF

Para que se proceda a um confronto — como declara o tema — entre o plano original e a realidade de hoje, forçoso se torna que voltemos ao tempo em que Brasília foi projetada. É necessário, ainda que para isto se faça um esforço grande de memória e de imaginação, que voltemos àquele ano de 1957, tão próximo no tempo e tão distante em termos de desenvolvimento brasileiro. É preciso que nos lembremos do Brasil daquela época, daquele Brasil ainda lírico e conformado, que apenas tateava em busca do caminho da afirmação. Do Brasil do litoral, *deitado em berço esplêndido*. Do Brasil que andava sossegado de bonde, nas alamedas de Botafogo, que passeava de tarde na Avenida Paulista e fazia piquenique na Pampulha. Dos brasileiros para quem nomes como Goiás e Mato Grosso tinham um sentido meio abstrato, de regiões remotas e inacessíveis. Do Brasil que não conhecia a si mesmo. Do ano de 1957. E surge o projeto de Brasília, da *civitas* a admirável, magnífica, fantástica, como o primeiro arauto da época que estava por chegar, como o primeiro projétil para o desenvolvimento, provando ao mundo admirado e entusiasmado que idéias desenvolvidas já tínhamos — e provando ao mundo e a nós mesmo que podíamos concretizá-las a curto prazo —, como o fizemos a seguir. Brasília simples, arrojada, nova, dimensionada para o futuro — cujo futuro, no entanto, tinha parâmetros daquele tempo.

Mas o Brasil *explodiu* logo depois — e de explosão podemos chamar o desenvolvimento brasileiro. Brasília na linha de frente, e defrontando-se com o Brasil desconhecido e gigantesco — maior, muito maior do que podiam esperar seus planejadores e até seus governantes.

Aqui a expressão *pólo de atração* quase que deixa seu sentido figurado para assumir aspecto físico: a atração foi avassaladora, levantando o interior riquíssimo, porém carente de tudo; conclamando os brasileiros que em avalanche vinham, pois haviam vislumbrado a concretização de um futuro promissor. A tarefa era hercúlea, e ciclópicas eram as necessidades. Impedir a demanda de Brasília em busca da esperança seria a negação de si mesma. Redimensionar o País inteiro, a ponto dos padrões vigentes se alçarem à altura da nova Capital, e no curto prazo de sua construção, seria tentar o impossível. E Brasília teve de se adaptar. Ainda nascente, viu o País mudar de rumo.

Durante sua construção — dezesseis anos descontínuos, apenas — viu mudarem seus próprios objetivos, forçada a passar de mera cabeça administrativa a pólo de desenvolvimento, pode-se dizer, do País inteiro. Não nos esqueçamos de que Brasília foi projetada para um total de 500.000 habitantes. Não nos esqueçamos de que aqui deveriam estar, segundo os dados iniciais, quase que apenas o Presidente, os Ministros e seus gabinetes. Não nos esqueçamos, ainda, de que Brasília foi projetada antes de haver, no Brasil, a indústria automobilística, cujos dados, portanto, não existiam naquele tempo. Brasília teve de se adaptar. Ou talvez, melhor dizendo, Brasília teve de desenvolver, num trabalho que compete a nós, de vez que a nós foi delegado pelo seu cria-

dor, ao dizer no seu relatório do Plano-Piloto não pretender *prosseguir no desenvolvimento da idéia apresentada, senão eventualmente, na qualidade de mero consultor*. O trabalho nos compete, e se apresenta às vezes árduo. Como se não bastasse o surpreendente progresso brasileiro, que derruba e supera os planejamentos, Brasília também, por vezes, nos apresenta sua face de enigma, sua figura de incógnita. Dado a suas características inovadoras, a cidade se agiganta ante seus técnicos, criando barreiras de difícil transposição, por nunca terem sido vistas, nunca sentidas, nunca vividas.

Lembro-me ainda bem quando, no ano de 1966, coube-me a tarefa sobremodo significativa de redigir o primeiro Código de Obras de Brasília. Lembro de me haver munido, a título de subsídio, dos Códigos mais recentes de diversas cidades brasileiras, e de os haver abandonado, um a um, por resultarem inúteis e sem sentido. Descobrimos então, eu e minha equipe, apreensivos e intimidados, que devíamos criar, pois nada do que existia estabelecido se aplicava à nova *urbs*. Avassalados pela fulgurante estrela de Brasília, esmagados pela crescente realidade brasileira, limitados pela falta de recursos, devíamos criar. E o que criávamos pôr à prova, observar, analisar e, somente depois de aprovado, estabelecer. No ano passado — seis anos depois — fui novamente incumbido do Código de Obras, desta vez para verificar os resultados de suas normas e proposições, reformulando as que o uso havia alijado e ratificando as que haviam dado certo. E chegamos à conclusão — eu e a nova equipe — que devíamos prosseguir criando, ante as novas necessidades, ante as novas características políticas e econômicas que o País apresenta e, em decorrência, sua Capital. É severa, e por vezes hermética, a face que Brasília apresenta aos técnicos incumbidos de levá-la adiante. É pesado o trabalho de bem construí-la. Tem sido feito, no entanto, e por isso mesmo muito criticado também. As críticas, em sua maioria contudo, advêm do desconhecimento dos problemas e até mesmo do desconhecimento das proposições iniciais. Os que hoje combatem os sinais de trânsito na W-3 como uma inovação profanadora, ignoram que o próprio Lúcio Costa os preconizava em seu relatório inicial. Os que combatem a localização do Setor Esportivo ignoram que o Plano-Piloto aí o localizava. Os que combatem o **Camping**, o Autódromo e o Parque Municipal de Recreação ignoram por certo que, além de dotar a cidade destes equipamentos já previstos, está-se procurando preservá-la de todo tipo de poluição, implantando-se intencionalmente grandes áreas produtoras de oxigênio. Os que exigem estacionamento na exata medida de suas necessidades deveriam pensar — e concluiriam imediatamente que isto é impossível. Os que pressionam para que se tenham as soluções ideais em curto prazo, deveriam se lembrar de que as pressões econômicas e financeiras, exigindo o contrário são, talvez, em número muito maior. E os que combatem as cidades-satélites é porque não sentiram em si mesmos o drama de uma população sem teto e sem guarida. Não sentiram, certamente, o desespero de ter de fazer com que o planejamento corresse atrás da necessidade.

Eis Brasília como está agora. No cômputo geral, foi construída cerca de sua metade. Somos ainda um vasto canteiro de obras. Ainda há muito o que fazer. Para o futuro, ainda muitas surpresas. Para seus técnicos muito trabalho, muita criação. Em favor deles, é justo que se diga que jamais pretenderam ter dado a solução final, a palavra definitiva, o resultado derradeiro e irreversível. Nos orientam a tentativa, a pesquisa, a observação, no objetivo de criar as soluções. E já agora criá-las para todos, de vez que a população já assumiu a cidade, e já exige, deixando longe o tempo em que se impu-



nham as soluções teoricamente. E também para esta cidade admirável, que assim desafia e exige, mas que ajuda e dá possibilidades. Pois a meu ver — e contrariando uma idéia muito difundida — Brasília é dotada de grande versatilidade. A rigidez de suas linhas mestras apenas disciplina.

Principalmente a nós, que jamais nos julgamos auto-suficientes. Pedimos auxílio no que é necessário, como no momento presente, em que o GEIPOT nos ajuda nas soluções para o sistema viário, e em que o Ministério do Interior vai nos orientar para o tão necessário Plano-Diretor.

Nós, os técnicos, aprendemos e julgamos ter apreendido a versatilidade de Brasília. Acreditamos ter conseguido equacionar, em linhas gerais, as boas diretrizes para sua expansão cujos detalhes, cuja aplicação prática somente o excelente, porém imprevisto, futuro brasileiro nos dirá.

Que venha então o futuro. Temos fé em conseguir colocá-lo aqui dentro, pois para ele a cidade foi criada. Que continue o Brasil em sua aspiral de desenvolvimento. Que venha o metrô ou o aero-trem, que venham as grandes vias expressas, os grandes entroncamentos ferroviários, que venham as grandes convenções internacionais decidindo os destinos da humanidade: Brasília saberá contê-los.

Que cumpra o Brasil com seu destino de grande nação: Brasília saberá simbolizá-lo.

Brasília, 1974. Atacada pelos que não compreendem seu desenvolvimento, amada pelos que com ela e por ela trabalham.

Brasília 2.000, 2.001, 2.500 — símbolo da afirmação do brasileiro — orgulho e realização dos técnicos que a fizeram.



# CIDADES-SATÉLITES: ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO DISTRITO FEDERAL

ALDO PAVIANI E IGNEZ COSTA BARBOSA FERREIRA  
Professores do Departamento de Geociências  
da Universidade de Brasília

O Distrito Federal, segundo estimativas oficiais, atingiu, em dezembro de 1973, cerca de 753.000 habitantes<sup>1</sup>, após 16 anos de existência, o que significa um crescimento médio, no período, de 40.000 habitantes por ano. Considerando-se que a cidade foi planejada para uma população de 500.000 habitantes<sup>2</sup>, Brasília então alcança o total populacional previsto. No entanto, o que se observa é que o Plano-Piloto nem sequer foi concluído integralmente e novos espaços foram abertos fora dele, visando abrigar parte desta população. Atualmente a cidade de Brasília — Plano-Piloto — conta com cerca de 205.000 habitantes, o que corresponde a 27% do total do Distrito Federal. A zona rural possui 28.000 habitantes e os restantes 520.000 se encontram distribuídos em 7 outros núcleos urbanos, administrativamente considerados cidades-satélites (Tabela I).

TABELA I  
POPULAÇÃO E DENSIDADE DEMOGRÁFICA DO DF

Localidade	1970	Hab/Km <sup>2</sup>	1973	Hab/Km <sup>2</sup>
Distrito Federal	538 351	93,29	753 247	138,52
Brasília	272 002	268,35	252 070	248,69
Plano-Piloto	236 477	1.181,20	205 033	1 024,14
Guará	24 392	2 974,63	33 896	4 133,56
Núcleo Bandeirante	11 133	7 422,00	13 141	8 760,66
Gama	75 947	151,98	101 839	203,68
Taguatinga	109 584	250,36	288 611	659,38*
Brazlândia	11 521	27,14	15 818	37,26
Sobradinho	42 782	77,50	57 171	103,57
Planaltina	21 932	22,43	31 561	32,28

Fontes: 1970 — Censo Demográfico do IBGE  
1973 — Estimativa do GDF/SIE  
(\* Inclusive Ceilândia)

(1) Governo do Distrito Federal, Serviço de Estatística e Informação, "Expansão Demográfica do DF", s/d, Brasília, mimeografado.

(2) Governo do Distrito Federal, DETUR, "Relatório do Plano-Piloto de Brasília — Lúcio Costa", s/d, Brasília.

A magnitude deste crescimento populacional levou a se colocar algumas indagações a respeito do processo de organização do espaço no Distrito Federal: de como este processo interfere no planejamento inicial, da eficiência do equipamento urbano para estas cidades; do desafio ao planejamento urbano que a realidade atual enseja.

Procurando contribuir para o esclarecimento de algumas destas questões, elaboramos o presente trabalho. Boa parte das informações utilizadas procedem de pesquisa direta que a equipe de professores de Geografia do Departamento de Geociências da Universidade de Brasília efetuou no último trimestre de 1970, concomitantemente ao Censo Demográfico do IBGE. A pesquisa em questão processou-se sob a forma de amostragem aleatória, tendo as localidades como extratos e o domicílio como unidade básica de informação. A fração da amostra foi de 4,17%, com 0,05 de margem de erro. Foram aproveitados 2 540 questionários, abrangendo informações de 14.152 pessoas<sup>3</sup>. O ordenamento destas informações foi obtido com o auxílio do computador do Centro de Processamento de Dados da UnB, que as remeteu ao total da população urbana do Censo-Geral

## 2. O processo de organização do espaço do DF e o planejamento.

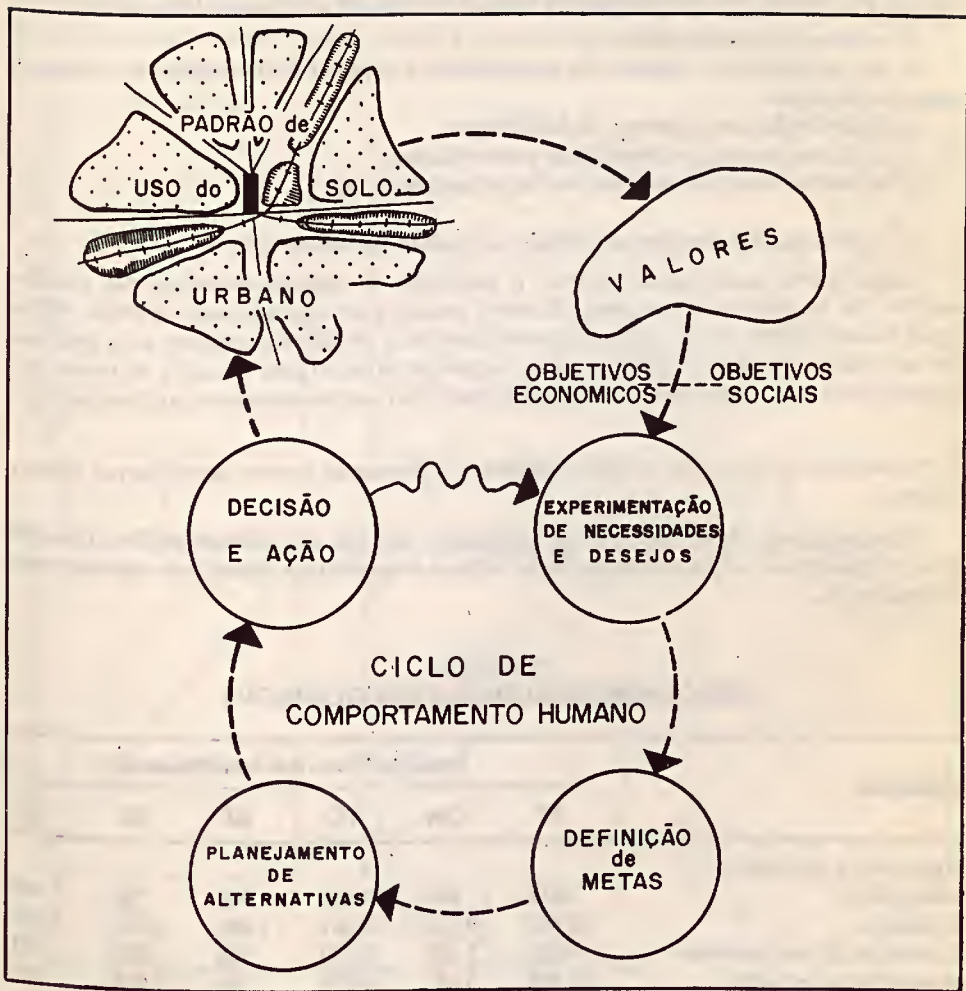
A criação de Brasília, partindo de decisão governamental, apoiou-se, como se ressaltou, em planos elaborados para uma cidade com uma população pré-determinada. Entretanto, devido ao porte da obra, a implantação gerou necessidades e conseqüências: de um lado, a considerável demanda de operariado; de outro, o mercado de trabalho então aberto, atraindo mão-de-obra para todo o País.

As levas de migrantes que para aí se deslocaram, adaptando-se às condições locais, ocupavam então habitações provisórias: acampamentos, invasões, favelas. Sendo a principal função da cidade planejada a de Capital da República, a preocupação em reter no próprio Plano-Piloto a massa migrante não foi prioritária e medidas preservadoras do próprio plano, posteriormente, levaram à transferência de parte desta população para fora dos limites de Brasília.

Após 1960, a mudança da capital para Brasília, a concomitante transferência de funcionários e a consolidação da cidade como capital, levou a uma especialização do Plano-Piloto. Por outro lado, a implantação corresponde a fase de incremento dos fluxos migratórios, que, aliados ao crescimento vegetativo, pressionaram a abertura de novos locais de residência: Taguatinga, Sobradinho, Gama, Guará, Núcleo Bandeirante e anexos às antigas localidades de Planaltina e Brazlândia.

Assim, gerou-se um padrão de uso do solo urbano no DF o que vai influir no comportamento humano quanto a novas localizações da iniciativa privada. Este comportamento, por sua vez, interfere no planejamento. A interação entre o plano e a ação, face ao comportamento humano, se configura da seguinte maneira: (Fig. 1).

(3) Ignez Costa Barbosa e Aldo Paviani, "Commuting in the Brazilian Federal District", *Revista Geográfica*, 77:85-94, dezembro de 1972.



Fonte: HAROLD CARTER, THE STUDY OF URBAN GEOGRAPHY (1972)

Fig. 1- GERAÇÃO de PADRÃO de USO do SOLO URBANO

1º — O padrão de uso do solo decorrente do plano gerou valores sociais e econômicos:

a) sociais: elitização residencial do Plano-Piloto;

b) econômicos: preço mais elevado dos terrenos e imóveis em Brasília do que nos núcleos periféricos, em decorrência da falta de habitações dentro do Plano-Piloto.

2º — Estes valores vão influir:

a) nas necessidades, desejos de propriedade e aspirações da população, quanto a novas localizações;

b) na definição dos objetivos da localização;

c) no planejamento de alternativas e prioridades;

d) na decisão e iniciativas de novas localizações no DF.

3º — As novas localizações vão influir no padrão de uso do solo.

Desta forma poder-se-ia explicar o processo de desenvolvimento das cidades satélites. Na medida em que o preço da terra passou a ser mais elevado no Plano-Piloto e que valores sociais se formaram, algumas funções e residência optaram pela localização nas cidades-satélites, que já passam a constituir atrativo para moradia de novos migrantes. Seria esse o processo de realimentação e de crescimento destes aglomerados.

3. A estrutura interna das cidades-satélites e a interação centro-periferia no Distrito Federal.

Concentrando cerca de 70% da população do DF, as cidades-satélites diferem entre si quanto ao volume da população urbana e quanto ao respectivo equipamento (Tabela I e II).

TABELA II  
ATIVOS POR LOCALIDADE E POR OCUPAÇÃO

Atividade	Total de ativos nas localidades de:					
	PP	GM	TG	BZ	SB	PL
Agricultura, pecuária, silvicultura.	1 679	822	1 142	648	706	1 009
Indústria.	20 982	8 115	8 361	1 086	3 644	2 026
Comércio de mercadorias.	8 809	1 586	5 080	188	860	321
Prestação de serviços.	22 468	3 682	6 836	396	1 858	812
Transportes, com. e armazenagem.	4 189	1 021	2 839	122	487	256
Atividades sociais.	12 802	1 930	3 868	215	1 620	491
Administração Pública.	24 540	1 885	3 444	127	1 610	422
Outras.	7 285	1 032	2 435	79	862	254

Fonte: Censo Demográfico — Distrito Federal, 1970, FIBGE.

Analisando-se as atividades significantes, através do Modelo de Ayyar, mostram alguma semelhança de estrutura as localidades de: Taguatinga, Gama e Sobradinho, onde a indústria e a prestação de serviços são as ocupações de maior peso. Taguatinga tem, ainda, como significativo o comércio, e, Sobradinho, além daquelas, as atividades sociais e a administração pública. Brazlândia e Planaltina se assemelham quanto a significância da indústria, da agricultura e da prestação de serviços (Fig. 2).

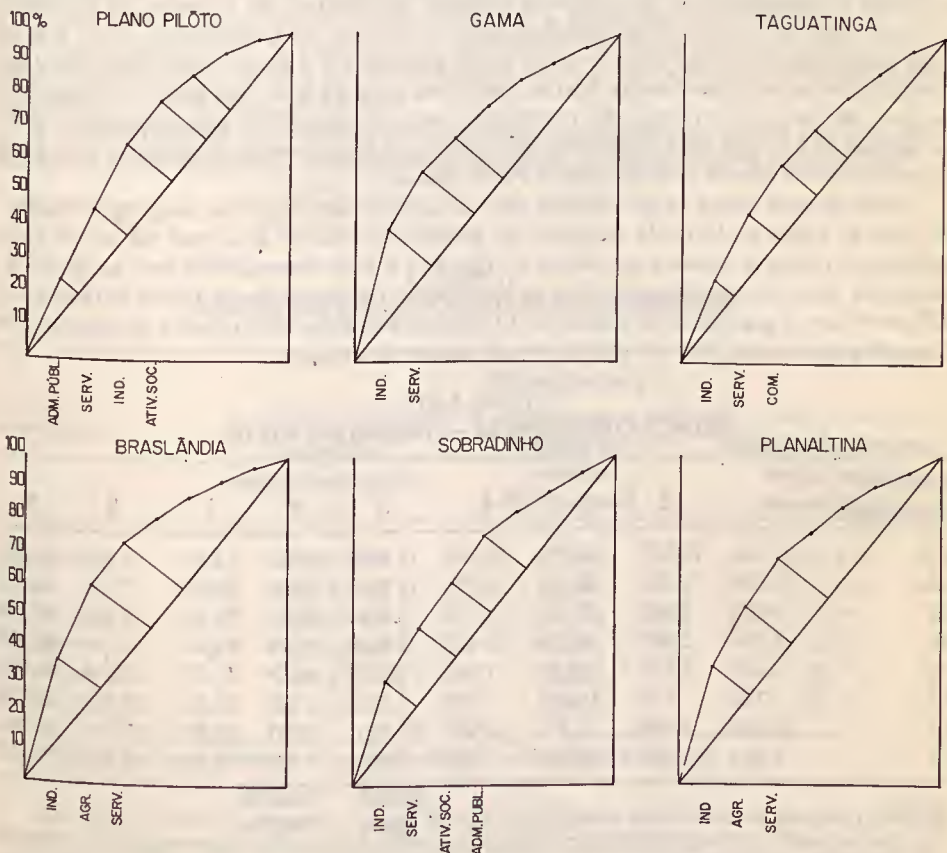


Fig. 2 - Significância das atividades no DISTRITO FEDERAL

O uso do mesmo modelo nos mostra acentuada diferença entre estas localidades e o Plano-Piloto. Neste a atividade de maior significância é a administração pública, seguida da indústria, atividades sociais e comércio. Acresce ainda o fato de que, não obstante a atividade industrial ser a mais significativa de todas nas localidades satélites, ocupa aí um total de 23 232 operários, enquanto que o Plano-Piloto emprega 20 982 operários — Tabela II.

Nesta diferenciação ainda há que se considerar que, no cômputo geral, as cidades-satélites ocupam aproximadamente 42% do total da força de trabalho do Distrito Federal, enquanto possuem 70% da população total da área (Tabela I). Isto leva a observar o grau de dependência destas localidades em relação ao Plano-Piloto, no que se refere às oportunidades de trabalho. Na realidade, as cidades-satélites absorvem, em empregos na própria localidade, percentuais que variam entre 28,1% (Brazlândia) e 48,5% (Planaltina) Tabela III. Esta absorção, entretanto, não reflete uma grande associação com o equipamento das referidas cidades, em termos de número de estabelecimento, mas sim com o deslocamento para o trabalho no Plano-Piloto, visto que as mais equipadas são quase sempre as de maior população, e as que mais dependem do mercado de trabalho de Brasília. Isto se comprova com o exame dos dados de Taguatinga, que, tendo a maior população residente, o mais desenvolvido equipamento, absorve apenas 44,6% dos seus residentes em empregos locais, sendo também a que mais contribui com força de trabalho para o Plano-Piloto.

Nota-se para todas as localidades um verdadeiro desequilíbrio emprego-residência, isto é, entre a oferta de trabalho na própria localidade e o total de ativos nela residentes, como se observa na Tabela III, número 2. Este desequilíbrio leva ao deslocamento da força de trabalho para fora da localidade, constituindo-se, como se ressaltou, o Plano-Piloto o grande centro atrativo. O Núcleo Bandeirante na época da pesquisa, e Taguatinga possuíam, por sua vez, atenuado poder de atração.

TABELA III  
**RELAÇÃO RESIDÊNCIA — TRABALHO NO DF**

Local de residência	1	2	3	4	5	6	7	8	9
TG	32 328	16 931	52,7%	14 438	17 890	14 927	83,4%	2,6%	44,6%
GM	16 599	5 165	30,9%	4 715	11 884	9 939	83,6%	7,7%	28,4%
SB	9 376	4 389	47,1%	3 770	5 606	5 010	89,3%	3,1%	40,2%
PL	4 994	2 587	50,7%	2 427	2 567	1 674	65,2%	14,1%	48,5%
NB	3 923	5 173	132,6%	1 598	2 325	1 654	71,1%	7,2%	40,7%
BZ	2 180	725	34,5%	608	1 552	925	59,6%	28,0%	28,1%
GI	22 028	4 648	21,1%	4 507	17 521	12 781	72,9%	15,6%	20,4%
LP	1 682	655	40,9%	320	1 362	1 122	82,3%	11,7%	19,0%
<b>Total</b> .....					<b>60.707</b>	<b>48.032</b>			
					<b>100%</b>	<b>79,1%</b>			

1 — Total de ativos residentes

2 — Total de empregos da localidade

3 — Empregos por 100 habitantes ativos

4 — Total de residentes empregados na localidade

5 — Total de pessoas trabalhando fora da localidade

6 — Total de pessoas trabalhando no Plano-Piloto

7 — Atração do Plano-Piloto — % 6/5

8 — Atração de outras localidades

9 — Absorção de força de trabalho local

Fonte: *Commuting in the...*, op. cit. 3, p. 90.



Também é possível se observar a dependência destas localidades em relação ao Plano-Piloto, quanto à satisfação das necessidades de sua população. Assim, dependem de Brasília para compra de eletrodomésticos, bem como para o atendimento médico de clínica-geral. Taguatinga, que mais absorve por ser a mais equipada, atende a cerca de 65% dos que compram eletrodomésticos. As outras localidades, Gama, Sobradinho, Planaltina e Núcleo Bandeirante, absorvem de 20 a 33% de sua própria demanda para este tipo de compra. No caso de serviços, a absorção pela própria localidade de residência é bem maior: Taguatinga e Gama absorvem a maior parte da demanda (73,1 e 86,5%, respectivamente). As demais, com exceção do Núcleo Bandeirante, retêm de 55 a 60%. Depreende-se, daí que há alta correlação entre a absorção para compras e para o atendimento de serviços (Tabela IV).

A auto-suficiência no atendimento à própria população se verifica apenas com relação à compra de gêneros de primeira necessidade, como se observa na Tabela IV.

TABELA IV  
**ABSORÇÃO PELA LOCALIDADE DE RESIDÊNCIA**

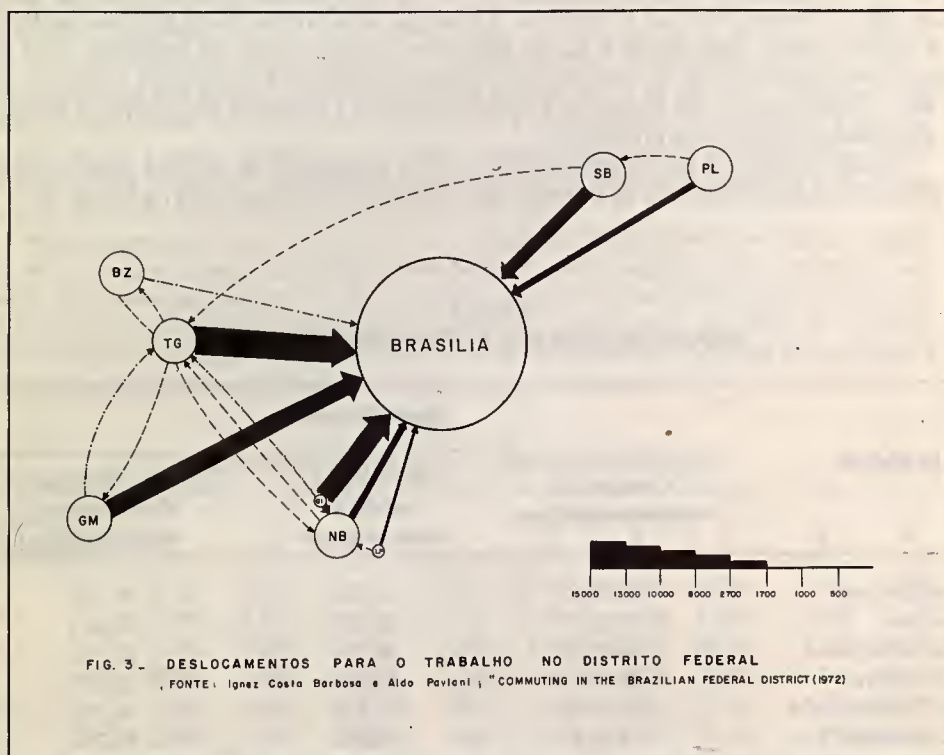
Localidade	Absorção para		
	Compra de eletrodomésticos	Procura de médico clínico-geral	Compra de gêneros de primeira necessidade
Taguatinga	65,1%	73,1%	91,1%
Gama	31,8%	86,5%	91,6%
Sobradinho	33,0%	60,9%	77,7%
Planaltina	25,0%	55,6%	88,9%
N. Bandeirante	20,4%	17,2%	92,3%
Brazlândia	0,0%	58,6%	85,7%

FONTE: Pesquisa sobre a mobilidade da população do DF, Dept<sup>o</sup> de Geociências, UnB.

Em suma, o que se observa é que, destas localidades periféricas a Brasília, as que apresentam maior desenvolvimento em população e em equipamento são também as que apresentam maior relação de dependência do Plano-Piloto. Isto poderia ser explicado admitindo-se que o desenvolvimento destas localidades é decorrência de estímulos que partem de Brasília centro dinâmico da área: o "core". A periferia depende do "core", uma vez que não possui capacidade para auto-alimentar o processo de seu desenvolvimento. Este quadro sugere um relacionamento de tipo preconizado pela Teoria Centro-Periferia, de John Friedmann<sup>4</sup>.

(4) John Friedmann e colaboradores, "Urbanization and National Development: A Comparative Analysis", University of Califórnia, Los Angeles, 1970, mimeografado.

As relações referidas se evidenciam através dos fluxos, principalmente entre os aglomerados periféricos e o centro. Destes fluxos ressaltam, por expressivos, os ligados à mobilidade para o trabalho. Diariamente, 60 707 pessoas se deslocam para o trabalho no Distrito Federal. Deste total 79,1% se destinam ao Plano-Piloto e os restantes 21% para Taguatinga e para o Núcleo Bandeirante, principalmente<sup>5</sup> (Fig. 3).



Com os dados da pesquisa de campo, realizada em 1970, foi possível observar que, pela migração pendular "chegam a Brasília pelo eixo rodoviário do NE, proveniente de Sobradinho e Planaltina, 6 684 pessoas; pelo eixo do W, de Brazlândia e Taguatinga, 15 852; pelo do SE, do Núcleo Bandeirante e adjacências, 27 435 pessoas. Atualmente, em vista da transferência dos habitantes da periferia do Núcleo Bandeirante (Vilas do IAPI, Tenório, Esperança, etc.), que totalizavam na época, cerca de 22 000 pessoas ativas, para as proximidades de Taguatinga (Ceilândia), o padrão de mobilidade deve ter sofrido alteração expressiva, porquanto as Grandes Invasões constituíam a segunda grande concentração de força de trabalho da periferia de Brasília.

Como se salientou anteriormente, Taguatinga destaca-se também pelo seu poder de atração sobre a periferia, recebendo 4,1% dos que se deslocam para o trabalho. Por

(5) Ignez Costa Barbosa e Aldo Paviani, "Commuting in the..." p. 85/89.

sua vez, na mesma época, o Núcleo Bandeirante absorvia 5,8%. No entanto, em vista das já referidas modificações na distribuição espacial da população, este fluxo para a antiga "Cidade Livre" sofreu redução.

Como se observa, não há uma interação significativa entre as cidades satélites, uma vez que não possuem equipamento suficiente.

Com isto, as referidas localidades apresentam uma oscilação diária de cerca de 20% na amplitude das respectivas populações (Fig. 4).

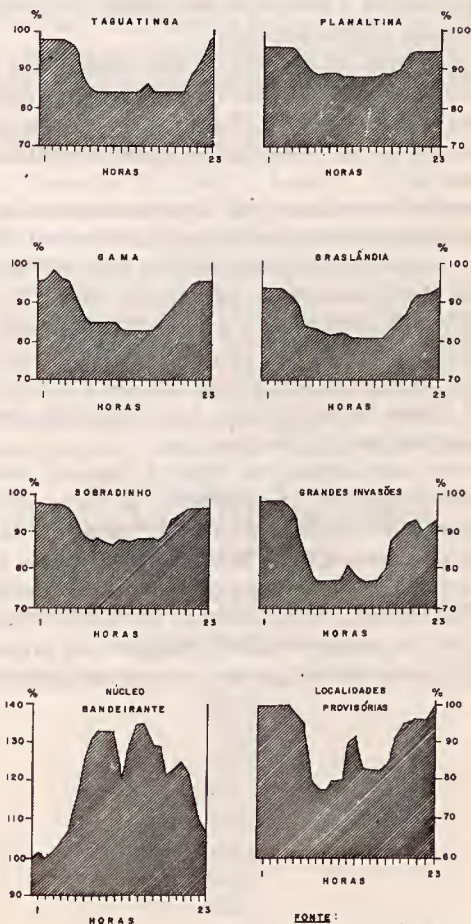


FIG. 4 - OSCILAÇÃO DIÁRIA DA POPULAÇÃO

FONTE:  
ATLAS DO SUL DE GOIÁS E OESTE DE  
MINAS GERAIS. FOLHA: MOBILIDADE  
DE POPULAÇÃO NO DF, GEO/US-B

#### 4. Conclusões

Em vista das constatações feitas, é possível concluir que o processo de estruturação do espaço do Distrito Federal apresenta duas características fundamentais:

- a) concentração da população na periferia;
- b) alto grau de dependência desta periferia com relação ao centro.

O quadro delineado implica em problemas para o planejamento a saber:

1) *custos financeiros*: ligados à dispersão de recursos para implantação de infraestrutura; gastos que aumentam o consumo **per capita** de combustível e de material rodante dentro dos limites do Distrito Federal;

2) *custos sociais*: sobrecarga no orçamento dos assalariados com custos de transporte para o trabalho; decréscimo de número de horas livres, dado o tempo dispendido pelos trabalhadores nos deslocamentos diários; agravamento dos dispêndios familiares com transporte, uma vez que a mobilidade também se verifica para a aquisição de bens e a procura de serviços.

Numa visão prospectiva, entretanto, há algumas alternativas para o desenvolvimento do processo, nos quais o planejamento poderia interferir. São elas:

1) Continuidade do atual processo, mediante o mecanismo de criação de novos núcleos semelhantes aos já implantados e/ou distritos industriais, localizados distante do centro. Esta opção agravaria ainda mais os problemas apontados anteriormente.

2) Uma segunda opção tentaria evitar os problemas referidos anteriormente, pelo encurtamento das distâncias entre os núcleos periféricos e o centro, dando continuidade à ocupação espacial. Desta forma ter-se-ia a formação de uma área metropolitana tradicional com os problemas inerentes às mesmas.

3) Formação de uma rede urbana no Distrito Federal, mediante o reforço do equipamento dos núcleos periféricos, consolidando-os como verdadeiras cidades, que progressivamente absorveriam a respectiva força de trabalho, na medida em que esta fosse liberada pela obra de construção de Brasília. Estas cidades organizariam sua própria periferia e a rede urbana assim constituída englobaria também cidades existentes fora dos limites do Distrito Federal, como Luziânia, Formosa, Cristalina e outras.

Em suma, o ritmo de crescimento e suas conseqüências pressionam a uma tomada de posição para que o processo não escape ao controle do planejamento.

# BRASÍLIA — UM PLANEJAMENTO QUE SE IMPÕE

PROF. DÉRCIO GARCIA MUNHOZ  
Departamento de Economia da UnB

Passados 15 anos da inauguração de Brasília, quando a cidade já alcança um estágio avançado no processo de consolidação, alguns aspectos do seu desenvolvimento são vistos, num balanço geral, como efetivamente desanimadores.

Projetou-se o contorno físico da cidade, estabeleceram-se as regras para as construções — as obras de reconhecimento universal dos Drs. Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. Discute-se, agora, sobre a necessidade de preservação integral do planejamento original; reivindicam-se alterações; mas, sempre houve, como continua havendo, pleno e total alheamento com relação aos problemas sócio-econômicos inerentes à construção e consolidação da cidade. Os economistas e sociólogos foram colocados à margem do diálogo — se é que houve diálogo.

Abordagem de ângulos sociais do desenvolvimento de Brasília não pretende levar, no entanto, a uma mudança de enfoque que fuja ao próprio tema que originou a oportuna iniciativa da Comissão do Distrito Federal. Contrariamente, far-se-á uma tentativa de demonstrar que apenas a consideração da inter-relação entre o desenvolvimento da cidade e a sua população permitirá que as etapas que se seguirem, ainda na fase de construção, não gerem desequilíbrios mais profundos.

A construção de Brasília tem sofrido, em todos os anos de existência da cidade, os reflexos de uma série de fatores instabilizadores, não propriamente por ela determinados. Em decorrência os fluxos migratórios sofrem grandes variações de ano para ano, com o que a população da área tem se elevado, em certas fases, a taxas que podem ser consideradas altíssimas — entre 12% e 14%, como se verificou em 1966, 1967 e 1971, segundo as estimativas disponíveis. Isso indica que em certos anos a população nova tem alcançado um total de 50 ou 60 mil pessoas (Tabela e Gráfico A).

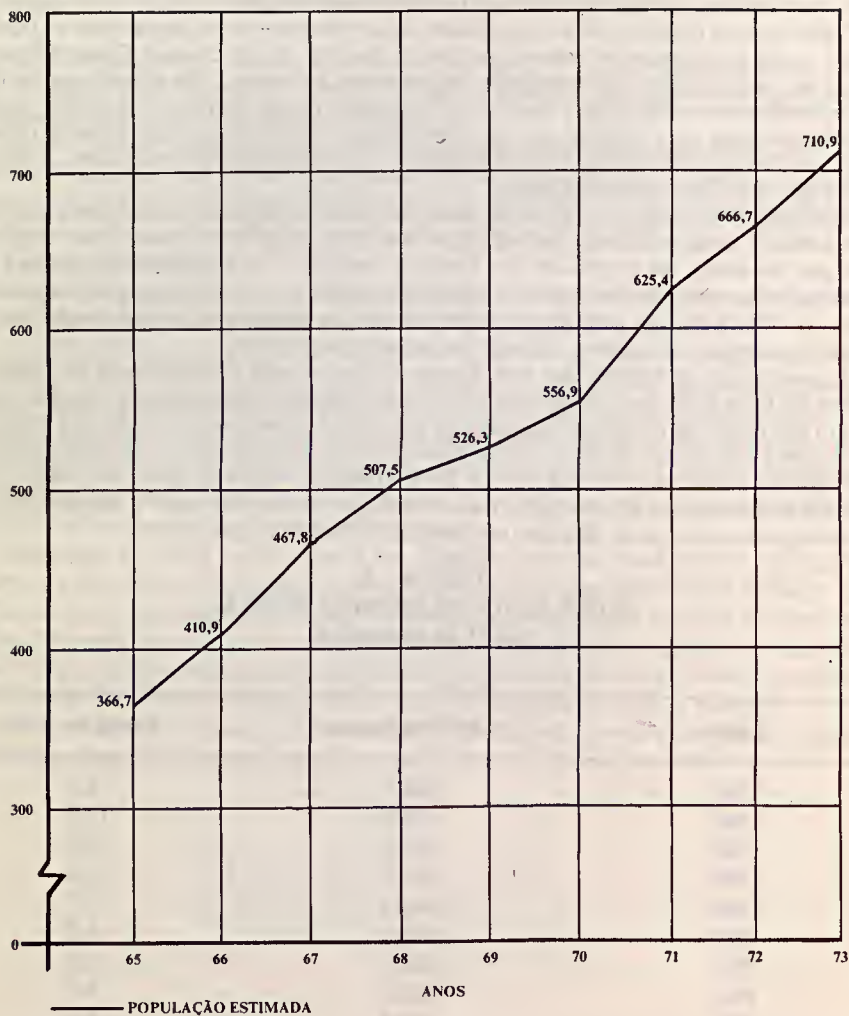
**TABELA A**  
**POPULAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Em 31 de dezembro**

Anos	1.000 Habitantes	Varição — %
1965	366,7	9,3
1966	410,9	12,0
1967	467,8	13,9
1968	507,5	8,5
1969	526,3	3,7
1970	556,9	5,8
1971	625,4	12,3
1972	666,7	6,6
1973	710,9	6,6

Fonte: Estimativas da CODEPLAN.

GRÁFICO A  
POPULAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL  
1965 A 1973

HABITANTES  
(1.000)



O crescimento populacional de Brasília, que as estimativas indicam ter sido de 32,2% apenas entre 1970 e 1973 — ou aproximadamente 170 mil pessoas a mais, tem-se refletido diferentemente nas principais localidades: enquanto o aumento no Plano Piloto foi em torno de 20% e no Gama 13,6%, a população da Ceilândia, considerada relativamente às Grandes Invasões, representa 19,1% acima do total que se achava disperso, em 1970. A população de Taguatinga se elevou em 50,5% entre 1970 e 1973, enquanto as demais pequenas localidades reunidas registram um aumento de 34% no mesmo período (Tabela e Gráfico B).

**TABELA B**  
**DISTRITO FEDERAL — POPULAÇÃO POR LOCALIDADE**

Localidades	Setembro de 1970	Dezembro de 1973	Varição %
Plano-Piloto	152.165	182.594	20,0
Taguatinga	109.452	164.779	50,5
Ceilândia	84.205*	100.289	19,1
Gama	75.914	86.235	13,6
Guará	24.073	53.731	123,2
Demais Localidades	91.683	122.864	34,0
<b>Distrito Federal</b>	<b>537.492</b>	<b>710.492</b>	<b>32,2</b>

Fonte: IBGE (Set/1970) e Estimativas da CODEPLAN (Dez/1973)

\*População das Invasões

Se se considerar que nas regiões com maior capacidade de atração de emigrantes — como o Paraná atualmente, São Paulo e o Grande Rio —, a população cresce a taxas médias entre 4% e 6% ao ano, poder-se-ia dizer que um aumento populacional aceitável, ainda que com grande fluxo migratório, — dada a fase atual de Brasília —, seria em torno de 15% para os três anos considerados, enquanto o Distrito Federal apresentou um irracional aumento relativo duas vezes maior.

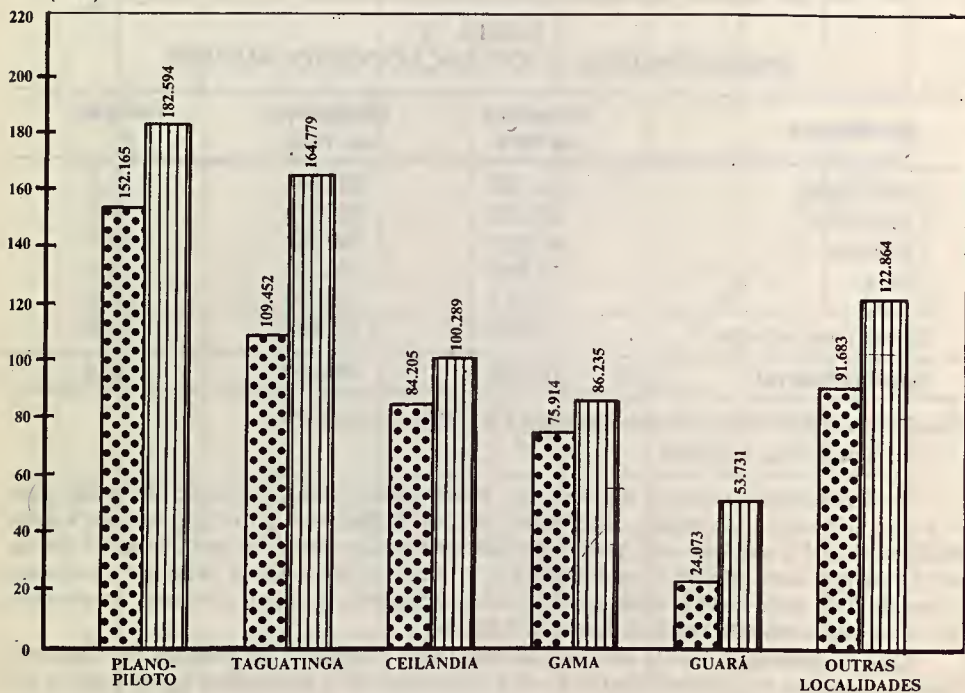
Que problemas enfrenta uma região que sofre o impacto de grandes contingentes humanos apenas no período de um ano? Evidentemente o fenômeno tende a gerar um profundo desequilíbrio naquilo que se designaria como "equipamento urbano", ou a infra-estrutura física e social que determina a "qualidade do padrão de vida", provocando uma piora para a população como um todo, já que os serviços de transporte, água, esgotos e saneamento, educação, saúde e habitação, não podem estar preparados para um repentino e sensível aumento da população.

Um tipo de argumentação que poderia ser usado para justificar a naturalidade daquilo que chamamos irracionalidade, seria apontar a impotência de um estado democrático em dirigir as migrações, pois uma condição básica inerente ao sistema seria, dentre outras, a liberdade de movimentação, a liberdade de escolher onde morar.

Não se pretende, evidentemente, confrontar as conquistas. Mas, por outro lado, não se aceita que os fluxos migratórios tenham como características a espontaneidade. No caso de Brasília as "ondas migratórias" seriam o melhor exemplo de que estas ocorrem em função das mudanças no número de oportunidades de trabalho. Ora, se tais mudanças são determinadas pelo "ritmo da consolidação", significando o ritmo de obras relacionadas ao processo de transferência, concluir-se-ia que os fluxos migratórios

GRÁFICO B  
POPULAÇÃO DO DF — POR LOCALIDADE

HABITANTES  
(1.000)





são racionais porque estimulados pelo mercado de trabalho, mais tais estímulos sofrem grandes variações em função de uma irracionalidade no ritmo de desenvolvimento das construções.

O número de habitações concluídas desde 1967/68 <sup>(1)</sup> indica grandes oscilações: aumento de 51,5% em 1968/69 sobre 1967/68; queda de 17,4% entre 1969/70 e 1968/69; queda de 16,1% em 1970/71 sobre 1969/70; e aumento de 23,8% em 1971/72 sobre 1970/71 (Tabela e Gráfico C). Tais oscilações determinam aceleração no fluxo migratório em alguns anos, fases de desemprego em outros, e, conseqüentemente, generalizados desequilíbrios tanto na infra-estrutura urbana como no nível de atividades comerciais da cidade.

**TABELA C**  
**HABITAÇÕES CONSTRUÍDAS**

Anos (Médias)	Número	Variação — %
1967/68	4.336	
1968/69	6.569	+51,5
1969/70	5.428	-17,4
1970/71	4.556	-16,1
1971/72	5.640	+23,8

Fonte: CODEPLAN.

Dados recalculados p/médias de dois anos, face ao período de aproximadamente 1,5 anos para construção de apartamentos, tipo de habitação predominante.

O volume de obras licenciadas — embora as reconhecidas limitações do tipo indicador — também sugere grandes flutuações, com alguma tendência crescente desde 1971, que já agora estaria, por sua vez, em processo de reversão (Tabela e Gráfico D).

**TABELA D**  
**OBRAS LICENCIADAS**

Anos	1.000 m <sup>2</sup>
1968	1.015,2
1969	576,7
1970	885,9
1971	1.447,5
1972	2.000,2
1973	2.122,4
1974-1º sem.	1.210,2

Fonte: CODEPLAN.

O volume de obras em andamento, que cresceu consideravelmente em 1973, com o aumento de 900.000 m<sup>2</sup> até setembro ( área equivalente a 9 superquadras completas),

<sup>(1)</sup> consideradas médias de dois anos face ao período médio de conclusão de edifícios residenciais, de 1,5 anos.

GRÁFICO C  
HABITAÇÕES CONSTRUÍDAS  
1967/8 a 1971/2

Nº HABITAÇÕES

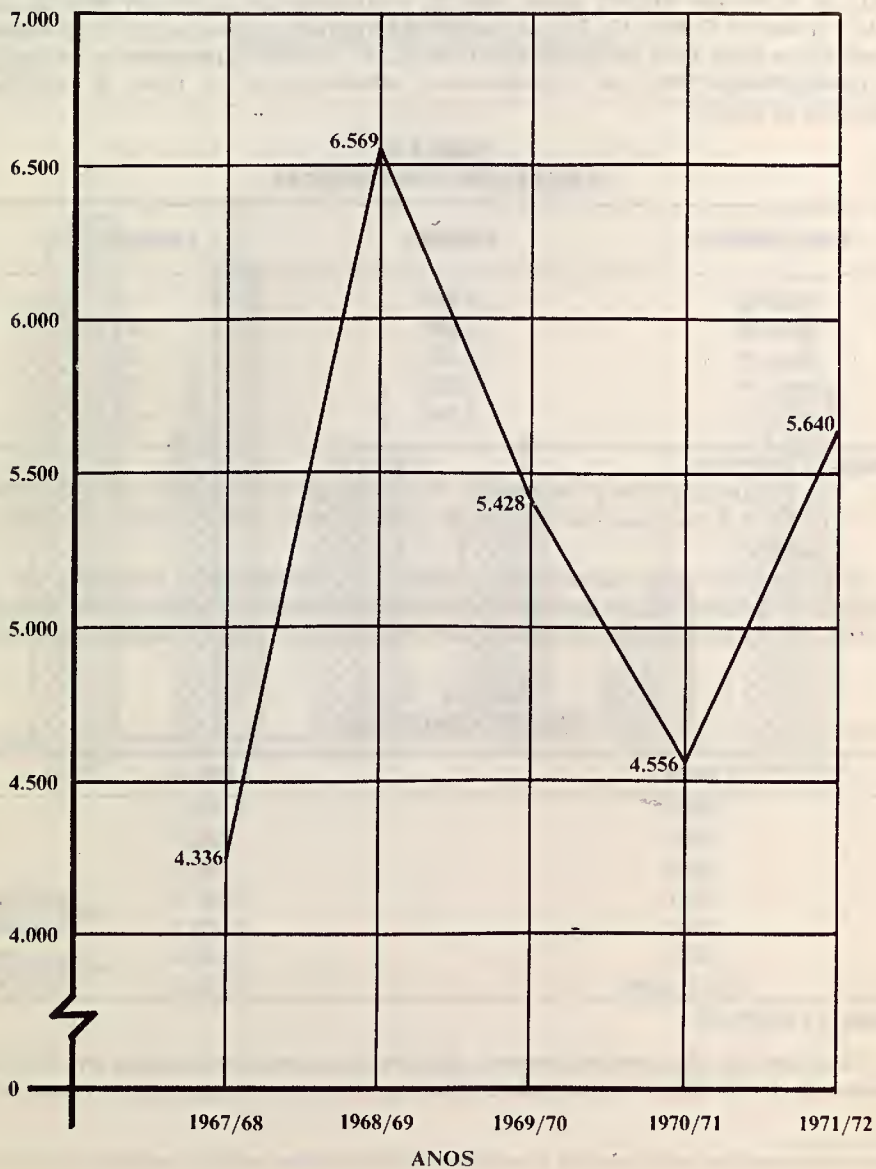
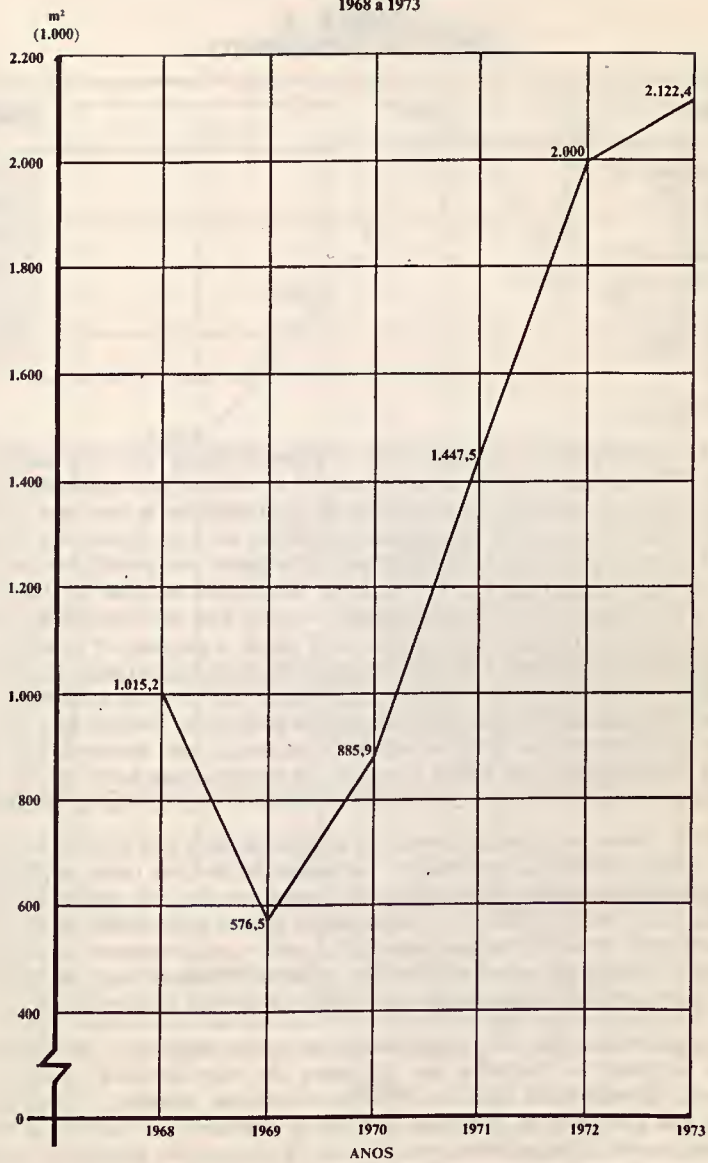


TABELA D  
OBRAS LICENCIADAS  
1968 a 1973



passou, em seguida, a apresentar queda, com apenas 1.876,6 mil m<sup>2</sup> de obras ao final de junho, de acordo com os levantamentos da CODEPLAN (Tabela e Gráfico E).

TABELA E  
OBRAS EM ANDAMENTO

Mês	1.000 m <sup>2</sup>
Dezembro—72	1.503,5
Março—73	1.805,7
Junho—73	2.039,6
Setembro—73	2.390,0
Dezembro—73	2.114,7
Março—74	1.971,8
Junho—74	1.876,6

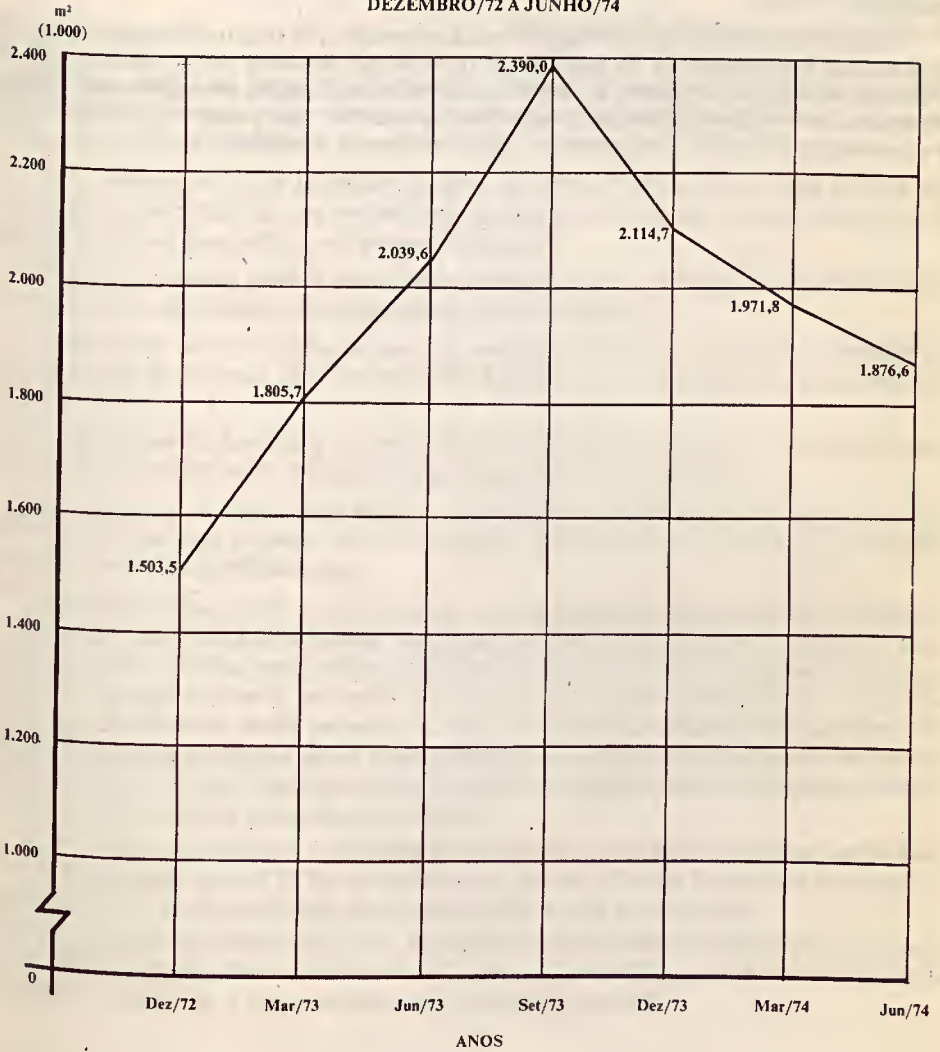
Fonte: CODEPLAN.

Quais as perspectivas possíveis para o planejamento de uma cidade com tal instabilidade? Praticamente nenhuma. Não se vê a mínima possibilidade de que qualquer planejamento se processe num quadro de normalidade, e nem que o setor público tenha condições de manter adequado equilíbrio no "equipamento urbano", fato que tende a gerar, por via de conseqüência, uma piora nas condições de vida para a população como um todo nas fases de euforia, de grande volume de obras, enquanto que, quando estas apresentam desaceleração — como está acontecendo, a despeito do **boom** da construção civil em outras zonas, que atraiu o pessoal de Brasília, com redução conseqüente no emprego e no fluxo migratório, os reflexos negativos se fazem sentir na queda do movimento dos negócios, na redução do nível de emprego — de modo geral —, também em outros setores da economia do Distrito Federal que não a construção civil, no agravamento do grau de liquidez da praça, com aumento dos protestos e dificuldades das empresas em obter recursos do sistema bancário. Isso já ocorreu no passado e deve se repetir no futuro, se é que não estaria ocorrendo no presente.

Não vemos como se poderiam remover as dificuldades que Brasília tem enfrentado — tanto na euforia como na depressão — na ausência de uma certa estabilidade no nível de atividades do setor da construção civil. E para que isso seja alcançado seria necessário apenas que o setor público — responsável direto pela maior parte das obras, e indiretamente pelo ritmo de toda a construção civil — programasse suas obras, levando em conta, para o início de novas edificações, a disponibilidade local de mão-de-obra, o que levaria a uma implícita adequação com todos os demais fatores locais.

Uma programação das obras eliminaria, no nosso entender, as "ondas migratórias", como também os períodos de "escassez de mão-de-obra", como aconteceu recentemente, (dando idéia falsa de retração da oferta, quando, efetivamente, ocorreu um anormal aumento na procura), evitaria as pressões nos custos de materiais, os até agora inevitáveis desequilíbrios nos setores de transporte, educação, saúde, saneamento, habitação, etc., permitindo que Brasília, ao considerar os aspectos humanos que se inter-relacionam ao seu desenvolvimento, proporcione estabilidade no empre-

TABELA E  
OBRAS EM ANDAMENTO  
DEZEMBRO/72 A JUNHO/74



go e uma boa "qualidade de padrão de vida" para toda a população. Só em tais condições poderia o Governo local programar as ações a seu cargo.

Não se pode esquecer, ainda, que novo poder de atração que venha a ser estabelecido, aumentando a população alocada no setor da construção, tende a ampliar as dificuldades para o futuro, quando as obras retornarem ao ritmo normal de uma cidade qualquer.

Finalmente, devem os empresários locais entender que será totalmente impossível que muitas oportunidades do passado se repitam no presente ou no futuro, pois os períodos de euforia se ligaram à intensificação da consolidação, enquanto que, a partir de agora, deve-se pretender apenas que Brasília encontre, aos poucos e sem muita dor, a sua vocação de centro administrativo, que é realmente o seu fim.

# A ESTRUTURA OCUPACIONAL DA ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL E SUAS PERSPECTIVAS NOS PRÓXIMOS DEZ ANOS

GILBERTO SOBRAL

*Diretor de Planejamento da CODEPLAN*

A Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central — CODEPLAN sente-se honrada em participar deste Seminário, trazendo sua contribuição para a análise de problemas da Capital Federal.

Nossa intenção é a de formular, a partir de certas hipóteses que hoje podem ser lançadas, o preâmbulo de um modelo que equacione a estrutura ocupacional da economia local e sua perspectiva nos próximos dez anos.

O Distrito Federal sofrerá alterações substanciais em sua estrutura produtiva, com o esgotamento do processo da implantação física de Brasília.

A ocupação das áreas urbanas previstas no Plano-Piloto vai ocasionar a desaceleração da atividade do Setor de Construção Civil, e seria catastrófico se esse fato ocorresse bruscamente.

É desnecessário destacar a importância da manutenção do nível de atividade desse setor, tendo em vista a sua atual participação no mercado de trabalho.

É prudente, pois, que, desde logo, as autoridades competentes atentem para o problema, para que não venham ocorrer situações que possam comprometer, de modo irremediável, o futuro de Brasília.

Específico planejamento, com eficientes instrumentos de ação, calcados em objetivas medidas de política econômica, dotará o Governo dos meios para adequar a economia à nova realidade. Nos próximos dois anos seriam elaborados os estudos e programas, que capacitem outros setores a absorverem mão-de-obra liberada pela Construção Civil. Atualmente, 40.000 pessoas, ou seja, 17% da População Economicamente Ativa, se dedicam às atividades desse setor. Considerando-se o tamanho médio da família no Distrito Federal, vale dizer que aproximadamente 200.000 pessoas dependem diretamente da renda gerada nesse ramo industrial.

Admitindo-se constante a tecnologia hoje adotada, em 1983 a Construção Civil estaria empregando apenas 21.000 trabalhadores, isto é, 5,4% da População Economicamente Ativa (PEA) de 1983, nível observado em São Paulo e Guanabara.

A estimativa do volume de obras, no período 1974 a 1983, coerente com o modelo de desaceleração do ritmo de atividades do setor Construção Civil, que ora sugerimos em versão preliminar, é a que se apresenta no quadro a seguir.

QUADRO I

**DISTRITO FEDERAL**  
**Setor Construção Civil: Estimativa do Volume de**  
**Obras e da Absorção de Mão-de-Obra**  
**1974/1983**

<b>Ano</b>	<b>Residencial (Em 1.000m<sup>2</sup>)</b>	<b>.. Não-residencial (Em 1.000m<sup>2</sup>)</b>	<b>Total (Em 1.000m<sup>2</sup>)</b>	<b>Mão-de-obra Empregada</b>
1974	864	1.296	2.160	40.632
1975	864	1.296	2.160	40.632
1976	840	1.260	2.100	40.160
1977	800	1.200	2.000	38.246
1978	780	1.170	1.950	37.290
1979	720	1.080	1.800	34.421
1980	680	1.020	1.700	32.509
1981	620	930	1.550	29.641
1982	540	810	1.350	25.816
1983	440	660	1.100	21.037

**Fonte:** CODEPLAN.

(Ao final de 1974, nossa previsão indica que a população do Distrito Federal estará em torno dos 760.000 habitantes, dos quais 254.000 comporão a força de trabalho.

Na atual estrutura ocupacional, sete principais grupos de atividades participam com mais de 90% da absorção de mão-de-obra:

1. *Prestação de Serviços* — 24%

(Alojamento, alimentação, higiene pessoal, conservação, reparação e instalação de máquinas e veículos; diversões, rádio, jornalismo e televisão; serviços domésticos remunerados; conservação de edifícios; confecções sobre medida e conservação de artigos de vestuário).

2. *Administração Pública* — 19%

(Poder Legislativo, Justiça e atividades auxiliares; serviços administrativos federal; serviços administrativos do Distrito Federal; Forças Armadas e Segurança).

3. *Construção Civil* — 17%

4. *Serviço Social* — 11%

(Ensino público e privado; assistência médico-hospitalar; limpeza pública; conservação de jardins e gramados; Previdência Social; assistência e beneficência; culto a atividades auxiliares; instituições culturais; sindicatos e associações de classe).



5. Comércio de Mercadorias — 10%
6. Transporte, Comunicações e Armazenagem — 5%
7. Indústria de Transformação — 5%

Sintomas de algum dinamismo da economia local podem ser observados quando comparamos a distribuição setorial da mão-de-obra, nos últimos anos. Não pela perda pura e simples da participação da Construção Civil, fato decorrente da própria evolução econômica, mas, pela maior abertura do leque de atividades, dando origem ao surgimento de novas oportunidades de trabalho, como é o caso da expansão do setor Prestação de Serviços.

A partir de 1970 este setor vem gradativamente elevando a sua participação na absorção de mão-de-obra, fato, sem dúvida, particularmente animador.

O Quadro II mostra a estrutura ocupacional do mercado de trabalho do Distrito Federal, por setores de atividades, observada em 1972 e projetada para 1983.

## QUADRO II

### DISTRITO FEDERAL: Pessoal Ocupado por Setores de Atividade em 1972 e Estimativa para 1983

Setores de Atividade	1972		1983	
	Número	Participação Relativa %	Número	Participação Relativa %
Atividades Agrícolas	6.726	2,86	11.804	3,03
Extração Mineral	188	0,08	312	0,08
Ind. de Transformação	10.870	4,62	23.391	6,00
Construção Civil	38.709	16,45	21.037	5,40
Serv. Ind. de Util. Públ.	2.357	1,00	3.898	1,00
Comércio de Mercadorias	24.112	10,25	47.757	12,25
Prestação de Serviços	56.495	23,99	105.260	27,00
Transporte, Comunicação e Armazenagem	11.311	4,81	18.752	4,81
Profissão Liberal	2.842	1,21	4.717	1,21
Serviço Social	26.172	11,12	43.352	11,12
Administração Pública	43.886	18,65	90.213	23,14
Outros	11.682	4,96	19.337	4,96
<b>Total</b>	<b>235.350</b>	<b>100,00</b>	<b>389.830</b>	<b>100,00</b>

Fonte: 1972 — PNAD (IBGE) — 4º Trimestre/1972  
1983 — Estimativas da CODEPLAN.

Adotou-se, como hipótese na projeção para 1983, que a participação da força de trabalho permaneça constante, isto é, 34% da população total. Além desta, as seguintes premissas foram consideradas:

— modesto incremento da absorção pelas atividades agrícolas, na perspectiva de, mesmo que a participação relativa desse setor se eleve na produção interna, isso se deva a adoção de tecnologia não absorvedora de mão-de-obra;

— o aumento de 2% no nível de emprego da Indústria de Transformação fundamenta-se nas condições que poderão ser criadas, de estímulo à pequena e média empresa, principalmente da indústria alimentícia, gráfica, mobiliário, vestuário, voltadas para o mercado local. Isto poderá ser obtido através de programas orientados para a prestação de assistência técnica e financeira aos pequenos e médios empreendimentos industriais;

— o ramo Comércio de Mercadorias, seguindo a tendência de crescimento observada no Distrito Federal, tem sua participação elevada em 2,0% durante o período;

— o conjunto de atividades consignado como "Prestação de Serviços" deverá ser objeto de maiores atenções, pelo grande potencial que apresenta para absorver considerável contingente de mão-de-obra. Aí estão os serviços voltados para o turismo (alojamento, alimentação, agências de viagem etc.); diversões, rádio, televisão, jornalismo; conservação, reparação e instalação de máquinas e veículos. O substancial aumento de 3,5%, observado entre 1970 e 1972 é um indicador bastante significativo da capacidade que tem esse setor no processo de mudança da estrutura do mercado de trabalho do Distrito Federal. Não obstante, o que se espera é que essas atividades elevem a sua participação em nível superior a 3% até 1983, o que não parece inviável;

— quanto ao setor Administração Pública, a transferência de órgãos federais para Brasília fará com que o número de funcionários públicos cresça em proporção superior ao de População Economicamente Ativa. A previsão é que ocorra paulatino crescimento, alcançando pouco mais de 90.000 servidores em 1983. Assinale-se que aí não se computa a parcela absorvida pelas atividades de ensino, assistência médico-hospitalar, transporte e outros serviços de utilidade pública que são prestados pela administração descentralizada;

— finalmente, cabe o destaque do decréscimo de quase 2/3 da participação relativa da Construção Civil na economia local, entre 1976 e 1983. Programas específicos de preparação de mão-de-obra e de criação de mecanismos adequados, equacionariam a realocação da mão-de-obra liberada, até que esse setor, com o esgotamento do processo de implantação de Brasília, passe a empregar volume em torno dos 5% da PEA ocupada, ou seja, 21.000 pessoas, aproximadamente 50% do contingente atualmente absorvido pela Construção Civil no Distrito Federal.

Está subentendido que a modificação da estrutura da economia será alcançada através da programação, institucionalizada por efetivo sistema de planejamento implantado, a fim de que os instrumentos de ação e as diretrizes de política econômica adotadas possam atingir seus objetivos.

A partir daí adotar-se-ão mecanismos usuais, dinamizadores de economias estabilizadas, adequados às peculiaridades da nova realidade do Distrito Federal.

**QUADRO III**  
**DISTRITO FEDERAL:**  
**Estrutura Ocupacional Observada e Projetada**  
**— 1972 e 1983 —**

SETORES DE ATIVIDADE	PESSOAL OCUPADO				VARIÇÃO	
	1972		1983			
	Número	%	Número	%	Número	%
<b>GRUPO 1</b>	<b>38.709</b>	<b>16,45</b>	<b>21.037</b>	<b>5,40</b>	<b>-17.672</b>	<b>-11,05</b>
Construção Civil	38.709	16,45	21.037	5,40	-17.672	-11,05
<b>GRUPO 2</b>	<b>142.089</b>	<b>60,37</b>	<b>278.425</b>	<b>71,42</b>	<b>136.336</b>	<b>11,05</b>
Atividades Agrícolas	6.726	2,86	11.804	3,03	5.078	0,17
Ind. de Transformação	10.870	4,62	23.391	6,00	12.521	1,38
Comércio de Mercadorias	24.112	10,25	47.757	12,25	23.645	2,00
Prestação de Serviços	56.495	23,99	105.260	27,00	48.765	3,01
Administração Pública	43.886	18,65	90.213	23,14	46.327	4,49
<b>GRUPO 3</b>	<b>54.552</b>	<b>23,18</b>	<b>90.368</b>	<b>23,18</b>	<b>35.816</b>	<b>—</b>
Extração Mineral	188	0,08	312	0,08	124	—
Serv. Ind. de Util. Públ.	2.357	1,00	3.898	1,00	1.541	—
Transp. Comunic. e Armaz.	11.311	4,81	18.752	4,81	7.441	—
Profissão Liberal	2.842	1,21	4.717	1,21	1.875	—
Serviço Social	26.172	11,12	43.352	11,12	17.180	—
Outros	11.682	4,96	19.337	4,96	7.655	—
<b>Total</b>	<b>235.350</b>	<b>100,00</b>	<b>389.830</b>	<b>100,00</b>	<b>154.480</b>	<b>—</b>

**Fontes:** 1972 — IBGE (PNAD)  
1983 — Estimativas da CODEPLAN.

No Quadro III, observa-se a estrutura, por grupos de setores, do mercado ocupacional de 1972 e projetada para 1983. O Grupo I é formado pela Construção Civil, no nosso modelo, fundamentalmente liberador de mão-de-obra; o Grupo II apresenta o conjunto de atividades essencialmente absorvedoras de recursos humanos e o Grupo III, caracterizado pelos setores cuja participação relativa no mercado de trabalho deverá permanecer constante. Na projeção, foram considerados, como pressupostos, além dos anteriormente mencionados: **a)** a presumível composição etária em 1983, a partir da atual estrutura populacional; **d)** a vocação da economia do Distrito Federal, funda-

mentalmente terciária, destacando-se a produção de serviços administrativos governamentais, assistenciais, culturais, de segurança e os ligados às atividades comerciais, turísticas, etc.

As modificações da estrutura produtiva da economia do Distrito Federal, que prezamos neste trabalho, pressupõem a utilização de mecanismos induzidos, previstos em específica programação, não somente de iniciativa e a cargo do Governo local, mas, também, do Governo Federal. A ausência de programa de transferência dos órgãos federais para Brasília tem ocasionado desequilíbrios no sistema produtivo da economia local, pela utilização intensiva da mão-de-obra e insumos pela Construção Civil, favorecendo a especulação imobiliária, elevando o custo da produção deste setor e contribuindo para a intensificação do fluxo migratório dirigido a Brasília. Outros reflexos negativos, derivados dessa ausência de programação, se manifestam principalmente sobre o equipamento comunitário disponível (habitação, saúde, saneamento, educação), que não acompanha os bruscos incrementos da demanda, fatores que também concorrem para debilitar a economia. Artificialmente, o sistema produtivo local, ainda em formação, se amolda aos períodos ocasionais de euforia. Como a economia não conta com diversificado leque de atividades economicamente dinâmicas, e pela ausência dos mecanismos próprios de geração de riquezas, ocorrem períodos acíclicos de escassez de mão-de-obra e desemprego conjuntural no Setor Construção Civil.

O planejamento a nível local será inconsistente se não for compatibilizado com o programa de transferência da Administração Federal para Brasília e integrado verticalmente com os planos regional e nacional.

Ao concluir, devemos enfatizar que Brasília, dado o seu vertiginoso crescimento, mais cedo do que se pensa, deixará de ser um "imenso canteiro de obras" para se tornar a bela e humana Capital de uma grande Nação, como imaginou o gênio de Lúcio Costa. Até lá, é imperioso que todos nós, povo e Governo, nos capacitemos para a nova realidade.

Ontem viemos nós, acreditando em uma moderna sociedade. Amanhã, poderemos sentir a tristeza de ver os nossos filhos daqui se afastarem em busca da oportunidade de trabalho que Brasília não lhes ofereceu.

# PLANO-DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS DO DISTRITO FEDERAL E PRIMEIRAS RECOMENDAÇÕES PARA AÇÃO IMEDIATA

ENGº CLORALDINO SOARES SEVERO  
*Presidente do GEIPOT,  
do Ministério dos Transportes*

É preciso que compreendamos a grandeza deste momento que estamos vivendo, em que profissionais dos mais diversos matizes, estudantes, ilustres Senadores e Deputados, reúnem-se para analisar um problema aparente, que afeta a todos nós. Assim, parece de início um problema da nossa cidade — Brasília —, não da nossa cidade, como pessoas que aqui habitamos, mas como brasileiros. Então nos toca, quando aparecermos para expor problemas de transporte, um lado um pouco mais difícil do problema porque, mais ou menos como no futebol, todos entendemos ou pretendemos entender um pouco, já que estamos muito ligados ao problema do automóvel e os transportes nos afetam, de uma forma muito próxima.

Assim colocado o problema, é preciso que se coloque outra preliminar: como a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes entrou nesse assunto? Nós não entramos no problema de transporte de Brasília. Um conjunto de cidades brasileiras, como de resto ocorre no mundo, solicitou análise dos seus problemas de transporte. Dentro desse quadro foram escolhidas, para estudos, as metrópoles do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém, Curitiba, São Paulo, enfim, outras e, dentre elas, Brasília.

Portanto a colocação que se faz ao estudar os transportes de Brasília não é de uma forma isolada, por entender que Brasília se constitui num problema especial. O especial de Brasília está justamente na atenção que todos nós, brasileiros, lhe damos. Dentro desse quadro que citamos, verifica-se que Brasília, não sendo maior que muitas cidades brasileiras, tem seus problemas de transporte bem menores do que os das demais. Quem nos dera que nas outras cidades tivéssemos tido a felicidade de ter o plano urbanístico que a ordenou, que a concebeu de forma global, oferecendo-lhe padrões de uso da terra e um sistema viário audacioso e, em consequência disso, possibilidades de solução.

É preciso que se divida a questão em duas partes: o problema do Plano-Piloto e o problema da Região Metropolitana. Eu diria que o primeiro se afigura como passível de correções, de detalhes de engenharia. Precisamos ter uma visão de conjunto, e é preciso que se medite um pouco sobre esse aspecto. Realmente, só em 1961 houve, no Brasil, um Curso de Engenharia de Tráfego. Temos que refletir sobre o que os meus antecessores enfatizaram: as perspectivas da nossa economia de então e a de hoje, que mudaram completamente os padrões da demanda de transportes. Apesar disso, até que Brasília tem uma ampla capacidade de sistema viário. Quem nos dera que, nas outras cidades, tivéssemos espaço, como temos aqui, para resolver problemas talvez não tão complexos.

O desafio que esse problema envolve é justamente a grandeza do plano e de quem o concebeu. Quem reestudar tais problemas, sempre deve ter presente, na análise, o peso da grandeza que se pretendeu dar a essa metrópole. Então logo se coloca, para nós, uma preliminar: a solução dos problemas dos transportes depende, fundamentalmente, de um planejamento geral urbano e de um planejamento integrado da região. Depois disso, vem o planejamento de transporte. Esse planejamento de transporte pode propor alternativas outras, que o planejamento geral e o planejamento urbano não são aceitáveis ou não, num processo de aproximações sucessivas, para se alcançar o resultado global. Essa filosofia é a que buscamos em todas as cidades e, aqui em Brasília, com um compromisso a mais: a área do Plano-Piloto.

Examinado o problema dentro dessa preliminar, desenvolvemos hoje o Plano-Diretor de Transportes para toda a Região Metropolitana de Brasília. É um plano de prazo de pelo menos 20 ou 24 meses de execução. Talvez, pela primeira vez, passamos a quantificar uma série de problemas da Cidade.

Em verdade, o dimensionamento de um sistema viário se inter-relaciona e tem quase que uma semelhança com os sistemas de canalizações: há uma demanda, e deve ter capacidade para funcionar em todos esses pontos.

Então, ao examinarmos os problemas, vimos que havia, de parte da população, certas solicitações quanto às soluções de alguns. Identificamos um conjunto a que se chamaria de pontos negros, que não são privilégio de Brasília, pois em todos os lugares eles existem. Assim, identificamos problemas, antes mesmo de terminar o Plano Global — e aqui como uma premissa muito importante —, desde que considerados esses pontos como não passíveis de alteração por uma análise mais abrangente onde pode haver soluções, e nós sugerimos algumas que terão de ser examinadas pela Cidade, pelos urbanistas, pelo Governo, a fim de verificar-se se elas realmente estão adequadas, e são as melhores. O importante, no entanto, é que se entenda claramente que a Cidade, dentro do seu sistema viário, tem treze hierarquias, um sistema troncal, com características de velocidade, de bloqueio de acesso, para que não haja cruzamentos. Parece-me que isso é o fundamental, que condiz mais com o espírito do que foi planejado. Sentem-se, claramente, os dois eixos principais, embora um tenha o caráter de monumentalidade, e um outro sistema intermediário coletor, em que o problema velocidade deixa de ser importante e o de acesso é intermediário, tendo o problema de mobilidade, em consequência, importância secundária, visto se dar menor velocidade. Finalmente, no sistema troncal, onde a velocidade grande existe e o acesso é total, a convivência do veículo com o pedestre passa a ser quase inadequado, embora existam soluções que se possam dar. Se bem compreendido o problema dentro dessa ótica geral, demonstra-se aquilo que seria o sistema troncal, mantendo-se uma filosofia de não admitir cruzamento e mesmo embora seja possível, tecnicamente sempre se deu duas alternativas, soluções com sinais luminosos e soluções a níveis diversos.

Para os outros pontos buscaram-se pequenas correções. Num exame geral dos problemas colocados, verificou-se um de subdimensionamento de faixas de desaceleração. De maneira geral, as faixas de desaceleração, face ao fluxo atual de transporte, de tráfego, as velocidades se mostram subdimensionadas. É um problema de extensão dessas faixas. Identificou-se, também, problema dessa natureza, num artifício que se usou muito e que foi bastante utilizado no plano de Brasília, que são as seções de entre-cru-

zamento, que evitam um cruzamento direto, mas que necessitam de certa extensão para que os veículos se acomodem num fluxo e saiam noutro sentido. E nessas seções se reestudou e se procurou redimensionar essas seções face ao fluxo que elas hoje possuem. Então se identificou a necessidade de alteração dessas seções. Existem alguns problemas de concordância de curvas em algumas interseções, que podem ser corrigidos com modificações de geometria, mas parece-me que quando se coloca o terceiro ponto, que seria um controle de tráfego maior, não no sistema troncal mas no sistema coletor e local, mesmo com uso dos sinais luminosos, os problemas que hoje nos afligem de uma forma muito especial deverão estar profundamente minimizados.

De qualquer forma, apresentamos uma exposição com diversos pontos que se trataram, e soluções que se sugerem — que não pretendemos sejam as definitivas — e que poderão ser vistas por todos, com maiores detalhes, ao final da exposição. Mas o importante é que se caracterize em que consiste este planejamento. Entre os projetos intermediários deste planejamento mais amplo temos um, de racionalização de circulação do tráfego urbano, projeto que busca trazer algumas sugestões de racionalização e melhor disciplinamento do tráfego urbano. Em função da quantificação desse tráfego, é possível obterem-se resultados. Outro que me parece mais importante, deve ser o que vai influir mais profundamente no conjunto dos problemas e se refere a melhoramento do serviço de transporte coletivo. Deve-se analisar todo o sistema de transporte coletivo para ver como tirar melhor partido e obter maior racionalidade, porque é verdade que todos nós brasileiros somos extremamente individualistas, queremos usar nosso carro individual, e isto dá um custo econômico e social para um País bastante grande. Quer dizer, na medida em que não tivermos mais soluções de transporte coletivo nenhuma cidade poderá suportar a demanda de transporte e apresentará problema, seja ele qual for. Esse estudo eu reputo como de uma importância muito grande. Ele poderá oferecer alternativas de formas ou de modalidades de transporte. Aparentemente, ao nível do Plano-Piloto é possível que ele permaneça nas formas atuais, com algumas racionalidades adicionais.

Outro é o problema de estacionamento, que decorre daquele anteriormente falado. Se o uso do transporte individual for ilimitado não há condição de, dentro de um espaço limitado, conter esses estacionamentos. Então, terá que se analisar, verificar disponibilidade desses estacionamentos, verificar quais as formas que se tem para disciplinar esse tipo de problema e, enfim, inverter a equação de forma tal que seja mais conveniente ao usuário usar outro sistema opcional. É preciso lhe oferecer opção que não a de vir no seu veículo próprio até o centro da cidade, até o seu serviço. Então, esse projeto deverá trazer outras luzes, outras informações, algumas sugestões para o melhor disciplinamento do problema de estacionamento.

O outro problema é pequeno, mas interfere de alguma forma no tráfego da Cidade, em alguns pontos: é a localização de certos postos de abastecimento e que merece uma certa análise em função do melhor tráfego da cidade. Mas é de menor importância também.

Todos esses projetos são simultâneos ao planejamento-geral, e o que se busca no planejamento-geral é estabelecer não só para a região do Plano-Piloto em si, mas para a Região Metropolitana, um modelo de transporte tentando evidenciar a demanda, analisar a capacidade existente, verificar até onde existem inadequações e outras pos-

síveis que possam oferecer sistema de transporte racional, sistema de estacionamento adequado, sistema viário próprio, e corrigir alguns detalhes de Engenharia que parece conveniente corrigir.

Num delineamento muito geral, os objetivos que se buscam no trabalho do GEIPOT seriam esses, sempre bem caracterizados: em primeiro lugar, a equipe que trabalha no projeto é uma equipe interdisciplinar onde existem arquitetos, urbanistas, economistas, engenheiros, e onde existirão, daqui para a frente, nas fases subsequentes, sociólogos, enfim, equipe absolutamente múltipla e que trabalhará sob esse aspecto técnico, reconhecendo que devem existir e que existem outras hierarquias administrativas que terão outras óticas para o planejamento-geral.

Entregamos às diversas autoridades, hoje, publicação com esse estudo dos pontos que foram aventados — e teremos o prazer de entregar também ao Professor Lúcio Costa este documento. Vamos, apenas para exemplificar, passar transparências de alguns pontos onde se apontam sugestões; e vamos citar apenas alguns exemplos, porque esperamos mesmo é a crítica e só buscamos uma coisa: contribuir, na medida em que essa contribuição seja construtiva nesse processo de aperfeiçoar o que existe.

Aqui vamos citar um exemplo de um caso interessante: quando se começou a estudar o problema de tráfego e identificar alguns pontos negros, havia muitos acidentes naquela rótula do aeroporto que era um ponto negro da cidade. Quantificamos o tráfego, rendimensionamos o problema, determinando duas alternativas de solução: uma, apenas aumentando as seções de entrecruzamentos, naturalmente preservando o paisagismo de toda a área central quase sem alterá-la; essas vias laterais são as próprias já existentes, apenas a rótula passou a ter uma amplitude maior.

Tentando interpretar a filosofia, admitimos que o sistema troncal pudesse ir até ao aeroporto, e chegamos a projetar um trevo em níveis diversos, que está indicado na exposição. Mal terminados os estudos, nascia uma ponte que alterava completamente a demanda e, hoje, aquele ponto não constitui mais um problema. Talvez possa ficar como está; ou, no futuro, se a demanda aumentar, as soluções alternativas aí estão: a apontada e uma outra de outro nível.

Um ponto interessante é exatamente a W-3; porém, não o abordarei no momento.

Há dois outros pontos bem interessantes: um é o Itamarati.

O Itamarati — infelizmente a transparência não está aqui — é uma obra de arquitetura que nos comove a todos; dói ver fazerem daquele local uma via de tráfego. Estudamos uma alternativa: em vez de se passar naquele trajeto do Itamarati, descer, e entre os estacionamentos da Câmara, do Senado e do Supremo Tribunal dar uma saída fácil, evitando-se que se fique trafegando junto daquela obra que deve ter outra finalidade e outra condição, como espaço arquitetônico.

É uma sugestão simples para aquele local.

Outro ponto: bem no meio do eixo, onde se dão as transferências do eixo central para os eixos laterais, nós sugerimos, em função do redimensionamento, seções de entrecruzamentos maiores.



Estão aí as sugestões que mantêm, basicamente, a filosofia do Plano-Piloto de Brasília, apenas redimensionando para o volume de tráfego existente — e, aí, interfere com um posto de gasolina que existe no local.

Na área do Palácio do Buriti, de novo o problema se apresentava. Quando foi iniciado não havia sido feita uma remodelação. Apresentaram-se aí algumas soluções que não alteram, apenas redimensionam o problema em termos de detalhes e certos aspectos das vias, que com isso funcionam perfeitamente, não há dificuldade alguma.

Na área da Universidade é onde se propôs uma série de redimensionamentos da L-2 Norte. Em verdade, o problema lá são áreas de desaceleração curtas, e com este projeto se corrige esse tipo de problema, mantido todo o aspecto da via. Está lá, também, na exposição.

Talvez, o ponto mais crucial de todos seja exatamente a interseção da W-3 Sul e W-3 Norte com o Eixo Monumental. Neste ponto duas soluções foram analisadas. A primeira seria manter a interseção como ela está, a nível, apenas com sinalização luminosa, sem dar continuidade à W-3. Neste caso se criaria um seccionamento de tráfego no Eixo Monumental. A segunda solução — tentando interpretar a filosofia do Plano-Piloto e não sabemos se a estamos interpretando realmente — seria dar continuidade à W-3, e fazer todos os movimentos com passagens inferiores, e fazer todos os movimentos usando parte da imensa área que existe no centro. Com isto estaria plenamente resolvido o problema da W-3, e garantiria, no nosso entender, a monumentalidade do eixo principal, sem essa interferência de uma sinaleira naquele ponto específico. Então, preferiríamos, já que este é o sistema troncal, que nesse tipo de local houvesse soluções desse tipo.

E só para terminar — não tenho projeção a fazer — há outro ponto em que propusemos coisa semelhante: foi justamente no trevo que nos parece o mais importante da cidade, no extremo sul, onde os dois eixinhos laterais têm que passar para o eixo central. Então, propusemos uma inversão de faixa, pela qual a faixa da direita do eixo sul, da via coletora, passa por cima da outra, a mesmo nível, recuando. Normalmente, a solução atual desce bruscamente, no final da via. Então se desce um pouco antes, interligando-se com o eixo principal, e isso resolveria totalmente o problema.

Achamos que este é um ponto muito delicado, de solução muito complexa. É um ponto, digamos assim, vital dentro da cidade, e só após um dimensionamento de todo o modelo de tráfego da cidade poderemos ver como mexer. Então julgamos que esse problema depende um planejamento geral, que não permite uma solução antes de terminar esse conjunto.

Em síntese, esta é a ação da Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes. Estamos dispostos a um diálogo amplo, pois não viemos aqui para tratar de um problema particular de Brasília, mas de todas as metrópoles brasileiras.



## DEBATES ENTRE OS EXPOSITORES

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Encerradas as exposições individuais, vamos passar à fase da discussão entre os expositores, para o que dispomos de poucos minutos.

Concederemos a palavra aos senhores expositores, que nos permitirão o controle do tempo, com as nossas escusas pelo natural procedimento.

Com a palavra o Professor José Carlos Coutinho.

O SR. JOSÉ CARLOS COUTINHO — Um dos problemas que transparece aqui, além dessa dicotomia que já mencionei de se considerar Brasília como uma cidade nova ou como uma cidade velha, existe naturalmente uma outra: toda vez que se fala em Brasília é preciso definir se estamos falando no Plano-Piloto ou no Distrito Federal como um todo. E as ações tendem a se dividir em termos de prioridade, algumas sendo propostas com mais ênfase para o conjunto das Cidades-Satélites, outras para o Plano-Piloto. Parece-me que, ainda aí, a opção é falsa. O problema tem que ser atacado como um todo. Se é verdade que os problemas sociais mais graves, que são os econômicos, estão nas Cidades-Satélites, parece-me que os problemas culturais, aqueles de significado maior, estão no Plano-Piloto; pelo fato de já se ter atingido, no Plano-Piloto, certos níveis, já se corre o risco de perdê-los; há um rebaixamento, há uma tendência à mediocrização, à banalização de certas coisas que já se situaram em níveis muito altos. Isto, também, é um motivo de preocupação.

Vimos aqui, através das exposições de diversos colegas, através dos painéis, essa preocupação em considerar Brasília como uma área metropolitana.

O Professor Aldo Paviani colocou, com muita propriedade, o processo de metropolização e o controle do planejamento. O Professor Dércio coloca-nos um problema da maior importância, altamente polêmico, que seria quase a impossibilidade do planejamento de Brasília, diante da instabilidade que ela representa. O Professor Gilberto Sobral propõe-nos uma nova perspectiva para o problema do trabalho em Brasília, que seria a capacidade de absorção do setor de serviços. E, por último, o Dr. Cloraldino Soares Severo nos apresenta os problemas viários também de uma forma muito animadora, colocando os problemas de transportes coletivos e os problemas de uso individual do carro.

Eu perguntaria ao Dr. Cloraldino Soares Severo se a sua abordagem enfoca, principalmente, o Plano-Piloto, o que nos parece mais ou menos claro, e em que medidas os problemas de circulação viária do Distrito Federal, englobando as Cidades-Satélites, têm sido considerados, ou se não da competência do GEIPOT, no caso.

O SR. CLORALDINO SOARES SEVERO — Primeiramente, esclarecerei um ponto: eu não colocaria a questão da competência. Somos, em verdade, hoje, uma empresa assessora, e como assessores propomos soluções que podem ou não ser aceitas. Quanto ao âmbito dos estudos que realizamos, diríamos que o objetivo não é especificamente o Plano-Piloto. O objetivo do estudo é todo o Distrito Federal e o estudo do Plano-Diretor engloba todo o Distrito Federal. Talvez a ênfase colocada no Plano-Piloto decor-

ra do fato de que, no caso, o Plano-Piloto já possui definições urbanística e arquitetônica bem claras, e os problemas são no sentido de se corrigir algumas questões adicionais que se apresentam, alguns problemas críticos localizados. Por isso, se identificou, de início, como oportuno analisar estes pontos, e escolhemos, então, alguns e procuramos dar solução a eles, mas se dará, também, futuramente, uma solução aos demais.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Com a palavra o Professor Aldo Paviani.

O SR. ALDO PAVIANI — Dados os enfoques que têm sido dados aqui, dirigirei a palavra especialmente ao Professor Gilberto Sobral, em vista de um problema que nos preocupa bastante e que, também, tem em vista, como disse o Professor José Carlos Coutinho, o âmbito geral do Distrito Federal — um espaço organizado. O que há de concreto a respeito da implantação do distrito industrial, que foi objeto de trabalho criterioso da CODEPLAN, e o que há, também, a respeito da abertura de novos espaços, de novas Cidades-Satélites?

A pergunta se prende à preocupação sobre a mobilidade espacial da população e a necessidade do local de residência ser, se possível, o local de trabalho, mormente num quadro espacial organizado, como é o do nosso do Distrito Federal.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Antes que o Professor Gilberto Sobral responda, quero solicitar ao Plenário que remeta à Mesa, por intermédio dos funcionários de serviço no Plenário, as perguntas que tenham sido formuladas.

Com a palavra o Dr. Gilberto Sobral.

O SR. GILBERTO SOBRAL — Respondendo ao Professor Aldo Paviani, quero dizer que a CODEPLAN é um órgão do Governo do Distrito Federal que elabora estudos e pesquisas, sendo esta, realmente, a sua principal atividade.

Realizamos um estudo de localização industrial, de zoneamento para disciplinar o uso da terra pelas empresas produtoras. O que existe, atualmente, no Distrito Federal, é que o Setor Indústria e Abastecimento está saturado, está proibitivo, porque a especulação imobiliária tornou o seu uso inacessível para a pequena e média empresa. Então procuramos fazer um estudo, disciplinando o uso da terra pela empresa, e fizemos um zoneamento para localizar entre as Cidades-Satélites do Gama e Taguatinga, futuramente, as empresas produtoras voltadas para o mercado local. É claro que ali não se trata de parque industrial, é apenas um disciplinamento.

O que nós vemos hoje nas Cidades-Satélites é o uso totalmente indevido. Por exemplo, no Gama, temos uma clínica de repouso ao lado de uma serralheria e de uma garagem de ônibus. Em Taguatinga temos exemplos iguais. Então, procuramos apenas disciplinar o uso da terra. Na verdade foi uma contribuição da CODEPLAN, e a decisão cabe, naturalmente, ao Governo, se aceita ou não a sugestão ou se recomenda trabalhos de outra natureza, tendo em vista recomendações, por exemplo, do Professor Lúcio Costa, etc. Então, não há realmente, a nível decisório, nada sobre a localização industrial no Distrito Federal.

Sobre a pergunta a respeito de novos espaços urbanos, de novas Cidades-Satélites, também a CODEPLAN realizou estudos indicando seis novas áreas para a localização de

futuras áreas urbanas. A ocupação dessas áreas pressupõe, naturalmente, a saturação das atuais cidades-satélites. Diversos critérios foram adotados para a escolha dessas áreas e o estudo está, também, à disposição do Governo, que poderá começar a ocupar essas áreas, no momento em que julgar oportuno.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Concedo a palavra ao Professor Dércio Garcia Munhoz.

O SR. DÉCIO GARCIA MUNHOZ — Sr. Presidente, um tipo diferente de preocupação dirigida, agora, ao Dr. Geraldo Roberto Orlandi, da Secretaria de Viação e Obras Públicas. Abrange duas questões que, penso, seriam da sua área. Uma delas é — conforme apurado recentemente, no Plano-Piloto e nas penínsulas, agora que passamos de 50% da ocupação da área — problema enfatizado, inclusive, pelo Dr. Lúcio Costa — a de que se comenta que novos núcleos residenciais estariam elaborados, projetados, como anexos do Plano-Piloto e, portanto, segundo um ponto de vista que também é meu, deformativos no Plano-Piloto. Como se decidiu algo desse tipo? Em que fase estaria? Esta, a primeira questão.

A segunda, também envolve problemas de deformação de Brasília, com que me preocupo, apesar de ser economista. Discutiu-se demais sobre a intensidade com que a abertura da W-2 agridiria os planos originais de Brasília. Formou-se verdadeira polêmica em torno dessa avenida. Por que depois se registrou total emudecimento diante da mais grave violação dos planos — que ora se inicia — a permissão para construção de prédios comerciais, salas e escritórios entre as avenidas W-4 e W-5, área que se acreditava reservada aos serviços comunitários? Como se decidiu, em mudança que considero — talvez desconheça as previsões de uso de área — como a mais grave violação ao plano original?

O SR. GILBERTO SOBRAL — Respondendo por partes, a primeira dúvida não tem fundamento. Nunca existiu estudo para se intercalarem novos loteamentos nos já existentes; apenas houve uma tomada de posição sobre o que seria lógico naquela área, sob o ponto de vista habitacional, mas não na península nem nos loteamentos do lago. Foi um engano do jornalista, e a notícia fez bastante sensação. O local era acima da crista do morro, na estrada de Unai. Estudava-se a possibilidade de haver núcleos residenciais, há aproximadamente um ano. Essa interpretação de que se intercalariam novos loteamentos nos loteamentos já existentes, nas zonas verdes mais especificamente, lembro-me bem, nunca houve, foi apenas um engano.

Quanto à segunda parte, da existência de prédios comerciais e escritórios entre as avenidas W-4 e W-5, há, igualmente, certo exagero no conceito. Naquela zona chamada de utilidade pública, é permitido apenas a sede da entidade que detém a propriedade do terreno; cerca de 30% da sua área construída para salas da entidade, salas que abriguem serviços públicos, salas que possam abrigar pequenos cursos em Brasília, tais como datilografia, pequenas escolas de língua, pois não temos, atualmente, onde locá-los e eles se constituem numa necessidade. Jamais comércio, lojas! A taxa de ocupação é de cerca de 30% do terreno, a obrigatoriedade de estacionamento é interna ao terreno e o coeficiente de escritórios, salas para escritórios, não vai além de 50% da área construída.

O SR. DÉRCIO GARCIA MUNHOZ — Perguntaria, então, se V. S<sup>a</sup> confirma que as avenidas W-4 e W-5 estão sendo destinadas a escritórios. A proporção referida por V. S<sup>a</sup> foi a de que 50% está sendo transformada em uma área comercial.

O SR. GILBERTO SOBRAL — Comercial, eu não diria; de que está sendo transformada, também não. Há uma possibilidade de funcionar ligada à entidade proprietária do terreno; cerca de 50% de sua área para escritórios, com destinação específica, diária.

Não sei se respondi a sua pergunta.

O SR. DÉRCIO GARCIA MUNHOZ — Respondeu, mas o caso patente, flagrante, é diferente, não tem uso específico. Todavia, estou satisfeito com a resposta.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunto ao Dr. Gilberto Sobral se teria mais alguma manifestação ao Plenário.

O SR. GILBERTO SOBRAL — Sr. Presidente, apenas esclarecimento quanto ao trabalho do Professor Dércio Garcia Munhoz, tendo em vista observação feita pelo Professor José Carlos Coutinho. O Professor Dércio admite a prática do planejamento, adoção na implantação do planejamento, a partir da programação da transferência, mas não me pareceu tivesse ele feito comentário sobre a impossibilidade da implantação de um processo em Brasília. Assim, pediria que o Professor Dércio esclarecesse esse aspecto.

O SR. DÉRCIO GARCIA MUNHOZ — A questão de fato é que o Professor Coutinho teria dado interpretação um pouco diferente. O título do texto que fiz para o Senado é: "Brasília — da Impossibilidade de se Planejar", mas apenas, didaticamente, tentando dar ênfase à questão, de as decisões sobre o volume de construção continuarem sendo tomadas como foram até agora, agregando mais 50.000 pessoas num ano em Brasília, criando uma figura, que retornou a Brasília, no ano passado para tristeza daqueles que vivem, aqui, desde o início: os acampamentos de obras. Fiz um levantamento nos jornais e verifiquei, num domingo, que eles pediam 3.700 operários para a construção civil; todavia, somente 2.200 operários tinham oportunidades de alojamentos em obras. Em contato com o Secretário de Serviços Sociais, S. Ex<sup>a</sup> afirmou conseguir, no máximo, que as empresas colocassem os acampamentos em áreas das quais os operários fossem obrigados a se retirar depois de concluída a construção. Perguntei ao Doutor Otomar, que fez um trabalho que me parece muito interessante e profundo em Brasília, na área do desfavelamento, qual seria a solução para o pessoal dos acampamentos — terminados no início da década de 1960 quando concluída a obra. Respondeu-me: "Bem, não sei. Eles não podem deixar, porque não podem ficar na cidade". Retruquei: Isso aí, Doutor Otomar, vai provocar novas favelas. Adiantou-me: "Sei disso e acho que a única solução é programar o ritmo de construção, mas sou impotente; quer dizer, eu sei que vai cair em minhas mãos". Então, sem essas decisões sobre quanto construir, como se vem fazendo, quando iniciar uma obra de forma empírica e irracional, eu diria mais, às vezes, irresponsável, dentro desse quadro, é impossível planejar alguma coisa.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Consulto o Dr. Cloraldino Severo se tem algo a acrescentar.

O SR. CLORALDINO SOARES SEVERO — Nós e o Professor Dércio Garcia Munhoz tentamos permanecer neste ponto: “Possibilidade ou não de planejar em Brasília.” Concordaria S. S<sup>a</sup> em que o processo de planejamento é, por natureza, uma admissão de hipóteses, e, dentro dessas hipóteses, buscar soluções e verificar se elas, realmente, se realizam dentro deste panorama?

Diria que, dentro deste quadro, há dois problemas; embora não se tenha querido, às vezes, separá-los, são problemas um pouco diferentes. Quanto aos problemas da área onde estamos, no Plano-Piloto, sob o ponto de vista de transporte, há boas condições de planejamento, melhores que nas outras cidades. No resto, concordo em que se torna mais difícil, justamente por falta de certas definições de uso da terra, que seriam fundamentais. Parece possível planejar. É necessário que se entenda planejamento como um processo contínuo de aproximações sucessivas, em que se lançam algumas hipóteses e depois se verifica se concretizam.

Gostaria de ter sua opinião no particular.

O SR. DÉRCIO GARCIA MUNHOZ — A minha posição, evidentemente, não é radical, mesmo porque não sou *expert* em planejamento. Minha área de especialização é especificamente Economia Internacional, e algumas coisas outras que tenha feito. Não diria que é impossível planejar. Apenas quando se joga com um volume de obras assim, é impossível que os sistemas de educação, de saúde e de transportes atendam às novas exigências, quer dizer, dificulta. Então, naquele processo que nós admitimos, se há um desenvolvimento desequilibrado, como qualquer desenvolvimento, o desajuste em Brasília é muito maior. O que me preocupa é que dado o volume de obras que, no ano passado, atingiu a dois milhões e quatrocentos mil metros quadrados com o “pico” e a desaceleração posterior, se não tivesse havido o “pool” da construção civil em São Paulo, Rio de Janeiro e em outras regiões, por fatores de várias ordens, como estaríamos hoje? Eu, inclusive, muito preocupado escrevi um artigo no jornal que dizia, finalizando, de forma dramática: Se não se pensar em programar a construção civil a partir da programação das transferências, que se programe a liberação de obras para a Secretaria do Serviço Social, a colher mendigos na rua, e da Secretaria de Segurança Pública, para um serviço de policiamento adequado a uma região onde prolifera pessoas não empregadas.

Estou querendo enfatizar esta questão porque os desajustes se verificam com uma intensidade muito grande se não se programa a construção civil, e os desempregos serão inevitáveis, como estamos entrando em uma fase de recessão, e os indicadores indicam, pela falta de previsão de novas obras. Então, o que eu defendo em planejamento é que hoje nós devíamos estar com concorrência na rua para não termos, amanhã, cinco mil desempregados com trinta mil pessoas sem renda e o comércio sem vendas. Estou apenas procurando enfatizar, não é que eu não acredite, de fato, na possibilidade de planejar. Apenas, acho que podemos fazer as coisas com menos dor. Normalmente, nós que moramos no Plano-Piloto e temos emprego seguro e o cheque bancário no final do mês, devemos ter um pouco de sensibilidade e pensarmos que o

problema todo envolve emprego — emprego contínuo e renda contínua. Que Brasília se desenvolva com menos dor para os outros porque, para nós, do Plano-Piloto não tem sido tão dolorido.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Vamos ouvir o Dr. Lúcio Costa, em considerações finais, nesta parte dos nossos trabalhos.

Com a palavra o Dr. Lúcio Costa.

O SR. LÚCIO COSTA — Fico muito satisfeito ao sentir que as coisas estão se articulando e que os interesses, algo contraditórios, estão sendo confrontados para que as soluções devidas possam ser encaminhadas com a lógica e coordenação necessárias. De modo que apreciei muito as várias abordagens, mas considero que há necessidade da criação de um organismo que coordene, articule e preveja, tal como sugeriu o Professor Coutinho. Acho-o muito necessário porque, numa cidade como Brasília, é preciso que haja uma coordenação das atividades que interessam à urbanização da cidade e noto que há uma certa descontinuidade: as coisas ocorrem com desconhecimento de vários departamentos e de várias entidades que deveriam estar informadas antecipadamente. Mas, em todo caso, com esse Seminário, pela maneira como está sendo conduzido, acho que vai, naturalmente, levar a soluções muito úteis e saio daqui mais tranqüilo do que quando vim. Estou certo de que as coisas serão bem encaminhadas. Agora, como não voltarei mais a Brasília, gostaria de acentuar — e não reparem que só falo do Plano-Piloto, porque o resto é grande demais para mim, que, no Plano-Piloto, noto que há um equívoco de parte de duas correntes aparentemente contraditórias: uns parecem muito intransigentes em preservar tudo como está, como se fosse uma coisa intocável e, outros, sentem a necessidade de estar reformulando novas proposições antes que as proposições originais sejam realizadas, estejam concluídas, já que a proposição original está inconclusa.

De modo que acho um pouco precipitado propor novas formulações para o Plano, para a matriz, para o chamado Plano-Piloto, porque ele não foi ainda concluído.

Gostaria, então, antes de partir, insistir em dois aspectos que acho importantíssimos para a vida futura da cidade, aos quais, aliás, fiz alusão ontem: primeiro, a questão da criação do centro da cidade, esse centro que já está surgindo ao longo da plataforma. É fundamental que ele se conclua na forma e no sentido, tal como foi concebido inicialmente. Fiquei muito feliz quando percebi que, depois de 13 ou 14 anos, surgiram os três primeiros anúncios luminosos, ali nas fachadas daqueles prédios do centro comercial, que foram precisamente planejadas para receberem esse gênero de manifestação comercial. E isso contribuirá para atrair, como mariposas, a população para aquele foco, porque, tal como está, não anima. A plataforma está nua, não está concluída, as duas praças não estão verdes, não têm recursos, não são animadas e é indispensável que aquilo se transforme de fato num foco de atração para o convívio, para encontros. Se nós não tomarmos as providências necessárias, as coisas tenderão a se agravar ali e todos pensarão que se está criando outros focos de atração ante o foco central, o *cor* da cidade exista. É preciso que haja uma convergência de interesses, de atividades, para criar esse *cor*, esse centro urbano de Brasília, inclusive com aquelas retificações que sugeriu, de criar, naqueles pontos em que há esses desníveis, novas



possibilidades de terraços, coisas enfim, que criem ambientação e animem a área. Isso acho fundamental, uma vez que são cinco pavimentos de escritórios naquelas construções que envolvem também a área de cinemas, etc. Ali a população de escritórios vai ser muito grande, consultórios médicos, escritórios de profissões liberais, que vão, naturalmente, criar um foco de atração. Uma vez existindo esse centro de Brasília, vai mudar o aspecto da cidade enormemente. A sensação atual é de vazio, uma espécie de buraco. É fundamental que surja o centro de Brasília.

Outro ponto é a questão — peço desculpas por estar insistindo tanto — da moldura verde das quadras. É fácil imaginar que, se todas as quadras tivessem já essa moldura, esse enquadramento verde, arborizado, a cidade seria muito diferente, o aspecto seria outro. Seria outra cidade e não essa coisa um pouco inóspita, às vezes, em certos aspectos, e haveria a concentração, se definiriam as quadras, a vida das quadras seria mais caracterizada como tal. No mais, é insistir ainda na arborização. Não compreendo porque ainda faltam tantas árvores em Brasília. Afinal, treze anos já dariam para arborizar, principalmente em várias áreas onde já foi, há muito tempo, estabelecido que poderia e deveria haver árvores, ao longo do Eixo Monumental, por exemplo. Na Esplanada dos Ministérios foi admitida a possibilidade de plantar paineiras, não contínuas, formando certos conjuntos ao longo da estrada, na parte interna da Esplanada e de maneira a não estorvar as perspectivas arquitetônicas fundamentais. Por que não é tudo arborizado entre os Ministérios? Acho que não deve ser embonecada a área dos Ministérios. Seria um perigo embonecar com jardinzinhos, plantinhas, essas coisas meio grotescas que, geralmente, quando se entrega a um paisagista, ele faz uma porção de arabescos e sugere várias plantas.

Entre a Esplanada dos Ministérios devia haver sombra, árvores um pouco recuadas da empena. Isso ajudaria a alinhar as várias unidades. Seria uma coisa simples e agradável aos funcionários.

Há também uma série de outras providências pequenas a serem tomadas: por exemplo, estimular os proprietários, nas penínsulas, a plantar. Infelizmente, as casas boas, as construções de qualidade ficam perdidas no meio da vulgaridade. Prevalecem, em geral, construções de padrão arquitetônico vulgar, não desejável, o que revela o nosso estágio de cultura. Não podemos estar forçando a mão. Essa é a realidade brasileira. Como disse, algumas casas muito boas, muito bonitas estão envolvidas por casario pretensioso, de péssima qualificação. Seria desejável estimular o plantio de árvores também nessas áreas residenciais, para encobrir um pouco, amortecer o lado negativo desse casario.

Há outros pormenores pequenos, e pode até parecer inadequado tratá-los aqui, uma vez que o debate é a respeito de coisas fundamentais, mas há pequenas coisas que chocam muito as pessoas que têm uma certa sensibilidade visual. Assim, por exemplo, é lamentável que tenham adotado esse sistema de individualizar os edifícios, de indicar os edifícios com letras douradas, nas proporções em que usaram nos Ministérios. Aquelas letras douradas, nas empenas dos Ministérios, são de uma vulgaridade inconcebível. Há mil maneiras de se identificar facilmente para o interessado que aquele é tal Ministério, sem o uso desse artifício, que se está espalhando. Cada um agora deseja competir com o outro. É preciso uma providência esclarecedora, é preciso fazer o possível para que isto seja corrigido.

Contudo, a impressão que levo é de espanto. Como é que pode (*palmas*), como foi que vocês conseguiram fazer tanta coisa? É fantástico, é uma coisa comovente sentir esta cidade viva como está! (*Palmas.*)

Ainda ontem eu disse, sem querer: "Vocês são mal-agra-decidos. Brasília é bela, Brasília tem tudo para ser bela, uma grande cidade".

Agradeço muito ao Senador Cattete Pinheiro por ter-me obrigado a esta 33ª visita a Brasília. Quando vim pela primeira vez, fui ao Cruzeiro. Só havia uma trilha no meio do cerrado. Uma trilha sem fim, em direção ao Alvorada. Agora, esta cidade!

Agradeço muito, não voltarei mais a Brasília, mas levo comigo uma grande satisfação. (*Palmas.*) Muito obrigado a todos. Continuem com o Seminário, continuem com o máximo interesse, todos participando, cada um com o máximo empenho. Noto calor, interesse. É preciso apenas coordenação, constância, lucidez de espírito, bom gosto principalmente. Agradeço muito. Continuem com os trabalhos e esqueçam que estou presente. Muito obrigado. (*Palmas prolongadas.*)

## INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Passamos, agora, à fase das respostas às perguntas formuladas. Cada expositor terá cinco minutos para as respostas.

A primeira pergunta é feita ao Engenheiro Gilberto Sobral, da CODEPLAN, pelo Professor Edson da Fonseca, da Faculdade de Estudos Sociais Aplicados da Universidade de Brasília:

“Está a CODEPLAN integrada por sociólogos, antropólogos e outros cientistas sociais, além de economistas? Se não está, parece evidente que a participação daqueles especialistas impõe-se com urgência aos administradores de Brasília. Pela notável contribuição do Prof. Garcia Munhoz, verifica-se que grande parte dos problemas passados a atuais resulta da marginalização dos cientistas sociais no planejamento da cidade.”

Com a palavra do Dr. Gilberto Sobral.

O SR. GILBERTO SOBRAL — A CODEPLAN conta com um corpo técnico composto de economistas, sociólogos, administradores, agrônomos, engenheiros e tem flexibilidade para contratar, no momento necessário, técnicos especializados em qualquer assunto ou de qualquer área. Não há limitação, desde que se necessite. Não temos preocupação quanto ao acesso aos diversos especialistas, das diversas áreas, que contribuem na solução dos problemas de Brasília.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta feita pelo Sr. Vicente de Paula Araújo, Presidente da Associação Comercial, dirigida ao Dr. Cloraldino Soares Severo:

a) Como se explica a interrupção das Avenidas W-1 e L-1 na Asa Sul, quando na Asa Norte elas são contínuas?

b) A abertura de ambas e o alargamento da W-4 não facilitaria o trânsito na Avenida W-3?

Tem a palavra o Dr. Cloraldino Soares Severo.

O SR. CLORALDINO SOARES SEVERO — Creio que essa pergunta melhor poderia ser respondida pelos urbanistas e pelos colegas da cidade

O SR. LÚCIO COSTA — A pessoa que formulou a pergunta, com a melhor das intenções, não conhece o Plano-Piloto, a intenção da criação das áreas de vizinhança. A área de vizinhança é o elemento fundamental da proposição de Brasília, reunindo quatro quadras para constituírem então a área de vizinhança, para que haja realmente um sentido residencial, local, sossegado. Seria o fim, seria um desastre romper as áreas de vizinhança com a W-2. Ela precisa ser mantida, é preciso até criar pequenos obstáculos, pequenas construções de interesse local, que bloqueiem definitivamente. Naturalmente, é uma pergunta feita com a melhor das intenções, porque a pessoa deve estar raciocinando em termos de desembaraço de tráfego, mas a pessoa que a formulou não conhece o Plano. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Vamos à terceira pergunta, formulada pela Dr<sup>a</sup> Albertina de Mendonça, advogada, trabalhando na Procuradoria do Distrito Federal.

“Sendo Brasília uma cidade feita tendo em mente a grandiosidade, não devíamos, também, em termos de transporte coletivo adotar as grandes soluções, definitivas, e no caso das grandes cidades, não é o metrô a solução ideal?”

A pergunta foi dirigida ao Dr. Cloraldino Severo.

O SR. CLORALDINO SOARES SEVERO — A solução de transporte está intimamente ligada à demanda de passageiros que se tenha a transportar. O metrô é tipicamente necessário em áreas de alta densidade de transporte de passageiros. Exigiria, portanto, que houvesse uma demanda horária da ordem de 80 mil passageiros-hora, e pode ser talvez na faixa de 50 a 80 mil passageiros-hora. É uma obra de custo muito elevado. Só para dar uma idéia, entre 22 e 30 milhões de dólares o Km e de uma solução enterrada. Para que seja econômico, o metrô tem que ter uma alta demanda que o justifique. Portanto eu diria, no estudo que se fará, se identificará a natureza da demanda de transporte que Brasília virá a ter no futuro, na sua solução definitiva e, em função disso, se indicará as opções de transporte de massa mais convenientes à cidade. No momento eu diria, com certa tranqüilidade, que não se configura um fluxo de transporte que justifique um metrô na cidade, e o problema, talvez, seja mais de um ordenamento geral de transporte.

O SR. LÚCIO COSTA — Gostaria de acrescentar aí que sempre imaginei que em Brasília fosse possível organizar um sistema de ônibus impecável, como nas cidades que conhecemos pelo mundo todo, que têm um sistema de ônibus impecável, o usuário viaja normalmente, civilizadamente. De modo que é impossível não possa a administração da cidade organizar, em termos econômicos, um serviço de ônibus de primeira qualidade, ônibus perfeitamente adequados, planejados, uniformes, um transporte correto, pelo menos para a área do chamado Plano-Piloto. Porque as condições de tráfego estão aí: as vias são desembaraçadas, de modo que todo o eixo rodoviário, nos dois sentidos e o eixo chamado monumental, desde a Praça até o Setor Militar, Estrada de Ferro, deveria ter um serviço de ônibus impecável. A pessoa vai a Londres, vai à França, aos Estados Unidos, anos e anos, os ônibus parecem sempre os mesmos, mas estão novos, sempre corretos, serviços atentos, perfeitos. — Eu compreendo que em outras cidades brasileiras não seja assim, mas em Brasília, que é a sede da administração federal eu acho que isto deveria ser do Estado, — deixando, então, à iniciativa privada as vias de ligação com as chamadas Cidades-Satélites. Seria uma maneira de articular as duas iniciativas: a privada, na exploração das conexões, talvez, enquanto fosse desejado; mas a parte interna deveria ser do próprio Estado. Acredito que não seja tão difícil.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Três perguntas endereçadas ao Engenheiro Geraldo Roberto Orlandi. Primeira, formulada pelo Arquiteto Deloy Becker, que representa o Instituto de Arquitetos do Brasil no Distrito Federal, e membro da Comissão de Estudos sobre o Planejamento do Distrito Federal:

1) “Se faz necessária a conscientização da população sobre as medidas que o Governo toma, tornando possível um atendimento de suas reivindicações. As medidas hoje só se tornam conhecidas depois de decididas e não existe representação, a exemplo de todas as outras cidades, da população própria.

2) Decorrente daí, não existe atualmente um acompanhamento constante do plano e uma hierarquia nas decisões. Medidas isoladas, sem visão de conjunto, têm-se refletido em outros pontos da cidade.

3) É óbvio perguntar: quem atribui competência de decisão aos devidos órgãos, já que não existe um Conselho de Assessoria Multidisciplinar de Técnicos competentes dentro da Administração do GDF?"

O SR. GERALDO ROBERTO ORLANDI — A atribuição é dada pela própria função à Secretaria de Viação e Obras. Quem atribui é o Conselho de Arquitetura e Urbanismo da Cidade. Não concordo com a pergunta, no que diz respeito ao desacompanhamento da parte interessada da população, quanto aos nossos problemas.

Na reformulação do Código de Obras do Distrito Federal — que reputo das coisas importantes, por assim dizer — publicamos durante um mês seguido, convite dirigido a todas as entidades para que comparecessem e dessem as suas contribuições. Tivemos muitas, mas não tivemos aquela que pudéssemos considerar significativa para a conclusão do Código.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Segunda pergunta, do Sr. Franklin Roosevelt de Oliveira, Comerciante, da representação da Federação do Comércio de Brasília.

"As áreas dos frigoríficos, matadouros do DF ainda não foram definitivamente fixadas?"

O SR. GERALDO ROBERTO ORLANDI — Foram. O problema está no âmbito da Secretaria de Agricultura. As áreas já foram totalmente estudadas e estão em vias de implantação.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Terceira pergunta, do Arquiteto Marcos Decat França.

"Se os três centros comerciais, com 80.000 m<sup>2</sup> cada, prevendo supermercados totais, lojas comerciais e prédios de escritórios com 18 pavimentos não vão transformar o início da W-3/Sul, próximo ao Setor de Rádio e TV, em zona caótica e do ponto de vista urbanístico um absurdo?"

O SR. GERALDO ROBERTO ORLANDI — Desconheço os 18 pavimentos. O gabarito ali, é menor.

Existem, evidentemente, ali centros comerciais. Se vão congestionar, o problema foi levado ao Conselho de Trânsito, CONTRAN-DF, e estudada a questão de movimentação de veículos naquele ponto.

O SR. LÚCIO COSTA — A consulta faz referência a um prédio de 18 pavimentos.

O SR. GERALDO ROBERTO ORLANDI — Desconheço esse gabarito de prédio comercial com 18 pavimentos ali.

O SR. LÚCIO COSTA — Mas alguém deve conhecer, porque é inexplicável prédios de 18 pavimentos nessa área. Isso tudo demonstra a descoordenação que há. É preciso coordenar.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta dirigida ao Engenheiro Severo, pelo estudante Antônio Carlos de Oliveira, da Universidade de Brasília.

“Como pode um órgão como o GEIPOT analisar e propor uma reformulação do sistema viário do Plano-Piloto sem obedecer a um planejamento integrado do Distrito Federal? A cada oscilação de um futuro planejamento repercutiria nesse sistema viário, alterando-o por completo, tornando-o anti-quado e oneroso, por não considerar os núcleos satélites.”

O SR. CLORALDINO SOARES SEVERO — Acho que o estudante não entendeu totalmente as colocações aqui postas. Explicamos em primeiro lugar que o planejamento do transporte vem depois de um planejamento urbano. No caso específico do Plano-Piloto, existe um planejamento urbano e o planejamento que se está fazendo está dentro dessas diretrizes. Ele busca redimensionar interseções, corretivo natural em qualquer caso, e, portanto não tem esse tipo de problema.

No que se refere às Cidades-Satélites, há um problema realmente sério, e chamamos a atenção para ele no princípio, é preciso — e isso foi muito bem levantado de início pelo Arquiteto José Carlos Coutinho — a montagem de um sistema de planejamento. Há uma hierarquia nesse planejamento: há um planejamento integrado, regional — e o planejamento de transporte deve ser decorrência disso, e será — e há um processo de interação. Nós propomos soluções e essas soluções voltam aos arquitetos, voltam aos urbanistas, voltam a esse Conselho Superior ou entidade que venha a ser criada, que aceitará ou não, proporá alternativas. É um processo de colaboração típico de um trabalho interdisciplinar.

Não há, portanto, esse problema de desvirtuamento, nem do GEIPOT trabalhar isoladamente. O GEIPOT, como empresa de assessoria, propõe soluções aos órgãos competentes. Ele não impõe e sim oferece soluções, que podem ser julgadas convenientes ou não. É um processo de colaboração mútua, diria.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Ao Dr. Gilberto Sobral, pergunta formulada ainda, pelo estudante de arquitetura da Universidade de Brasília, Antônio Carlos de Oliveira:

“Como pode a CODEPLAN sugerir a criação de novas Cidades-Satélites, por análise econômica e sociológica, sem levar em consideração um planejamento físico executado por arquitetos?”

Seria esta a solução, quando os núcleos se saturam, criar-se novos núcleos-satélites sem os atuais terem alcançado as condições mínimas de urbanização?”

O SR. GILBERTO SOBRAL — O que houve foi apenas uma indicação de áreas para ocupação urbana. Naturalmente, para a ocupação dessas áreas, no momento oportuno, terão que ser feitos estudos, planos complementares, estabelecendo a arquitetura devida e dando solução aos demais aspectos.

Quanto à saturação das atuais Cidades-Satélites, ela não está muito longe. Taguatinga, por exemplo, se levamos em conta a população e o número de lotes previstos, é bem provável que já se encontre a esse nível de cidade saturada. E as demais Cidades-

Satélites estão também com a ocupação bastante elevada. Acontece que essa ocupação está-se fazendo em um tipo de favelamento, porque grande parte das habitações é provisória. Mas, de qualquer modo, o estudo não é conclusivo, é uma sugestão para a localização de futuras Cidades-Satélites, a partir da saturação das atuais; e, no momento devido, virão os planos complementares.

O SR. LÚCIO COSTA — Agora, com uma ressalva — se me permite — é que essas áreas não sejam entre o Plano-Piloto e as atuais Cidades-Satélites; sejam além.

O SR. GILBERTO SOBRAL — Perfeitamente, Professor, elas são além.

O SR. LÚCIO COSTA — Se não articuladas, espraia-se tudo.

O SR. GILBERTO SOBRAL — Houve apenas uma exceção: foi uma área que se indicou próximo ao Gama; ela, realmente, fica entre o Gama e o Plano-Piloto. Mas, é uma pequena área, que pelos estudos que fizemos àquela época — quer dizer, há dois anos atrás — não comprometeria a estrutura urbana do Gama.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Ainda, ao Dr. Gilberto Sobral, pergunta do Dr. Walter Linhares, Advogado, representando a Associação de Proprietários de Imóveis em Brasília:

“Considerando o elevado custo do terreno no Plano-Piloto, o que vem encarecer sobremaneira o custo do metro quadrado da área construída, principalmente no caso de apartamentos, não está em cogitação a criação de novas áreas habitacionais no Plano-Piloto, especificamente para este tipo de construção, para evitar a “chamada especulação imobiliária?”

O SR. GILBERTO SOBRAL — No Plano-Piloto, existe a possibilidade de serem determinadas novas áreas de expansão. Quer dizer, há possibilidade de expandir o Plano-Piloto.

Quanto à especulação imobiliária, ela é um mal; quanto mais a cidade cresce, e não dispondo de área, se não se disciplinar a sua ocupação, então esta especulação não poderá ser controlada. Então, no Plano-Piloto há possibilidade de expansão de novas áreas, e o próprio Governo naturalmente já estuda este problema. Mas acontece que, no momento, existe ainda muita área por ocupar. Existem, por exemplo, as duas asas. Estamos com pouco menos de 60% da sua ocupação. Ainda existe, nas duas asas, possibilidade para se construírem cerca de 24 mil residências, pois estamos ainda com seiscentas e poucas projeções, quinhentas e sessenta mais ou menos, e apenas oitenta e tantas estão em construção. Então, há possibilidade de mais de vinte e quatro ou vinte e cinco mil residências, só nas asas, sem levarmos em conta as duas penínsulas, que contam com mais de dez mil lotes.

O SR. LÚCIO COSTA — Uma observação, apenas: há na ala norte, grande quantidade de quadras que estão bloqueadas. Pertencem à Universidade, pertencem a não sei qual entidade. Não haveria uma maneira de acelerar a ocupação dessas áreas? Elas

não podem ficar retidas indefinidamente. Acho que essa talvez seja uma medida que levaria à conclusão da ala norte.

Se me permite uma observação, além disso, há o propósito da atual Administração, não sei se o antigo projeto de criação da nova Barragem de São Bartolomeu e a criação daquele lago gigantesco, de modo que na vertente oposta ao Plano-Piloto há áreas, entre um lago e outro, que comportariam uma futura expansão urbana da cidade, articulada à matriz, que seria o Plano-Piloto. Esta é uma área que, de fato, comportará para o futuro, mas somente depois de a ala norte estar concluída, nunca antes.

O SR. GILBERTO SOBRAL — Professor, realmente, com a detenção, por alguns órgãos federais como, por exemplo, a Universidade de Brasília, grande número — mais de onze — das superquadras está estrangulando, inclusive, o próprio programa de transferência do Governo. . .

O SR. LÚCIO COSTA — E eleva o preço.

O SR. GILBERTO SOBRAL — Realmente, elevando e estrangulando de fato. O combate à especulação poderia ser feito, também, através de medidas fiscais; o Governo poderia adotar medidas fiscais tendentes a evitar maior especulação. (*Palmas prolongadas.*)

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do estudante Antônio Carlos de Oliveira, da Universidade de Brasília:

“Desejaria questionar à Mesa, especificamente ao Professor Dr. Lúcio Costa, quanto à existência, em Brasília, de dois centros comerciais (Norte e Sul) principais, sem comunicação entre si.”

O SR. LÚCIO COSTA — Sem comunicação entre si, não; eles têm comunicação pela plataforma. Eles têm autonomia, mas não são tão ilhados assim.

Acho que aí ele não levou em conta o fato da ligação. O Centro Comercial da plataforma articula os dois centros comerciais, um de cada lado.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do Dr. João Geraldo Bulgarin, Professor da Universidade de Brasília:

“No que se relaciona ao tráfego urbano, notadamente nas áreas centrais, os problemas de estacionamento e velocidade excessiva afloram prioritariamente. Indaga-se: porque não são utilizados, em Brasília, instrumentos de controle, tais como parquímetro e sinais sincronizados reguladores de velocidade?”

Ao Dr. Severo.

O SR. CLORALDINO SOARES SEVERO — Nós chamávamos a atenção para o próximo projeto dentro do que se está considerando, que é exatamente a racionalização e a estruturação do tráfego urbano.



O parquímetro é um equipamento que pode criar certo desestímulo a um estacionamento não desejável. Ele, realmente, não resolve um problema, que é o excessivo uso do veículo individual em áreas que não deveriam ser utilizadas. Mas acho que o parquímetro é uma possibilidade que deverá no futuro, talvez, ser considerada em certos casos. É um problema a ser analisado, com as implicações que ele traz; se há outras maneiras de fazer esse controle. Basicamente ele traz um controle de uso indesejável de estacionamento. Quanto ao problema de sinais luminosos e de onda verde, realmente é um instrumento importante de controle da velocidade. Haveria outro: a própria educação do usuário, mas, infelizmente, tem-se visto que ela não é suficiente, e a onda verde funciona bem. No sistema coletor e local, entendo perfeitamente compreensível. No sistema troncal-principal, me parece não ser o caso. Contudo só os estudos adicionais e futuros mostrarão quais as melhores soluções. Agora, a segunda prioridade nos estudos é exatamente o problema de circulação e tráfego urbano.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do Estudante José Leme Galvão Júnior aos Professores José Carlos Coutinho e Dércio Garcia Munhoz:

“Sendo Brasília uma cidade única, com características peculiares e de importância primordial para a compreensão do fenômeno “urbanização”, e sendo a Universidade de Brasília um laboratório pronto à pesquisa e análise desse fenômeno, incrustada mesmo, vivendo-o, por que até hoje não foi utilizada para um trabalho em profundidade? Neste Seminário poderá ficar no mínimo a proposta para que se utilize melhor a Universidade. Ela tem esse direito, além da necessidade.”

Pediria a um dos Professores referidos respondesse à pergunta.

O SR. DÉRCIO GARCIA MUNHOZ — A questão não é bem dirigida a mim. Sou de outro Departamento da Universidade de Brasília. Tenho alguns pontos de vista muito específicos com relação à participação dos arquitetos em Brasília.

Já externei a arquitetos amigos meus que não me conformo em que os arquitetos tenham participação tão pequena na vida de uma cidade. Então, me pergunto se é uma questão de formação. E solicitei a esses meus amigos que, ao retornarem às suas cidades, passem pelo bairro mais chique e vejam que ali o arquiteto participou. Depois, passem por 90% da cidade, e vejam que ali não houve a participação do arquiteto.

Brasília é um presépio, uma obra de arte inigualável. Vemos que a participação do arquiteto se faz presente no Plano-Piloto e no Lago. Depois, vamos a Taguatinga, com população maior que a do Plano-Piloto ou aproximadamente igual, ou vamos às Cidades-Satélites com dois terços da população de Brasília. Nesses locais, não há participação do arquiteto. Aproveito a oportunidade para debater um tema que julgo da maior importância. Para mim, a contribuição do arquiteto se dá de duas maneiras: uma, no aspecto estético; outra, na questão da funcionalidade das residências.

A participação do arquiteto no Plano-Piloto e no Lago, é, no meu entender, questão de nível de renda: tanto se pode atender à estética quanto à funcionalidade e condições da habitabilidade. E isso jamais seria possível em todo Distrito Federal, a menos que fôssemos sonhadores, e a estendêssemos a toda população.

A participação do arquiteto em questão de habitabilidade e funcionalidade, colocando de lado a parte de estética, a sua não-participação no Brasil, e especialmente em Brasília, me causa certa perplexidade.

Diante do exposto, sou incapaz de responder à pergunta levantada.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Com a palavra o Professor José Carlos Coutinho.

O SR. JOSÉ CARLOS COUTINHO — Já que a pergunta foi dirigida a três representantes da Universidade, acrescentaria algo.

Na verdade, a pergunta deveria ser dirigida ao Representante do Governo do Distrito Federal: por que o Governo não utiliza mais freqüentemente a Universidade?

Não diria que nunca a utilizou, mas que o fez insuficientemente até agora, concordo.

Estamos permanentemente especulando, trabalhando, pesquisando, voluntariamente, às vezes, sem ninguém nos solicitar, porque entendemos que temos um compromisso assumido. Estamos inseridos nesta cidade, procuramos incutir esta mentalidade nos nossos alunos e despertá-los já para a sua responsabilidade perante as soluções que, muitas vezes, dependerão deles como futuros profissionais. Com isso, vamos acumulando certa bagagem de experiências, de informação que, somadas às informações disponíveis do próprio Governo, talvez pudessem constituir um bom ponto de partida para o planejamento.

Concordo plenamente.

A provocação do Professor Dércio Garcia Munhoz — “por que os arquitetos não participam mais” — se deve a muitos fatores.

Francamente, para responder plenamente à questão, seriam necessárias algumas horas. Depende de todo um contexto sócio-cultural. Trazendo novamente a resposta para o âmbito da Universidade, é exatamente o que estamos reclamando, reivindicando maior grau de participação nas formulações técnicas das soluções para o bem de Brasília.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagação ao Engenheiro Geraldo Roberto Orlandi, feita pelo Estudante Edson Albuquerque.

“Que obra se está fazendo na proximidade do Setor Bancário Sul e qual o seu objetivo?”

O SR. GERALDO ROBERTO ORLANDI — Acredito que o estudante se refira ao trevo de ligação Setor Comercial—Setor Bancário Sul. A finalidade é ligar os dois setores. O projeto é bastante antigo, inclusive publicado em jornais de Brasília há cerca de dois anos.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Esgotado o tempo permitido pelo nosso Regimento Interno, as demais perguntas deverão ser dirigidas aos painelistas e oportunamente respondidas. (*Pausa.*)

O Professor Lúcio Costa vai usar da palavra para um esclarecimento.

O SR. LÚCIO COSTA — Apenas vou complementar o que havia iniciado. Comecei a fazê-lo, e me perturbei. Peço desculpas pelo ocorrido.

Sinto que há duas correntes, aparentemente contraditórias: uma, daqueles que acham que o Plano-Piloto é intocável; e outra, daqueles que, pelo contrário, entendem que a vida continua e que a cidade tem que ser reformulada de acordo com as novas necessidades.

Não vejo contradição, porque é fato que o Plano-Piloto, como dissera anteriormente, não foi concluído. E gostaria que isso ocorresse dentro das proposições originais. Depois, então, haveria oportunidade para novas formulações. Não impedirá que haja grandes inovações dentro da cidade, uma vez mantidos certos parâmetros, certos pontos básicos já assinalados anteriormente, entre os quais:

1 — Gabarito de seis pavimentos nas superquadras.

Não se pensar em alterar o gabarito de seis pavimentos em hipótese alguma. A implantação das edificações no interior de cada quadra pode variar. Depende da qualidade do arquiteto da proposição, e uma vez que a área edificada não seja maior do que a atual, estabelecida com os onze blocos. É preciso que não haja acréscimo de área, de projeção. Naturalmente podem ocorrer soluções arquitetônicas julgadas convenientes nas quadras do Plano-Piloto. Sempre se admitiu isso e se esperou essa variação dentro de cada quadra, uma vez que devidamente protegida pela cortina da arborização verde. Sempre se admitiu pudessem ocorrer as soluções arquitetônicas julgadas convenientes e com a máxima liberdade para os arquitetos, uma vez que servissem aos seis pavimentos e aos pilotis livres. Essa tendência de querer fechar pilotis, a pretexto de instalação de salões, é um perigo. É preciso reagir contra isso. Essa característica de Brasília, pilotis livres, é fundamental para a vida da quadra. Mantida essa característica, não há, assim, impedimento para novas experiências em Brasília, desde que sejam experiências contidas dentro dessas limitações.

Apenas isso desejava esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Sejam-me permitidas três breves comunicações:

O Seminário terá continuidade na próxima segunda-feira, dia 12, às 9 horas, neste plenário do Senado, com a conferência do Engenheiro Henrique Brandão Cavalcânti, Secretário-Geral do Ministério do Interior — “Distrito Federal — o Governo e a Comunidade.”

Na segunda-feira, teremos prontas as listas de presença que os funcionários do Plenário apresentarão aos inscritos para que, por gentileza, assinalem a presença para o nosso necessário controle de frequência.

O SR. LÚCIO COSTA — Faço apelo para que todos estejam presentes na próxima segunda-feira. Policiando, controlando os debates, estimulando com indagações, o máximo de empenho para que não se perca este entusiasmo, este calor, este interesse, a fim de chegarmos a conclusões satisfatórias.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Convido-os a ir, neste momento, até o Salão Negro do Congresso, em companhia do Professor Lúcio Costa, que dará por inau-

gurada, oficialmente a exposição promovida pelo GEIPOT sobre o tema da palestra do Engenheiro Cloraldino Soares Severo.

Foram apresentadas, ainda, pelos participantes do Plenário, indagações sobre os seguintes assuntos: gabarito estipulado pelo Código de Obras de Brasília, pelo Estudante José Leme Galvão Júnior; problema do pedestre, pelo Estudante Celso Renato de Oliveira Pagy; transporte coletivo, pela Assistente Social Jeannete Wojsiat Rodrigues da Cunha; nova área de habitação, pelo Estudante Hailhi Lauriano Dias; necessidade de planejamento, pelo Estudante Manoel de Melo Leitão Neto; dificuldade de acesso a moradia no Plano-Piloto, pelo Professor Avary da Costa Prado; Brasília como pólo de desenvolvimento econômico, pelo Técnico em Administração Pública e Industrial Maurílio Borges Bernardes.





# 2ª

CONFERÊNCIA

## DISTRITO FEDERAL — O GOVERNO E A COMUNIDADE

Engenheiro HENRIQUE BRANDÃO CAVALCANTI  
Secretário-Geral do Ministério do Interior

### **PRESIDENTE DA MESA**

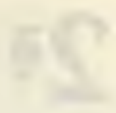
Senador CATTETE PINHEIRO

Presidente da Comissão do Distrito Federal  
do Senado Federal

### **MEMBROS DA MESA**

Senador FERNANDO CORRÊA

Membro da Comissão do Distrito Federal e  
Presidente da Comissão de Saúde do Sena-  
do Federal



COMMISSION

COMMISSION — INSTITUTIONS  
SECTION A

Section A contains several paragraphs of text, which are extremely faint and difficult to read. The text appears to be organized into sections, possibly corresponding to the 'SECTION A' header. The content likely describes the structure and functions of the Commission and its various institutions.



## DISTRITO FEDERAL — O GOVERNO E A COMUNIDADE

ENG<sup>o</sup> HENRIQUE BRANDÃO CAVALCANTI  
*Secretário-Geral do Ministério do Interior*

Sr. Presidente da Comissão do Distrito Federal — Senador Cattete Pinheiro, Sr. Senador Fernando Corrêa da Costa, Srs. Congressistas, minhas Senhoras, meus Senhores:

Inicialmente quero agradecer ao Sr. Presidente e aos ilustres Membros da Comissão do Distrito Federal esta oportunidade que me é concedida de falar sobre o Governo e a comunidade nesta região em que vivemos.

Venho acompanhando com o maior interesse, neste Seminário, que em momento oportuno foi organizado pelos Srs. Senadores da Comissão do Distrito Federal, a abordagem conceitual e o exame de proposições de inegável importância para os destinos da Capital da República. O depoimento do Dr. Lúcio Costa deu-nos ensejo para lembrar algumas premissas iniciais, e melhor compreendê-las à luz da concreta e presente realidade. A contribuição técnica dos debatedores no segundo dia de trabalho revela a inequívoca seriedade e preparo daqueles que se debruçam sobre os fascinantes problemas desta nossa Cidade. Abordarei, pois, alguns aspectos do tema central, com o necessário respeito e certa humildade, a partir da posição que ora ocupo no Ministério do Interior, e também como habitante de Brasília desde 1967.

Lembraria que o Ministério do Interior trata, dentre outros assuntos, do Desenvolvimento Regional, da Ocupação do Território, da Radicação de Populações, das Migrações Internas, e da Habitação e Saneamento. Posso dizer-lhes que, no desempenho dessas atividades, deparamo-nos com a situação do Distrito Federal, não somente pela prioridade que lhe é característica, mas também pelas respostas que esta experiência de Brasília nos transmite a muitas indagações de natureza estrutural e operativa.

No tocante ao desenvolvimento regional, por exemplo, procuramos analisar, sob a óptica da SUDECO, o que ocorre no Distrito Federal, como parte da Região Centro-Oeste, em termos de desenvolvimento integrado e equilibrado e de minimização das desigualdades regionais.

É óbvio que, na própria conceituação de Brasília, se previu a sua contribuição ao processo de ocupação territorial e radicação de populações. Nesse sentido, preocupam-nos o uso do solo, o acesso à terra nas áreas urbanas, e, também, as condições necessárias à permanência dos cidadãos nessas áreas.

No que respeita às migrações internas, estamos empenhados, juntamente com a Fundação IBGE, a Secretaria de Planejamento da Presidência da República, a Universidade de Brasília e com a assistência técnica do PNUD, em amplo estudo sobre as características desse fenômeno que, apesar de sua complexidade, apresenta facetas altamente positivas em termos de integração social, de desenvolvimento econômico, de segurança nacional. Ainda no caso específico de Brasília, vimos trabalhando em conjunto com a Secretaria de Serviços Sociais, na esperança de melhor definir essa situação.

Habitação e saneamento são peças importantes na estratégia de desenvolvimento urbano. Para exemplificar, esses dois setores representam, em termos de investimento no próximo quinquênio, mais de 30% do esforço global do Ministério do Interior, ou seja, cerca de cento e trinta e três bilhões de cruzeiros. Espera-se que desse total pelo menos cinco bilhões sejam aplicados no Distrito Federal e em sua área de influência.

A necessidade de tratar essas tarefas de maneira global e integrada nos levou a sugerir à Presidência da República a inclusão do Sr. Governador do Distrito Federal como membro nato do Conselho Deliberativo da SUDECO em 1970. Tal proposição foi acolhida e transformou-se num dos itens do Decreto de Organização do Ministério do Interior.

## O Distrito Federal

### *Natureza e Finalidade*

Vamos agora lembrar um pouco o que é o Distrito Federal.

Quando da sua transferência para o Planalto, essa nova Unidade da Federação recebeu uma área cinco vezes maior do que dispunha o Distrito Federal anteriormente. De certa forma, são colocações e dimensões arbitrárias, quando nos recordamos que a Constituição de 1891 previa para essa área do Distrito Federal quase o triplo, ou seja, 14.400 km<sup>2</sup>. A própria Comissão chefiada pelo General Poli Coelho, na década de 1940, propunha para essa área uma superfície de 77.900 km<sup>2</sup>. No espaço de cerca de 5.800 km<sup>2</sup>, com uma população essencialmente urbana, estimada hoje em 750.000 habitantes, temos atualmente o segundo maior nível de densidade demográfica dentre as Unidades da Federação do País. Portanto, é uma região já densamente ocupada. Apenas o novo Estado do Rio de Janeiro tem uma densidade demográfica superior à do Distrito Federal. A sua renda *per capita* é quase idêntica à da média nacional, o que a classifica entre as cinco maiores do País, e possivelmente a terceira maior em termos de Unidade Federativa.

Dispõe o Distrito Federal de autonomia relativa em termos administrativos, com regimes tributário, orçamentário e de pessoal próprios, além de um Tribunal de Justiça e de um Tribunal de Contas, sendo o Senado Federal o seu órgão Legislativo.

Pode-se afirmar que hoje está aqui, sem sombra de dúvida, a verdadeira Capital do Brasil, e, neste sentido, as três premissas fundamentais a que se propôs foram cumpridas, ou sejam:

- a interiorização do desenvolvimento e a abertura de novas regiões, com a participação direta do poder Central;
- a observância de critérios locais que melhor atendam à segurança nacional;
- a criação de condições de instalações físicas e ambientais mais adequadas ao funcionamento do Governo central.

Uma vez aceita como válida essa função essencialmente político-administrativa, cabe agora indagar se a Cidade está em equilíbrio com a rede urbana de seu espaço geoeconômico, e com as regiões produtoras que a envolvem.

## *Etapas de sua evolução*

Esta indagação faz parte, por assim dizer, do que poderíamos caracterizar como sendo a terceira etapa da evolução de Brasília:

A 1ª, de implantação e construção, até 1960;

A 2ª, de organização — de forte crescimento, transferência e migração, até 1970.

Estamos em plena fase de consolidação de idéias, de aceitação do novo ambiente e de certa ordenação da comunidade. Achei muito feliz a expressão do Dr. Geraldo Orlandi, um dos debatedores da semana que findou, quando se referiu à versatilidade de Brasília em sua conceituação básica, onde as suas linhas mestras de planejamento devem estabelecer apenas a necessária disciplina.

Estamos, por assim dizer, iniciando um novo ciclo de criatividade, em que as premissas fundamentais são respeitadas, mas que não temos receio de ignorar certos preconceitos e certas superstições em matéria de organização.

Brasília descobre que não é um avião no espaço, mas que o chão onde ela pousa é este Brasil do Centro-Oeste, e que é necessário fixar e determinar as suas relações e interdependências, continuando a exercer um papel de foco de atração migratório, centro polar de serviços e consumidor de matérias-primas e produtos.

## *Espaço político e região geoeconômica*

Gostaria, então, neste momento, de fazer uma distinção entre três espécies de espaços: o espaço político-territorial, limitado pelas divisas das Unidades da Federação; o espaço operacional, onde se movimentam os agentes públicos e privados no seu papel econômico, e o terceiro espaço que é o espaço de planejamento. O mais restrito, evidentemente, é o espaço político-territorial.

Para termos uma idéia da dimensão do espaço operacional centrado por Brasília, basta que nos demos conta de que uma população periférica é aqui atendida em matéria de Educação, Saúde e Assistência. Por outro lado — está aqui o Dr. Aluísio Carvalho que sabe muito bem — Brasília não é independente em matéria de suprimento energético. A área de influência no campo da energia elétrica transcende de muito o espaço político-territorial. Somos já, por assim dizer, em matéria de suprimento de água, sócios do Estado de Goiás.

Vamos frisar como é amplo, e de certa forma ilimitado dentro do Território Nacional, o espaço de planejamento que Brasília comanda.

Data de maio do corrente ano um estudo elaborado por um Grupo de Trabalho constituído de representantes dos Ministérios do Planejamento e do Interior, do Governo de Goiás, do Distrito Federal e de Minas Gerais. Esse relatório estabelece como sendo a área geoeconômica de Brasília um espaço coberto por nada menos que 159 municípios, além do próprio Distrito Federal, e formula, propõe para esta região geoeconômica um grande programa de investimentos para o quinquênio, que se situa na ordem de 1,3 bilhões de cruzeiros, com os seguintes objetivos gerais:

- criação de novas opções de emprego nas áreas periféricas;
- descentralização dos serviços sociais básicos;
- fortalecimento da economia da região, especialmente do setor primário;
- e um processo crescente, gradativo de integração econômica regional.

Do ponto de vista setorial, esse mesmo relatório recomenda que haja a incorporação de novas áreas de produção agrícola, além da melhoria do sistema produtivo primário e de abastecimento; a exploração intensa dos recursos naturais da região, inclusive os minerais, o seu beneficiamento e industrialização, dentro de um processo normal de substituição de importações; o fortalecimento da malha urbana com a expansão dos serviços sociais e de utilidade pública, a fim de que possa haver maior capacidade de absorção de mão-de-obra.

Este estudo é complementado também com um trabalho bastante interessante dos Professores Ricardo Farret e Raimundo Santana, da UnB, sobre a Rede Urbana da Região Geoeconômica de Brasília.

O que eu consideraria como o grande mérito dessa proposição que, por assim dizer, delimita para o próximo quinquênio o que é o espaço de planejamento de Brasília — como vêem, um espaço bastante amplo — é, efetivamente, assegurar ao Distrito Federal condições de participar de um quadro econômico mais equilibrado do que o permite a estreita política e o estreito arcabouço político-institucional no qual está inserido. Poder-se-ia até indagar, olhando e examinando este trabalho, se essa dependência decisória do campo econômico, em que se encontra o Distrito Federal, é apenas circunstancial ou foi efetivamente premeditada, a fim de caracterizar a feição eminentemente local da sua administração. Para ilustrar essa dependência podemos fixar aqui algumas cifras, tais como: 71,3% da receita do Distrito Federal são de transferências da União, inclusive o ICM do trigo; da parcela remanescente de 28,7%, 15% provêm do ICM local e apenas 2% do Imposto Predial e Territorial Urbano. Mais adiante faremos algumas considerações sobre esse aspecto da ocupação física e peço que retenham esta pequena contribuição que representa este IPTU.

## **O Governo do Distrito Federal**

Vamos passar agora a uma breve análise do que sejam os pontos principais do Governo do Distrito Federal. Creio que se pode aceitar esta afirmativa de que o Governo é, essencialmente, uma administração local. Sob certos aspectos se assemelha a um município, embora não goze da respectiva autonomia política.

Como entidade de prestação de serviços, essa estrutura executa uma tarefa hoje condicionada a dois fatores principais:

- 1) o padrão de qualidade e eficiência inerente à presença do Governo Central;
- 2) o influxo migratório, tanto o induzido como o espontâneo, formado de pessoas de poucos recursos, em contingentes ponderáveis.

Esses fatores impõem um vasto programa de obras e de serviços, principalmente de atendimento social, que se situam muito além da capacidade local de retorno dessas aplicações.

A arrecadação dos tributos locais, portanto, é uma decorrência do modelo político-administrativo e da própria realidade físico-territorial que, de certa forma, é impeditiva do crescimento dos setores primário e secundário da economia.

Se passarmos simplesmente ao nível da região geoeconômica, a que me referi anteriormente, estaremos apenas atenuando esta condição. Aí eu faria uma referência ao 1º Plano de Desenvolvimento Integrado para o Distrito Federal, publicado pela

CODEPLAN no início de 1971. Esse trabalho extremamente interessante e útil, descreve algumas das limitações inerentes ao planejamento regional nas áreas menos desenvolvidas, reportando-se a uma colocação anterior, muito familiar ao nosso Ministério, e que consta do I Plano Quinquenal da SUDAM. Diz o documento que essas áreas menos desenvolvidas

“— são regiões abertas, fortemente afetadas pelas transações externas, transferências e desequilíbrios do balanço de pagamento e pelas flutuações demográficas.

— As economias regionais tendem à especialização, apresentando pois maior sensibilidade às variações cíclicas;

— Os Governos “(ai situados)” dispõem de limitada influência sobre as políticas de âmbito nacional, sofrendo o efeito de descontinuidades, distorções e movimentação de capitais e população;

— Os vários órgãos públicos atuantes na região, contratando ou executando obras e serviços e independentes via de regra da ação coordenadora dos órgãos responsáveis locais, não permitem a garantia estrita do cumprimento de planos e programas.”

Esta advertência foi incorporada a esta proposta da região geoeconômica de Brasília, através ou por intermédio de um tratamento mais institucional. Não é apenas mais uma relação de obras e de serviços, mas vai-se também a um certo pormenor no que toca à coordenação e a troca de informações, ao mecanismo de informações, indispensáveis ao cumprimento dessas metas. São obstáculos, portanto, removíveis à medida em que se implantam e aperfeiçoam os sistemas de informação e coordenação para o planejamento.

Neste ponto eu gostaria de fazer uma distinção entre planejamento e programação, adicionando, quem sabe, algo ao que, neste recinto, declarou com muita razão o Prof. Dércio Garcia Munhoz.

É possível estabelecer tendências, metas e objetivos, estimar e aceitar variações em torno dessas projeções, desde que as premissas sejam estabelecidas com clareza; isto, evidentemente, é planejar, não só em termos físicos, mas também sociais, econômicos e institucionais.

Como tal, o planejamento transcende a capacidade decisória do Governo do Distrito Federal, embora a programação de obras e serviços esteja nitidamente a seu cargo e, se bem formulada, poderá impor ao nível de planejamento as definições que dele se espera.

Muitas vezes esperamos de um Governo local aquilo que está além da sua capacidade. O próprio grande grupo de pressão aqui de Brasília, que é o Governo Federal, inadvertidamente, exige do Governo local uma resposta para a qual não está preparado.

O Dr. Gilberto Sobral fez aqui uma exposição muito objetiva, realçando a necessidade desse diálogo e dessa provocação, ao antecipar o provável declínio do setor de Construção Civil no decorrer dos próximos anos, e a conveniência de se prever a compatível expansão do setor de prestação de serviços e também da previsão adequada da transferência de órgãos federais para Brasília.

O programador local tem sempre a responsabilidade de provocar o pronunciamento de quem de direito. Eu diria neste caso que o Ministério do Interior recebeu e entendeu perfeitamente este recado.

Dessas ponderações do Professor Sobral, destaco, pela sua importância, aquela que se refere ao programa de capacitação e reciclagem do pessoal.

Vamos, agora, nos deter nos aspectos mais sensíveis da ação do Governo do Distrito Federal como administrador local, ou sejam, os serviços sociais básicos, os de infraestrutura física e os de utilidade pública.

É claro que, ao desenvolver a sua ação, repito, o Governo precisa saber qual é o programa da região geoeconômica, para situar-se precisamente neste contexto. Se isto existir, os condicionantes de emprego e de ensino profissionalizante estariam, automaticamente, determinados.

Fixada a função econômica do Distrito Federal, é mais fácil saber-se, realmente, qual é o seu comportamento neste contexto regional. Cabe, portanto, ao Governo do Distrito Federal estender, principalmente, os serviços de saúde, educação fundamental e de assistência até o limite de sua capacidade de atendimento. E é óbvio que a tônica destes serviços se deve orientar para os grupos etários até os quatorze anos, e também àqueles que, pela sua idade, já ultrapassaram o limite da população economicamente ativa. Diria — e repito — até o limite da sua capacidade de atendimento. E é neste ponto que acho que o Governo tem que, honestamente, dizer que necessita do apoio da comunidade.

No tocante aos serviços de utilidade pública e à rede viária, temos, o que chamamos hoje, um desdobramento de setores a nível nacional, setores estes com a forte centralização decisória, e que por estes mesmos motivos, às vezes, não são devidamente coordenados, a nível local. É uma tendência natural de procurar a rentabilidade dos seus empreendimentos e investimentos. Acho mesmo que aqui em Brasília esse serviço tem-se comportado com bastante eficiência. É indispensável que o Governo do Distrito Federal fortaleça o seu papel de coordenador desse serviço.

Falo agora como cidadão. Nem sempre entendo porque água e rede viária esta na Secretaria de Viação e Obras e energia e telefone, na Secretaria de Serviços Públicos. Há de haver um agente coordenador mais forte em outro nível. É aquela história de que nós, cariocas, transferidos para cá, nos lembramos: quem é o dono dos buracos?

Felizmente, a montagem desse sistema de planejamento operacional, de programação e coordenação, é preocupação recentemente manifestada pelo Sr. Secretário de Governo, representando sem dúvida o pensamento do Sr. Governador Elmo Serejo de Farias.

Ainda há poucos dias, tivemos um pronunciamento bastante objetivo nesse sentido.

A coordenação, entretanto, não deve ser a nível de Distrito Federal; é desejável que ela se estenda também até o nível das Administrações Regionais.

Ao propor, em suas palavras uma espécie de sistema de planejamento, coordenação e controle, para o Distrito Federal, o Prof. José Carlos Coutinho amplia este conceito habitualmente tecnocrático para integrar em seu âmbito o que denomina um sistema de consulta. Valho-me das notas taquigráficas e repito as suas palavras: "... Esta-

mos iniciando neste Seminário uma modalidade de consulta, que se deverá estender daqui a todas as camadas, de todas as idades, da população”.

Essa afirmativa, com a qual estou inteiramente de acordo, nos leva a algumas indagações sobre a representatividade do mecanismo decisório e sobre o relacionamento entre comunicação e comunidade.

Ao transferir o meu título de eleitor para Brasília, há alguns anos, o fiz consciente de que estava abrindo mão de um direito de cidadão, obedecendo, entretanto, a um requisito da lei, mas por outro lado realizando um ato que para mim estava essencialmente inerente ao processo de consolidação de Brasília.

É evidente que há razões ponderáveis para que o exercício do voto seja tratado diferentemente na Capital da União. Assim também, com a devida vênia, não nos parece justo para com o Distrito Federal que os aqui residentes sejam considerados eleitores de outros municípios.

Percebe-se, entretanto, que a continuidade da ação administrativa (mesmo no âmbito restrito dos interesses locais), a procedência das informações que se refletem em ações executivas, e a participação dos próprios habitantes neste conjunto de Brasília, são fortemente afetados pela ausência de algum dispositivo de representação.

O vácuo que se cria é naturalmente preenchido por figuras reais ou virtuais, nem sempre pertinentes, autênticas, ostensivas, e portanto legítimas.

A comunicação entre administração e a coletividade não raro se ressentem de canais que, às vezes, distorcem, interpõem obstáculos com prejuízo para ambas as partes.

Eu me lembro do Capítulo IV da Constituição que, por circunstâncias que me parecem muito lógicas, associa, em seu título, o Distrito Federal aos Territórios Federais, guardando naturalmente certas distinções. Assim como existem distinções, existem pontos de contacto. O Decreto-lei nº 411, que é a Lei Orgânica dos Territórios Federais, cria, no seu art. 25, um Conselho Territorial nomeado pelo Ministro do Interior, por Portaria e constituído de seis membros, sendo dois da livre escolha do Ministro do Interior, um indicado pelo órgão de desenvolvimento regional — SUDAM ou SUDECO — e um indicado pelo Governador do Território, e dois escolhidos pelo Ministro, dentro dos indicados em listas trinômines.

A esse Conselho — que não é uma Assembléia Legislativa evidentemente, e no caso do Distrito Federal, como disse anteriormente, é o Senado este órgão legislativo —, a esse conselho territorial cabe opinar sobre plano de orçamento, aprovar critérios de contratação, representar contratos de Governadores e Secretários, examinar outras representações e outras atribuições.

Muitas formas existem de aproximar o administrador da população, por intermédio de alguns de seus Membros mais representativos.

Visitando, recentemente, um pequeno lugarejo no Território Federal de Rondônia, lugar em que nada existia há 18 meses, encontramos uma população de cerca de 6 mil habitantes, com um conselho comunitário espontaneamente organizado e trabalhando lado a lado com um Subadministrador Regional. Vários exemplos desse tipo se encontram por todo o Brasil, prestando valiosos serviços tanto ao Governo como à comunidade.

Mas, o que seria essa comunidade do Distrito Federal?

Vamo-nos reportar ao Censo de 1970, que nos indicava que 22% da população já havia nascido aqui, 21% vieram de Minas Gerais, 32% dos Estados nordestinos (sendo que 7% da Bahia), 13% de Goiás e 5% da antiga Guanabara.

Dos quinhentos e quarenta e seis mil habitantes recenseados naquele ano prevê-se que chegaremos a um milhão em 1980.

Uma estimativa da CODEPLAN, um pouco antiga, de 1968, nos dava conta de que as duas classes superiores de renda bruta **per capita**, dentre as cinco, somavam 18% das unidades familiares, mas, detinham 50% da renda anual bruta familiar.

A classe inferior de renda somava 37% das unidades, e somente detinha 14% da renda.

Simplisticamente, dividem-se os habitantes em duas categorias: os servidores públicos e os outros que exercem atividades privadas. Cotejando os dados de 1970 e os indicados pelo Dr. Gilberto Sobral para 1974, temos respectivamente 18 e 19% da população economicamente ativa identificados como servidores públicos.

Então, esses números confirmam o que já sabemos: a comunidade em grande número é constituída de não-servidores públicos, que possuem renda modesta.

A forte corrente migratória sofre, também, naturais flutuações, em parte pela modificação das condições de vida da origem, em parte por um processo de informação — com licença da palavra — inteiramente informal e que trafega em sentido inverso, que orienta, pragmaticamente, esses mesmos fluxos migratórios.

Há excelente trabalho do Professor Aldo Paviani e da Professora Inês Barbosa sobre o fenômeno migratório de Brasília e que é extraordinariamente eloqüente pela complexidade do quadro que apresenta. Apenas ressalto uma cifra que me parece bastante interessante, que diz que 32% da população nasceram no Nordeste, mas apenas 24% do total vieram diretamente dos seus Estados para Brasília sendo, portanto, um pequeno indicador dessa mobilidade e desses itinerários locais e intermediários.

Quanto à estrutura etária, ela não difere substancialmente da média nacional. Talvez seja um pouco mais alta que a do País, justamente como consequência da natureza do fluxo migratório, e observa-se, recentemente, um acréscimo na taxa de crescimento vegetativo atribuível, talvez, à redução na taxa de mortalidade infantil e mesmo na taxa de mortalidade em geral, face à expansão dos serviços sociais básicos.

Como se distribui essa população no espaço físico?

Dados divulgados até há um mês, pela CODEPLAN revelam, por regiões administrativas, que o Plano-Piloto, Núcleo Bandeirante e Guará têm cerca de 270.000 habitantes; o complexo, Taguatinga-Ceilândia é maior, tem 290.000 habitantes; Gama, 91.000; Sobradinho, 50.000, etc.

Então, a Grande Brasília já possui uma população comparável à da Grande Belém, que é considerada, oficialmente, como uma das oito regiões metropolitanas. E nesta disposição física, de certa forma, já temos alguns critérios de metropolização preenchidos pelo conjunto da Capital da República. O próprio conjunto, como chamei, complexo Taguatinga-Ceilândia, tem um comportamento que não difere de muito das cidades periféricas do Grande Rio e da Grande São Paulo.

Como se radica essa população? O Censo de 1970 revelava que 2/3 de domicílios ou eram próprios ou estavam em fase de aquisição. Portanto, nota-se uma propensão inequívoca a esta radicação de população; mas, de certa forma, a necessidade de deslo-



camento, apontada por este Seminário anteriormente, é óbvia entre a residência e o local de trabalho — que nos levaria a indagar da racionalidade desse modelo de ocupação.

Acompanho as colocações aqui expostas pelo Professor Aldo Paviani, quando este se refere aos elevados custos financeiros e sociais do presente esquema, prejudicando sobretudo aquilo que é a maioria da coletividade.

Dentre aquelas hipóteses que o Professor Paviani apresentou — que eram três: a manutenção do esquema atual, a metropolização, ou aquilo que se poderia chamar, agora, a proposição da região geoeconômica —, eu me permitiria introduzir pequena variante, que é a de aceitar a tendência, que me parece natural, de expansão da área física no sentido de Taguatinga que se constituiria, então, com Brasília o pólo metropolitano reforçando, por outro lado, como ele mesmo propôs, a malha urbana periférica no âmbito da região geoeconômica.

Como poderíamos melhorar essa situação? Por meio de dois dispositivos: a interferência mais direta do poder público na questão do uso do solo urbano, e uma ação decidida no sentido de implantar um sistema eficiente de transporte coletivo.

Tenho certeza de que o que estou dizendo aqui não é nada de novo. A interferência governamental, entretanto, no caso do uso do solo, poderia se desdobrar em três ações diferentes:

- a mobilização de terrenos disponíveis em mãos do próprio Governo;
- a definição de áreas de expansão ou de densificação, podendo-se aplicar às propriedades aí localizadas um tratamento tributário diferenciado;
- a concessão de estímulos para a melhoria ou regularização das condições de ocupação.

Lembrem-se de que o IPTU aqui é apenas 2% da receita tributária. Então, qualquer dispositivo de estímulo não pesaria fortemente nesse conjunto da receita, mas poderia ter implicações inequívocas na política de ocupação.

Falando, agora, como cidadão de Brasília, e seria uma pequena sugestão: definidas as áreas de expansão e densificação, os proprietários de terreno, por exemplo, poderiam ter um ano para entrarem com o projeto de edificação, e nesse exercício o IPTU seria bastante módico. Porém, se tal não ocorresse, esse projeto não entrasse, no ano subsequente o Imposto Territorial seria substancialmente aumentado.

Uma vez construído o prédio, nova colocação se faria, reduzindo a uma cifra bastante modesta o Imposto Predial. É evidente que já haveria grande diferença, como já ocorre hoje entre o Imposto Territorial e o Imposto Predial, não das áreas indistintamente; daquelas áreas realmente definidas como áreas de expansão e de densificação para onde se poderiam orientar com prioridade os investimentos de infra-estrutura.

Como dizia, construído o prédio, o proprietário teria, digamos, um tratamento um pouco mais simpático nos primeiros dois anos para que ele mesmo se pudesse implantar: porque é evidente que se espera que ele faça determinadas despesas para viabilizar a sua localização.

Quanto aos estímulos fiscais para melhoria ou regularização das condições de ocupação, creio que deveriam ser concedidos aos moradores que realizassem despesas de urbanização e manutenção dos gramados em áreas de contorno, ou aqui no lago nas faixas verdes contíguas determinados tratamentos preferenciais em termos tributá-

rios. É óbvio, também, que quanto mais cedo se der aos atuais ocupantes de apartamentos funcionais condições para adquirirem a sua própria moradia, o próprio Governo estará dando demonstração de que pretende erradicar essas populações e não mantê-las em situação flutuante. E bem verdade, também, que eles, uma vez proprietários, passariam da mesma forma a contribuir para os tributos locais.

Lembraria, finalmente, nesse capítulo da propriedade do solo, que o art. 160 da Constituição é bem claro, ao exaltar a função social da propriedade, a par do conceito básico de liberdade de iniciativa; não há nenhum proprietário da liberdade de iniciativa, mas todos têm obrigação de olhar a propriedade sob o aspecto social.

A exposição do Dr. Cloraldino Severo nos deu a impressão nítida da seriedade e do apuro com que está sendo examinada a situação do sistema de transportes. Teremos, portanto, cada vez mais um movimento ponderável de população engajada no setor terciário, como preconiza o Dr. Sobral, nesse trecho Brasília—Taguatinga, o que evidentemente parece justificar a implantação do sistema de transporte de massa que, se devidamente estruturado, poderá propiciar melhores condições financeiras e sociais para a população.

Gosta-se, geralmente — e os leigos como eu —, de aceitar aquela proposição de que esses sistemas são eminentemente deficitários. O conceito de **deficit**, naturalmente, é amplo e às vezes pode ser minorado. Se tivéssemos, por exemplo, um sistema de transporte de massa, com tração elétrica, creio que as despesas de energia elétrica poderiam ser redistribuídas no conjunto da população, inclusive fazendo com que os maiores consumidores proporcionalmente pagassem uma parcela maior. A operação dos terminais do sistema poderia ser entregue a esse mecanismo do transporte de massa; a receita, oriunda das concessões para a publicidade, para a operação dos estabelecimentos comerciais, localizados nesses terminais. Em suma, creio, como disse, que estamos numa fase nova de criatividade e ela não se restringe apenas ao plano físico mas ela tem, nessa fase, de dar a sua contribuição no plano institucional e econômico.

Espera-se da Administração do Governo do Distrito Federal uma abertura bastante ampla para a participação da comunidade, utilizando veículos específicos para a mobilização desse potencial de boa vontade e de trabalho.

A integração do migrante, seja ele funcionário público, comerciário ou operário, será muito mais rápida se a comunidade aqui existente se propuser a recebê-lo e adaptá-lo às novas condições.

Testemunhei o trabalho sério desenvolvido pelo então Secretário de Serviços Sociais, Dr. Otomar Lopes Cardoso e pelo atual Assessor desta Comissão, Dr. José Lucena Dantas, que era, anteriormente, Diretor-Executivo da Fundação do Serviço Social, e também da sua valorosa equipe. Criaram os Centros de Treinamento e Triagem de Migrantes. Os Postos de Encaminhamentos de Migrantes, localizados no Distrito Federal e cidades circunvizinhas, tentaram criar Conselhos Comunitários, embora não sob esse título. E creio mesmo que não somente a Secretaria de Serviços Sociais mas todo o Governo podem dar o seu recado às entidades de benemerência, como aliás é feito, parcialmente, no sentido de que o Governo seja apoiado em sua ação social.

É preciso, entretanto, divulgar melhor esse trabalho a fim de que cada cidadão, pela sua atitude individual, pelo esforço coordenado em organizações específicas, traga a sua contribuição.

Temos no Ministério do Interior uma chama constantemente acesa, chama-se "Projeto Rondon". Ele pode ser ampliado em sua atuação local.

O lazer dos jovens aqui no Distrito Federal representa também massa grande de esforço potencial. É o que chamamos, no Ministério, distinguindo do homem-hora, moço-hora, com o ingrediente de entusiasmo que lhe é peculiar e que pode ser captado e capitalizado.

Confia-se — como falei — no Governo, para que essa atuação desprendida e voluntária seja valorizada e devidamente organizada, para que a comunidade brasiliense seja menos estratificada e menos dispersa, não somente no espaço físico mas também no espaço social.

Gostaria de, nestas palavras finais, fazer referência aos Prefeitos e Governadores desta Unidade da Federação e aos seus auxiliares, antigos e atuais. Graças ao seu esforço e dedicação, procuraram fazer do Distrito Federal, e o fazem atualmente, aquilo que deles esperam os seus cidadãos e o próprio País. Tenho certeza de que o que procurei expor foi, em determinado instante, em algum momento, motivo de meditação e preocupação para eles. E se estamos aqui reunidos, sob a Presidência, que muito nos honra, do nobre Senador Cattete Pinheiro, a quem cabe este grande mérito de promover o Seminário do qual fazemos parte, se estamos aqui reunidos, repito, é em parte, pelo que lograram, esses homens e essas mulheres, realizar e estão realizando.

A mensagem que a União transmite a Brasília é de certa forma mais fácil de ser entendida e cumprida do que a dos demais Estados da Federação. É um pólo de atuação, de atração e de irradiação. É manifestação muito clara do processo e da opção pela urbanização, e é a incorporação resoluta dos fluxos migratórios à procura de um local que lhes seja mais propício.

Temos razões para olhar, com confiança e otimismo, os dias que virão. Basta lembrar as palavras de Lúcio Costa:

"A cidade foi concebida em termos de Brasil definitivo, para permanecer e traduzir, com dignidade, uma nova fase do Brasil que continua voltado para o futuro."

O que proponho, modestamente, ao concluir, é que a consolidação dessas idéias e ações, nesta terceira fase da vida de Brasília, possa se efetivar por intermédio de duas providências principais:

Primeira: a montagem de uma estrutura decisória que permita maior contribuição da coletividade, no planejamento e administração — e também do Governo do Distrito Federal no contexto regional a que pertence, podendo-se tomar como exemplo o que ocorre nos Territórios Federais.

Segunda: uma decisão de convocar, mobilizar a comunidade para o processo de integração social, utilizando os meios apropriados e, também, o potencial de boa-vontade, principalmente da juventude.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Solicito aos Srs. Funcionários da Casa o recolhimento das indagações formuladas. (*Pausa.*)

## INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagação formulada pelo Dr. Luís Carlos de Portilho, Advogado e Consultor Jurídico do Ministério das Comunicações:

“No campo da saúde, causa estranheza a abundância de pernilongos em Brasília.

Não existe um propósito de combate aos pernilongos e de erradicação das fontes geradoras deles?”

O SR. HENRIQUE BRANDÃO CAVALCANTI — Estou me sentindo muito amparado pelo Senador Cattete Pinheiro, que é ilustre médico, com larga folha de serviços prestados na área da saúde pública. Por outro lado, permitam-me sempre recordar o fato de que a gente tenha certa saudade do Rio de Janeiro. Lá, houve época em que se discutia se o pernilongo era federal, estadual ou municipal. Acho que, em Brasília, não há dúvida de que só pode ser federal. Um convênio, talvez, entre o Ministério da Saúde e o Governo do Distrito Federal possa melhorar o combate aos pernilongos, com o qual, aliás, estou de pleno acordo.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagações formuladas pelo Engenheiro Civil Ederval Vaz, Chefe da Assessoria de Engenharia e Arquitetura da Fundação do Serviço Social do Distrito Federal:

1ª) A marginalização sócio-econômica do migrante, em Brasília, sua desqualificação profissional gerando desemprego e subemprego, quadro de completo conhecimento dos órgãos locais e federais, o que se depreende inclusive pela abordagem do conferencista, está merecendo uma real e concreta resposta do Ministério do Interior?

2ª) O que oferece este Ministério para equipar os municípios da região geoeconômica de Brasília e os órgãos do Serviço Social do Governo do Distrito Federal?

3ª) Quais as modalidades de convênio e qual o apoio econômico que o Ministério do Interior ofereceria?

O SR. HENRIQUE BRANDÃO CAVALCANTI — Eu gostaria, primeiramente, de dizer que, apesar desta situação, de marginalização, desqualificação, regime de desemprego e subemprego, como está dito aqui, é útil que o migrante venha para Brasília. E quando digo Brasília, naturalmente estou referindo-me, já dentro do contexto que apresentei de região geoeconômica: a Brasília e sua área de influência.

Evidentemente, absorver o migrante não é apenas problema de assistência social, mormente se estamos preocupados em resolver o problema, como diz aqui o indagador, de desemprego e subemprego. Depende de uma série de decisões de natureza econômica. O que vimos fazendo em convênio anterior com a Secretaria de Serviços Sociais do Distrito Federal é justamente ampliar a nossa faixa de conhecimento do fenômeno, e uma vez que, os censos são periódicos, é preciso, constantemente, saber quem é o migrante, qual o seu perfil, por que se desloca, o que pretende, donde vem, por onde passou, e nada melhor do que o Posto de triagem e de recebimento que deve, além disso, emitir carteira profissional, fazer exame médico, orientá-lo devidamente, perguntar-lhe coisas que ninguém perguntou, se ele pretende, realmente,

ser trabalhador rural, em que condições, se sabe o que é a cidade, o que pretende fazer nesta cidade, em suma, esta parte que eu diria mais de pré-investimento para, em seguida, numa segunda etapa, que pretendemos seja iniciada agora, no 2º PND, vir com soluções que dependem, evidentemente, de recursos muito maiores do que o Ministério dispõe para essa área. Não é, também, como falei, no regime que vivemos, em que existe e é respeitada a iniciativa privada, uma responsabilidade exclusiva do Governo. O dever do Governo é mobilizar os órgãos públicos na área econômica e da iniciativa privada para que possam absorver esses contingentes.

A resposta à primeira indagação dividir-se-ia, então, em duas partes. O que fizemos, até agora, foi uma análise, um convênio que permitiu o funcionamento desses postos de migrantes e reorientação, pelo menos, em parte, para, então, nesta segunda fase, passarmos às medidas concretas e efetivas de absorção desses contingentes.

“O que oferece este Ministério para equipar os municípios da região geoeconômica de Brasília e os órgãos do Serviço Social do Governo do Distrito Federal?” Faz parte, repito, deste programa a se iniciar em janeiro de 1975 e não abrange, apenas, o aspecto social, mas tem que abranger a parte econômica.

É óbvio que, para uma grande parte desse contingente, é preciso realizar obras públicas. São elementos rejeitados pela meio-rural, porque o primeiro fator da migração continua a ser a busca do emprego. É necessário, evidentemente, que haja uma fase de adaptação, propiciada, em grande parte, pelos investimentos e pelas obras públicas, a fim de, também, aumentar a intensidade de absorção do emprego na área toda, não somente aqui.

“Quais as modalidades de convênio e qual o apoio econômico que o Ministério do Interior ofereceria?” Os dois, a que me referi. Temos o máximo empenho em utilizar os nossos recursos e atrair novas fontes para que este programa possa ser estabelecido em seu conjunto.

É evidente que, quando me refiro a obras públicas, estou falando de estradas, de comunicação, de energia, de prédios públicos, de tudo mais que ajude a reter e a descentralizar o processo de atração da própria Capital da República.

Gostaria de me deter um pouquinho mais nesta pergunta, porque, realmente, aqui está a nossa maior preocupação.

“Por que o elemento é, às vezes, desempregado?”

É, como disse: às vezes não tem uma carteira profissional; não dispõe, até, de uma certidão de nascimento. Ele não pode identificar-se. Ele não sabe nem de longe, remotamente, quais são os seus direitos nem o seu comportamento como trabalhador urbano. E, ao enfatizar a conveniência do processo de urbanização, também não estou eliminando, nem proibindo que, em determinadas condições, o migrante possa optar ainda pelo meio-rural, desde que essas condições sejam propiciadas pelo poder público. Esse Plano da Região Geoeconômica de Brasília não é apenas um plano de malha urbana. Mencionei, num trecho da minha conferência, que significa também expandir a fronteira agrícola, melhorar o sistema de abastecimento, melhorar as condições de assistência ao meio-rural. Num determinado momento, fez-se uma pesquisa de opinião dentre esses migrantes já radicados em Brasília e, se não me falha a memória, mais de um terço optaria novamente pelo meio-rural, se condições lhes fossem propiciadas.

Mas não posso me negar a afirmar que a nossa posição é, nitidamente, não só a de aceitar, mas de estimular o processo de urbanização. É uma maneira de melhor integrar, de melhor prestar os serviços, é uma maneira de, mais rapidamente, garantir à nova geração condições de educação e saúde que, sejamos realistas, a prazo curto, o País não tem condições de estender a todo o meio-rural.

Torna-se evidente que a própria política nacional urbana, recentemente exposta pelo Governo Federal, claramente indica a necessidade de desconcentrar. Quem ler a exposição de motivos, verá que a política referente às áreas metropolitanas é a de controlar o seu crescimento. É necessário, então, fortalecer os centros médios, melhor definir o grau de polarização e o equilíbrio dessa maioria urbana. Prefiro ver um subempregado chegar a Brasília do que vê-lo ficar em uma determinada região onde, nós sabemos, levará algum tempo para que o progresso ali chegue. É, também, para nós, uma permanente lição da realidade brasileira. Nem todos, aqui presentes, estiveram, tenho certeza, na Ceilândia, em Taguatinga Norte ou mesmo em Brazlândia. Quantos já passaram algumas horas no ambulatório do Hospital Distrital?

Aqui, pelo menos, existe uma condição de responder e de conscientizar a população do Governo Federal, da Capital da República, diante de certos problemas nacionais, eminentemente solúveis, desde que eles sejam enfrentados com toda tranqüilidade, desde que eles possam ser devidamente dimensionados e que se possa remover, com a devida eficiência, determinados obstáculos que ainda se interpõem à sua devida resolução. Não tenho o menor receio de dizer que é normal que chegue a Brasília o que se está chamando, aqui, com propriedade, o migrante marginalizado. Por isso que ele veio para cá. Mesmo que Brasília não tivesse dimensão física para ser uma área metropolitana, o potencial de poder federal dá a esta localidade, a esta cidade, uma tremenda condição de polarização. Os que moram aqui têm que estar conscientes disso. É aquela história do avião que pousou no cerrado. Não adianta querer ignorar o cerrado, porque ele está aí. Acho que este foi, mesmo que não seja explícito, o verdadeiro objetivo da transferência da Capital.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagação formulada pelo Sr. Franklin Roosevelt de Oliveira, 3º Vice-Presidente da Federação do Comércio de Brasília: "Por que Brasília ainda não tem uma Câmara Comunitária"?

O SR. HENRIQUE BRANDÃO CAVALCANTI — Creio que deste Seminário surgirão várias sugestões neste sentido. O nome talvez não seja esse e, quem sabe, as suas atribuições não possam ser inteiramente definidas. Mas não há dúvida de que este é o ambiente adequado para que estas proposições sejam levantadas e eventualmente respondidas. Considero que esta indagação é uma adesão.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta formulada pelo Engenheiro Aluísio Faria de Carvalho: "Até que ponto o Ministério do Interior pode participar da solução dos problemas viários da Capital da República? Quando eu grifo até que ponto, estou pensando no aspecto financeiro".

O SR. HENRIQUE BRANDÃO CAVALCANTI — O Dr. Aluísio, quando fala em aspecto financeiro e faz uma pergunta ao Ministério do Interior, está pensando certa-

mente no BNH. Eu diria que o BNH está sendo objeto de uma profunda análise. Uma delas, evidentemente em decorrência da sua irresistível vocação para ser um Banco de Desenvolvimento Urbano. Foi isto que levou o Banco a entrar na área de saneamento básico, de financiamento de equipamentos comunitários e, certamente, também o levou a entrar na área de transporte de massa.

Para que se tenha uma idéia da magnitude desse problema, em âmbito nacional, diria que os recursos do BNH são apenas uma fração não muito grande das nossas necessidades. Será necessária a convocação de outros organismos financeiros, será necessária uma tremenda objetividade na montagem desses dispositivos. Temos que encarar com muito realismo as áreas que já apresentam deseconomias de escala para que não se transformem em saco sem fundo e, nesse ponto, Brasília é um desafio para todos nós, cidadãos, engenheiros, como o Dr. Aluísio e eu, economistas, congressistas, porque aqui foram criadas precondições que induzem à racionalidade decisória. Uma pequena divagação, então.

A resposta é que já recebemos instruções para dedicar uma parte dos recursos do Banco especificamente para os aspectos do transporte de massa. Existe, entretanto, para concluir esta resposta, uma estreita correlação entre política de uso do solo e conceituação de sistema de transporte. Uma coisa não pode caminhar sem a outra, se não tivermos aquilo que o Professor Paviani disse e que eu repeti: custos financeiros e custos sociais muito elevados. E, se estamos trabalhando com uma entidade bancária que pretende que haja, pelo menos, certo retorno, é preciso que o aspecto de transportes não seja examinado isoladamente, mas à luz de um plano físico integrado. Foi isso mesmo que nos solicitou o Sr. Secretário de Viação e Obras do Distrito Federal, propondo a participação do Ministério do Interior no que ele chama de "Plano-Diretor de Brasília", que não é apenas físico, mas também institucional, social e econômico e que, naturalmente, será uma parte do Plano da Região Geoeconômica no seu conjunto.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagação formulada pela Engenheira Civil Célia Senna: "Existe algum plano já estabelecido para captação e capitalização do moço-hora no âmbito do Distrito Federal"?

Com a palavra o conferencista.

O SR. HENRIQUE BRANDÃO CAVALCANTI — Dra. Célia, propus-me apenas a fazer uma sugestão inicial, mas é evidente que assumi indiretamente a responsabilidade de ir adiante nessa proposição, desde que seja ela aceitável para o Governo do Distrito Federal e para a própria comunidade. Não é difícil, acredito, mobilizar esse moço-hora e o Projeto Rondon, evidentemente, é a nossa grande escola. Precisamos é de uma operação especial, específica, orientada para o caso de Brasília. Para isso temos que nos valer, mais uma vez, não somente do moço-hora execução, mas também do moço-hora planejamento.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Não surpreende a todos nós a riqueza de conceitos e idéias que nos deixa a conferência do Engenheiro Henrique Brandão Cavalcanti. Cabe a nós, agora, à comunidade brasiliense, a conquista de tão grandes objetivos aqui definidos.

Somos gratos ao Engenheiro Henrique Brandão Cavalcanti pela riqueza da contribuição que nos trouxe.

Em prosseguimento aos trabalhos do I Seminário de Estudos dos Problemas de Brasília, teremos amanhã, às 9 horas, à presença do Arquiteto Jaime Lerner, Prefeito de Curitiba, que abordará o tema "Humanização das Cidades".

Estão encerrados os trabalhos desta reunião.

Foi encaminhada ainda à Mesa, quando o Presidente já encerrava os trabalhos, indagação do estudante de arquitetura da UnB, Antonio Carlos Gomes de Oliveira, sobre: 1) identificação, pelo BNH, do conceito de urbanismo e planejamento com o de investimentos em habitação e saneamento; 2) justificativas para considerar o espaço político-administrativo do DF exíguo para a sua expansão sem que a sua estrutura urbana não tenha ainda se alicerçado como premissa básica de sua consolidação.



37





# 3ª

## CONFERÊNCIA

### HUMANIZAÇÃO DAS CIDADES

Arq. JAIME LERNER  
Prefeito de Curitiba, Paraná

#### PRESIDENTE DA MESA

Sen. CATTETE PINHEIRO  
Presidente da Comissão do Distrito  
Federal, do Senado Federal

#### MEMBROS DA MESA

Engº ELMO SEREJO FARIAS, Governador  
do Distrito Federal

Sen. OTÁVIO CESÁRIO  
Membro da Comissão do Distrito  
Federal, do Senado Federal



# HUMANIZAÇÃO DAS CIDADES

ARQ. JAIME LERNER  
Prefeito de Curitiba, Paraná

Exmo. Sr. Senador Cattete Pinheiro, Presidente da Comissão do Distrito Federal; Exmo. Sr. Governador de Brasília, Engenheiro Elmo Serejo Farias; Exmo. Srs. Senadores Otávio Cesário Pereira Júnior e Francisco Accioly Rodrigues da Costa Filho; Srs. Senadores; demais autoridades presentes; Srs. Participantes deste Seminário; Estudantes; Minhas Senhoras, Meus Senhores:

No começo do mundo não existiam os caminhos. Foram os homens que, andando na mesma direção, fizeram os caminhos.

As cidades nascem, crescem e morrem em função de fatores econômicos, de fatores sociológicos ou de fatores políticos. Mas todas elas começam a se configurar e a se desenvolver, qualquer que seja o fator determinante, dentro de uma escala: a do homem, com seus condicionamentos, suas limitações, suas necessidades.

O critério básico, nas cidades não planejadas previamente, era o da proximidade com os pontos de encontro originais: a igreja, a praça, a escola. Esses pontos de encontro é que constituíam os fatores de aglutinação, completados, mais tarde, pelos primitivos núcleos de prestação de serviços.

A partir do desenvolvimento dos primeiros meios urbanos de transporte, a escala começou a mudar e os critérios de crescimento passaram gradativamente a acompanhar a evolução daqueles meios. A conformação física dos caminhos, que antes atendia exclusivamente às exigências da escala humana, passou a atender às imposições dos meios de locomoção. E assim, progressivamente, os caminhos foram-se tornando mais largos e sua movimentação foi-se adequando às contingências determinadas pela natureza dos veículos e pela intensidade de seu tráfego. E isso se processou de tal maneira, ao longo dos anos, que o atendimento às exigências — cada vez maiores — dos meios de locomoção passou a ser o condicionante da própria evolução da cidade.

A partir dessa distorção de perspectiva, isto é, a partir do momento em que o crescimento das cidades deixou de ser orientado em função da escala humana e passou a ser dirigido para a escala do automóvel, não se pôde mais falar em cidades feitas para o homem.

Essas considerações, ainda que revestidas de toda a simplicidade, me parecem oportunas para que se dimensione, de forma mais clara, em que medida as nossas cidades se desumanizaram. Elas se desumanizaram simplesmente porque deixaram de ser pensadas para o homem, dirigidas para o homem, planejadas para o homem. E isso se evidencia dos mínimos detalhes às mais complexas iniciativas.

Quem de nós já não viu, nas praças de nossas cidades, os caminhos feitos pelos pedestres não acompanharem os caminhos feitos para os pedestres? Pois os caminhos que facilitam e simplificam os acessos são os caminhos que os próprios pedestres desenhavam com os seus passos, restabelecendo a ordem natural das coisas.

Mas se numa praça o homem ainda pode moldar, na medida exata de suas necessidades, que pode ele fazer em relação a toda uma cidade? De certa forma, é isso

que todos os administradores, arquitetos, engenheiros, economistas, sociólogos, senadores estão hoje se perguntando.

De certa forma, é para chegar mais perto desta resposta que está sendo realizado este simpósio sobre Brasília.

Gostaria de começar essa discussão sobre o problema de humanização das cidades, a partir de uma cidade já tradicional, que é a cidade de Curitiba. Permitam-me citar alguns dados em relação à cidade de Curitiba:

Até 1970, não obstante tivesse experimentado na década anterior um notável surto de progresso, que a incluiu entre as oito maiores cidades brasileiras — Curitiba seguiu os caminhos de seu futuro ao sabor de circunstâncias fortuitas. A população aumentava, os índices econômicos registravam crescimento, as perspectivas eram otimistas. Mas a cidade não tinha um rumo definido. Multiplicavam-se os loteamentos ao sabor de uma única lei: a da oferta e da procura. E a população aceitava, com um misto de orgulho e de inquietação, a perspectiva de que Curitiba seria, inevitavelmente, uma São Paulo em ponto menor. O curitibano típico aguardava passivamente que da soma de edifícios cada vez mais altos e de avenidas cada vez mais largas resultasse a evidência de que Curitiba já era uma cidade grande, com sua própria força e com sua própria personalidade.

Conformado diante de uma previsão fatalista, que fazia parte da consciência coletiva, o habitante de Curitiba aguardava o agravamento das doenças urbanas mais conhecidas como favelas, engarrafamentos de trânsito e, ultimamente, poluição. Somente quando esses problemas se tornassem suficientemente graves e praticamente insolúveis, a cidade ingressaria no rol dos grandes centros e adquiriria o *status* de metrópole. Por isso, paradoxalmente, e por uma distorção de ótica, ao invés de evidenciarem a improvisação, os grandes problemas passaram a ser os sinais sensíveis do progresso. E o progresso, todos desejavam. Apesar do preço.

A partir de 1970, contudo, alguns fatos novos começaram a ocorrer. Pela primeira vez tornou-se possível transformar as pranchetas dos urbanistas não em fábricas de sonhos, mas em ferramentas de trabalho. Os estudos que vinham sendo desenvolvidos desde 1965 — a partir da entrega do plano preliminar de urbanismo e posterior elaboração do Plano-Diretor de Curitiba — e as diretrizes de planejamento que vinham sendo definidas no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, puderam então chegar ao único estágio que lhes daria sentido: o da execução. O princípio de modelo de desenvolvimento para Curitiba, que era o resultado do detalhamento das diretrizes do IPPUC, começou a deixar de ter apenas um sentido ordenador ou orientador da ação. Na verdade, incorporou-se à própria ação. A partir de 1970, o planejamento começou a passar da teoria à prática. E a cidade ganhou, pela primeira vez, uma direção definida para onde caminhar. "Prever para prover" é da própria essência do planejamento. E isso se fez em Curitiba. Mas de um modo mais amplo e a partir de uma concepção mais larga a respeito do que seja ou do que deve ser a vida urbana nas grandes cidades.

Tratava-se e trata-se de uma mudança de ótica, de uma alteração de perspectiva. Assim, buscou-se não apenas desenvolver obras que solucionassem problemas do presente ou de um futuro próximo, como novas avenidas, viadutos ou passagens subterrâneas, mas, sobretudo, buscou-se reorientar o crescimento da cidade, para evi-

tar grandes cirurgias urbanas. Isso levou a uma visão global e integrada dos problemas de circulação, abrangendo desde a comunicação visual e iluminação diferenciada, até os terminais de transporte de massa e hierarquia viária. O que se procurou, finalmente, foi não moldar a cidade para o automóvel, mas conciliar as suas exigências com as necessidades, as aspirações, as perspectivas humanas da cidade. Dentro dessa maneira de ver as coisas, buscou-se motivar a população no sentido de que assumisse a sua própria cidade, restabelecendo a identidade primordial de cada homem com a sua condição de cidadão. E foi por isso que se deu especial atenção à criação de novos pontos de encontro da cidade, para que no diálogo, no desenvolvimento de uma atividade cultural, criativa ou de lazer, cada habitante — e cada vez mais — possa se sentir parcela ativa de uma comunidade humana e não apenas o espectador passivo de um determinismo urbano. A criação de novas praças e parques, a preservação das áreas verdes, a construção de centros esportivos-comunitários, a transformação da escola no núcleo básico da vida da comunidade — tudo isso obedeceu a um mesmo sentido, à mesma preocupação básica. Em essência, tratou-se não apenas de progredir, mas também de devolver ao progresso o seu conteúdo humano.

Pediria ao Sr. Presidente permissão para interromper, por alguns instantes, a fim de exibirmos um pequeno filme sobre o aspecto de Humanização.

Infelizmente, esse filme está desatualizado; ele foi feito há dois anos e meio.

Eu gostaria de tentar atualizá-lo um pouco, procurando esclarecer em que aspectos muita coisa, que na época estava em fase de projeto, hoje está implantada.

No que diz respeito ao problema de recreação, naquela época Curitiba tinha um índice de meio metro quadrado de área verde por habitante; passamos, em menos de três anos, ao índice de dezesseis metros quadrados por habitante — quando o índice considerado bom é de doze a dezesseis metros quadrados, se é que os índices valem muito. E estamos em fase de implantação de talvez o maior parque nosso, e a desapropriação de mais cem bosques, o que nos dará índice de mais de quarenta e cinco metros quadrados de área verde por habitante.

No que diz respeito à circulação, estamos com o planejamento de trânsito implantado como sistema viário, em fase final; mais dois meses, ele estará concluído.

Estamos implantando um transporte de massa provisório, que é o ônibus expresso; ele estará em circulação no mês de setembro, em Curitiba.

Nesse sistema, o que é importante não é só o ônibus expresso que entra em funcionamento: é todo um sistema de transporte de massa; é o ônibus expresso inteiramente desenhado como ônibus urbano; são as pistas exclusivas, as estações, a comunicação visual e todo o conjunto de informações que possibilitará ao sistema, apesar de provisório, servir durante alguns anos, com boas condições de funcionamento.

Os terminais estão em fase de execução e a área central de pedestres já foi bastante ampliada.

Em uma cidade como Curitiba, completamente diferente da maneira como foi concebida Brasília, resta saber quais são os paralelos que se podem colocar, qual a análise que se pode traçar, em relação ao futuro de Brasília — já que é Brasília o objetivo deste Seminário.

Acredito que nenhuma análise sobre Brasília poderia ser feita sem o conhecimento dos fatores que levaram à sua implantação, e principalmente sem a vivência necessária

na cidade, e sobretudo sem que se dê a Brasília a oportunidade de uma implantação definitiva. E essa implantação não se faz em uma década.

O que ressalta dos vários depoimentos já feitos, é um balanço essencial das características singulares da implantação de Brasília, do acerto de sua solução de irreversibilidade, de capital, de uma realidade brasileira, monumental e humana, simples e grandiosa, "civitas" e não mera "urbs", gesto de "posse de um espaço continental"; os resultados aí estão: Brasília consolidada e integrando o País.

A felicidade da concepção não corresponde à sua implantação e seu detalhamento.

Brasília exige um sistema urbano que não se limite à área do Plano-Piloto. O partido inicial permitia uma válvula de segurança para o sistema urbano a ser definido. A localização aleatória de grande parte da população, a separação de classes flagrante e significativa nos núcleos vizinhos, o desvirtuamento da concepção de determinadas vias, e principalmente a ausência de pontos de encontro que deveriam ser parte da primeira fase a ser concluída, a ocupação intensa fora do Plano-Piloto com o imenso espaço da Asa Norte a preencher, constituem falhas de implantação e não de concepção.

Alguns pontos, no entanto, nos parecem passíveis de reflexão: a falta de continuidade, principalmente nas áreas de encontro, que a implantação parcial ressalta ainda mais.

Sempre é bom lembrar uma frase de MacLuhan: "O espaço visual é uniforme; contínuo e interligado". O homem desde o início, desde o alfabeto está acostumado a essa continuidade. Outro ponto: o tratamento das superquadras, onde, por falta de detalhamento, se perdeu a oportunidade das maiores experiências em termos de planejamento urbano.

A falta de continuidade se repete em todos os setores do comércio vicinal, nas superquadras e em todas as escalas.

A separação do pedestre com o automóvel, ou sua convivência, confere ao automóvel vantagens consideráveis em detrimento do pedestre.

As áreas do pedestre, em que pese não estarem concluídas, e mesmo quando concluídas, parecem ilhadas.

Resta perguntar: qual o conteúdo que se quer dar a Brasília?

Acredito que a fase de consolidação já passou. O importante agora é a retomada na procura da escala do homem; partir de uma ossatura, uma excepcional ossatura, que é o que existe, e dar-lhe corpo, preenchendo-a com a continuidade necessária; partir de uma escala, trabalhada em termos de cenário e dar-lhe conteúdo humano; partir das necessidades de integração e dar a todos os habitantes os meios de circulação que possibilitem essa integração.

Acredito que é fundamental uma nova conceituação para o problema de circulação em Brasília, onde o automóvel dê lugar ao transporte coletivo; onde o transporte de massa possa integrar toda a população, não só do Plano-Piloto como de toda a região, e onde a mentalidade ou a preocupação rodoviária deva ceder e perder a sua importância; partir da aridez dos espaços vazios para uma política de áreas verdes, sustentada por uma estrutura de animação bem definida:



Brasília-cenário, onde as escalas são trabalhadas em termos de cenário, cenário que é a própria aridez, mas há esperança de que a sua concepção básica seja retomada, que é na Asa Norte, onde há muito a fazer ou no reestudo da região.

Perante tão augusta assembléia, que nos honra com sua atenção, é esse o testemunho que podemos dar de uma atividade político-administrativa.

Temos a esperança de que cada vez mais a ação executada, no sentido de humanização da cidade, nesta e nas administrações das grandes capitais, seja conduzida no interesse dos que vivem o presente, mas, principalmente, pelo bem dos que virão. A esperança de que o interesse de grande número de pessoas prevaleça sobre o do pequeno grupo. A esperança de que a ação prevaleça sobre a palavra, pois, como dizia Chesterton "uma idéia que não se transforma em palavra é uma idéia inútil. E a palavra que não se transforma em ação é uma palavra inútil."

Muito obrigado.



## INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Os Srs. Funcionários do plenário recolherão as indagações endereçadas ao ilustre Conferencista.

A primeira indagação, do economista Gilberto Sobral:

1) Há, em Curitiba, um sistema de planejamento implantado, em pleno funcionamento? Que órgãos e entidades formam esse sistema? Sua institucionalização e aceitação, pela classe dirigente e pela comunidade, como foi conseguida?

O SR. JAIME LERNER — O sistema de planejamento de Curitiba existe, aproximadamente, há dez anos. Foi criado e entregue a partir de um plano preliminar. O Prefeito da época criou uma assessoria de planejamento encarregada de detalhar esse plano preliminar e colocá-lo em discussão com toda a população. Essa assessoria, que estava fazendo tal detalhamento, foi transformada no Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba, que é uma autarquia da Prefeitura encarregada do planejamento da cidade. Integra-se a esse planejamento uma série de empresas e de departamentos da Prefeitura, mas são fundamentais à consolidação dessa filosofia a *urbs*, a Companhia de Economia Mista da Prefeitura, que efetua a implantação dos grandes programas de equipamentos urbanos e, também, a incorporação da cidade industrial de Curitiba, que é um projeto que, talvez, pudéssemos debater mais tarde, além da Fundação Cultural do Município, que é encarregada da estrutura e da animação da cidade. Talvez seja este um órgão muito importante para a consolidação de todos os pontos de encontro que são planejados.

Tenho a impressão de que esta pergunta está respondida.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Ainda do Sr. Gilberto Sobral:

“O que o Sr. Prefeito e sua equipe fazem em Curitiba é admirável e deve ser mostrado. Maiores serviços seriam prestados ao Brasil se esse trabalho fosse levado às Capitais, às principais cidades brasileiras. Ofereça-se, convide-se, para dizer como se humaniza uma cidade. Essa peregrinação, mais do que nunca, parece ser oportuna numa época em que os administradores têm mais sensibilidade para o asfalto, para o concreto, para o automóvel do que para o homem.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagação formulada pelo Arquiteto Edgar Graeff:

“Nas diversas palestras aqui realizadas e, principalmente, nas do Prof. José Carlos Coutinho e do Dr. Henrique Brandão Cavalcanti, evidenciou-se a importância fundamental da participação ativa da população na gerência dos negócios da sua cidade. Concluímos que a boa saúde da cidade (espaço e vida urbana) só pode ser assegurada e mantida, através do tempo, mediante uma vigorosa atividade política por parte dos cidadãos.

Indagamos ao Dr. Jaime Lerner: 1) manifesta-se em Curitiba algum tipo de movimento no sentido da organização da população em associações de moradores de bairro (ou similares) com o objetivo de reivindicar melhorias, sugerir medidas, resistir a iniciativas prejudiciais à administração ou ao mau uso do espaço urbano?"

O SR. JAIME LERNER — Agradeço ao Arquiteto Edgard Graeff a pergunta. É muito grande a diferença entre a colocação, a participação da comunidade, entre uma cidade tradicional e o caso de Brasília. Há uma distância muito grande entre a comunidade e o órgão fiscalizador no caso da Administração de Brasília, que é o Senado.

No caso de Curitiba, existem os movimentos de associações de bairros, existe uma atuação política efetuada pelos representantes da população, que são os vereadores, existe uma representação e um questionamento da Administração.

O que acho importante no que está acontecendo, hoje, em Curitiba, é o fato de que mais importante do que termos cento e cinquenta mil pessoas a favor de uma medida, é termos setecentas mil pessoas discutindo tal medida. Assim, existe uma participação, uma discussão muito ampla em todos os setores da cidade; hoje, não se pode dizer que a população está alheia ao que se está fazendo na cidade, talvez em função de muitas modificações que aconteceram e de uma certa maneira, influenciaram a cidade; mas o fato é que hoje se discute muito a cidade. Acho isto mais do que sadio.

Se respondo à pergunta do Professor Edgard Graeff, eu diria que felizmente temos esse tipo de discussão, esse tipo de questionamento, através da imprensa, através dos representantes, dos Vereadores, da participação política também, e, principalmente, a discussão da população que se faz, inclusive, nos próprios pontos de encontro proporcionados.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Segunda indagação, ainda do Sr. Edgard Graeff:

“Qual a participação da Administração no sentido de fortalecer ou criar tais organizações?”

O SR. JAIME LERNER — Não sei se na própria projeção se pode sentir a formação desses núcleos comunitários. As associações acontecem em torno dos núcleos comunitários. Essa, a participação que estamos tendo no sentido de catalisar a atividade comunitária; mas essa atividade comunitária já existia antes. Quero ressaltar que Curitiba é uma cidade de tradição, de participação comunitária bastante grande, em função das etnias, da existência de núcleos definidos. Não acrescentamos muito, com a cria-

ção, a curto prazo, dos centros comunitários, mas isso está sendo incentivado cada vez mais.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indaga, justificando, Advogado Edmundo Adriano de Mello Baptista.

“Soube, pela imprensa, que a Municipalidade de Curitiba estuda a implantação de transportes coletivos urbanos por meio de ônibus feitos sob encomenda.

Tais ônibus não serão demasiado caros e; portanto, inacessíveis ao particular? É pensamento a municipalização dos transportes coletivos urbanos?”

O SR. JAIME LERNER — Acho que o Projeto “Ônibus Expresso”, em Curitiba, trouxe algumas contribuições. Erramos muito e, em função desses erros, estamos, a partir de aproximações sucessivas, definindo o que pode ser uma saída, em termos de transporte de massa, para o tamanho médio das cidades brasileiras.

Acho que o ônibus expresso trouxe uma contribuição, porque o que se tinha, em termos de ônibus, há trinta anos, no País, eram caminhões encarroçados. Não existia ônibus desenhado como ônibus urbano.

A própria criação do Projeto “Ônibus Expresso”, como etapa provisória do transporte de massa definitivo, deu oportunidade a que esse desenho de ônibus urbano fosse implantado. No início, à revelia das grandes empresas do País e, depois, com a primeira concorrência feita, com a participação, e hoje todas as empresas estão querendo fabricar esse tipo de ônibus. O seu custo é pouco mais do que o do ônibus tradicional.

Aspecto importantíssimo é o de que, em todas as cidades do mundo onde existe transporte de massa, este transporte é subvencionado pelo Governo, quer na sua implantação, que é considerada custo social, mas também na operação.

Este é o primeiro transporte de massa inteiramente autofinanciável. As empresas que são particulares compram os ônibus nas condições que determinamos e se sujeitam à fiscalização que definimos, e isso sem ônus maior à população. O único investimento que fizemos foi o preparo dos primeiros 20 km pista do ônibus expresso e a construção das estações. O custo do ônibus, porém, é arcado pela empresa e o custo da passagem resultante dessa implantação é menor do que o do ônibus tradicional. Não existe, assim, empresa municipal em Curitiba. Temos áreas seletivas que se distribuem por determinadas empresas. Duas empresas, que detinham as áreas seletivas ao longo daquela linha onde vai ser implantado o ônibus expresso, exploram o setor, sem nenhum ônus, numa operação inteiramente autofinanciável.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagação do Universitário Eduardo Augusto Marinho:

“O desenvolvimento cresce em proporção maior que a vontade do homem em humanizá-lo.

Não seria utópico querermos um desenvolvimento sem pagar o preço exigido pelo mesmo, ou seja, a desumanização?”

O SR. JAIME LERNER — Acho que não é utopia, à medida em que estivermos tentando fazer alguma coisa no sentido de contrariar essa tendência. Penso já existir um consenso das grandes cidades brasileiras, de uma posição a ser definida, de que humanização da cidade é um ponto fundamental. Acredito que a atuação que se está é observando em algumas cidades seja uma contradição em relação a essa pergunta. Não é utópico porque, em muitas cidades, já se está fazendo alguma tentativa.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagação do Arquiteto Ricardo de Aratãha:

“Humanização das cidades é o seu tema. A criança nasce humana e o adulto a desumaniza. Brasília foi concebida humana e desumanizaram-na. E o processo continua. No momento em que, pela televisão, se promove uma campanha “Dirija Sem Ódio”, cuida-se, em Brasília, de uma campanha contrária: “Dirija com Ódio”, executando-se cruzamentos ortogonais na Via W-3 Sul e sinais luminosos de “cinco em cinco” metros. Como humanizaremos as cidades, se poucos conhecem o verdadeiro sentido da palavra “humanizar?”

O SR. JAIME LERNER — Tenho a impressão de que alguns aspectos do filme mostrado e da explanação possam dar a resposta. Não conheço Brasília suficientemente para discutir qualquer aspecto, vamos dizer, em particular. A projeção procura uma resposta. Nada tenho que acrescentar ao que o filme projetou e ao que foi dito aqui em relação à pergunta.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Indagação do Advogado Luís Carlos de Portilho:

“No plano de transporte integrado de Curitiba, está prevista a existência de uma linha permanente de ônibus entre o Aeroporto e o Terminal Aeroviário?

Nas grandes cidades européias, esse ônibus é contínuo.

O SR. JAIME LERNER — Está prevista. Estamos, inclusive, começando a implantação desse Terminal Aeroviário. A idéia é a de uma ligação direta com o aeroporto, onde o passageiro embarca no terminal rodo-aéreo-ferroviário.

Gostaria de estender-me um pouco mais nesta resposta. Acredito que exista um consenso quanto à circulação no mundo, de que só se resolve um problema de circulação atuando-se através de um sistema eficiente de transporte de massa e de uma boa solução dos pontos de troca dos terminais. Não adianta ter aviões supersônicos se, depois de se descer de um deles, o caminho entre o aeroporto e a cidade seja percorrido em três horas. É importante que esses pontos de troca sejam estudados: os pontos onde o passageiro sai do transporte individual e passa a usar o transporte de massa; os pontos onde o usuário do transporte coletivo normal o troca por um transporte de massa; os pontos onde todos os tipos de transporte se transformam — onde o usuário do transporte coletivo passa a ser um pedestre. Acredito que a solução coerente desses pontos de troca possa ser o encaminhamento efetivo na solução dos problemas de circulação das grandes cidades. Tão importante, quanto o transporte de massa, quanto o sistema

viário, e mais importante do que tudo isto é a integração de todos os meios e terminais, porque oferecem todas as alternativas necessárias, quer dizer, é importante o passageiro poder chegar de qualquer ponto do País a qualquer ponto da cidade. E este objetivo só é alcançado integrando-se os terminais por onde ele chega ao transporte coletivo da cidade. É um aspecto fundamental, mas tem sido esquecido. Existe uma preocupação nas grandes cidades, seja em relação ao sistema viário, seja em relação ao transporte de massa. Não há aquele sentido global, no sentido de se procurar encaminhar, pelo menos, o problema de circulação. Não acredito que se consiga resolvê-lo assim, só se consegue acompanhar o problema de circulação, atuando-se em oito ou dez aspectos diferentes do problema e onde o transporte de massa e os terminais, os pontos de troca são fundamentais.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O Arquiteto José Carlos Coutinho pergunta:

“Poderia V. S.<sup>a</sup> esclarecer de que forma estão sendo conduzidos em Curitiba os problemas de habitação e emprego para as camadas sociais de baixa renda? Mencione estes dois problemas, uma vez que os demais parecem encaminhados de forma exemplar, fazendo de Curitiba, hoje, a cidade mais civilizada do Brasil.”

O SR. JAIME LERNER — Agradeço as observações do Arquiteto José Carlos Coutinho e também a oportunidade que me dá de esclarecer aspecto muito importante no que se refere ao problema de habitação e de emprego.

Quando esse filme foi feito, ainda não estávamos em fase de projeto da Cidade Industrial de Curitiba. A Cidade Industrial é um projeto um pouco diferente do que estamos acostumados a ver com os chamados distritos industriais. Na Cidade Industrial de Curitiba, estamos tentando criar nova estrutura urbana, onde a indústria, a grande empresa, a moradia e o equipamento comunitário possam conviver juntos. Estamos tentando provar que é viável a convivência da indústria com a moradia, desde que essa convivência se faça em termos satisfatórios, desde que as indústrias colocadas nessa convivência não sejam poluidoras. Começamos o projeto da Cidade Industrial há cerca de um ano e, hoje, estamos em fase de implantação de toda a parte de habitação; estamos começando a implantação da parte de habitação.

No que se refere à implantação da área industrial, já temos em construção cerca de 31 grandes indústrias e até o final de 1976 teremos, mais ou menos, 50 indústrias, com uma possibilidade de 18 mil empregos diretos. Isso equivale, praticamente, a uma cidade nova com a sua conseqüência, o mais importante, em termos de emprego. Na cidade de Curitiba, hoje, dificilmente se vê gente desempregada. Até a proporção pequena que temos de população favelada, que é de 2%, está sendo procurada, canalizada para empregos os mais diversos. Então, acredito que o índice de desemprego diminuiu bastante com a implantação da Cidade Industrial de Curitiba. E, quanto à repercussão econômica da implantação da Cidade Industrial de Curitiba, estava conversando, há pouco, com o Governador Elmo Serejo, estávamos discutindo a implantação de Aratu, a repercussão econômica de Aratu, e, por esta, pode-se ter uma idéia do que seja a repercussão econômica da Cidade Industrial de Curitiba, com estes

dados: teremos, até o final de 1976, 1 milhão de metros quadrados de área construída em indústria, e mais 1 milhão de metros quadrados em moradia. Isto equivale a 2 milhões de metros quadrados e a 2 bilhões de cruzeiros; um faturamento previsto de 3,3 bilhões; os investimentos fixos de 0,7 bilhões e obras de infra-estrutura da ordem de 0,5 bilhões de cruzeiros, o que corresponde a um total de 6,5 bilhões de cruzeiros numa cidade de 800 mil habitantes, o que dará repercussão econômica enorme, que já estamos sentindo, com um movimento dez vezes menor de recursos sendo girados na cidade de Curitiba. Outro aspecto desse projeto da Cidade Industrial é que o seu índice de áreas verdes é superior ao da própria Cidade de Curitiba. Terá ruas para pedestres e ciclistas, terá todas as condições que, talvez, não possamos dar à própria Cidade de Curitiba. Com referência a sua integração com a cidade, ela está a menos de 5 km de distância. Levamos quatro anos fazendo o projeto, estudando a implantação dessa Cidade Industrial e, no prazo curto de um ano e meio, ela já está consolidada, com nova estrutura urbana, dentro daquela conceituação que queremos; provar que a indústria é compatível, que, se separarmos as funções de uma cidade, estamos desintegrando-a. E conseguir, dentro de uma Cidade Industrial, dar todas as condições de vida humana, talvez melhores do que as da própria cidade de Curitiba, pelo fato de ela ainda não estar comprometida.

Penso haver respondido a pergunta.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do Advogado Walter Linhares:

“Como se resolveu ou se está resolvendo em Curitiba o problema do estacionamento de veículos, principalmente automóveis, nas áreas comerciais onde se localizam lojas e escritórios?”

O SR. JAIME LERNER — O filme deu para se ter a idéia de que o nosso centro tradicional é uma área de, mais ou menos, 1.200 metros por mil, é um quadrilátero razoavelmente pequeno. A nossa intenção, em relação ao problema de estacionamento, é fazer com que o automóvel não entre no centro da cidade; somos contrários à entrada do automóvel no centro da cidade. Somos favoráveis, sim, a que eles estacionem na periferia e que, nessa transição, possamos preparar essa área preservada, que seria o centro, e equipá-la para o pedestre. Construindo os grandes terminais na periferia do centro, estamos dando condições para que essa transição, tão saudável e tão fundamental para a vida da cidade, possa ser feita. Com os dois terminais que já estão em construção, temos assegurado, mais ou menos, o estacionamento de 5 mil automóveis. E existe o incentivo de natureza econômica, dado pela nossa empresa de economia mista, no sentido de financiamento a edifícios de estacionamento, terminais e garagens, situados na periferia. Estamos proibindo qualquer novo estacionamento no centro, não estamos estimulando a entrada de automóveis no centro. Desculpem-me repetir o exemplo que dei anteriormente: acho que o centro de uma cidade tradicional funciona mais ou menos como a mulher de mágico. O mágico começa a espetar a espada e a única maneira de a mulher do mágico sobreviver é a espada passar tangente ao corpo dela ou parar antes de atingi-la. É a única maneira de se conseguir fazer com que a mulher sobreviva.



O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O Arquiteto Germano Galler pergunta:

“Que conceitos de área e vizinhança (captação de contingente escolar) foram consideradas na nova Curitiba?”

Em face da Lei nº 5.692, como se pensou em adequar os prédios existentes às novas exigências em termos de educação profissionalizante?”

O SR. JAIME LERNER — Com a implantação da Lei nº 5.692, a adequação dos prédios existentes tem sido bem difícil. A primeira prioridade, em termos de investimentos, em termos de recursos do orçamento é para o setor da educação. Todos os centros comunitários, os novos centros comunitários, já estão sendo implantados no espírito da Lei nº 5.692, quer dizer, com a integração e a adequação ao ensino profissionalizante. Gostaria de ressaltar um aspecto: a implantação da Lei nº 5.692 trouxe um problema considerável, não só para Curitiba, mas, acredito, para todos os Estados e para a maioria das cidades brasileiras. É que conseguimos, com isso, melhorar talvez a qualidade do ensino, mas, em termos de atendimento estamos caindo. Anteriormente tínhamos 88% da população em idade escolar atendidos. Com a implantação da Lei nº 5.692, as crianças não mais saíam da escola, não dando chance a novas vagas. Com isso, com a não liberação de salas de aula por mais que os investimentos estejam sendo carreados para o setor educação, nós estamos caindo, em termos de atendimento. Já estamos, neste ano, com 77% e se não houver uma solução, em termos que possibilitem uma melhoria dessa perspectiva, essa percentagem tenderá a cair ainda mais.

É um ônus que todas as cidades e todos os Estados estão recebendo agora. Talvez a implantação da Lei nº 5.692 tivesse que ser feita com uma velocidade um pouco menor. Sei que atualmente, a Lei nº 5.692 dá condições para que a qualidade do ensino melhore, mas, em compensação, em termos de atendimento, o percentual está caindo bastante.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O Arquiteto Aguinaldo Pacheco pergunta:

“Qual a importância do IPPUC para o desenvolvimento de todo este planejamento?”

O SR. JAIME LERNER — Acho que o IPPUC representa toda a filosofia de planejamento da cidade. Prova é que o IPPUC já passou por três administrações e a filosofia do planejamento da cidade continua a mesma. Penso que, mais importante que um plano, é ter pessoal qualificado para tomar conta da cidade.

O que está acontecendo no caso de Brasília não sei, pois não conheço suficientemente — em relação a muitas cidades brasileiras é o seguinte: uma sucessão enorme de diagnósticos está sendo feita, sem que se coloque uma equipe para tomar conta da cidade. São entregues planos e diagnósticos cada vez melhores, sem que haja uma equipe que se ocupe desses planejamentos e procure fazer a sua implantação. E o excesso de diagnóstico às vezes pode fazer com que o paciente morra. Assim, a preocupação nossa é colocar imediatamente em execução qualquer coisa que esteja sendo planejada. Temos errado muito, mas não existe outra maneira.

Eu faria a seguinte comparação: a atividade do IPPUC é mais ou menos como um tiro dado em alvo, com a possibilidade da correção sucessiva. Podemos no primeiro tiro estar muito longe do alvo, mas a cada ano estamos cada vez mais próximos. Temos

condições de fazer essa correção. E é a única maneira que concebo pela qual uma cidade possa ter o seu planejamento implantado: determinadas pessoas se ocuparem do plano, em termos permanentes. Mais importante do que muitos planos excelentes é ter um plano só, com todos os seus defeitos, mas implantado.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O Comerciante Franklin Roosevelt de Oliveira pergunta:

“Sr. Prefeito, Curitiba encontrou solução para o problema do menor abandonado? Em caso afirmativo, qual foi essa solução?”

O SR. JAIME LERNER — Acho que essa pergunta é muito setorizada. Não se trata de problema que dependa só da atuação do município, mas que envolve uma política global, em que entram o Estado e o Governo Federal.

É muito difícil dar uma idéia a respeito, dizendo se nós encontramos a solução ou não. Existem várias atividades no Município em que são aproveitados menores. Estamos tentando agora um convênio com o Instituto de Assistência ao Menor, no sentido de que eles cuidem das áreas de estacionamento da cidade, participem de uma série de atividades. Mas isso não significa que se está resolvendo o problema do menor abandonado.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O Engenheiro Civil Luiz Cláudio Castello Branco pergunta:

“Falou-se na “humanização” de Curitiba. Mostram-se alguns exemplos no filme projetado.

O que se faz em Curitiba relativamente a favelas e habitações para pessoas na faixa de 1 a 3 salários-mínimos?”

Existe projeto de “humanização” desses logradouros (favelas, conjuntos populares etc...)?

Quanto ao aspecto sanitário e de saúde pública, Curitiba está-se “humanizando”?

O SR. JAIME LERNER — Essa pergunta deu-me chance de referir-me a uma série de aspectos que tinha esquecido, inclusive na pergunta do Arquiteto Luiz Carlos Coutinho.

A nossa preocupação na faixa de 1 a 3 salários-mínimos, é evitar uma série de erros cometidos anteriormente, como a construção de grandes conjuntos, de duas a três mil moradias, criando verdadeiros quistos sociais, inteiramente marginalizados.

A nossa preocupação, em relação ao problema de moradia, na faixa de 1 a 3 salários-mínimos, é no sentido de que esses conjuntos habitacionais aconteçam sempre num tamanho nunca além de 100 a 150 moradias. E são concebidos da seguinte maneira: se a vizinhança é de prédios de apartamentos, de edifícios, são construídos em edifícios; se a vizinhança é de casas; são construídas em casas, para que mesmo no aspecto físico não sejam diferentes.

A nossa preocupação portanto, é que não sejam construídos grandes conjuntos. Não permitimos que seja construído um conjunto de mais de 100 a 150 moradias.

No projeto da cidade industrial, estamos prevendo vários eixos, que fazem a integração da cidade. A cidade industrial comporta-se mais ou menos como uma mão, onde a ocupação da indústria está no centro e a integração com a estrutura urbana da cidade se faz através de cinco braços. Ao longo desses cinco braços nós temos a moradia e equipamento comunitário.

Não estamos nem setorizando a faixa de um a três salários, vamos dizer, num braço. Estamos dispersando essa faixa de moradias, essa faixa de salários, entre as outras faixas de nível de cinco a sete salários e até maiores, sempre com a mesma preocupação, de não construir conjuntos muito grandes, onde a integração seja difícil.

Então existe a humanização, a preocupação em relação às áreas de encontro nesses locais. As áreas são as mesmas, em qualquer lugar da cidade, nem teria sentido serem diferentes.

Quanto ao aspecto sanitário, à saúde pública, nossa maior preocupação, nesses centros comunitários que estão sendo implantados, tem sido com a educação e o problema sanitário. Existe uma instrução a todos os professores, em relação a todos os problemas fundamentais de saúde pública. O saneamento básico, a medicina preventiva estão sendo implantados nesses núcleos, de maneira que consideramos bastante razoável.

Não sei se respondi satisfatoriamente à pergunta do Engenheiro Luiz Claudio Castello Branco.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O universitário Luiz Gonzaga de Paula faz uma pergunta muito interessante para o jovem que está à procura de definições:

“Gostaria de ter algumas considerações a respeito da experiência Arquiteto-Prefeito”.

O SR. JAIME LERNER — Acho que a oportunidade que nós tivemos em Curitiba talvez não se repita. Já antes de assumir a Prefeitura, tivemos uma equipe se preocupando com o planejamento da cidade, nós trabalhamos há sete anos, desde a sua criação, quando ainda éramos assessoria do Prefeito até a criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano. Por uma circunstância especial, essa equipe que participava do planejamento teve uma chance excepcional de participar da execução.

Acredito que esta experiência de execução do planejamento de uma cidade talvez seja a experiência mais válida da profissão de Arquiteto. Gostaria até de transferir aqui uma preocupação que tenho: que o arquiteto deve ser sempre um profissional da proposta, nunca se deve omitir de propor alguma coisa. Ele não é um profissional do diagnóstico. O diagnóstico sem a proposta não tem nenhuma efetividade. Tenho uma profunda preocupação sobre a atividade profissional do Arquiteto que não esteja vinculado a uma proposta. Acho que essa experiência de Curitiba nos ensinou que, é importante dizer, a preocupação às vezes exagerada com o planejamento integrado pode fazer com que se perca a oportunidade de intervenção. É mais importante se integrar o planejamento à medida em que se vai implantando a obra, à medida em que o trabalho se vá fazendo, do que aguardar, eternamente, a perspectiva de se ter um planejamento considerado ideal, inteiramente integrado.

A integração, por definição, é uma somatória integral. A somatória de zero é zero. Só é possível começarmos a somar alguma coisa, participando em opções, definindo

essas opções, fazendo proposições. E, à medida em que essas proposições vão acontecendo, elas se irão integrando. Essa é uma experiência que tivemos na nossa profissão, e acho fundamental: nunca esquecer que o Arquiteto é um profissional da proposta.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O universitário Celso Renato de Oliveira, pergunta:

“Curitiba tinha um plano original de ocupação? Em caso afirmativo, de que maneira este plano original foi encarado pelas reformas propostas?”

O SR. JAIME LERNER — O que existia em Curitiba era semelhante ao que existia em grande parte das cidades brasileiras: tínhamos um zoneamento de uso do solo, e algumas diretrizes em termos de sistema viário. Isto estava muito longe de ser um plano da cidade, estava muito longe de se constituir um planejamento da cidade. Então, o que fizemos até o momento foi tentar consolidar uma ossatura urbana.

Hoje Curitiba tem uma ossatura definida, ao longo dessas vias estruturais que correspondem às diretrizes para onde acreditamos seja mais recomendável o crescimento da cidade.

Então, isso modificou a concepção do zoneamento tradicional. É evidente, que não se pode conceber zoneamento de uso de solo dissociado de todas as outras diretrizes.

Então, o que temos hoje, e que podemos legar em termos de continuidade, é que Curitiba tem uma ossatura definida, e principalmente, em termos do seu futuro transporte de massa.

Essa ossatura modificou bastante o que já acontecia, modificou essa ocupação. Não acho que a nossa função seja fazer uma simples projeção de tendências. À medida em que haja necessidade de uma intervenção, no sentido de modificação da estrutura da cidade, acho importante que isso seja feito. Se projetarmos tendências à ocupação tradicional, estaremos projetando os erros que estávamos fazendo até agora.

A tentativa de se criar uma ossatura urbana integrada a todo o sistema viário, integrado ao transporte de massa, ao uso do solo, nos dá condições de assegurar à metade ou 2/3 da população a participação total nos equipamentos urbanos que serão colocados ao longo dessas estruturas, o que já é um resultado bastante satisfatório.

Existe hoje, inclusive, um consenso com relação ao planejamento das cidades. E são três os aspectos importantes que se observam em várias cidades, principalmente nas européias: a devolução do centro ao pedestre; a prioridade do transporte coletivo; e a utilização dos terminais de transporte de massa como indutores do crescimento da cidade.

Penso ser esta a experiência mais válida: utilizar esses três elementos na definição da estrutura da cidade e é exatamente isso que estamos procurando fazer.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta formulada pelo Arquiteto Orlando Cariello Filho:

“O Sr. Jaime Lerner disse, no começo de sua palestra, que loteamentos eram criados indiscriminadamente em Curitiba, anos atrás, e essa certamente

era uma das pressões no sentido da desorganização e da desumanização da cidade. Pergunto: como a Administração tem respondido a essas pressões? E ainda, que pressões mais surgiram contra o processo de organização e humanização da Cidade de Curitiba?"

O SR. JAIME LERNER — Hoje em dia, praticamente Curitiba está toda loteada para uma população até de 5 milhões de habitantes. Não tivemos muita oportunidade de intervir. Quando ocorreu o processo de planejamento, praticamente toda a cidade estava loteada, então, evitamos novos loteamentos.

Os novos loteamentos estão integrados a todo o planejamento da cidade. Mas há um aspecto importante: loteamento não quer dizer uso do solo. Estamos condicionando o uso do solo às diretrizes da cidade.

Então, não adianta determinada área estar loteada se a ela não condicionamos ocupação do solo. As áreas estão loteadas, mas não estão sendo ocupadas. Em determinados setores da cidade em que nós não queremos que essa ocupação seja incentivada, forçamos a ocupação nos outros setores não dando equipamentos, não dando as condições, não dando as aprovações de projetos a essas áreas que não queremos sejam incentivadas.

Vamos dizer, o prejuízo que os loteamentos tinham que dar à cidade, eles já deram. Não foi possível haver uma intervenção no momento certo. Quer dizer, conseguimos evitar novos loteamentos, mas a cidade já estava de tal maneira comprometida com esses loteamentos que não foi mais possível atuar nesse sentido. Mas é possível corrigir isto com o uso de solo compatível com o que queremos da cidade.

Quanto às pressões que temos, quanto ao processo de organização e de humanização da cidade, acho que toda a tentativa, toda a modificação de um costume, tem uma pressão contrária, cria um anticorpo. Eu, talvez, interpretando esta pergunta, acho que ela teria o sentido de indagar se é verdade que a ocupação, a incorporação, a estrutura imobiliária têm feito muita pressão no sentido de desumanizar a cidade. Eu diria que em Curitiba o fenômeno de incorporação imobiliária é um pouco diferente das outras cidades brasileiras. Existia uma tradição de respeito ao zoneamento, ao uso do solo em Curitiba. Então, os nossos "Gomes de Almeida Fernandes" e outras empresas e outros incorporadores estavam acostumados ao processo de planejamento da cidade. A nossa função, no momento, é utilizar os incorporadores no sentido em que queremos seja a cidade ocupada; criar o empreendedor, que é chamado nos Estados Unidos o **developer**, aquele que vai junto com o Poder Público. Estamos então, utilizando a incorporação imobiliária como fator positivo.

Na cidade industrial estamos tentando fazer com que essas faixas de moradia — que temos que colocar 18 mil moradias em menos de um ano e meio — sejam ocupadas já com o nosso plano — plano-massa que damos — e esses planos são detalhados pelos próprios incorporadores; então é importante tê-los, talvez não como sócios mas fazer com que eles caminhem juntos com o planejamento da cidade.

A pressão que eles exercem em relação à desumanização acontece quando já não é mais possível controlar o crescimento da cidade e esta passa a não ter alternativas de crescimento. Aí, a estrutura imobiliária começa a fazer com que — como no Rio de Janeiro — se construa oito vezes mais na mesma área e o preço de venda da área de

construção seja o mais alto no mundo, no setor de Ipanema e Leblon. Isso é um problema que — penso eu — pode ser atribuído mais à falha do Poder Público do que à presença da incorporação imobiliária — não a estou defendendo, estou defendendo que a incorporação imobiliária — como o automóvel — tem que ser domesticada. Não somos contra o automóvel; somos contra a utilização errada do automóvel, como somos contra a implantação errada da incorporação imobiliária.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do Sr. Rubem Valentim, artista plástico:

“Que papel vem desempenhando as **Artes Plásticas urbanisticamente integradas** na humanização de Curitiba?”

O SR. JAIME LERNER — A nossa preocupação com as Artes Plásticas é que ela acompanha todo um sistema, aquilo que chamamos de estrutura de animação da cidade.

Quem for a Curitiba vai notar que, em qualquer aspecto da cidade e, nos pontos de encontro, existe a presença de uma atividade criadora. Sem re.

Eu gostaria até de citar um aspecto importante: fizemos a desapropriação de uma fábrica existente junto ao Parque São Lourenço e ficamos, uma certa hora, com uma área de cerca de quatro mil metros quadrados sem saber o que fazer dela. Pensamos numa escolinha de arte, mas era muito grande a área, num liceu de artes e ofícios e a idéia foi crescendo a tal ponto que transformamos aquele pavilhão, aquela construção de fábrica num centro de criatividade que é como um grande atelier, onde a criança passa a ter contato com todas as atividades criadoras, desde as Artes Plásticas até a expressão corporal, música, desenhos em quadrinhos. A criança participa num grande atelier de todo o processo criativo. Mesmo que ela não esteja desenvolvendo a atividade, ela está vendo um artesão soprar um vidro, ela está vendo um artesão preparar um móvel, ela está vendo uma série de outras atividades e isso aumenta a capacidade criadora. Como resultado disso, o Centro de Criatividade de Curitiba, estando somente com três meses de funcionamento, no primeiro Salão Paranaense de Artes, obteve três premiados: foram três garotos que saíram do Centro de Criatividade.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Há sessenta minutos o ilustre conferencista de hoje responde a perguntas. Esgotado o período estabelecido para essas respostas, as demais perguntas formuladas serão oportunamente atendidas.

Amanhã, às 9 horas, será realizado, de acordo com a programação deste Seminário, o Painei nº 2, com a discussão do tema: “Brasília — Institucionalização do planejamento urbano como processo e adequação do Plano-Piloto original à realidade em evolução”.

Participarão dos trabalhos, como painelistas, os Senhores:

Professor *Ricardo Libanez Farret*, convidado especial, do Departamento de Arquitetura da Universidade de Brasília;

Engenheiro *Lúcio Gomide de Loures*, da Secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal;

Arquiteto *Alfredo Gastal*, do Centro de Planejamento Metropolitano do Ministério do Interior;

Arquiteto *Amilcar Coelho Chaves*, do Instituto de Arquitetos do Brasil — Departamento do Distrito Federal;

Economista *Jardel Barcellos de Paula*, da Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central, da Secretaria de Governo do Distrito Federal;

Professor *José Alexandre Felizola Diniz*, do Departamento de Geociências da Universidade de Brasília; e o

*Dr. Gildarte Giambastiani da Silva*, Diretor de Operações da Companhia de Telecomunicações de Brasília.

Esta manhã, os nossos trabalhos foram honrados com a presença de dois brasileiros que merecem as nossas homenagens muito especiais: o Governador Elmo Serejo Farias, que, antes de Governador de Brasília, participou da execução de uma obra urbanística monumental, que hoje apresenta aos olhos maravilhados dos que chegam a Salvador, a Salvador histórica, a Salvador da arquitetura antiga, ligando-a à Salvador moderna, à arquitetura moderna, e que vem agora comandar a Administração do Distrito Federal e dar continuidade à implantação de Brasília monumental; e o Prefeito Jaime Lerner, que enriqueceu os trabalhos de nosso Seminário com magnífica exposição.

O que poderia eu acrescentar senão o agradecimento da Comissão do Distrito Federal do Senado a S. Ex<sup>a</sup>, pela gentileza em atender o nosso convite e pela contribuição extraordinária que nos trouxe, bem um exemplo do quanto realizará, e do quanto poderão realizar as novas gerações brasileiras integradas no melhor espírito da ciência, da tecnologia modernas?

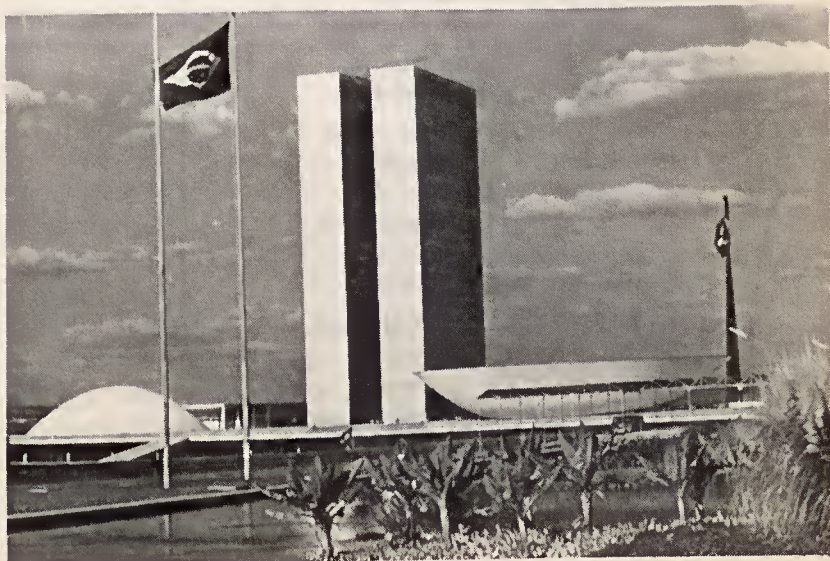
Ao Governador Elmo Serejo, que se propôs homenagear o Chefe do Executivo curitibano em um gesto não só de gentileza mas de compreensão, de um governante democrático comparecendo a uma assembléia democrática e tendo a oportunidade de sentir o quanto será possível fazer, o quanto poderemos realizar, na continuidade de tudo aquilo que idealizamos ao propormos o I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília; aos brasileiros ilustres que nos honraram com a sua participação, com sua presença, o agradecimento da Comissão do Distrito Federal do Senado.

Está encerrada a nossa reunião desta manhã.

Foram encaminhadas ainda à Mesa e deixaram de ser respondidas, por haver se esgotado o tempo, as seguintes indagações: do Dr. Luís Carlos de Portilho, Consultor Jurídico do Ministério das Comunicações, sobre a falta de marquises na concepção dos prédios de Brasília; da Assistente Social Gilda Aparecida Deliberador Brant, sobre a existência de técnicos de Serviço Social como membros da equipe responsável pelo sistema de planejamento integrado de Curitiba; do estudante de engenharia Duarte de Souza Rosa Filho, sobre a possibilidade de utilização, em Brasília, do programa de animação cultural, aplicado em Curitiba; do Engenheiro Fernando Sales de Azevedo Melo, sobre a idéia, constante do plano original de Brasília, de as classes de menor poder aquisitivo poderem residir também no Plano-Piloto; do Economista Alexandre Costa Ayres, sobre aspectos políticos e sociais do sistema de tributação da propriedade imobiliária aplicado em Curitiba; do Funcionário Público Célio Ribeiro Barbosa Silva, sobre a viabilidade de intensificação da arborização em Brasília, inclusive com árvores frutíferas.









# 2º

## PAINEL

### **BRASÍLIA — INSTITUCIONALIZAÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO COMO PROCESSO E ADEQUAÇÃO DO PLANO-PILOTO ORIGINAL À REALIDADE EM EVOLUÇÃO**

#### **PRESIDENTE DA MESA**

Senador CATTETE PINHEIRO  
Presidente da Comissão do Distrito  
Federal, do Senado Federal

#### **PAINELISTAS**

##### **Convidado Especial**

Prof. RICARDO LIBANEZ FARRET,  
Do Departamento de Arquitetura e  
Urbanismo da Universidade de Brasília

##### **Expositores**

Engº LÚCIO GOMIDE LOURES  
Representante da Secretaria de Via-  
ção e Obras do Distrito Federal

Engº GILDARTE GIAMBASTIANI DA SILVA  
Representante da COTELB — Secre-  
taria de Serviços Públicos do DF.

Arq. ALFREDO GASTAL  
Representante Local do SERFHAU,  
do Ministério do Interior

Arq. AMILCAR COELHO CHAVES  
Presidente do Departamento do DF  
do Instituto dos Arquitetos do Brasil

Econ. JARDEL BARCELLOS DE PAULA  
Consultor Técnico da CODEPLAN —  
Secretaria de Governo do Distrito Federal

Prof. JOSÉ ALEXANDRE FELIZOLA DINIZ  
Do Departamento de Geociências  
da Universidade de Brasília



## ASPECTOS REGIONAIS DE BRASÍLIA

PROF. RICARDO LIBANEZ FARRET  
do Departamento de Arquitetura e Urbanismo  
da Universidade de Brasília

Senhor Senador Cattete Pinheiro, quero agradecer em meu nome e no do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, o honroso convite para participar deste Painel. Recebo esta deferência como um reconhecimento ao trabalho que vem sendo realizado na UnB, no campo da pesquisa sobre os problemas que envolvem o Distrito Federal e sua região.

Antes de ouvirmos os demais painelistas, gostaria de tecer rápidas considerações sobre outro enfoque de Brasília, talvez um pouco diferente dos anteriormente aqui expostos: uma visão regional.

Há questão de um mês, tive oportunidade de ouvir de um Professor, um conceituado urbanista inglês, a seguinte pergunta: por que o Plano de Brasília não foi ou não teria sido utilizado como pretexto para se fazer um plano para toda a região, na qual a cidade está inserida?

Confesso que, mais de quinze anos depois da realização do concurso para o plano da cidade, eu pensava que este assunto estava devidamente arquivado, porque é uma velha discussão sobre se é possível ou conveniente fazer o plano de cidade, sem antes ter um plano da região, na qual ela se insere.

Eu não gostaria de abrir uma discussão nessa linha, agora, mas, apenas, mostrar que o aspecto regional de uma cidade está intimamente relacionado com os seus aspectos urbanos. Falar em problema urbano significa falar em seus aspectos regionais. Esta é a única certeza que temos sem querer aprofundar, como eu disse, uma discussão nesse sentido.

Vou levantar os problemas ligados ao papel regional de Brasília, refletindo uma linha de pesquisa que vem sendo desenvolvida na Universidade de Brasília.

Eu citaria como alguns desses trabalhos, feitos particularmente pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Economia, Departamento de Sociologia, Departamento de Geociências, ligados à Região Geoeconômica de Brasília, Área de Influência Direta de Brasília. O Subsistema Urbano de Brasília, Anápolis e Goiânia dentre outros. Talvez a mais importante contribuição que os cientistas sociais trouxeram para a análise dos problemas urbanos tenha sido, exatamente, a constatação, hoje óbvia para nós, de que os limites físicos de uma cidade, isoladamente, não têm a importância igual, ou pelo menos semelhante às relações que essa mesma cidade tem com as demais de sua região. É o conceito, em outras palavras, de rede urbana; a cidade vale mais pelas relações que ela mantém com as outras em torno, do que propriamente pelo que ocorre dentro dela.

Em outras palavras, o Plano Piloto não teria significado algum, isoladamente, se não estivesse relacionado com outras cidades, inclusive do Estado de Goiás, cidades essas que compõem a Região Geoeconômica de Brasília.

Um dos primeiros estudos que conhecemos, e que aborda Brasília sob esse ponto de vista de uma região dinâmica, é o do IBGE, sobre a Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas, publicado em 1972, mas com dados levantados em 1966. Nesse estudo, a cidade de Goiânia é colocada no mesmo nível de Curitiba, Belém e Fortaleza, como centros macrorregionais.

Esse estudo, basicamente, foi apoiado nas relações que existem entre a produção e a distribuição de bens e serviços de uma cidade em relação às outras. Então, surgem Goiânia como esse centro macrorregional e, num segundo nível, Brasília e Anápolis como centros regionais, quer dizer, centros que dominam uma região menor, dentro dessa região maior, que seria o Centro-Oeste.

O segundo contato que tivemos com o enfoque regional de Brasília — Brasília não mais considerada como cidade isolada, mas como uma relação entre várias cidades — foi o Primeiro Plano Nacional de desenvolvimento (IPND), em que se fala, explicitamente, que a "Política de Integração Nacional criará a Região Geoeconômica de Brasília, articulada com as demais macrorregiões do País."

Ora, pela primeira vez, dentro da tradicional divisão regional do Brasil, se reconhece, dentro da Região Centro-Oeste, uma particularidade definida pela região de Brasília. Evidentemente, essa ênfase que o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento deu à Região Geoeconômica de Brasília, foi motivada, em primeiro lugar, pelo grande potencial que essa área representa em termos de mercado e em termos de infra-estrutura; em segundo lugar, pelos problemas que essa área já começa a apresentar no panorama urbano brasileiro. Eu citaria, rapidamente, alguns: o rápido crescimento demográfico, a concentração de renda e população, particularmente em Brasília, em detrimento dos outros municípios da região, a pressão social sobre os equipamentos urbanos do Distrito Federal e, finalmente, a especulação imobiliária.

A partir dessa recomendação, no ano passado foi criado um Grupo de Trabalho para estudar a Região Geoeconômica de Brasília, à qual o Secretário-Geral do MINTER, Dr. Henrique Brandão Cavalcanti, já se referiu, na conferência de segunda-feira. Dentro desse trabalho, foi pedido para a Universidade, como subsídio, um estudo da Rede Urbana da Região Geoeconômica de Brasília, trabalho esse que teve a participação dos Departamentos de Economia e Arquitetura e Urbanismo. O objetivo desse trabalho — vou citar textualmente — seria "identificar núcleos urbanos que, em função de sua hierarquia, área de influência e localização, seriam dinamizados, visando a desacelerar o ritmo migratório, criar fontes de trabalho e diminuir a pressão social sobre os equipamentos do Distrito Federal".

Vemos que a idéia parece estar um pouco além da recomendada pelo mestre Lúcio Costa, quando ele se referia a uma série de anéis concêntricos sobre o Distrito Federal. Esse Grupo parece que vê o problema um pouco mais longe e eu lançaria isto aqui para discussão, de que esses anéis; na realidade, podem ser polígonos cujos vértices estivessem em cidades fora do DF, no Estado de Goiás, no Estado de Minas Gerais, ou seja, em cidades que constituem a Região Geoeconômica de Brasília.

Para dar uma idéia rápida: essa região definida por esse trabalho compreende, segundo dados de 1970, cerca de 3 milhões de habitantes e, no final da década terá 4,3 milhões de habitantes; é formada, aproximadamente, por 160 municípios, sendo 148 de Goiás, 11 de Minas Gerais e o Distrito Federal entendido como cidade única. Esse estur-

do mostra, como o próprio Dr. Henrique Brandão Cavalcanti já se referiu na reunião de segunda-feira, que essa é uma região em organização ou aberta e isso significa que os relacionamentos de seus centros urbanos com os demais centros do País ainda são mais importantes e significativos do que entre si. Goiânia, Brasília, Anápolis e outros centros — Catalão, por exemplo — se relacionam ainda muito mais com cidades dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro do que, propriamente, entre si. Isso mostra que falta coesão interna à região, que não é organizada, dentro da terminologia dos geógrafos.

Outra constatação nesse estudo, feito em 1973, em relação ao de 1965, é que diminuiu, significativamente, a influência dos centros situados na Bahia, Minas Gerais e São Paulo, apesar de ainda haver um relacionamento externo maior do que o interno. Ainda assim, houve decréscimo bastante significativo, o que é um fato positivo.

Outra constatação, só para dar um exemplo, é que a Cidade de Catalão se relacionava muito mais com São Paulo, através do Triângulo Mineiro, do que, propriamente, com o Estado de Goiás. Ela estava, geograficamente, no Estado de Goiás, mas funcionalmente era uma cidade do Triângulo Mineiro. Isto, em 1966, pelo trabalho do IBGE.

O nosso trabalho, em 1973, mostrou que Catalão já relaciona, hoje, com o Estado de Goiás; digamos, o Estado de Goiás conseguiu trazer Catalão, novamente, para a sua rede urbana. Evidentemente, a região está ainda, em organização, tudo está meio tumultuado; a abertura de uma simples estrada altera totalmente os relacionamentos entre os centros. O que não se sabe é se Catalão virá para a influência de Brasília, através dessa nova estrada que liga Cristalina a Catalão, ou para a influência de Goiânia, através de uma estrada estadual que o Governo do Estado constrói.

Outras características constatadas da área: os bens que consumidos na região, hoje representam 24% do total, contra 6% em 1965, o que mostra que, já está havendo coesão, e uma tendência à autonomia.

Então, o que procura o planejamento dessa região e, indiretamente, o planejamento de Brasília? Organizá-la, torná-la forte, auto-sustentada, basicamente fazer com que os escapes, ou seja, a diferença entre o que ela compra e o que produz — sejam minimizados e, na medida do possível, haja um *superavit* nessa troca, de maneira que os excedentes pecuniários sejam reinvestidos na própria área.

O Grupo de Trabalho da Região Geoeconômica de Brasília, a que me referi, constituído por representantes do Ministério do Planejamento, Ministério do Interior, Governo do Distrito Federal, Governo de Goiás e Governo de Minas Gerais vai procurar definir as medidas que levarão a atingir esse objetivo geral.

O nosso trabalho também procurou enfatizar outro aspecto, baseado em estudo do Prof. Raimundo Santana — "Economia e Planejamento Regional" (UnB-1974), aquele referente às interdependências entre os diversos centros urbanos.

Isoladamente os centros urbanos não têm condições de acelerar o processo, já que são economicamente fracos, à exceção de Brasília, Goiânia e Anápolis.

Cabe, portanto, agrupá-los e estabelecer subáreas, grupos de municípios dentro dessa região geoeconômica e, a partir daí, criar essas interdependências.

Do estudo do IBGE, de 1966, nosso trabalho constatou 9 subáreas nessa região, comandadas por Brasília, Goiânia, Anápolis, Catalão, Pires do Rio, Ipameri, Ceres, Inhumas, Uruaçu.

O nosso estudo, 8 anos depois, mostrou ainda, que Brasília começa a desempenhar um papel regional que até então não tinha, pois seu papel era nacional e local; nosso estudo mostra como Brasília e Goiânia começam a organizar uma das mais novas regiões no quadro urbano brasileiro.

Constatamos ainda que, dessas 9 subáreas, houve uma redução para 5: Brasília, Goiânia, Catalão, Pires do Rio e Anápolis. E, o que é mais importante, observamos que a tendência é a região formar dois grandes subsistemas urbanos: um, comandado por Goiânia; e outro, por Brasília. Ou seja, Goiânia já absorveu Anápolis.

Finalmente, um terceiro subsistema comandado por Catalão. Essa subárea — como falei — encontra-se numa encruzilhada; não podendo ir tanto para a influência de Brasília como de Goiânia. Dependendo de uma vontade de planejamento, poderá constituir um terceiro pólo para a região.

Trata-se de localizar os centros em que o Governo possa criar condições, possa investir, no sentido de diminuir essa pressão sobre Brasília e Goiânia.

As alternativas não poderiam ser discutidas aqui, no âmbito deste Seminário; acredito que o Grupo de Trabalho da Região Geoeconômica de Brasília esteja tratando do assunto. Seriam, quatro alternativas para uma política urbana para a área.

A primeira — uma alternativa polinuclear. Fortalecer vários centros em torno de Brasília e de Goiânia, centros esses que comandariam as diversas subáreas a que nos referimos. Nesse sentido, temos experiência, válida, das associações de municípios, dos postos de triagem, criados mediante convênio entre o Distrito Federal e o Estado de Minas Gerais, e — me parece — Goiás também.

Há formas jurídicas e fiscais para impedir que a divisão política seja obstáculo às interdependências. Constrói-se um hospital em Brasília, mas talvez fosse mais lógico que o Governo do Distrito Federal o fizesse no "roteiro dos migrantes", mediante convênio com outra unidade da Federação.

É o que estamos propondo como complementariedades funcionais urbanas.

Outra alternativa: uma política urbana de caráter tripolar, isto é, criar três grandes centros e neles investir maciçamente, de modo a criar no Centro-Oeste uma grande região urbana, não para competir com o Centro-Sul, mas, pelo menos, capaz de amenizar os desequilíbrios regionais.

Então, seriam três grandes centros: um, tendo Goiânia como pólo; o segundo, Brasília; e outro, como já falamos, um conjunto formado por Catalão, Pires do Rio e Ipameri.

Dentro dessa divisão, os primeiros deles, Goiânia, caberia os setores secundário e terciário. Brasília seria uma cidade caracterizadamente de atividade terciária e, como já citou, há alguns anos, em entrevista, um urbanista carioca, poder-se-ia pensar num setor quaternário na Capital Federal.

A terceira alternativa seria bipolar, ou seja, considerar Brasília e seu entorno como um grande pólo urbano e Goiânia e Anápolis, como outro. Concentrar-se-iam investimentos nessas áreas, investimentos esses capazes de criar o que se procura: uma economia de escala, um mercado consumidor que dê à região condições de quase auto-suficientes, a fim de que sua dependência em relação ao Centro-Sul diminua sensivelmente.



É fato inegável — já citado aqui — que, em Brasília e em Goiânia já se tem comportamentos e escalas metropolitanas.

Fugindo um pouco dos critérios legais, para dizer que o critério demográfico é um dos aspectos, não o único.

Se analisarmos o aspecto funcional, como a população de uma cidade se relaciona com outra, já temos uma área metropolitana em torno de Brasília e outra em torno de Goiânia.

Por conseguinte, o fortalecimento dessas duas áreas seria a terceira alternativa.

Uma quarta alternativa, a última, seria considerar Brasília e Goiânia como um todo urbano, uma coisa só. Seria uma conurbação sem uma continuidade do espaço urbanizado. Conurbação e metropolização não aplicam, obrigatoriamente, em continuidade física. Não precisamos esperar que as coisas cheguem a tal ponto para depois, então, dar a essa área um tratamento metropolitano. Podemos nos antecipar a fim de evitar que se repitam os estágios das demais áreas metropolitanas no Brasil.

Não significa que teremos uma megalópole entre as duas cidades — não estou dizendo isso —, mas apenas que haja uma melhor distribuição das funções urbanas. Brasília terá certas funções; Goiânia, outras; Anápolis outras tantas. Muitos empreendimentos que hoje se duplicam como, por exemplo, autódromos, centrais de abastecimento, na minha opinião, poderia perfeitamente ser considerados e dimensionados para atender a essa realidade única que são Brasília, Goiânia e Anápolis.

No plano institucional, como se poderiam fixar idéias? Quem decidiria?

Num levantamento, sem muito rigor, observei que atuam, direta ou indiretamente, sobre a área, o Ministério do Interior, através do DNOS, da SUDECO, SERFHAU, além do PRODOESTE, PROTERRA, PIN, PROVALE, o Grupo de Trabalho da Região Geoeconômica de Brasília, sem contar os Governos do Estado de Goiás e do Distrito Federal além do Plano Noroeste, do Governo do Estado de Minas Gerais.

Ora, no meio desse emaranhado de organismos, é lógico que as coisas vão acontecendo e vamos continuar sempre a correr atrás do fato consumado.

Então, o que me parece, e eu lançaria apenas como um ponto-de-vista a ser discutido, é que, a par dos mecanismos de planejamento do Distrito Federal, a nível urbano, já se deveria pensar num organismo que tratasse num nível macro, num nível mais amplo, o da Região Geoeconômica de Brasília. Me parece que o organismo mais capacitado para isso, pelas funções que tem, seria a SUDECO, já que ela é um órgão de planejamento e atua sobre os limites das unidades da Federação que envolvem a área. O importante é que o Grupo de Trabalho existente e que tem duração limitada, poderia ser mantido e considerado de caráter permanente.



# CONSIDERAÇÕES SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO DO DISTRITO FEDERAL

ENG. LÚCIO GOMIDE LOURES  
*Superintendente da CAESB e Membro do  
Conselho de Arquitetura e Urbanismo*

O imperativo constitucional, de se localizar a Capital do Brasil no Planalto Central, transformou-se em realidade em 1960 e sua posição alterou a dinâmica populacional brasileira, transferindo para a Região Centro-Oeste o maior índice relativo de crescimento demográfico do País.

Com a criação de Brasília, os objetivos geopolíticos determinantes de sua localização tiveram as indispensáveis condições de implantação, visando integrar à comunidade nacional a região situada a leste da linha estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas, transformando a nova Capital em causa do desenvolvimento regional, conforme magistralmente sintetizado por Lúcio Costa em seu relatório sobre o Plano-Piloto.

As correntes migratórias, inicialmente induzidas pelos interesses comerciais e aventureiros ligados à construção da Capital, tiveram forte incremento após a inauguração, por atos deliberados de Estado que exigiam a rápida transferência dos órgãos de cúpula do Poder Executivo e das sedes do corpo diplomático para Brasília. Estas medidas possibilitaram a sua consolidação em pouco mais de uma década, transformando-a efetivamente no centro das decisões nacionais e em importante pólo de concentração e distribuição de riquezas.

O caráter de urbanização de Brasília apresenta aspecto específico a uma metrópole, com evolução sujeita às influências locais, regionais, nacionais e mesmo internacionais.

Brasília, cidade política por excelência, tem na centralização do poder de decisão nacional o seu principal agente indutor, o que nos leva a prever uma população no Distrito Federal inúmeras vezes superior à atual, cujo crescimento irá depender da dinâmica populacional brasileira.

O Brasil cresce geometricamente à taxa de 2,8% ao ano, com mais da metade de sua população com idade inferior a vinte anos, o que favorece a manutenção de elevados índices de crescimento demográfico nas próximas décadas. A elevação do padrão econômico, do nível cultural e a crescente urbanização tendem a reduzir estas taxas sem, entretanto, evitar a duplicação da população nos próximos trinta anos (a redução da mortalidade infantil e o acréscimo de vida média do brasileiro contrapõem à provável redução decorrente de maior planejamento familiar).

Este acréscimo irá exigir um maior dimensionamento da burocracia federal, afetando desproporcionalmente Brasília de forma direta, com a criação de novas entidades e ampliação das existentes e, indiretamente, pela instalação de organização de natureza regional, pública ou privada que dependem do Governo Federal na condução de suas atividades.

Estes fatores agem simultaneamente para aumentar o fluxo demográfico que, somado ao crescimento vegetativo do Distrito Federal — região de população ainda

mais jovem do que a do resto do País — nos indica uma tendência ainda intensa para as próximas décadas, quanto ao crescimento demográfico. As incertezas presentes na análise desses fenômenos nos permitem, entretanto, assegurar que haverá um aumento populacional cuja intensidade, apesar de variável, será sempre crescente até uma estabilização no País, considerado como um todo, tornando-se impossível configurar se a população futura do Distrito Federal será de um, cinco, dez milhões de habitantes ou mais. Porém, se é verdade que não podemos nos assegurar disso, também não podemos afirmar que tal fato não irá acontecer, uma vez que os fatores intervenientes são aleatórios.

Com isto, ressalta-se a importância de um planejamento urbano que permita acomodar tanto as correntes migratórias como a população decorrente do crescimento vegetativo em condições compatíveis com a dignidade humana.

Como parâmetro fundamental ao planejamento do Distrito Federal devemos ter — antes de qualquer objetivo — a garantia de que sejam mantidas as condições de uso do solo atualmente existentes e que não se permita, por mais válidas e representativas que sejam as alegações de algumas classes empresariais, que seja transferido das mãos do Poder Público o direito exclusivo de implantar projetos de urbanização (loteamentos), na forma da legislação em vigor.

Não se deve perder de vista que no processo de urbanização o tipo e a forma de ocupação do solo são fundamentais, e se essa ocupação é essencialmente urbana, toda a política racional que vise a regulamentação do uso do solo deve levar em consideração o seu uso preponderante e os modos de serem obtidos maiores benefícios sócio-econômicos.

A distribuição espacial das atividades é que definirá o Distrito Federal, o que nos leva a concluir que a institucionalização do planejamento urbano como processo, para ser concretizada, deve contar com a disponibilidade pública das terras do Distrito Federal, parâmetro fundamental ao planejamento e o único meio eficaz de garantir e compatibilizar as exigências de habitação, circulação, trabalho e lazer, educação e cultura, saúde e segurança pública com as necessidades sociais.

O atendimento a esse crescimento deverá ser efetivado através das seguintes alternativas, isoladas ou simultâneas:

- 1 — por adensamento;
- 2 — por ocupação de áreas reservadas a parques, bosques ou áreas verdes;
- 3 — pela absorção de novas áreas periféricas.

O adensamento é uma das soluções mais empregadas para atender ao crescimento das cidades brasileiras, com o aumento da superfície construída em cada lote ou simplesmente a liberação de gabaritos. Esta alternativa provoca uma série de desvantagens, uma vez que a infra-estrutura geralmente não está dimensionada para receber o crescimento da população, acarretando:

a) congestionamento;

b) necessidade de novas obras de infra-estrutura (água, esgotos, luz, telefone, águas pluviais, etc.), obrigando a execução de serviços onerosos que afetam a vida da cidade, por se tratar de áreas já urbanizadas e ocupadas, com prejuízo tanto para a população como para o comércio;

c) maior dificuldade em atender as necessidades de educação e saúde na área acrescida, impondo-se deslocamentos que favorecem o congestionamento.

No caso específico de Brasília, o acréscimo de densidade pode ocasionar sérios problemas de tráfego, além de trazer o perigo de se transformar as áreas verdes e as superquadras em vastos canteiros de estacionamento.

A ocupação de áreas destinadas a parques, bosques ou áreas verdes retira de Brasília uma de suas características fundamentais que trouxe maior dignidade ao ambiente urbano, podendo acarretar a destruição da "civitas".

A absorção de novas áreas periféricas se nos apresenta, no caso particular do Distrito Federal, como a mais conveniente, por se tratar, diferentemente das demais cidades brasileiras, de áreas de propriedades do Estado e que podem ser corretamente planejadas.

Por mais indesejável que seja o crescimento populacional, o planejamento urbano dispõe de instrumentos capazes de minorar seus efeitos, desde que antecipe suas decisões às ocorrências e que se leve em consideração as escalas hoje fundamentais: o homem, o automóvel e o meio-ambiente.

O atendimento populacional deve considerar os aspectos psicossociais e econômicos relativos a uma região essencialmente urbana, em expansão acelerada, a cada ano exigindo maior ocupação de áreas, o que poderá conduzir a indesejável conurbação. O planejamento deve ser orientado para uma forma de urbanização concentrada, meio eficaz na retenção da população no âmbito de vizinhança e altamente favorável à preservação ambiental, caso se processe dentro de determinados parâmetros.

O investimento em capital humano, educação e saúde é exigência natural e o seu custo independe da densidade, supondo-se idênticas oportunidades a todas as classes sociais. Para um mesmo número de habitantes, as despesas diretas vinculadas a estes dois setores independem de sua concentração.

O investimento na infra-estrutura física (água, esgotos, energia elétrica, pavimentação, meios-fios e calçadas) reduz com o acréscimo da densidade face às economias de escala proporcionadas pela concentração.

As despesas com galerias de água pluvial independem da população, sendo função da superfície coberta ou pavimentada numa mesma região.

Nos investimentos em recreação, e lazer, no âmbito da vizinhança, a adoção de índices variando de 15 a 20 m<sup>2</sup> de área verde por habitante, conduz a resultados excelentes de vivência.

Correlacionando esses fatores de modo a obter a máxima eficiência econômica e psicossocial na área urbana, a densidade resultante ficaria compreendida entre 300 a 350 habitantes por hectares, com taxa de ocupação do solo com áreas cobertas e pavimentadas inferior a 30% do total.

Esses números somente podem ser alcançados com a construção de prédios de apartamentos, e as novas áreas deveriam visar uma densidade final aproximada desses índices. Consideramos possível o planejamento com densidades menores, desde que adotadas em caráter provisório e nunca inferiores a 100 habitantes por hectare (possibilita combinações harmoniosas de unidades individuais e coletivas), mantendo as áreas destinadas aos serviços públicos com dimensões compatíveis a um possível

adensamento, assim como prevendo a interferência deste adensamento nas regiões vizinhas.

A opção entre a urbanização concentrada ou de baixa densidade apresenta reflexos no sistema de circulação que poderá ser sintetizado nos seguintes princípios:

— quanto menor a densidade demográfica urbana, maior a relação automóvel/habitantes, maiores as distâncias a percorrer e sistema de transporte coletivo deficiente e oneroso;

— quanto maior o número de vagas para automóveis oferecido no centro, maior o congestionamento das metrópoles.

Estes dois princípios explicam as razões, embora paradoxais, de que, quanto mais as autoridades tentam acomodar as demandas de circulação viária, mais o sistema torna-se obsoleto a curto prazo. Tal fato é resultante do enfoque dado à utilização de veículo individual, procurando solucionar o efeito sem combater as causas.

Se considerarmos a aquisição do automóvel uma aspiração coletiva de mobilidade, o planejamento deve visar a restrição do seu uso, com uma melhor distribuição da população, dois locais de emprego, dos estabelecimentos de ensino e saúde. As medidas que podem ser sugeridas:

1 — as cidades-satélites devem ser encorajadas no sentido de se transformarem em núcleos urbanos eficazes na retenção de sua população, com a execução de áreas residenciais e centros comerciais dignos de Brasília, favorecendo a fixação das pessoas e reduzindo o poder centrípeto exercido por ela;

2 — evitar a execução de estacionamentos de superfície nas áreas comerciais. A sua existência cria a expectativa de vaga, colaborando para o congestionamento e dificultando o transporte coletivo. Localizar edifícios-garagens em áreas estratégicas, servidas por transporte coletivo;

3 — dimensionar os centros comerciais de modo a possibilitar a construção de garagem subterrânea (exigem área de circulação impossível de se obter em pequenos lotes). Interligar os centros comerciais com vias rápidas;

4 — os equipamentos de vizinhança devem ser executados simultaneamente com os prédios residenciais de modo a evitar deslocamentos desnecessários;

5 — transporte coletivo eficiente, o que exige vias de circulação rápidas e densidade suficiente ao longo do percurso. Centros comerciais conectados aos pontos de parada;

6 — disposição de áreas industriais junto às cidades-satélites, em oposição a Brasília, visando alterar o fluxo de tráfego e aumentar a disponibilidade de empregos.

Evidentemente, esses procedimentos não evitarão a aquisição de carros, porém favorecem a sua utilização somente em casos indispensáveis ou para o lazer, tornando mais econômico o uso do transporte coletivo e facilitando a mobilidade sem criar pontos focais de congestionamento. O acréscimo de densidade possibilita este objetivo, pois concorre para a localização de um comércio competitivo e diversificado próximo às áreas residenciais, aumentando as oportunidades de emprego no âmbito local ao mesmo tempo que evita as conurbações, cujo melhor exemplo é o sistema de superquadras, infelizmente não mais adotado fora do Plano-Piloto.

Quanto ao meio-ambiente, a concentração urbana — dentro da faixa preconizada de superfícies pavimentadas e cobertas, densidade populacional e áreas verdes de vizinhança — contribui para a preservação ambiental, uma vez que possibilita:

1 — melhoria da qualidade do ar, por favorecer os transportes coletivos e possibilitar (pela reduzida taxa de ocupação do solo) a diluição e dispersão dos gases emitidos pelos veículos e a redução do consumo de combustível — fator econômico relevante em nosso país. Como a tendência do número de veículos é crescer vertiginosamente, a poluição do ar pode ocorrer com intensidade nos dias de calmaria;

2 — a redução no custo e no tempo de viagem dos transportes coletivos ou individuais, refletindo na economia de combustível e favorecendo a bolsa e o descanso da população mais pobre;

3 — maior eficiência e redução no custo da coleta de lixo, face à concentração e diminuição do tempo destinado aos deslocamentos;

4 — a coleta e o tratamento dos esgotos sanitários em termos econômicos;

5 — a manutenção de bosques, parques e áreas verdes para uso coletivo que, de outra forma, seriam ocupados com edificações.

Os aspectos anteriores visaram primordialmente adequar o homem à terra, dentro da perspectiva de um crescimento demográfico intenso na região, a perdurar ainda nas próximas décadas. No campo sócioeconômico, alguns aspectos são relevantes ao planejamento urbano, tornando-se indispensável reconhecer a existência de estratos sociais com aspirações diferenciadas que necessariamente refletem no equipamento urbano. A missão do planejamento é reduzir as diferenças sócioeconômicas entre as classes, incentivando a mobilidade vertical, e não simplesmente desconhecer essas diferenças, elaborando planos que atendam tanto a burguesia quanto a mão-de-obra não qualificada, dentro de padrões urbanísticos elevados que favoreçam a integração social.

É mais importante aumentar a oferta de empregos estáveis do que favorecer a aquisição de casa própria por parte de famílias de baixa renda, não sendo possível a almejada tranqüilidade administrativa governamental com a recessão econômica. O desenvolvimento social é inseparável do econômico e a hipertrofia urbana de Brasília é uma conseqüência desta situação. Menores abandonados, mendicância, assaltos e crimes, índices elevados de mortalidade infantil são, na sua maioria, conseqüência da situação econômica familiar precária.

Dar condições de rendimento a milhares de famílias potencialmente compradoras de casa própria é muito mais racional do que propiciar a venda da mesma a adquirentes sem condições econômicas para comprá-la.

No campo econômico, a atividade primária não oferece maiores perspectivas em comparação com os outros setores. O Distrito Federal, sendo uma região essencialmente urbana e com solo e clima que não favorecem economicamente a produtividade agrícola, terá sempre neste setor uma atividade acessória. As terras hoje consideradas agrícolas inevitavelmente sofrerão a competição com a expansão urbana, geralmente efetuada às custas de áreas periféricas com características favoráveis à agricultura: topografia suave, facilidades de água e de articulação viária.

No setor secundário, as indústrias orientadas para o consumo, desde que localizadas convenientemente em relação aos ventos dominantes e aos recursos hídricos (SUDOESTE e NOROESTE), oferecem boas perspectivas econômicas, conforme

demonstram os trabalhos realizados pela CODEPLAN, podendo minorar os efeitos decorrentes da utilização intensiva da mão-de-obra na construção civil.

Acreditamos, entretanto, que o futuro econômico do Distrito Federal se encontra na mobilização do elevado nível cultural de seus moradores para as atividades produtivas, de modo a absorver também a mão-de-obra altamente qualificada que anualmente transpõe os umbrais de nossas universidades.

Com a aplicação do conhecimento às atividades produtivas, Brasília poderá encontrar o seu verdadeiro caminho, incentivando a instalação de centros de pesquisas, escolas de aperfeiçoamento, institutos de tecnologia, empresas consultoras, etc., atualmente fator primordial do desenvolvimento econômico dos países industrializados e indispensável à emergência econômica do nosso País.

Com isto, atende-se também a terceira função prevista por Lúcio Costa:

“Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de Governo e Administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do País.

Com estas considerações, e por julgar que Brasília sofre os efeitos decorrentes do crescimento do Distrito Federal como um todo, é que sobre o tema deste painel — “Institucionalização do planejamento urbano como processo e adequação do Plano-Piloto original à realidade em evolução” — permitimo-nos sugerir, como subsídio a opções que provavelmente sairão deste Seminário, as seguintes diretrizes:

1 — As terras do Distrito Federal devem permanecer na propriedade pública, única forma capaz de possibilitar o planejamento urbano harmônico.

2 — O planejamento urbano deverá ser global, eliminando-se a dicotomia Brasília/cidades-satélites, adequado ao homem, à terra e ao automóvel.

3 — Urbanização concentrada de modo a favorecer o relacionamento social, os sistemas de circulação e o meio-ambiente, sem criar conturbações.

4 — Reconhecer no planejamento a existência de aspirações sociais diferenciadas, elaborando planos de forma a atender a essas múltiplas demandas. Incentivar a mobilidade social vertical, adotando padrões urbanísticos elevados que favoreçam a integração social.

5 — Incentivar e favorecer a cultura e a aplicação do conhecimento como meta síntese para o desenvolvimento econômico do Distrito Federal.



# PLANTA CADASTRAL DOS SERVIÇOS PÚBLICOS E VIABILIDADE DE CONSTRUÇÃO DE GALERIAS DE USO COMUM

ENG. GILDARTE GIAMBASTIANI DA SILVA

*Diretor de Operações da COTELB/GDF*

Exm<sup>o</sup> Sr. Senador Cattete Pinheiro, Srs. Expositores, meus Senhores e minhas Senhoras, Universitários de Brasília:

Inicialmente, gostaria de fazer um esclarecimento sobre por que razão esta exposição da COTELB não consta do programa oficial deste Seminário, deste painel em particular. A intenção da COTELB era apenas levantar uma idéia na condição de uma simples argüição, mas, num contato preliminar com o Sr. Senador Cattete Pinheiro, S. Ex<sup>a</sup> sensibilizou-se para o assunto e pediu-nos para fazer uma pequena exposição a respeito do tema que passaremos a apresentar.

Vamos iniciar com a projeção de uma série de **slides**, retratando algumas obras que estão ocorrendo em Brasília, obras essas que vêm prejudicando, de certo modo, os trabalhos da Companhia de Telecomunicações de Brasília.

As duas primeiras fotos são fictícias, isto é, não retratam um fato concreto. As demais são todas relativas a fatos que estão ocorrendo. Também entre as fotos estão algumas manchetes de jornais que são fictícias. Pediria, por isso, perdão aos Srs. jornalistas aqui presentes por esta liberdade que tomei com seus jornais.

Quando esses fatos ocorrem, e ocorrem com bastante freqüência em Brasília, o nosso serviço de reclamações recebe uma carga tremenda de trabalho.

Os trabalhos desenvolvidos por nossos empregados, a fim de reparar esses casos, são de execução árdua, em condições às vezes muito insalubres.

Os senhores podem imaginar, também, as enormes despesas que a COTELB tem para realizar esse serviço.

Feita esta pequena introdução, vou apresentar aos senhores, agora, o tema desta exposição:

Se eu fosse, agora, detalhar esse assunto, correria o risco de começar a dissertar sobre o óbvio. E me parece que o tema, tal como está enunciado, sintetiza toda uma palestra. No entanto, gostaria, aqui, de fazer referência a um trabalho realizado pela CODEPLAN — Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central — que, há cerca de dois anos realizou trabalho referente a uma planta cadastral do Distrito Federal. Esse trabalho analisa vários tópicos, vários assuntos afins com este tema, quais sejam: planejamento urbano, obras de infra-estrutura urbana, controle físico do crescimento da cidade, tributação, uso da terra, saúde pública, segurança, taxação de seguros, racionalização de trabalho.

Eu gostaria de apresentar para os senhores o item relativo à letra "b": Obras de Infra-estrutura Urbana:

"Esta constitui uma das principais finalidades do cadastro físico do Distrito Federal. As dificuldades e mesmo impossibilidades de se ter em mãos informações de redes de energia elétrica, de cabos telefônicos com exatidão

e reduzidos a um sistema simples, têm permitido o lançamento de obras civis em condições incompatíveis com sua localização, provocando acidentes, às vezes com elevados prejuízos. São conhecidas em Brasília, as paralisações de obras de terraplenagem pela constatação, na sua execução, da existência de cabos subterrâneos não cadastrados, com as conseqüentes alterações de projetos e os prejuízos daí decorrentes."

Na época em que esse trabalho foi realizado, 1972, o custo dessa planta cadastral foi estimado em cerca de seis milhões e duzentos mil cruzeiros. Na hipótese de uma falta de recursos, a CODEPLAN sugeriu o rateio dessa importância com entidades que viriam a se beneficiar desse serviço. Nesse estudo, a CODEPLAN propôs que à COTELB coubesse a quota de 7% — que, possivelmente, ao custo atual, estaria em torno de um milhão de cruzeiros.

Gostaria de reafirmar, neste Plenário, que a COTELB ainda está decidida a participar desse rateio, se assim for feito.

Dentro desse tema geral de coordenação de serviços públicos, uma outra idéia complementar é a de **uso de galerias comuns**, principalmente para energia elétrica, para telefones e serviços afins e para água potável.

Esse tipo de galeria ainda não existe no Brasil na proporção que nós, aqui, estamos tentando como uma sugestão. Veremos, mais tarde, no final desta projeção, que aqui em Brasília, por exemplo, já temos algumas dessas galerias, que atravessam o Eixo Monumental em vários pontos, inclusive uma que está sendo construída aqui, pelo próprio Senado, em suas obras de ampliação.

Mas, a galeria que apresentamos, como sugestão, são galerias longitudinais dos grandes eixos urbanos.

Este assunto realmente se presta a polêmicas; não estamos bem certos, por exemplo, se este tipo de galeria é aplicável a uma zona já urbanizada. Mas, estamos certos de que este tipo de galeria pode ser empregado com bastante rendimento numa área a ser futuramente urbanizada.

No entanto, a idéia que levantamos aqui é de que seja feito estudo de viabilidade, para que se possa tomar uma decisão com bastante critério.

Aqui estão vários cortes e diagramas desse tipo de galeria. (Projeção de **slide**.)

Este é um tipo de galeria usado em Brasília para travessia do Eixo Rodoviário. (Projeção de **slide**.) Esta é uma vista da galeria que está sendo construída no Senado Federal, no Congresso Nacional, em sua ampliação. (Projeção de **slide**.) Esta é uma outra vista dessa mesma galeria.

Esta, em suma, era a mensagem que a COTELB queria deixar aos senhores.

O tema foi apresentado, basicamente, por meio de projeções focalizando uma série de obras que no momento estão sendo realizadas em Brasília, cujos trabalhos danificaram consideravelmente as canalizações das redes telefônicas subterrâneas da COTELB.

Detalhes dos trabalhos de manutenção dos cabos danificados, alguns com milhares de condutores, mostraram as vultosas despesas acarretadas pelos acidentes além dos prejuízos indiretos pela paralisação eventual dos serviços telefônicos.

Após a caracterização do problema sintetizado no enunciado do tema, podemos, em resumo, apresentar duas sugestões:

A primeira no sentido de ser executada uma planta cadastral do Distrito Federal que permita, com facilidade, o registro e a atualização do cadastro de todas as galerias e canalizações subterrâneas das empresas de serviços públicos de energia elétrica, telefones, águas, esgotos, etc., dando seguimento ao estudo preliminar já realizado pela CODEPLAN — Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central, onde semelhante planta é recomendada.

Uma outra sugestão, visando principalmente à coordenação entre as concessionárias de serviços públicos, é a de que os setores competentes da administração pública determinem o estudo da viabilidade econômica da construção de galerias de uso comum, no sentido longitudinal dos grandes eixos urbanos, à semelhança das que existem transversalmente a algumas vias. Pode-se citar como exemplo, nesse sentido, as galerias que estão sendo executadas pelo próprio Congresso Nacional, na ampliação de suas instalações, na Praça dos Três Poderes.

Nos países onde essa técnica é empregada, normalmente cabe à municipalidade ou a um órgão de administração indireta, vinculado à municipalidade, a implantação dessas galerias a fim de serem alugadas às concessionárias de serviços públicos.

Os investimentos iniciais são, certamente, muito grandes, porém a confiabilidade e o baixo custo de manutenção dos serviços públicos, além da facilidade de coordenação desses serviços compensam, a médio e a longo prazo os dispêndios realizados.



## BRASÍLIA: PLANEJAMENTO FÍSICO E PLANEJAMENTO INTEGRADO

ARQ. ALFREDO GASTAL

*Representante local do SERFHAU — Ministério do Interior*

Exm<sup>o</sup> Sr. Senador Cattete Pinheiro, meus companheiros de Painei, minhas Senhoras e meus Senhores:

Em primeiro lugar, eu gostaria de fazer uma retificação quanto ao Centro de Planejamento Metropolitano. O Centro de Planejamento Metropolitano é um organismo do Ministério do Interior, em fase de criação, ainda não institucionalizado. Eu sou, realmente, o encarregado, estou coordenando o seu nascimento.

Em função do tempo, que é bastante curto, preferi escrever minha palestra e, mais ou menos, cronometrâ-la. Acredito que a faça em doze minutos, talvez até menos.

Inicialmente, citarei uma frase de Philip Hauser, num seminário sobre urbanização na América Latina, promovido pela UNESCO:

“Desde os primeiros aglomerados humanos até as grandes metrópoles de hoje, passou-se um longo período da história humana e para interpretá-lo, do ponto de vista da urbanização, é necessário decompor o jogo dos fatores complexos políticos, militares, econômicos, religiosos, etc., que permitiram a aparição e o crescimento das cidades. Na linguagem abstrata da ciência, a cidade aparece como a variável dependente deste conjunto complexo de fatores.”

Brasília, também, não nasceu de forma diferente, é fruto de um momento histórico, político, econômico, social, e institucional do Brasil. E creio ser este o grande mérito deste seminário ao permitir esta colocação e permitir, sobretudo, o enfoque interdisciplinário a uma cidade que, por temor, sempre o rejeitou.

Por quinze anos confundiu-se o plano físico da cidade como peça isolada de uma realidade que se insere, como aludiu o Dr. Henrique Brandão Cavalcanti, não apenas nos limites geopolíticos do Distrito Federal. Seria uma falta de respeito para com o Dr. Lúcio Costa admitirmos que seu gênio não houvesse intuído o Plano Piloto inserido numa realidade maior. Falou o Professor Coutinho na dicotomia da cidade velha e da cidade nova, e vejo eu, paralela a esta, outra pseudodicotomia a afligir os planejadores: entre o Plano Piloto e Brasília como um todo. A ênfase, necessária, para sua consolidação, dada ao setor físico no início de sua implantação, parece-me, inibiu aqueles que vieram e ocuparam a cidade e administraram-na, a consideraram-na como uma unidade de planejamento onde interferem fatores econômicos, sociais e institucionais. Deste fato, estou certo, gerou-se a pseudodicotomia.

Concordo com a afirmativa de Dr. Lúcio contra a reformulação do Plano Piloto. Creio que sua concepção, do que viria a ser a sede do Governo Federal, ainda permanece jovem e atual. Há que não se confundir o que deve, realmente ser reformulado e o que deve ser preservado. Não me parece justo, para com a Nação e para com nossa cultura, permitirmos que este quase oásis no caos urbano brasileiro seja

entregue à sanha da especulação imobiliária, que vem deformando nossas cidades e destruindo sua história e também sua harmonia.

Não sou, em princípio, contra o comércio imobiliário. E acho que em um regime de livre iniciativa ele pode comportar-se como um indutor da dinâmica das cidades. Aceito-o em sua pujança, mas compatível com os anseios de qualidade de vida das comunidades. E em nosso caso, compatível com as características fundamentais da cidade, de sede do Governo cuja dignidade e cuja serenidade não podem ser abalados.

É bom, talvez, aqui lembrar que em Washington o gabarito dos prédios não pode nunca ser superior à cúpula do Capitólio. Feito este alerta, creio ser conveniente enfatizar, agora, uma outra perspectiva de Brasília.

A perspectiva de seus habitantes é que vêm fazendo, dia a dia, com que o êxodo paulatino da população de mais baixa renda se desloque para as chamadas cidades-satélites as quais, na realidade, se configuram como cidades-dormitórios. São os elementos também fundamentais à vida de uma cidade, como os motoristas, os contínuos, os datilógrafos, os balconistas, que vivem a distâncias imensas sem a compensação de um eficiente transporte de massa. São distâncias indubitavelmente metropolitanas. E não só para o trabalho há que percorrê-las, mas para o lazer e, também, para a educação, e não houve até hoje uma preocupação de uma racional descentralização.

Acho que é chegada a hora de reafirmar que o planejamento é um processo contínuo e cíclico, cuja realimentação é de suma importância para seu desenvolvimento e aprimoramento. E esta, parece-me, sempre foi uma falha de nossa cidade. A existência de um organismo de planejamento e coordenação desde o seu nascimento talvez tivesse evitado muitos dos problemas que hoje enfrentamos. Um organismo forte e dinâmico, e não voltado apenas para o planejamento físico, como o foi a NOVACAP.

A Criação em 30-9-71 da CODEPLAN (Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central) com as atribuições de:

- realizar levantamentos sócio-econômicos e estudos conducentes à ocupação do Planalto Central e elevação do padrão de vida da população;

- formular diretrizes de política de desenvolvimento do Planalto Central, em consonância com os planos nacionais, estaduais e do Distrito Federal;

- organizar e formular programas de serviços e obras necessárias ao desenvolvimento;

- coordenar iniciativas do capital público e privado, que visem à instalação, ampliação ou reaparelhamento das atividades econômicas, inclusive promovendo meios de fixação e atração de investimentos;

- executar obras e serviços constantes dos planos e programas de órgãos federais, estaduais e do Distrito Federal;

- executar e analisar projetos de investimentos;

- prestar assistência técnica à indústria, à agricultura e ao comércio, com a finalidade de obter o fortalecimento do espírito de empresa e o aumento da produtividade.

Esta gama de atribuições gerou expectativas, porém, não impediu que, setorialmente, os demais organismos e secretarias do Governo do Distrito Federal continuassem a agir descoordenadamente. Como muito bem o disse o Dr. Brandão Cavalcanti, o Governo do Distrito Federal possui limitações e recebe, também, pressões irresistíveis. A existência, pois, de um organismo de planejamento e coordenação que tivesse em seu seio

representantes das diversas comunidades do DF, que formassem um conselho de alto nível, seria, talvez, a fórmula efetiva de aqui implantar-se um processo de planejamento contínuo, que obviamente não estaria a salvo de pressões externas, mas que, por integrar-se dos próprios elementos de pressão, estaria capacitado a comportar-se como uma mola amortecedora, diluindo-os ou compatibilizando-os com o interesse coletivo e da cidade.

Propositadamente, aqui deixo de falar no CAU (Conselho de Arquitetura e Urbanismo), outro caso de instrumento apenas voltado para o setor físico do Plano Piloto.

Para finalizar, creio ser necessário fixar ainda um ponto crucial para o futuro da cidade. Se admitirmos o Plano-Piloto na sua feição atual, desenvolvendo-se igualmente na Asa Norte, estaremos também, tacitamente, admitindo a consolidação de cidades dormitórias claramente caracterizadas. O custo da terra, o custo do metro quadrado de construção, o custo do ajardinamento, a valorização imobiliária, etc., não permitirão, a curto prazo, que as populações de baixa renda aqui se radiquem. Aqueles que prestam serviços essenciais à vida da cidade serão fatalmente, como já vem acontecendo ao longo desses anos todos, deslocados para a periferia. E todo e qualquer exercício de planejamento integrado que se faça com relação a Brasília deverá levar em conta esse fenômeno. Levar em conta também o custo das distâncias, os subsídios que serão necessários para o usuário e, sobretudo, uma clara opção, definindo as características das cidades, de acordo com seu comportamento, satélites ou dormitórias. Isto implicará certamente em um modelo de ocupação, onde deverão ser levados em conta os deslocamentos habitação-emprego, habitação-lazer e habitação-comércio (abastecimento).

Por tudo que disse até agora, não tenho mais dúvidas hoje, de que Brasília já caracteriza um fenômeno de metropolização e que, portanto, torna-se inadiável o planejamento, encarado como processo dinâmico e integrado, de sua região econômica, inserido no planejamento regional e no planejamento nacional.





# SUBSÍDIOS PARA UM PLANEJAMENTO URBANO DO DISTRITO FEDERAL

ARQ. AMILCAR COELHO CHAVES  
*Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil*  
*Departamento do DF*

O IAB-DF pretende, a partir de um exame da estrutura físico-espacial, como componente do quadro atual de desenvolvimento do Distrito Federal, evidenciar a necessidade de um sistema de planejamento urbano que preveja e coordene a estruturação do espaço, orientando o crescimento urbano em dimensões local e regional.

Os problemas que presenciamos no âmbito do Plano-Piloto, vários decorrentes de especulação do solo, disfunções urbanas, etc., e aqueles vinculados à área maior do Distrito Federal (crescimento das cidades-satélites, os efeitos sobre a região) não constituem uma dualidade, senão que são elementos de um só problema com expressões locais distintas.

Começemos pela base da pirâmide. Pelo baldrame.

Desde o início da implantação de Brasília, a área do Distrito Federal presenciou o afluxo de populações, de imediato marginalizadas, pela impossibilidade real de sua absorção permanente.

Destinado a servir de apoio às obras de construção o Núcleo Bandeirante seria extinto com a inauguração da cidade.

Abandonando essa idéia original, a NOVACAP procedeu ao loteamento da área e cria a Administração do Núcleo Bandeirante, com atribuição de distribuir lotes, para ocupação por prazo de quatro anos. É a cidade livre.

Ampliado além dos limites inicialmente previstos, é imediatamente saturado, comportando num mesmo lote várias construções, sem que a NOVACAP contivesse a exploração. As áreas adjacentes ao Núcleo Bandeirante são ocupadas; ultrapassada a linha da estrada de ferro, se estende pelas margens da rodovia Brasília-Anápolis.

Nesta época é criada Taguatinga, sob a direção de um administrador, que tem como atribuição inicial a distribuição de lotes e implantação de infra-estrutura urbana. No início dessas atividades surgirá a primeira "invasão", Vila Matias, hoje Taguatinga Norte.

A denominação dada a esses núcleos de ocupação, na sua origem, de "invasão", define "a priori" os termos de uma apropriação indébita.

Surpreendentemente, as "invasões" surgidas em área de Taguatinga não atravessam a Estrada Parque de Contorno (EPCT). Respeitosamente se alinham em função dessa barreira.

Outras "invasões" marcariam sua presença:

"Vila Amauri", localizada intencionalmente abaixo do Cota Mil, e que depois seria distribuída para Taguatinga, Sobradinho e Gama. Neste último, formaria o que hoje se denomina Gaminha.

As dificuldades locais, e de transportes, despejaram levas sucessivas de volta para o Plano Piloto. Surgem novas "invasões".

A partir de 1961, promove-se o retorno de mão-de-obra excedente em Brasília às suas cidades de origem, e a tentativa de absorção nos trabalhos do campo nas regiões vizinhas, em Goiás, com resultado praticamente nulo.

Neste ano, é criada a Comissão de Incentivo à Iniciativa Privada, que, de saída, pretende renovar o Núcleo Bandeirante, transferindo para a Asa Norte do Plano-Piloto o comércio ali estabelecido.

A forma intensiva e precipitada das medidas tomadas, a falta de meios (infra-estrutura) da nova localização, provocará uma total desorganização da área. É desse mecanismo que surgirá primeiro a Vila do IAPI. Sendo ensaiada, logo de início, sem sucesso, sua erradicação.

Em seguida, procedeu-se à remoção intensa de "invasões" existentes no Plano-Piloto, para Planaltina, liquidando com o plano de urbanização projetado para essa cidade-satélite (temos ali hoje a Vila Buritis) e Brazlândia.

Em 1968, o Governo do Distrito Federal, no bojo da implantação do Sistema Nacional de Habitação, inicia a construção do SRIA (Guará), hoje perto de 40.000 habitantes.

A carência de meios de manutenção, transporte e infra-estrutura urbana das cidades-satélites determinará o surgimento de novas "invasões". A Vila do IAPI, agora denominada "invasão", atingirá perto de 80.000 habitantes.

No Governo seguinte cria-se a Comissão de Erradicação das Invasões, que manda "urbanizar" área próxima de Taguatinga, que se chamará Ceilândia. Para lá são removidas as "invasões" de Vila São Jorge, Vila Esperança e IAPI, e outras menores.

A massa humana mobilizada, envolvida nessas operações de despejo, representa o equivalente à população atual do Plano-Piloto.

Apresentado este quadro da distribuição da população menos favorecida em Brasília, e a constatação desta incrível situação na Capital do País, observamos o que acontece, aqui, nestes termos, hoje. Uma cidade com 205 mil habitantes no seu núcleo, número que significa menos da metade de habitantes previstos e pouco mais de 50% da sua área construída.

Se, de um lado o vulto de obras significa um trabalho gigantesco, considerando os fatores tempo, investimento e outros, por outro lado, comparado com o número de habitantes precariamente instalados em cidades-satélites e "invasões" ainda existentes, este dado adquire um significado duvidoso.

A idéia inicial previa que cidades-satélites somente seriam criadas e planejadas quando o Plano-Piloto estivesse completo, no entanto, as mesmas surgiram paralelamente à implantação de Brasília.

Entretanto, é a partir da cessão de direitos dos imóveis residenciais, isto é, quando a cidade foi colocada à venda, em fins de 1963, que a situação teve um quadro de agravamento. A possibilidade de o poder público, com direito de posse, refuncionar e remanejar os espaços, buscando melhores condições para uma maior parte da população, aqui não conseguirá mais lograr êxito, e muito menos se realizará o sonho de congregar, num mesmo espaço urbano, todas as classes sociais presentes.

Apontamos aqui, como um dos principais responsáveis por esta situação a especulação imobiliária, que teve como reflexo preliminar o surgimento de um "mercado negro imobiliário". Muitos daqueles primeiros funcionários transferidos para Brasília, ao adquirirem os imóveis que ocupavam, buscaram refúgio nas cidades

satélites, onde aluguéis mais baratos contrabalançavam seus orçamentos para aquisição de uma residência. Os aluguéis no Plano-Piloto subiriam duas, três ou mais vezes o valor das prestações devidas. Nesta fase, Taguatinga despontou como a *cidade que mais crescia no Brasil*.

Hoje, grande parte dos imóveis residenciais no Plano-Piloto, estão ocupados por pessoas sem qualquer vínculo com as atividades funcionais ou órgãos do Governo.

Para fundamentar o que foi dito acima, não será preciso fazer tabelas para confrontar o valor dos aluguéis, que são sabidos, como os salários-mínimos vigentes. Importante é saber, para não subestimar a situação, que atualmente existe um corretor de imóveis para cerca de 1000 habitantes. Isto significa não que estes números assustadores sirvam para o barateamento de imóveis, através de concorrência, e sim para a pressão, a fim de obter a liberação de novas áreas para a venda e para a especulação.

O processo de supervalorização do solo e da propriedade urbana já se estende às cidades-satélites. O surgimento de uma marginalização vegetativa, isto é, a partir de mecanismo local, está em marcha.

A expansão desses fatos relatados tem reflexos cujas dimensões ainda não podem ser corretamente avaliadas.

Acrescente-se, ainda, que o fluxo migratório continua, principalmente de populações pobres, e a estrutura urbana do Distrito Federal ainda não está preparada para recebê-las.

Conseqüências tais como o crescimento fora de controle das cidades-satélites, surgimento de novas "invasões", deficiente transporte público, abastecimento e outros, são alguns dos aspectos que comprovam falhas no planejamento.

Ainda restam áreas nas mãos do poder público que significam a esperança duma população desiludida, ou a progressão da especulação imobiliária.

Fora dos limites do Distrito Federal, ao longo das rodovias de acesso, já, hoje, grandes extensões estão loteadas. Ali, observamos os indícios do que acontecerá no futuro, a exemplo da situação anterior ocorrida com o antigo Distrito Federal, onde as regiões limítrofes terminaram por cercar a Capital.

A forma como se apresenta o espaço físico não é a expressão, nem o reflexo do sócioeconômico, muito mais, a maneira como se organiza o espaço urbano e rural constitui uma das componentes do processo de desenvolvimento sócioeconômico.

Nas cidades tradicionais, em geral, há a forma espontânea de organização espacial, advinda do *laissez-faire* ou de uma ausência de intervenção no processo de desenvolvimento econômico quanto ao seu componente espacial.

Presenciam-se, então, os processos deformatórios de ocupação do espaço, o caos urbano, testemunhos patentes da necessidade de intervenção para uma organização mais racional.

Em Brasília, o esquema espacial precedeu o processo de desenvolvimento. A ocupação gradativa, numa evolução social nem condizente com o programa ideal que orientou o esquema espacial fez, pouco a pouco, surgirem os problemas e as contradições citadas anteriormente.

A estrutura urbana é o sistema socialmente organizado dos elementos básicos que definem a aglomeração humana no espaço.

O econômico, o social e o espacial, nesta ordem, apresentam-se numa permanente interação.

Essa interação, ou seja, as relações sócio-espaciais, entre os processos de produção e consumo de bens e serviços que compõem o conjunto urbano, determinam o *processo de gestão*, ou *processo político*, que intervém por sua vez, sobre aqueles dois para *encaminhar, regular e controlar* seus respectivos processos de desenvolvimento.

Pode-se afirmar que nunca existiu um organismo de planejamento ou de avaliação no Distrito Federal, com o objetivo de estabelecer uma política urbana.

O que existe são órgãos isolados sugerindo soluções para problemas individuais e inadiáveis.

O Conselho de Arquitetura e Urbanismo não cumpriu sua destinação prevista. Burocratizando-se, limitou sua ação a referendar soluções isoladas para os problemas urbanos de Brasília.

A Divisão de Arquitetura e Urbanismo, ex-Conselho de Arquitetura e Urbanismo, tem uma lista de atribuições as mais desencontradas, tais como: aprovação de projetos de construção e sua fiscalização, execução de projetos de arquitetura e urbanismo, fornecimento de cotas de soleira, execução de projetos viários e de ajardinamento, etc.

Historicamente esta Coordenação perdeu seu vigor quando deixou de ser uma assessoria, ao nível de cúpula da administração do Distrito Federal, para transformar-se numa das divisões da Secretaria de Viação e Obras, rebaixada hierarquicamente.

Percebe-se que o sistema administrativo do Distrito Federal não está enfrentando em sua amplitude e profundidade os problemas de um planejamento unificado e abrangente de Brasília e sua região.

Na realidade, as populações estão se concentrando nas cidades-satélites e suas periferias, sem que o Distrito Federal, e seu Plano-Piloto, tenham a suficiente vitalidade para reproduzir e proporcionar os meios de assimilação desses novos contingentes populacionais.

Se a urbanização é considerada um subprocesso da dimensão ecológica, inerente a um processo mais amplo de desenvolvimento econômico e social, seria preciso, anteriormente, a organização mesma do processo de planejamento, e para informar o mesmo processo, definir o modelo de desenvolvimento econômico regional.

A partir do relacionamento entre o modelo de desenvolvimento econômico e a realidade atual, poderá ser equacionado o problema específico do planejamento urbano do Distrito Federal no sentido da adequação do espaço a esse modelo.

— O Distrito Federal é pólo de desenvolvimento? Como isto ocorre? A que região se vincula este pólo?

— O Plano-Piloto tem função exclusiva de cidade administrativa? Esta premissa original será mantida?

Planejamento é um trabalho que se realiza em cima de problemas definidos e equacionados, cuja natureza se supõe conhecida.

Seu objeto é a estruturação, ou o sistema socialmente organizado, dos elementos básicos que definem a aglomeração humana no espaço.

Em vista disso, seria preciso repensar o sistema de planejamento nos seguintes termos:

1 — estabelecer uma política de desenvolvimento urbano na qual possa se basear a definição de objetivos do planejamento urbano do Distrito Federal.

2 — organizar uma administração flexível, descentralizada, porém unificada pelos objetivos e propósitos da política de desenvolvimento do país: criação de um sistema de planejamento.

3 — recrutar pessoal qualificado, de competência interdisciplinar.

4 — inserir adequadamente, no quadro do sistema decisório do Governo do Distrito Federal, a coordenação desse sistema de planejamento.



## BRASÍLIA — DA NECESSIDADE DE SE PLANEJAR

ECON. JARDEL BARCELLOS DE PAULA  
Consultor Técnico da CODEPLAN/GDF

Meus caros participantes deste oportuno Seminário, cujos estudos e debates, espera-se, não resultem em letras mortas daqueles documentos que se esquecem em um lugar qualquer. Ao contrário, que se desdobrem em decisões objetivas e em ações concretas, a serem apreciadas e discutidas em futuros seminários, na seqüência deste primeiro.

Peço permissão aos respeitáveis organizadores e participantes deste encontro para algumas considerações preliminares.

Esta exposição não é do técnico do IPEA, nem do consultor da CODEPLAN. Mas, da responsabilidade do pioneiro de Brasília, que aqui se encontra desde 1960, ex-aluno e ex-professor da Universidade de Brasília e que, como técnico e diretor da CODEPLAN, nos idos de 1968/69, à frente de extraordinária equipe, através de trabalho honesto, tentou, e não conseguiu, fazer executar o I Plano de Desenvolvimento Integrado do Distrito Federal, de cujo documento, possivelmente, poucos terão lembrança ou sequer conhecimento.

Guardo comigo esta frustração do profissional e do pioneiro que pretendeu, talvez no justo momento, poder contribuir com o desenvolvimento de Brasília, induzindo a saudável prática da administração pelo planejamento.

Por essa razão, este tema não poderia deixar de abordar aspectos da necessidade de se instituir um sistema de planejamento em Brasília, única fórmula que para aqui antevejo, como prática administrativa, dado o estágio em que se encontra a Capital e os problemas peculiares que enfrenta. A grandiosidade de Brasília, o seu *status*, a sua importância econômica regional e dinâmica explosiva do seu desenvolvimento, não permitem que suas questões sejam tratadas sob o prisma pequeno de administrações municipalistas e, menos ainda, que o Governo Federal, para quem ela está sendo construída, deixe de participar do trato de seus problemas. Sob este último aspecto, faço remissão ao tema abordado neste Seminário pelo Prof. Dércio Garcia Munhoz que, comprovando seu alto grau de acuidade analítica, soube identificar as causas dos mais graves problemas conjunturais e mesmo os de ordem estrutural de Brasília, como situados no divórcio existente entre as decisões do Governo Federal, que envolvem a Capital, e a sua realidade econômica, social e administrativa. Não basta, e nem me parece conveniente, que o Governo Federal apenas transfira recursos financeiros aos municípios de cruzeiros para o DF sem que participe da programação do seu desenvolvimento.

Esta exposição não poderia, portanto, deixar de abordar os aspectos do planejamento do Distrito Federal.

A maioria de nós conhecemos ou temos alguma noção do que seja um sistema de planejamento. Entretanto, a despeito disso, são raros os exemplos de sistemas de planejamento adotados que não firam profundamente os seus preceitos teóricos. Fala-

se muito em planejamento mas, infelizmente, é técnica que não vem sendo muito utilizada. Conforme está em moda dizer, "na prática, a teoria é outra".

Apenas como lembrete, um sistema voltado para o planejamento envolve quadros técnicos, centros de discussão e de crítica e centros de decisão, em vários escalões hierárquicos. E é instituído para operar um instrumento de administração ou de engenharia com o objetivo de atingir metas pela otimização da reação benefício/custo, sob o ponto de vista social ou privado, conforme o caso. E adota um modelo processual contínuo que, em síntese, percorre, teoricamente, as seguintes principais etapas:

1ª) o conhecimento objetivo de dada realidade ou situação onde, por hipótese, se adotará um plano;

2ª) a formulação do plano, se couber;

3ª) a discussão e aprovação do plano;

4ª) a execução do plano;

5ª) o acompanhamento e controle da execução; e

6ª) a reformulação do plano, se for o caso, a partir dos resultados aferidos na fase de acompanhamento, num processo de *feed-back*.

Considerando este esquema processual, pode-se afirmar que Brasília, entendida como o Distrito Federal, é detentora de um sistema de planejamento?

O gênio de Lúcio Costa formulou um plano de arranjo territorial de equipamentos urbanos, no vazio deste Planalto Central, o Plano-Piloto de Brasília, que hoje consagra o nome de uma das muitas localidades do Distrito Federal, para sediar, precipuamente, a Administração Federal, dentro da visão da realidade brasileira de 1956.

Este Plano teve sua execução implementada de forma acelerada, como todos sabemos, porém ao arrepio do modelo processual básico de planejamento. Ou seja, o modelo foi obedecido apenas até à fase executiva. E, mesmo assim, nem todos os projetos originais, dentre eles alguns importantes, foram executados ou concluídos.

A partir da aprovação do Plano e da decisão de executá-lo, o arranjo territorial planejado foi se transformando em obras concretas, sob a responsabilidade da NOVACAP, criada para a construção da Capital, de forma acelerada, muitas vezes ao custo de fazer, desfazer e refazer. A população foi-se incrementando. As correntes migratórias, demandando ao Planalto Central, se avolumando. A "Obra do Século" ganhou vida e as atividades econômicas se diversificaram. A implantação dos equipamentos urbanos foi-se efetivando, porém, já então, em ritmo descontínuo. E os problemas econômicos e sociais foram surgindo.

Hoje, temos um Plano-Piloto ainda incompleto, sem muitas das virtudes dos grandes centros urbanos, mas com muitos dos seus problemas: problemas de trânsito, de transporte, de estacionamento, de abastecimento, de comunicações, de marginalidade social, cujas soluções começam a ser exigidas por pressões crescentes da comunidade, cujo coeficiente de irritação se eleva na razão direta das frustrações causadas pelo crescente desequilíbrio urbano que se vem verificando.

Não cabe aqui entrar no mérito das razões de não se haver cuidado do acompanhamento e revisão técnica da execução do Plano de construção de Brasília a tempo certo, quando as soluções seriam talvez melhor vislumbradas. Cabe, porém, constatar os seguintes equívocos em que se incorreu ou em que se vem incorrendo no



trato referente às questões, não mais apenas da construção de Brasília, mas, já agora, do desenvolvimento do Distrito Federal.

Em primeiro lugar coloca-se como grande equívoco a confusão que é feita entre plano, como documento, e planejamento, como processo. Esta é, aliás, uma confusão que não é privilégio local. Outro grande equívoco, que também não constitui privilégio de Brasília, é o de considerar a suficiência do plano de arranjo espacial dos equipamentos comunitários, ou seja, do plano urbanístico, frente à necessidade sócio-econômica de um Plano-Diretor de desenvolvimento integrado, quer dizer, de um plano que contemple, de forma integrada, todas as necessidades comunitárias e não apenas aquelas referentes aos equipamentos urbanos.

Diante de tanta confusão elementar, parece utópico pretender-se a implantação de um eficiente sistema de planejamento. Entretanto, é inimaginável pensar-se que Brasília poderia dar solução aos seus crescentes problemas de maneira empírica ou através de programas ou projetos isolados, desintegrados de um enfoque global de sua realidade presente.

Um outro grande equívoco, este específico de Brasília, e que talvez esteja na raiz de todos os seus problemas, ocorreu há alguns anos e vem-se perpetuando. Este equívoco refere-se à NOVACAP. Esta Companhia foi criada pelo Governo Federal para se incumbir da implantação do Plano-Piloto de Brasília. Com a inauguração da Nova Capital e com a criação da Administração local, a ex-Prefeitura do Distrito Federal, a NOVACAP passou a integrar a sua estrutura, ocorrendo, aí, o que considero o grande equívoco de Brasília. À partir de então, iniciou-se o divórcio, já referido, entre as decisões do Governo Federal relativas a Brasília, tais como programas de obras, programas de transferência de servidores públicos e transferências de recursos financeiros, e as necessidades sociais, econômicas e administrativas do Distrito Federal. Jamais poderia deixar de existir um órgão onde estivessem representados os interesses locais e do Governo Federal para coordenar o desenvolvimento de Brasília.

Como conseqüência imediata desses equívocos e à falta de um órgão coordenador do desenvolvimento de Brasília, decorrem: a inexistência de um sistema de planejamento integrado, a dificuldade de sucesso de um plano integrado, a execução de programas ou projetos isolados, a inexistência de sistemas de acompanhamento e controle da execução de programas, etc. E, como conseqüência última, os próprios problemas urbanos e sócioeconômicos que se agravam, implicando em gradual redução do índice de qualidade de vida da comunidade.

Diante desta linha de raciocínio exposta, afigura-se-me oportuno sejam apreciadas as seguintes proposições:

I — Criação de uma Comissão Permanente para o Desenvolvimento de Brasília, destinada a traçar as diretrizes gerais dos planos diretores de desenvolvimento integrado do Distrito Federal, composta por representantes da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, do Ministério do Interior, do Estado Maior das Forças Armadas e do Governo do Distrito Federal;

II — Criação de uma Comissão Técnica para assessorar a Comissão Permanente formada por elementos do IPLAN, da CODEBRÁS, do GEMUD, do SERFHAU, do BNH, da SUDECO, da CODEPLAN, da NOVACAP e da Universidade de Brasília, e encarregada de estudar a realidade urbana e sócioeconômica do Distrito Federal; de elaborar os

seus planos de desenvolvimento integrado; e de acompanhar a execução desses planos, execução essa da competência do Governo local;

III — Intenso processo de acompanhamento geral e de discussão das questões referentes ao desenvolvimento de Brasília e à Administração do DF, pela Comissão do Distrito Federal no Senado; e

IV — Realização bienal deste Seminário para avaliação das conseqüências do processo de desenvolvimento do Distrito Federal.

# BRASÍLIA E SUA PERIFERIA: PROBLEMAS DE RELACIONAMENTO

JOSÉ ALEXANDRE F. DINIZ  
IGNEZ COSTA B. FERREIRA  
ALDO PAVIANI

Departamento de Geociências, UnB

## Introdução

Brasília, nascida do planejamento, é atualmente uma cidade consolidada, que desempenha a função de capital nacional. A preocupação do planejamento, nesta fase, deve se voltar não apenas para o ajustamento do plano inicial à realidade, mas também, para um outro objetivo de sua criação: a interiorização do desenvolvimento.

Assim sendo, a forma pela qual a cidade vai organizar sua periferia deve ser objeto de planejamento. Por outro lado, os planos postos em prática em Brasília, só terão êxito se levarem na devida conta as transformações que serão provocadas na periferia.

Este enfoque se fundamenta nas interações que obviamente vão ocorrer entre um centro desse porte e a sua periferia. A nossa concepção de Brasília, a esse respeito, é de que se trata de um ponto avançado, verdadeira "ponta de lança" do "core" nacional — o Sudeste brasileiro. Através desse ponto, expande-se a área de mercado do Sudeste e se transmitem as decisões e os estímulos que vão romper os padrões tradicionais da área na qual foi implantada.

Desta forma, Brasília seria um centro difusor de inovações e dinamizador de sua periferia, na medida em que centraliza o poder de decisão nacional e abriga um total populacional de considerável poder aquisitivo. Numa fase inicial, a periferia atenderia às demandas de matérias-primas, de gêneros alimentícios, de materiais de construção, de força de trabalho etc. Posteriormente, difundidas as inovações, tecnologia e capitais, essa periferia seria dinamizada. Com isso, ter-se-ia, na área em questão, um relacionamento do tipo autoridade-dependência<sup>1</sup>. Para que a periferia possa reagir positivamente a esses impulsos, coloca-se em evidência sua capacidade receptiva. Então, para que o planejamento possa acionar os gatilhos dinamizadores dessa área é preciso conhecer sua capacidade de receber inovações e responder aos estímulos que enal serão injetados. Em suma, será necessário um conhecimento detalhado da região em questão.

Visando esclarecer algumas indagações a esse respeito, procuramos dar uma contribuição, baseados na experiência de trabalhos realizados sobre o Sul de Goiás e parte do Oeste mineiro, referentes à localização industrial, a orientação da agricultura e crescimento urbano.

## A Periferia e suas Transformações

Ao se estudar a periferia imediata do Distrito Federal, ressalta-se a sua característica de vazio demográfico, onde as densidades vão de 0,88 a 10,73 habitantes por quilôme-

<sup>1</sup>John Friedmann, "A General Theory of Polarized Development", University of California, Los Angeles, 1969, mimeo.

tro quadrado. É evidente que essa rarefação está intimamente relacionada com a atividade pecuarista que se desenvolve na área, fundamentalmente baseada nos grandes estabelecimentos agrícolas aí existentes. De fato, a estrutura ocupacional de todos os municípios demonstra o grau de dependência da população diante da atividade primária, pois apenas o Município de Cristalina possui uma alta percentagem de sua população ligada ao setor secundário, embora a atividade industrial seja significativa também para os municípios de Alto Paraíso de Goiás, São João da Aliança e Luziânia (Tabela 1).

**TABELA 1**  
**MUNICÍPIOS DA PERIFERIA DE BRASÍLIA**  
**DENSIDADE DEMOGRÁFICA E OCUPAÇÃO DA POPULAÇÃO — 1970**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Cavalcante	0,88	82,8	7,1	0,8	6,0	0	1,2	0,5	1,4
Nova Roma	1,24	89,0	1,4	0,5	1,5	0	4,4	0,5	2,5
Alto Paraíso de Goiás	1,17	74,2	10,4	1,4	6,6	0,6	1,6	1,8	3,2
Niquelândia	1,79	86,0	4,7	2,1	2,7	0,9	1,4	0,8	1,1
Planaltina	2,39	83,5	6,1	1,0	2,0	0,9	2,2	1,2	2,7
Pirenópolis	7,49	80,8	5,0	2,0	6,3	0,8	2,1	0,7	1,9
Corumbá de Goiás	6,16	81,8	7,2	2,0	3,8	1,7	1,4	1,0	0,7
Abadiânia	7,45	87,5	1,5	2,9	3,9	0,8	1,1	1,3	0,8
Alexânia	10,73	72,0	6,3	4,2	9,6	2,7	2,1	1,0	2,0
Cristalina	1,83	45,8	34,5	2,7	6,6	3,3	3,3	1,6	2,0
Formosa	3,72	59,2	9,1	5,9	11,3	2,8	4,3	2,3	4,6
Cabeceiras	3,90	78,3	5,9	3,2	6,2	1,2	3,3	1,5	0,4
S. J. ALIANÇA	0,94	74,9	14,2	1,6	5,1	0,4	2,5	0,6	0,6
Luziânia	5,36	62,6	12,8	3,7	7,4	2,3	4,7	1,3	6,6
Pe. Bernardo	3,06	83,4	5,2	2,1	3,1	1,0	1,6	0,9	2,7

1) Densidade demográfica (hab/km<sup>2</sup>); 2) % de população ocupada na agricultura; 3) indústria; 4) comércio; 5) prestação de serviços; 6) transportes e comunicações; 7) atividades sociais; 8) administração pública; 9) outras ocupações.

FONTE de dados: Censo demográfico, 1970.

A posição anormal de Cristalina se explica pela própria indústria incipiente na cidade, pois não são encontradas relações significativas entre população e ocupação na agricultura com a distribuição da terra. Apenas por coincidência, Cristalina é o município onde a área média das propriedades é maior, igual a 1.095 hectares. Inegavelmente, as condições ecológicas locais e a distribuição da terra não apresentam condições ideais para a retenção da população agrícola, que tende a migrar para as pequenas cidades da área. Entre 1960 e 1970, formaram-se 4.218 unidades agrícolas pequenas<sup>2</sup>, de me-

nos de 50 hectares, mas é importante notar-se que 64,3% deste total era de menos de 20 ha, área relativamente pequena para a subsistência de uma família, em decorrência das qualidades do solo e do pouco desenvolvimento tecnológico do agricultor local. Embora não se precise a relação entre a formação dessas pequenas unidades e a variação da população agrícola, nota-se que nos municípios onde houve maior redução de pessoas ocupadas na agricultura foi exatamente onde ocorreu o maior crescimento urbano, como Alexânia, Abadiânia, Padre Bernardo e Luziânia. De fato, as três primeiras cidades tiveram um aumento de mais de 180% da sua população na década passada, enquanto Luziânia e Niquelândia cresceram por volta de 100%. A variação absoluta da população urbana é obviamente baixa, em decorrência do pequeno tamanho dos centros e da própria densidade da população. Entretanto, os problemas urbanos e ocupacionais são imensos, quando pequenos núcleos, com reduzidos recursos e escassas possibilidades de trabalho, dobram sua população em 10 anos.

A zona periférica de Brasília não só está mudando quanto à repartição da sua população, mas também na distribuição da terra agrícola. Comparando-se essa distribuição da terra em 1950, 1960 e 1970, através do modelo de Lorenz, pode-se observar, de modo geral, uma tendência à concentração ao norte do DF, e uma tendência à equidistribuição ao sul (Fig. 1). Três processos podem ser identificados na área, provavelmente ligados à presença de Brasília e a valorização das terras, e às maiores facilidades de circulação e atendimento aos mercados:

1º) o primeiro processo é o que está ocorrendo em Formosa, Niquelândia e Planaltina, onde as menores unidades tendem a aumentar, em número, em proporção muito maior do que em área, demonstrando a existência de fragmentação de propriedades. Em Niquelândia esse processo foi mais intenso na década de 50, e nos outros municípios mostrou-se mais atuante na década passada. Por outro lado, as grandes fazendas tendem a aumentar a percentagem da área ocupada, enquanto diminuem a percentagem do número entre 1960 e 1970, demonstrando a presença de um processo de aglutinação, o que não ocorreu na década de 50. A formação de pequenas propriedades é mais intensa em Niquelândia<sup>3</sup>, onde surgiram 1.975 sítios de menos de 50 ha na década passada, sendo 1.529 deles com menos de 20 ha. As áreas médias tenderam a uma diminuição, sobretudo em Formosa e Planaltina (Tabela 2), mormente na última década, enquanto em Niquelândia a maior redução foi entre 1950 e 1960, quando as menores unidades passaram de 17 para 41% do número total de estabelecimentos.

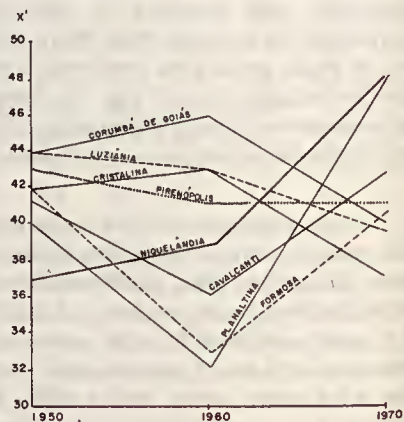
<sup>2</sup>A análise da distribuição da terra reveste-se de caráter muito preliminar, em decorrência da precariedade dos dados estatísticos, pois fomos obrigados a comparar informações censitárias, que se referem a estabelecimentos (1950 e 1960), com dados do Cadastro do INCRA (1970), referentes a propriedades.

<sup>3</sup>Na análise da evolução da distribuição da terra trabalhamos com unidades de comparação, na realidade os municípios existentes, em 1950. Assim, Cavalcante inclui Nova Roma e Alto Paraíso de Goiás, Formosa inclui Cabeceiras e São João da Aliança, Corumbá de Goiás inclui Abadiânia e Alexânia e Luziânia inclui Padre Bernardo.

## EVOLUÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DA TERRA NA PERIFERIA DO DISTRITO FEDERAL

1950/70

MEDIDA PELA DISTANCIA MÁXIMA A RETA DE  
EQUIDISTRIBUIÇÃO (X') CURVA DE LORENZ  
 $X' = X \cdot \text{SEN} \theta - Y \cdot \text{COS} \theta$



0 20 40 60 80 100 km

TABELA 2

**UNIDADES MÍNIMAS DE COMPARAÇÃO 50/70  
ÁREA MÉDIA DAS UNIDADES AGRÍCOLAS (hectares)**

	1	2	3	4	5	6	7	8
1950	4.727	215	179	1.248	854	468	1.234	612
1960	1.651	113	139	282	776	239	1.204	342
1970	1.095	100	177	211	404	236	565	860

1) Cristalina, 2) Corumbá de Goiás, 3) Pirenópolis, 4) Luziânia, 5) Formosa, 6) Niquelândia, 7) Planaltina, 8) Cavalcante.

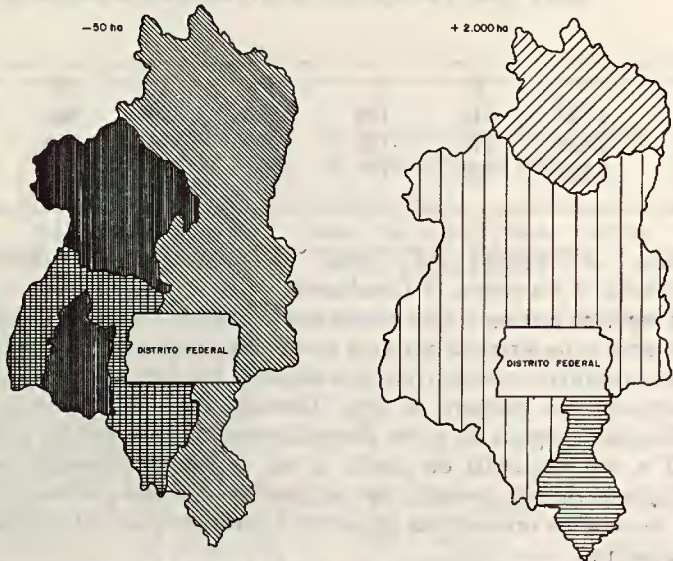
2º) O segundo processo, que ocorre em Cristalina, Corumbá de Goiás e Luziânia, é essencialmente caracterizado por uma tendência à expansão das pequenas propriedades, que cresceram em número nas duas décadas. Por outro lado, a grande fazenda perde importância em número e área, fazendo com que apareça a tendência à equidistribuição. A época de maior desenvolvimento das menores unidades foi a década de 50 e, em Corumbá de Goiás, a sua expansão provocou uma tendência à concentração na década passada, pois as grandes unidades permaneceram inalteradas. Nos três municípios nota-se, no presente, a tendência ao reforçamento dos médios estabelecimentos.

Há distinções muito grandes entre os três municípios cobertos por esse processo, em termos da magnitude das unidades agrícolas. Luziânia e Corumbá de Goiás tendem a estabelecimentos médios (áreas médias abaixo de 200 ha), enquanto Cristalina ainda é uma área de grandes domínios, embora sujeita ao mesmo processo. Mesmo dentro de cada área mínima de comparação há distinções profundas. O processo de formação dos pequenos estabelecimentos é mais intenso no próprio município atual de Luziânia, inclusive com grande expansão na década de sessenta, quando os estabelecimentos de menos de 1 hectare, provavelmente chácaras, passaram de 4 para 116. O mesmo fato também se observa no município de Alexânia, que possuía 49 propriedades de menos de 2 hectares, em 1970 (Fig. 2).

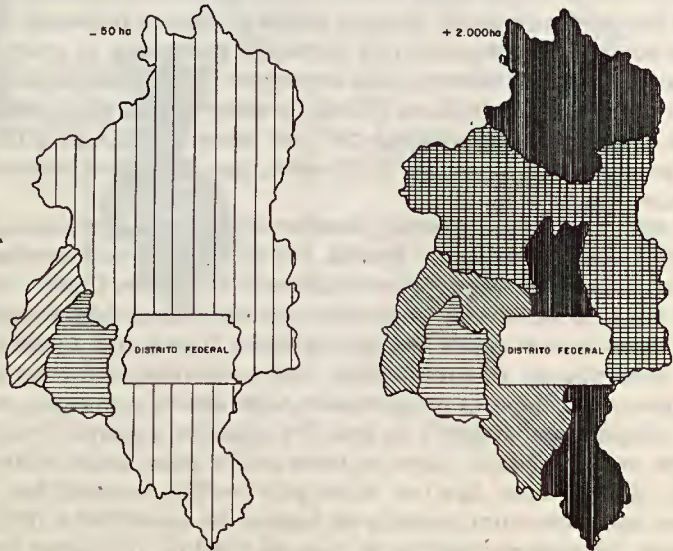
3º) O terceiro e último processo, atuante em Pirenópolis e Cavalcante, exatamente os municípios mais afastados de Brasília, é o de redução da importância da pequena unidade agrícola e o conseqüente reforçamento da grande. Como o ritmo de variação é diverso nos dois municípios, Pirenópolis apresenta uma ligeira tendência à equidistribuição da terra, como pode ser visto na figura 1, enquanto Cavalcante tende a uma violenta concentração da propriedade. Essa concentração é reforçada pela pequena importância das menores propriedades neste último município, onde as de menos de 50 ha ocupam apenas 0,94% da área. Em oposição, a grande propriedade é menos importante em Pirenópolis, como se pode inferir pelas áreas médias. Apesar dessas diferenças, deve-se notar que nos municípios periféricos estudados, estes dois são os únicos que apresentam um aumento da área média entre 1960 e 1970. Em Pirenópolis, por exemplo, os estabelecimentos de mais de 5.000 ha ocupavam 2,99% da área, em

FIG. 2 - IMPORTÂNCIA DAS PEQUENAS E GRANDES PROPRIEDADES NA PERIFERIA DE BRASÍLIA-DF

1 - PORCENTAGEM DO NÚMERO DE PROPRIEDADES DE



2 - PORCENTAGEM DA ÁREA OCUPADA COM PROPRIEDADES DE





1960, e passaram a ocupar 15,83%, em 1970. Em Cavalcante ocorreu o mesmo, quando as percentagens referidas passaram de 9,20% para 42,73%, e apareceram 16 propriedades entre 10.000 e 100.000 hectares.

É evidente que as mudanças da distribuição da terra estão ligadas à expansão da criação de bovinos, sobretudo quando da ênfase no desenvolvimento das maiores propriedades, e à formação de uma classe de sítiantes mais voltados à pecuária de pequeno porte e às lavouras de cereais, onde grande parte se destina ao autoconsumo.

Teoricamente, essa área periférica de Brasília deveria estar em transformação acentuada, contaminada pelo ritmo de mudança da capital, e sujeita aos estímulos mais diretos e imediatos. É evidente que ela se transforma, mas lentamente, pois as condições locais não são receptivas às inovações. Se a agricultura é a atividade onde os fatores de inércia são mais dominantes, e esta zona é essencialmente agrícola, tal fato se agrava com as características de uma área onde as propriedades caminham em direções opostas: as pequenas para uma minifundização ou loteamento de chácaras em decorrência da especulação imobiliária oriunda de Brasília; e as grandes para uma aglutinação, gerando grandes fazendas pecuaristas. Neste último caso, não haveria tanta gravidade se houvesse paralelamente uma tendência à modernização da criação de gado, o que só ocorre em pequena escala, pois os rebanhos de bovinos aumentam em proporção ao aumento das pastagens, propiciando o desenvolvimento de uma pecuária de baixo grau de intensidade. A minifundização é muito mais arriscada, sobretudo em decorrência das condições ecológicas e do precário nível tecnológico do agricultor local. É preciso salientar que, mesmo nos municípios onde foi intensa a formação de propriedades de menos de 50 hectares, houve intenso êxodo rural.

Se os estímulos de Brasília são, em grande parte, repelidos pela periferia imediata, devem estar se dirigindo para a área mais dinâmica de Goiás, exatamente o eixo de ligação com o "core" nacional, onde há um maior desenvolvimento agrícola e industrial. Na realidade, a ligação entre Brasília e São Paulo se faz por um "corredor" de centros mais dinâmicos, cujo desenvolvimento se apoia em Anápolis, Goiânia, Uberaba e Uberlândia, sujeito aos intensos estímulos de São Paulo, de um lado, e de Brasília, do outro. Persiste a velha tendência de desenvolvimento em pinças, que penetram zonas altamente deprimidas (Fig. 3).

No sul de Goiás e Triângulo Mineiro há uma atividade agrícola mais intensa e moderna do que na periferia imediata de Brasília, mas é através da indústria que se observam as maiores possibilidades de recepção de estímulos modernizadores. Centros industriais emergentes começam a aparecer nesta área mais ampla, inclusive formando anéis industriais, como o de minerais não metálicos na periferia de Goiânia. Como mercado, o Distrito Federal tem muito a ver com a concentração de centros de alimentos e de materiais de construção e, por sua vez, como estes são os mais dinâmicos, a tendência natural é de Brasília se relacionar cada vez mais com eles.

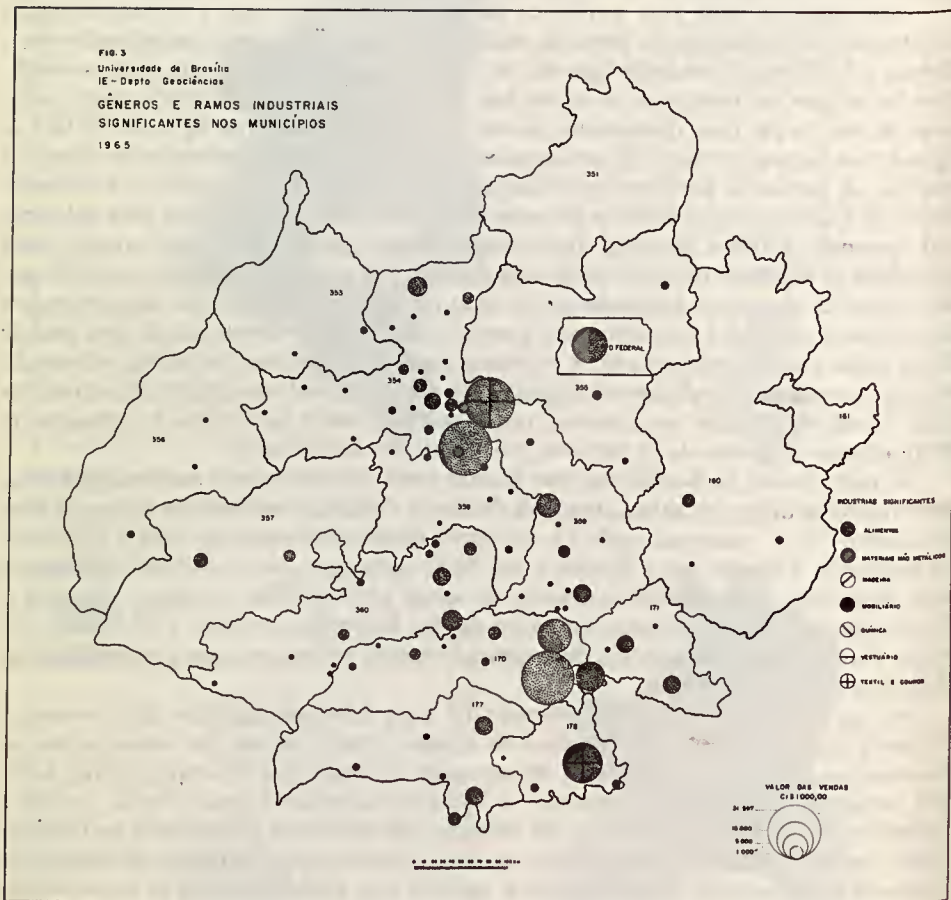
## Considerações Finais

O relacionamento de Brasília com sua periferia mais próxima ainda se encontra numa fase preliminar, onde dominam os efeitos de drenagem, e que embora reduzida, é feita, sobretudo com relação a materiais de construção e mão-de-obra não qualifi-

FIG. 3

Universidade de Brasília  
IE - Depto. Geociências

GÊNEROS E RAMOS INDUSTRIAIS  
SIGNIFICANTES NOS MUNICÍPIOS  
1965



cada. Note-se que, das correntes migratórias que se destinam ao DF, esta periferia se destaca por enviar a de mais baixo *status* sócioeconômico<sup>4</sup>.

Se a tendência natural é o desenvolvimento em pinças, pode-se correr o risco de pensar que Brasília teria condições de continuar esse processo por si só, ao longo das estradas que dela partem. No entretanto, isto é muito difícil de ocorrer, em função da insuficiência dos estímulos que Brasília emite na atual fase.

É claro que Brasília pode e deve se relacionar com os centros dinâmicos do "corredor" de ligação com o sudeste, inclusive estimulando um maior desenvolvimento industrial para absorção de mão-de-obra e atendimento à demanda do próprio DF. É fundamental que se volte, também, para a sua periferia mais próxima. Sem isso, Brasília corre o risco de se ver instalada num bolsão subdesenvolvido e de estar contribuindo para um agravamento das desigualdades regionais. E esse desequilíbrio sobrecarregaria Brasília pelas relações de dependência que se processariam. A periferia desequipada escoaria mão-de-obra sem qualificação e viria em busca de serviços e comércio, afetando de forma imprevisível o próprio planejamento da capital.

<sup>4</sup>IGNEZ C. BARBOSA FERREIRA e ALDO PAVIANI — "As correntes Migratórias para o Distrito Federal" — Revista Brasileira de Geografia 35 (3): 433/160, 1973.



## DEBATES ENTRE OS EXPOSITORES

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Lamentamos o tempo nos obrigar a reduzir para dez minutos aquele período destinado ao debate entre os expositores, a fim de que possam ser respondidas, no maior número possível, as indagações encaminhadas pelo Plenário.

Assim, na ordem em que as exposições foram feitas, vou facultar a palavra aos expositores que desejarem formular alguma idéia ou promover algum debate, iniciando, portanto, pelo Prof. Ricardo Farret.

O SR. RICARDO LIBANEZ FARRET — Só gostaria de destacar um aspecto que foi enfatizado na minha exposição, e, aliás, muito bem, pelos colegas Amílcar Coelho e José Alexandre.

Procurei esquivar-me um pouco de tratar de certos problemas urbanos, porque já sabia que haviam sido tratados anteriormente, estão sendo tratados hoje e o serão nos futuros debates. Procurei dar esse enfoque regional e queria destacar um fato do qual os senhores já tenham se apercebido.

Assim como Brasília — cidade — está à venda, a sua região periférica está sofrendo o mesmo processo; não só nas áreas rurais — como muito bem colocou o colega José Alexandre — mas, também, na área urbana. Proibido o loteamento de Brasília, a especulação imobiliária corre para Luziânia, Formosa, para essa periferia mais imediata de Brasília. Então, o que estamos presenciando, por falta exatamente, de um órgão que trate desse problema de Brasília de um ângulo mais alto, incluindo Goiás e Noroeste de Minas Gerais, é que estão se repetindo os erros da metropolização negativa da maioria das cidades brasileiras: uma cidade “cabeça”, normalmente a Capital, planejada, mas com o seu entorno entregue à sanha de um loteamento, que é o processo mais criminoso de expansão urbana.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Concedo a palavra ao engenheiro Lúcio Gomide Loures.

O SR. LÚCIO GOMIDE LOURES — Vejo entre os prezados colegas uma preocupação quase idêntica a respeito da disposição espacial das atividades dentro do Distrito Federal e da sua região geoeconômica. É uma preocupação importante porque, realmente, os loteamentos são um dos grandes problemas no planejamento urbano. Aquilo com o que, talvez, eu não concorde é que em busca de um ideal, possamos perder o real. Não posso concordar em que o Distrito Federal não tenha um processo em evolução. Talvez, nesse processo não foi feito um planejamento global, mas as pressões demográficas, as pressões institucionais que Brasília sofreu muito influenciaram aquilo que somos hoje. E esse processo, não apenas num procedimento de planejamento, está sujeito às alterações institucionais normais em qualquer cidade. As instituições também são fundamentais a esse processo, como por exemplo, o órgão ao qual pertencemos, com muita honra, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, constituído, mas que somente teve a sua primeira reunião em 1971. Esse Conselho tem dado os melhores propósitos a Brasília, e muitas questões importantes à definição de Brasília, nós pudemos, ali, recusar. Então, é necessário um procedimento, também, de evolução. Esse processo institucional de planejamento não se implanta de uma hora para outra.

O medo que eu tenho, é que, nessa parte de procura do ideal, venhamos a esquecer que estamos dentro de uma realidade sócio-econômica.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Dou a palavra ao Eng. Giambastiani.

O SR. GILDARTE GIAMBASTIANI DA SILVA — Eu apenas gostaria de dar um destaque ao fato de que o tema levantado sobre a COTELB, que eu tive a honra de representar, só trouxe um aspecto muito particular de interesse dela. Estou de certo modo agradecido e contente, por ter visto que esse assunto, é considerado, pode-se dizer, um caso particular de vários tópicos que foram abordados, de maneira bem ampla, por diversos expositores. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Com a palavra o Arquiteto Gastal.

O SR. ALFREDO GASTAL — Eu teria a dizer, apenas, que me parece que hoje, nesse painel, houve uma certa homogeneidade de idéias; praticamente, há um consenso da necessidade de se criar, em Brasília, um organismo efetivo que coordene o planejamento e as ações decorrentes dele, e que seja integrado não somente por um grupo técnico, ou seja colocado dentro de um organismo de uma forma isolada. Parece-me que o exemplo que a Presidência da República nos deu, há muito pouco tempo, na área do planejamento urbano, talvez possa ser adequado a Brasília. Não nos esqueçamos de que, há pouco mais de um mês ou dois, o Senhor Presidente da República criou a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, que é uma Comissão Interministerial e que inclui não somente membros desses Ministérios, como pessoas de notório saber, que a comporão e traçarão as diretrizes de uma política nacional de desenvolvimento urbano.

Acho que isso também poderia ser adequado a Brasília de uma ou outra forma porque, aqui, entraria o aspecto operativo da questão e não apenas o normativo.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Com a palavra o Arquiteto Amílcar Coelho Chaves.

O SR. AMÍLCAR COELHO CHAVES — Gostaria de dirigir ao representante da CODEPLAN, Sr. Jardel Barcellos, uma pergunta: Como a CODEPLAN encara o problema futuro da definição da questão das terras do Distrito Federal?

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Fica franqueada a palavra ao Economista Jardel Barcellos.

O SR. JARDÉL BARCELLOS DE PAULA — Eu gostaria apenas de mencionar que sou, no momento, Consultor da CODEPLAN; não estou no seu dia-a-dia há cerca de 4 anos, e certas questões me fogem inteiramente, tais como esta. Por isso eu gostaria, caso estivesse alguém da CODEPLAN presente, que respondesse mais precisamente a essa questão, apenas para não ficar em branco a pergunta feita, considerando que eu seria o representante da CODEPLAN como pertencente ao seu quadro técnico.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Peço permissão, em virtude da nossa distribuição de trabalho, para que a resposta possa ser encaminhada numa outra oportunidade.

O SR. JARDEL BARCELLOS DE PAULA — A resposta poderia ser encaminhada, por escrito, pela CODEPLAN, e isto eu acho que satisfaria plenamente.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunto se o economista Barcellos ainda teria alguma formulação a fazer.

O SR. JARDEL BARCELLOS DE PAULA — Apenas para concluir as teses defendidas pelo Professor Farret e pelo Engenheiro Lúcio Gomide, uma preocupada com as questões de desenvolvimento regional e outra com aquelas referentes ao desenvolvimento local, ambas questões emergentes e quiçá urgentes, que confirmam a necessidade da criação de um órgão ou comissão, com representação de organismos federais e locais, para que as teses sejam discutidas e harmonizadas com os interesses regionais e de Brasília, dada a possibilidade de prejuízos econômicos que algumas medidas não planejadas pudessem acarretar a alguns dos centros integrados ou a se integrar num processo de desenvolvimento regional.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Com a palavra o Professor Diniz.

O SR. JOSÉ ALEXANDRE FELIZOLA — Realmente, eu tenho muito pouca coisa a falar, agora. Apenas, quero endossar as palavras do representante da CODEPLAN, para que essa comissão — parece que fica mais ou menos unânime a posição de uma comissão, de um órgão de planejamento global no Distrito Federal — leve em conta essa área periférica deprimida, porque não se pode pensar muito no planejamento de Brasília, sem lembrar os problemas que ocorrem nas cidades periféricas, que estão enviando, continuam a enviar e enviarão sempre mão-de-obra não qualificada e imigrantes do mais baixo *status* social.

Na realidade, é preciso lembrar Luziânia, Cristalina, Formosa, e todas essas cidades periféricas ao Distrito Federal.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Tendo em vista que a tese apresentada pelo Engenheiro Jean Bastiani implica numa estreita integração entre concessionárias de serviços públicos, julgo oportuno ouvir a manifestação do Presidente da Companhia de Eletricidade de Brasília, Engenheiro Aloysio Faria de Carvalho, que nos tem honrado com a sua permanente presença.

Em conseqüência, concedo a palavra a S. S<sup>a</sup>

O SR. ALOYSIO FARIA DE CARVALHO — Sr. Presidente da Comissão Diretora deste Seminário e Presidente da Comissão do Distrito Federal, Senador Cattete Pinheiro, Componentes da Mesa que discutem o painel de hoje, meus Senhores, minhas Senhoras e jovens Universitários, conheço o trabalho elaborado pela CODEPLAN. Quando o li pela primeira vez, tive apenas a dificuldade de identificar a

época em que foi feito. O quadro dos custos estimativos indica "preços de 1972". É provável que tenha sido feito nessa época.

A idéia não é nova. É muito velha. Apenas não foi posta em prática em Brasília, de maneira definitiva.

No que diz respeito à elaboração de um cadastro para os trabalhos de Brasília, tenho aqui algumas anotações.

O trabalho da CODEPLAN cita oito entidades que têm necessidade de utilizar a Planta Cadastral do Distrito Federal.

É de supor que cada uma dessas entidades tenha o seu cadastro particular, possivelmente incompleto. Apesar das variadas dificuldades, cada entidade tem-se valido de seu cadastro e tem levado avante seus propósitos respectivos. Entretanto, para o conjunto dessas entidades, o cadastro particular não tem a menor significação. Daí a necessidade real de se partir para a execução da Planta Cadastral do Distrito Federal.

Em geral, uma entidade, movida pela precaução de não causar danos a uma outra, sempre que quer ou precisa executar uma obra, essa entidade faz uma consulta mútua, procede a uma coleta de dados e informações. Se a CEB pretende construir uma rede subterrânea, vamos atrás das informações da COTELB, da CAESB, para ver se a nossa rede não vai chocar-se com alguma instalação dessas empresas, que agem de forma idêntica.

Percebem os Senhores que essa sistemática é laboriosa, demorada, não é perfeita, mas evita, parcialmente, os grandes prejuízos, que são de toda ordem.

Não há dúvida de que o projeto de uma planta cadastral do Distrito Federal da CODEPLAN é uma necessidade imperiosa para Brasília. Devia ter vindo há mais tempo; está chegando um pouco tarde. Daí por que o projeto deve contar com o apoio decisivo das entidades que a CODEPLAN relaciona no seu trabalho, sem permissão de exclusão, — isto é muito importante, — de nenhuma das entidades, ou de outras que tenham sido criadas desde então, como, por exemplo, a TERRACAP, não relacionada no referido trabalho.

A CEB apóia a participação efetiva do projeto da Planta Cadastral de Brasília.

As sugestões que posso oferecer são, no momento, muito sumárias. Se esse projeto vier a ser elaborado — assim espero — daremos a nossa participação efetiva no desenvolvimento dos trabalhos. Apenas há necessidade de rápida atualização desses custos. Sugiro a participação técnica de órgãos que já têm experiência com a execução desse tipo de trabalho, e não só participação técnica, como participação financeira. Lembro-me do SERPHAU.

O órgão para cuidar do cadastro do Distrito Federal, deve ser órgão com ampla flexibilidade administrativa, com autoridade e com elementos de alta competência a fim de que trabalho dessa ordem, dessa natureza e dessa importância, seja conduzido com o êxito esperado.

Muito obrigado, Senador Cattete Pinheiro, pela grande oportunidade que me concedeu, destas breves palavras sobre a Planta Cadastral do Distrito Federal.



## INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do Professor Dércio Garcia Muhoz, da UNB, encaminhada ao Engenheiro Lúcio Gomide Loures:

Sabe-se, à base de estudos e observações, que o desordenado crescimento de Brasília tem gerado deficiências básicas fora do Plano-Piloto.

Na sua área de atuação pergunta-se:

Qual a percentagem da população que, efetiva e diretamente, é suprida por serviço de água? e a quanto por cento atinge a população beneficiada por redes de esgoto?

O SR. LÚCIO GOMIDES LOURES — Posso situar esta pergunta da seguinte maneira: Brasília, o Distrito Federal apresenta os maiores índices nacionais em atendimento de população, em atendimento de esgotos, e já alcançada a meta patrocinada pelo Ministério do Interior, de 1980—80% da população urbana atendida com água e esgoto.

Em Brasília, a Capital, temos 100% de água tratada, 100% de esgoto tratado; Sobradinho: 100% de abastecimento de água e 100% de esgoto tratado. Separemos Taguatinga da Ceilândia — realmente a Ceilândia é o grande problema da Companhia, tendo em vista que o Sistema Rio Descoberto, devido a problemas institucionais e financeiros, está retardando de dois anos.

Então, sintetizando: temos, abastecidos com água corrente, diariamente, 90% da população urbana do Distrito Federal, e com esgoto sanitário, cerca de 60%. Essas metas são as maiores do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Ao Engenheiro Lúcio Gomide Loures, pergunta a Arquiteta Denise Telles de Menezes:

1 — É verdade que o esgoto do SHI-Sul é lançado no lago, sem tratamento algum?

2 — É a CAESB o órgão do GDF encarregado do controle da poluição das águas do lago?

3 — Em caso afirmativo, quais as medidas que vêm sendo tomadas para evitar a propagação da poluição das águas do lago, para que este não se torne uma "Lagoa Rodrigo de Freitas"?

O SR. LÚCIO GOMIDE LOURES — A pergunta foi formulada em três itens, que passarei a responder:

Realmente, a Arquiteta tem razão ao informar que os esgotos daquelas casas que não possuem fossas sépticas são lançados no lago, sem tratamento.

O problema não é se são ou não lançados, mas que a implantação urbana daquele loteamento da SHI-Sul foi feita sem se levar em consideração os aspectos referentes a um lago, a uma lagoa. Existe um projeto apenas sob o ponto de vista unilateral, urbanisticamente falando, mas que não levou em consideração a preservação ambiental.

E os recursos? Somos um país subdesenvolvido. Logicamente as demandas são imensas em todas as áreas do Distrito Federal. Então, é uma questão de opção e de prioridade governamental que estamos tentando solucionar através do BNH.

Segunda pergunta: realmente, a CAESB é o órgão do controle da poluição do Distrito Federal. E como a CAESB exercita esse controle? Todos os Senhores sabem que a

CAESB é responsável pela construção da barragem de Santa Maria, como foi responsável pela barragem do Rio Descoberto e será responsável pela do São Bartolomeu. Mas não basta construir e ter uma legislação de controle da poluição; é necessário tenhamos efetiva ação nas bacias hidrográficas porque a qualidade da água que sairá destes lagos para abastecimento é realmente a qualidade dos seus tributários. O único problema sério até o momento é realmente o de Brasília, porque não foi levado em consideração e apesar do esgoto tratado desta Capital haver sido estudado, o foi sem cuidado no planejamento da ocupação do espaço físico; colocaram-se duas estações de tratamento de esgotos, que são totalmente tratados, mas, infelizmente, os tributários, os mananciais que abastecem o lago tiveram ocupação não controlada. Então, o lago de Brasília é realmente sujeito a fontes de poluição que estamos procurando solucionar.

Em caso afirmativo, quais as medidas que vêm sendo tomadas para evitar a propagação da poluição das águas do lago? é a terceira pergunta.

Existe um projeto ou anteprojeto que será o de interceptores de esgotos sanitários do lago, projeto esse cuja concretização demandará recursos superiores a um bilhão, ou um bilhão e meio de cruzeiros. Os Senhores verificam, então, que é um problema de natureza orçamentária, de política governamental.

O Ministério do Interior está consciente desse problema e estamos tomando as medidas necessárias para executar, no mais curto prazo, esse interceptor de esgoto do SH-Sul. Mas, infelizmente, é uma questão financeira e temos que levar em consideração o problema orçamentário.

Com o lago de Brasília ocorre uma poluição muito interessante: embora pouca gente reconheça, esse lago é o maior pulmão verde de Brasília: 40 km<sup>2</sup>, com a intensidade de algas que possui, é o pulmão verde de Brasília. Essa é uma poluição não-química, não danosa ao elemento humano, até o presente, mas cuja evolução estamos acompanhando. Essas algas podem crescer em volume muito acelerado e como elas exigem luz solar para sua sobrevivência, nas camadas inferiores devido à densidade de algas, a luz solar não penetra e elas morrem. Como se trata de matéria orgânica, entra em decomposição e essa decomposição poderá absorver o oxigênio da água e provocar a mortandade de peixes, como acontece na Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio. Infelizmente essa é a situação, mas esperamos dar solução ao lago antes de ocorrer o fenômeno.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Passo a ler as perguntas isoladamente para facilitar a resposta. Vejo que o Engenheiro Lúcio Gomide está num setor no qual há muitas interrogações e aspirações por parte da população de Brasília.

Pergunta o universitário José Leme Galvão Júnior, da Universidade de Brasília:

“Conforme a resposta prestada pelo Engenheiro Orlandi no Painel nº 1, a participação da população na reformulação do Código de Obras havia sido solicitada. Por que então, até hoje, existe uma dificuldade tão grande de acesso ao texto do mesmo?”

Com a palavra o Sr. Lúcio Gomide.

O SR. LÚCIO GOMIDE LOURES — Esta resposta, infelizmente, não está na minha área de competência. Sou membro do Conselho de Arquitetura e Urbanismo e opino sobre a reformulação. Recebo também as reformulações propostas mas somos apenas um órgão deliberativo, o órgão executivo é a Secretaria de Viação e Obras, através da

Coordenação de Arquitetura e Urbanismo. Infelizmente não posso responder a esta pergunta.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Prossegue a pergunta do Universitário José Leme Galvão Júnior:

“Da mesma forma, o Engenheiro Orlandi dizia desconhecer o fato de haver projetos de edifícios de 18 andares para o Setor de Rádio e Televisão, no início da W/3 Sul. Como se explica que as fundações de um deles já estejam lançadas e que na cidade já se sabe deste novo gabarito?”

O SR. LÚCIO GOMIDE LOURES — Esta eu posso explicar, em parte. Não sei se são 18 andares ou não. Neste Setor Comercial Sul-B foram aprovados pela NOVACAP, em 1965, 3 prédios, 3 unidades, junto ao Setor Hoteleiro Sul, na parte Norte; cada unidade com 40 mil m<sup>2</sup> de área construída, destinada a grandes magazines. Quer dizer: 120 mil m<sup>2</sup> de área a ser construída. Esse projeto estava registrado em cartório e no qual não tínhamos mais nenhuma atuação, a não ser no Conselho de Arquitetura e Urbanismo ou aprovar o projeto com reformulação proposta. Bastaria o interessado apresentar o projeto a D.L.F.O. com os seus 40 mil m<sup>2</sup> de área construída, dentro do gabarito previsto de 5 pavimentos e o processo teria o seu curso normal.

Quando fui chamado a relatar um dos casos de interesse desse conjunto, verificamos que haveria pelo menos uma possibilidade de melhorar essa concentração de 40 mil m<sup>2</sup> comerciais ali; com a reformulação solicita-se, também, a transformação de 40 mil m<sup>2</sup> de área comercial em área para escritórios.

Ora, qualquer pessoa que estuda o fluxo viário no meio urbano sabe que o fluxo, a demanda comercial é muito superior à demanda a escritórios, além de seus processos de carga e descarga, etc.

Havia, também, um parecer, vindo do Departamento de Urbanismo, cujo coordenador, na época, havia estado em contato com Lúcio Costa, e este considerava mais válida, em termos arquitetônicos, a manutenção da área construída e não, simplesmente, a liberação do gabarito. Nosso voto, então, foi que, mantida a área construída, permitiríamos a construção do prédio. Mas, quanto ao gabarito, logicamente é uma questão de detalhe dos órgãos competentes, de estudo de composição, estudos de harmonia, e não chegamos a atendê-lo.

Esta é a justificativa que posso dar.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do Arquiteto Getúlio Alho ao Professor Ricardo Libanez Farret.

“Que experiências ou ensinamentos para Brasília pode-se tirar da implantação e funcionamento das novas cidades inglesas?”

O SR. RICARDO LIBANEZ FARRET — Acho que a grande contribuição inglesa para o urbanismo, para o mundo todo é exatamente esse relacionamento entre habitação, trabalho, recreação; é mais no plano físico, porque, para o nosso caso, na minha opinião, a experiência muito pouco serviria para Brasília. Na experiência das **new towns** inglesas visava-se numa primeira etapa, basicamente a descentralização, o congestionamento da atividade industrial, particularmente em Londres, o que não é o nosso caso; em segundo lugar, o reerguimento de zonas em decadência, que também não é o nosso caso na região Centro-Oeste.

Então, eu diria que, no plano físico, a contribuição não só das novas cidades inglesas, como do urbanismo inglês em geral, é válida para nós e para todo o mundo.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Ainda dirigida ao Prof. Farret, pergunta do Arquiteto J. G. de Almeida:

“Há indicações de proposta ao nível de organização física e espacial para Brasília, dentro desse estudo — a Região Geoeconômica do DF — realizado recentemente?”

O SR. RICARDO LIBANEZ FARRET — Não. O estudo realizado pela Universidade de Brasília foi feito por solicitação desse Grupo de Trabalho da Região Geoeconômica de Brasília. É um dos vários subsídios que o Grupo terá em mãos, no sentido de estabelecer a política econômica, social e espacial para a área. Não competia a nós, mas, pessoalmente, acho que a Universidade tem condições de continuar neste tipo de trabalho.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do Arquiteto Trajano de Faria Neto ao Dr. Amilcar Chaves:

“1) Quantos arquitetos e urbanistas, além dos membros natos, Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, que se encontram ausentes de Brasília, participam do Conselho de Arquitetura e Urbanismo?”

O SR. AMILCAR C. CHAVES — Nos termos da lei que criou o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, o Conselho seria presidido pelo então Prefeito do Distrito Federal, que fixaria a composição e as normas de atividades. Apenas três membros eram natos, no Conselho: Oscar Niemeyer, Lúcio Costa e Israel Pinheiro. O total, parece-me que era de seis membros. Não posso precisar o número exato.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*)

“Tem o Instituto dos Arquitetos do Brasil, Departamento de Brasília, representante no Conselho de Arquitetura e Urbanismo?”

O SR. AMILCAR COELHO CHAVES — Não.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*)

“Em caso negativo, por que o IAB não pleiteia junto ao Exm<sup>o</sup> Senhor Governador a participação da entidade no Conselho de Arquitetura e Urbanismo?”

O SR. AMILCAR COELHO CHAVES — É uma questão de oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta o universitário Holanda Cavalcanti:

“Quais as possibilidades do Governo federal reter essa especulação imobiliária desenfreada e maléfica?”

A pergunta é dirigida ao Arquiteto Amilcar Coelho Chaves.

O SR. AMILCAR COELHO CHAVES — Existem mecanismos possíveis: um deles seria — não sei exatamente a envergadura — colocar a questão do mercado imobiliário, no seu conjunto em todo o Brasil, nos termos da luta contra a inflação. É uma alternativa que vejo, dentro dos mecanismos possíveis.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Pergunta do Advogado Luís Carlos de Portilho, dirigida ao Sr. Lúcio Gomide:

“O adensamento do tráfego mecanizado sugere, entre outras, as seguintes e imediatas providências:

1ª — **alargamento** das saídas dos “eixinhos”, na ponta sul, para evitar o engarrafamento provocado pelos que não têm de esperar o tráfego provindo dos lados do Aeroporto, em direção à W-3;

2ª — **chanframento** dos ângulos agudos das entradas para a esquerda, ao longo da Esplanada dos Ministérios, como, aliás, já se fez para as entradas de veículos em suas pistas.

Eis a pergunta: não considera a administração interessante a adoção de tais providências desde logo?

O SR. LÚCIO GOMIDE LOURES — Logicamente não posso falar pela administração, mas acredito que o estudo do GEIPOT será devidamente considerado e serão tomadas as medidas nele sugeridas.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O advogado Walter Linhares pergunta ao Engenheiro Lúcio Gomide:

“Se a atuação do Governo não tem sido satisfatória no sentido de dotar as áreas habitacionais já existentes (como, por exemplo, grande parte do Lago Norte e boa porção do Lago Sul), de infra-estrutura, como esgotos, pavimentação, luz, água, além de urbanização, não seria mais racional e altamente benéfico ao desenvolvimento de Brasília e à aquisição da propriedade que o Governo permitisse à iniciativa privada a abertura de novas áreas habitacionais?”

O SR. LÚCIO GOMIDE LOURES — A pergunta é um pouco longa. Realmente, deve ser prioritária a ocupação da Asa Norte. A Companhia em que trabalho, por exemplo, tem uma infra-estrutura toda implantada, que foi feita à custa de recursos e financiamentos; não há o retorno do capital. Então, mesmo em termos empresariais, a ocupação da Asa Norte é uma medida prioritária, mas concordo também com o pensamento do Professor Lúcio Costa, de que, antes de qualquer ampliação, deve-se tentar solucionar os problemas de Brasília.

É verdade que, entre qualquer medida adotada hoje visando um melhor atendimento à população de Brasília, a partir do planejamento, elaboração e implantação e até que o habitante possa ocupar essa área, nós deveremos ter um prazo entre três e quatro anos, considerado suficiente à demanda atual da cidade e que esta seja totalmente ocupada.

O grande problema da Asa Norte é que as propriedades estão nas mãos da Universidade ou de particulares. Estão em disponibilidade, mas, ninguém pode dizer quando estarão essas propriedades realmente à disposição da população. Inclusive, no Conselho de Arquitetura e Urbanismo, há uns dois anos atrás, recebi uma solicitação muito interessante, da Associação dos Professores da UnB, que queria construir os conjuntos residenciais da Asa Norte, uma vez que há aquela quantidade toda de

superquadras para serem ali construídas, em área até hoje não utilizada pela Universidade.

Não sei se entendi a questão e se respondi a ela.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Do Arquiteto Deloy Haynau Becker, que pergunta ao Dr. Lúcio Gomide:

Quanto à preocupação relacionada aos loteamentos feitos nos municípios limítrofes ao Distrito Federal e a pressão que isso pode significar sobre as áreas do Distrito Federal em termos de loteamento, quais as medidas que estão sendo tomadas?

O SR. LÚCIO GOMIDE LOURES — Tivemos um caso, agora, em área situada no Município de Luziânia, com uma empresa imobiliária, num loteamento feito às margens da barragem do Rio Descoberto, que será fundamental para o abastecimento de Brasília. Assim que tivemos conhecimento, entramos com processo judicial em Luziânia; recebemos a imissão de posse e a área já está desapropriada.

Mas, este é um dos casos. Praticamente todas as margens do Rio Descoberto, no lado do Município de Luziânia, já estão loteadas. Quando iniciamos a construção da barragem, como é uma área da União — o Rio Descoberto é um rio de fronteira entre Brasília e Goiás — e é a União quem sobre ela legisla, fizemos uma exposição de motivos à Presidência da República, e, com este procedimento, consideramos aquela área também de interesse social para o Distrito Federal.

Estamos tentando desapropriar essas áreas, mas infelizmente os processos jurídicos são demorados e não sei se vão conseguir agüentar as pressões imensas, porque realmente o perímetro do Distrito Federal é um exemplo do que pode ocorrer internamente a Brasília.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Ao Engenheiro Lúcio Gomide Loures, o universitário Luiz Gonzaga Scortecci de Paula pergunta:

“Quais são os princípios que norteiam os trabalhos da SVO do Governo do Distrito Federal e a que Órgão de Planejamento e/ou Projeto estão sujeitas suas interferências no “Plano-Piloto” e “Cidades-Satélites?”

O SR. LÚCIO GOMIDE LOURES — A Secretaria de Viação e Obras é o órgão executivo de urbanismo e obras públicas no Distrito Federal. Ele coordena as atividades da CAESB, atividades da NOVACAP. A CAESB — Companhia de Água e Esgotos de Brasília — está na Secretaria de Viação e Obras porque, apesar de ser um serviço público vital, necessita de sua influência na ocupação das áreas, por isso que é um órgão vinculado ao urbanismo e não serviço público, como a Secretaria desse tipo. Também, a Secretaria de Viação e Obras é um órgão normativo, através de seu Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Esse Departamento elabora os planos e projetos, submete-os à apreciação do Secretário, através do Conselho de Arquitetura e Urbanismo, e isto vai

à Secretaria de Viação e Obras para implantação. Toda implantação física do Distrito Federal, na área do Governo, é vinculada a SVO.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Estando esgotado o tempo destinado aos trabalhos desta manhã, as demais perguntas encaminhadas à Mesa serão oportunamente apreciadas.

O Seminário terá continuidade na próxima segunda-feira, dia 19, às 9 horas, sendo conferencista o Professor Miguel Alves Pereira, Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil, tendo como tema — “A Formação de Recursos Humanos para o Planejamento Urbano”.

Os nossos agradecimentos aos nossos painelistas de hoje, aos quais desejamos manifestar o nosso empenho também em que este Seminário tenha continuidade ao longo do tempo integrado na vida de Brasília.

Está encerrada a reunião.

Foram, ainda, encaminhados à Mesa, e deixaram de ser respondidas por haver se esgotado o tempo, as seguintes indagações: do Estudante de Arquitetura e Urbanismo Antônio Carlos Gomes de Oliveira, sobre a atuação da Novacap na área do planejamento urbano e sobre o planejamento urbano instituído na Inglaterra; do Técnico em Administração Pública Maurílio Borges Bernardes, sobre saneamento básico do Distrito Federal; do Advogado Luiz Carlos de Portilho, sobre a contribuição do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UnB para o Seminário; sobre organização de um Bosque Recreativo, arborização da cidade e conclusão da passagem subterrânea ligando a SCS e SBS e a necessidade da construção de escadaria no centro da rampa situada atrás do DNDE; do Funcionário Público Célio Ribeiro Barbosa Silva, sobre medida para conter a especulação imobiliária.





49

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN  
ANN ARBOR, MICHIGAN





# 4ª

**CONFERÊNCIA**

## **A FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O PLANEJAMENTO URBANO**

Prof. MIGUEL ALVES PEREIRA  
Presidente do Instituto de  
Arquitetos do Brasil

### **PRESIDENTE DA MESA**

Senador CATTETE PINHEIRO  
Presidente da Comissão do  
Distrito Federal, do Senado Federal



# A FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O PLANEJAMENTO URBANO

PROF. MIGUEL ALVES PEREIRA  
Presidente do Instituto de  
Arquitetos do Brasil

Exmº Sr. Senador Cattete Pinheiro, Presidente da Comissão do Distrito Federal e Presidente deste Seminário, a quem agradecemos a honra de poder trazer nossa modesta contribuição a este conclave; arquitetos, demais profissionais presentes, estudantes, Senhores e Senhoras:

Sempre nos impressionou o início das coisas. É que o silêncio, como este que ora sentimos neste plenário, significa algo relacionado com a criatividade; e quer dizer também transcendência, respeito e desafio. Não por aquilo que pretendemos dizer, mas, pelo fato de estarmos reunidos num conclave de tão grande importância.

Desses valores, desejamos selecionar dois: a transcendência e o respeito, para os vincular em homenagem à figura excelsa de Lúcio Costa que, ainda, num gesto singular, soube comover-nos com as suas lágrimas, mostrando que o pranto também é uma forma de protesto contra as cirurgias urbanas que se têm praticado em Brasília.

Só mesmo a envergadura e o extraordinário fôlego da proposta urbanística têm conseguido mantê-la viva. É preciso, no entanto, que registremos o ativo momento em que, neste plenário, o verbo de Lúcio Costa nos outorgou a extrema responsabilidade de pensarmos e assumirmos o futuro de Brasília. Este poderá ser, sem dúvida, o embrião de um verdadeiro esforço conjugado, isto é, a população, os técnicos, a administração, construindo, nesse processo civilizatório do Planalto Central, a mais adequada consciência de um espírito comunitário.

Essa herança e esse desafio constroem para este Seminário a mais perfeita imagem do primeiro encontro de Brasília consigo mesma. Solitária e ensimesmada durante muitos anos, volta-se, agora, para sua população, num diálogo franco e aberto, como quem tem muita pressa em acertar, numa perseguição obstinada de caminhos reais que levem todo esforço dessa empreitada, que agora começa, ao coroamento de uma qualidade de vida urbana digna da Capital do Século — alcinha que o mundo inteiro, generosa e reconhecidamente, lhe soube associar.

Este Seminário, para nós, tem todas as condições, nas suas características de continuidade periódica e anual, de restituir a Brasília as suas dimensões de importância internacional, no campo do planejamento urbano. Discutida e decantada em todo o mundo, durante muitos anos, como uma das propostas mais avançadas do urbanismo moderno, tem enfrentado, ultimamente, certo arrefecimento, certo declínio. É que a ciência urbanística avançou e enriqueceu-se; e o que era novo se fez adulto e, por isso, a notícia deixou de ser manchete.

O que se percebe, agora, neste conclave, é o nascimento de novos valores, dentre eles o vigoroso exemplo de procedimento, vinculado a um verdadeiro processo de avaliação de uma experiência de vida urbana. Tanto mais significativa é esta referência porquanto é o próprio Senado Federal que detém o privilégio dessa iniciativa e dessa li-

derança. Vale, igualmente, o registro, no sentido de que não há unanimidade, em relação aos propósitos deste Seminário, quanto a algumas teses aqui levantadas e mesmo em relação à sua operacionalidade. Mas registramos e capitalizamos também este aspecto como um dos primeiros frutos positivos deste Seminário, tanto melhor porque há posições antagônicas.

Certos estamos de que este nível de contradição, de forma mais aprofundada e sadia, saberá nos levar a um verdadeiro espírito comunitário no desenvolvimento deste processo.

## **A Formação de Recursos Humanos**

É diante deste quadro e também do universo traçado pelos conferencistas que nos antecederam que nos abalançamos em propor o tema do qual passaremos a nos ocupar: **A Formação de Recursos Humanos para o Planejamento Urbano**. Tema difícil e complexo, que só a nossa boa vontade e nossa coragem nos trazem a este Plenário. Gostaríamos, por isso, de buscar um primeiro amparo nas próprias páginas da História, citando o pensamento de um ilustre arquiteto que viveu em outros tempos, para registarmos o marco inicial de nossa linha de raciocínio. Dizia ele:

“A Arquitetura é uma ciência que deve estar acompanhada de muitos outros conhecimentos e estudos, em função dos quais julga as obras de todas as artes que com ela se relacionam. Esta ciência se adquire pela prática e pela teoria. Portanto, os arquitetos que sem teoria e só com a prática se dedicaram à construção não puderam lograr crédito nas suas obras, como também pouco lograram, outra coisa que não a sombra, não a realidade, aqueles que se apoiaram só na teoria. Daí se deduz claramente que quem quiser chamar-se arquiteto deve conhecer, perfeitamente, tanto uma como outra.”

E prossegue, concluindo o seu pensamento:

“Para logrã-lo é preciso ter talento e afeição ao estudo, posto que nem o talento sem o estudo, nem o estudo sem o talento podem formar um bom arquiteto. Deve, pois, este estudar a Gramática, ter aptidões para o Desenho, conhecer a Geometria, não estar alheio à Óptica, ser instruído em Aritmética e versado em História, haver ouvido com aproveitamento aos filósofos, ter conhecimento de Música, não ignorar a Medicina, unir os conhecimentos da Jurisprudência aos da Astrologia e do movimento dos astros.”

Estas são palavras do ilustre Arquiteto Marco Lúcio Vitruvius, que viveu há vinte séculos atrás, na época de Júlio César e Augusto.

Vale a referência e nos abalançamos em aqui trazê-la, porque, neste Seminário, esteve sempre bailando, neste plenário, na voz de todos que aqui têm participado dos trabalhos, a criatividade, a interdisciplinalidade, a teoria e a prática e o espírito comunitário.

Não desejamos, no entanto, que esta citação se transforme na diretriz atualizada de tudo aquilo que devemos enfrentar; apenas o fazemos em respeito à História, em função daquelas verdades que há muito tempo foram ditas e que o peso dos séculos fez com que esquecêssemos algumas de suas parcelas.

Deixemos, no entanto, esta linha de pensamento e este depoimento, aqui, para voltarmos a ele mais adiante, quando nos referirmos aos profissionais da Arquitetura, procurando equacionar seu esforço de bem participar da equipe interdisciplinar do planejamento urbano.

## A Cidade e a Educação

Desejamos, no nosso caminho de exposição, falar um pouco de **cidade** e falar um pouco de **educação**, como parâmetros que nos levarão inexoravelmente aos meandros do nosso tema.

Gostaríamos, ainda uma vez, de nos abeberar na História, para lá descobrir, talvez, a mais bela e singular idéia de cidade, vazada nas palavras abalizadas de um ilustre pensador daquela época — Sócrates. Dizia ele que a cidade deve ter um tal tamanho, cuja população, reunida numa praça, toda ela pudesse ouvir a voz de um orador — (cinco mil pessoas). Vale, também, avançarmos no tempo e referirmos às mesquitas de Istambul, cujos minaretes, como locais da ladainha, foram sempre implantados na estrutura urbana, de tal maneira, que a voz humana pudesse chegar ao outro minarete, fazendo com que um diálogo místico se estabelecesse na hora da oração.

Este esforço, ou esta verdade, dentro da estrutura urbana, parece desejar caracterizar, com muita clareza, aquilo que Protágoras — ilustre filósofo sofista — dizia na sua máxima famosa: "O homem é a medida de todas as coisas."

Não o homem abstrato que nós, arquitetos também, adotamos, através da própria experiência da arquitetura moderna, em função do homem do "Modulor", de Le Corbusier, com 1,86 de altura — bem do tamanho dos policiais da guarda da rainha —; nem tão pouco o homem abstrato que tem sido referência de tantos programas, como medida fundamental, escutecendo-se de que, para Protágoras, a vontade, a verdade, a justiça e a beleza são valores relativos às necessidades e interesses do próprio homem, isto é, um homem qualificado, um homem com alma.

Se essas medidas da cidade caracterizaram a vida urbana de outras épocas e foram tão cantadas, vale a pergunta de porque perdemos essa escala? Teria sido o aumento da população, a explosão demográfica, o avanço da ciência e da tecnologia, ou o ocaso do pensamento filosófico no mundo moderno? Ou é a tecnocracia? Ou, ainda, a voracidade da sociedade de consumo? Mas, provavelmente, o que nos bate à porta, seja o "Admirável Mundo Novo", de Aldous Huxley.

O que se pode afirmar, no entanto, é que já vivemos em pleno caos, ainda não o Apocalipse. Mas, o que é verdade é que as nossas cidades estão enfermas. E, se alguma coisa for possível fazer, tomemos, dentre os fatores em jogo, aquele que diz respeito ao nosso tema: a Educação. E se as coisas de agora nos merecem tantas críticas, por que não voltarmos novamente às páginas da História para encontrarmos, às portas de Atenas, um pavilhão chamado **Academos**, onde Platão ensinava aos seus discípulos, caminhando e conversando nos jardins da sua escola.

Pode parecer, hoje, para nós, uma metodologia e uma coreografia exóticas, mas não podemos duvidar dos conteúdos desse objeto de estudo. Claro que nos distanciamos muito hoje em termos de educação e de escola. Mas, experimentemos acompanhar-nos da velocidade da luz e fazer voar esses vinte e cinco séculos que nos separam

de **Academus**, fazendo com que o objeto de estudo daquela Escola se decomponha. Poderá dar história, poderá dar ciência, vários setores de tecnologia, literatura, etc. Sistematizem-se esses subprodutos e igualmente, a transmissão desses conhecimentos; Institucionalizem-se esse ensino e surgirá a Escola moderna com suas mordanças e com seus mitos. Segundo ela, tudo o que há para aprender no mundo só pode ser aprendido na escola. Todo conhecimento é feito de segredos e de mistérios, somente desvendados pela figura excelsa do Professor.

Isso tudo acontece em termos de currículos rígidos, cheios de pré-requisitos, seguindo uma trajetória paulatina e obstinadamente traçada.

O mais importante passa a ser o caminho seguido e não a capacidade de cada um. Surge, então, verdadeira indústria de certificados e de diplomas. E a sociedade de consumo se encarrega de rotular o próprio homem.

Nós arquitetos, por exemplo, somos arquitetos, muitas vezes, porque temos um diploma e não porque sabemos fazer a arquitetura. Eis, o embrião do mito da eficiência e da produtividade, verdadeira miragem desta segunda metade de século, pois, diante desses dois valores, o homem deixa de ser a medida de todas as coisas.

Estas teses não são originais; são teses discutidas, já cotidianamente, pela UNESCO. O que acontece, no entanto, é que esta linha de pensamento ainda está nos textos e só é dominada por alguns iniciados. Ainda não penetrou nas escolas, no sentido da sua atualização e de sua flexibilização.

Não cremos, particularmente, que a desescolarização solucione o problema. Mas, é preciso que se pense na educação de forma mais global, dentro e fora da escola, para chegarmos ao nível adequado de poder entender as necessidades da educação permanente. A educação, sempre, até se quisermos a educação começando na vida intra-uterina, ganhando as próprias horas de sono, e sempre. Mas, essa educação não poderá ser obrigatória. Esta é uma educação livre e espontânea. A educação permanente, enquanto institucionalização, tem o sentido de reciclagem e diz mais respeito aos aspectos profissionais, em função da obsolescência dos conhecimentos adquiridos.

Nenhum profissional pode afirmar, a não ser que tenha extraordinário dom de autodidatismo, que, depois de dois anos de formado, tenha, em condições de plenitude, todos os conhecimentos adquiridos, e que esteja a par de todas as solicitações novas que o mercado e a realidade definem.

Aproximando-nos da linha central do nosso tema, percebemos que é preciso que o planejador — o planejador da cidade, o homem do planejamento urbano se faça presente. As próximas décadas, e principalmente no século XXI, serão caracterizadas, sem dúvida, por uma civilização urbana, onde a educação acontecerá, predominantemente, na cidade — como estrutura urbana educativa — e não na escola.

Para que esta cidade, ou para que este sentido de educação domine todas as estruturas urbanas, muitos sóis passarão e com eles muitas transformações estruturais terão lugar, algumas fugindo mesmo ao nosso próprio desejo. Dentre as que temos perto de nós, mais inteligível e viável a curto prazo, está aquela que pode tomar como parâmetros a criatividade, a teoria e a prática, a interdisciplinaridade e o espírito comunitário.



## A Equipe Interdisciplinar

Por dever de ofício, deveríamos nos deter em cada um desses valores. Desejamos, no entanto, que os conceitos vinculados a esses valores sejam aqueles que estiveram, neste plenário, em função dos outros conferencistas. Para que esses valores andem de parceria, qualificando a geração da cidade e da vida urbana, um dos elementos catalisadores desse processo, deve ser a tão decantada **equipe interdisciplinar do planejamento urbano**. É claro que, aqui, tomamos o planejamento como uma aplicação racional do conhecimento humano para o processo de tomada de decisões, tendo em vista a utilização ótima de recursos disponíveis, a fim de se obter a maximização dos seus benefícios para a coletividade. O que estamos fazendo é, apenas, selecionar um dos qualificativos, dentre os tantos que o acompanham — o urbano — para com ele seguirmos o rumo das nossas observações. Esse rumo, se o desejarmos seguro, nos levará, em seu início, a assumirmos, com Lewis Mumford, essa posição insofismável, vazada nestas palavras:

“Muito se tem aprendido recentemente sobre a natureza social da cidade e a significação da sua diversidade, que sugerem mais revisões, adaptações e inovações. Mas, primeiro precisamos extirpar a superstição corrente, isto é, a noção de que a forma e o conteúdo da cidade devem, primeiro, atender à sua tecnologia e apoiar a sua “economia em expansão”. Esta suposição inverte a ordem verdadeira. Talvez a função primeira da cidade de hoje seja a de alinhar a própria tecnologia com os fins humanos, reduzindo a velocidade, a energia e a quantificação, a níveis humanamente assimiláveis e humanamente valiosos.”

Um sem-número de outros argumentos poderia ser arrolado aqui, em defesa da racionalização humanista dos aglomerados urbanos. No entanto, interessa-nos descer, mais rapidamente, aos meandros do nosso trabalho, para afirmar que a experiência brasileira de planejamento urbano não está consolidada, tanto em termos metodológicos, quanto no que diz respeito a mecanismos institucionais que amparem as atividades de planejamento.

Vivemos, ainda, uma fase de experimentação, carecendo de um sistema de formação de recursos humanos, de um sistema de avaliação e, conseqüentemente, de uma realimentação teórica. Admite-se esta situação, pela precedência da prática do planejamento urbano no Brasil, em relação à sua formalização científica. Basta compulsarmos os trabalhos elaborados para o SERFHAU, através do Plano de Ação Concentrado, e poderemos ver um elenco de trabalhos cujos enfoques, cujos processos de análise, cujas metodologias diferem significativamente. Não são trabalhos que permitam generalização ou qualquer ilação teórica, dada a falta de unidade dos mesmos. Acresça-se a isto o fato de que o planejamento urbano é uma disciplina, um setor de conhecimento que recém começa a comparecer nos currículos universitários. Neste sentido, vale também registrar o depoimento do Professor John Leonard, do Departamento de Planejamento Urbano da Universidade de Edimburgo, e professor-visitante do Curso de Planejamento Urbano e Local da Universidade Federal do Rio de Janeiro, depoimento este proferido no 1º Seminário sobre o Ensino, no Campo do Desenvolvimento Urbano e Local. Falando ele de todas essas carências que, durante

dois anos, soube analisar e viver, como professor daquele curso de pós-graduação, propôs 6 temas para debate, neste Seminário. Quero referir-me apenas à natureza dos temas, porque seria ocioso colocá-los aqui, em maiores detalhes:

1. Não há consenso quanto ao significado, em termos de tarefa, do planejamento urbano e local. (Este, o principal problema).

2. O planejamento urbano e local, sem maior qualificação, não é um conceito adequado pelo qual se possa definir um programa de ensino em um primeiro nível de pós-graduação. Ao contrário.

3. É necessário distinguir e definir as várias tarefas operacionais que compõem o planejamento urbano e local e estruturar para cada uma, programas coerentes de ensino.

4. As tarefas do planejamento urbano e local não são competitivas, mas complementares.

5. As escolas deveriam ser incentivadas a se especializarem nas diferentes tarefas do planejamento urbano e local.

6. A racionalização da especialização das escolas pode ser realizada da melhor maneira, através de reuniões como esta.

Referia-se ao Seminário de Ensino no Campo do Desenvolvimento Urbano.

É claro que estas dificuldades todas, aliadas àquelas vinculadas a fatores políticos, sociais, econômicos e financeiros, impedem a sistematização e a eficácia do planejamento urbano, como conhecimento científico e, também, como forma de transmissão desse conhecimento. É fácil perceber que a formação de uma equipe interdisciplinar, em função de um objeto de estudo, ainda, carentemente definido para gerir uma praxis e uma teoria, enfrenta, nisto, o seu primeiro e grande obstáculo.

Basta examinarmos a natureza das equipes registradas no cadastro do SERFHAU. São 3 mil e 21 profissionais, compondo as diferentes equipes utilizadas por esse Serviço, na elaboração de planejamento de municípios.

De que natureza são essas equipes? São conjuntos de profissionais, que trabalham para empresas de consultoria. Não há equipes permanentes. As empresas de consultoria não têm equipes permanentes de planejamento urbano, e trabalham no campo da Arquitetura, da Engenharia e do planejamento urbano.

Nem todos os profissionais, contratados por tempo determinado, têm experiência em planejamento urbano. Pode-se perceber a enorme dificuldade de formação dessas equipes interdisciplinares. Assim, é que arquitetos, engenheiros, economistas, sociólogos, geógrafos, etc., não conseguem viver um verdadeiro espírito de equipe, porque carregam para o planejamento urbano as características, os vícios, as metodologias e a própria escala de suas profissões de origem. Além disso, acrescentem-se as enormes barreiras das linguagens profissionais. Valeria, ainda, um exemplo, pela sua singularidade: em 1969, no Instituto Tecnológico de Massachusetts, uma pergunta foi feita aos alunos que ingressavam no Curso de Planejamento Urbano: quais os fatores básicos que caracterizam um bom desenho urbano? Oitenta e quatro critérios básicos foram identificados, e, dentre eles, apenas dois alunos estavam de acordo em função de quatro critérios. Esses mesmos dois alunos estavam em desacordo em quinze outros critérios.

Esses alunos que ingressavam nesse Curso de Planejamento Urbano eram arquitetos, sociólogos, economistas, geógrafos, etc., e traziam, sem dúvida, essa discrepância; esse desencontro, em função da visão que se tem, desde cada profissão, do planejamento urbano.

Vale, por isso, afirmar-se que o planejamento urbano não é uma extensão da Arquitetura; que o planejamento urbano, não é uma extensão da Economia, como não é uma extensão da Sociologia, mas que deve ser entendido como um novo setor de conhecimentos, onde arquitetos, sociólogos, economistas precisam abandonar os seus diplomas, para serem planejadores urbanos. Não há superposição e não há extensão.

## Os Arquitetos e o Planejamento Urbano

Na dificuldade de montagem dessa equipe interdisciplinar, aventuramo-nos a dar um exemplo mais detido, em função da profissão que mais conhecemos — a Arquitetura.

Nas primeiras décadas deste século, o planejamento urbano pareceu ser patrimônio dos arquitetos. Naquela época se faziam os conhecidos planos-diretores ou planos-reguladores. São conhecidas as propostas de Le Corbusier, de Frank Lloyd Wright, etc. Eram planos caracterizados pela ênfase dada aos fatores físico-espaciais. As equipes não eram interdisciplinares. Esse procedimento continuou no Brasil até os anos 50, ocasião em que equipes do Rio Grande do Sul e de São Paulo caracterizaram a melhor experiência em planejamento urbano entre nós.

Na base dessas realidades, encontramos uma instrumentação teórica que vale ser analisada — a chamada **teoria funcionalista** da Arquitetura, que caracterizou toda a experiência da primeira metade deste século, em termos de Arquitetura moderna.

Essa teoria se caracteriza por uma máxima muito conhecida dos arquitetos: “A forma segue a função”, adotada por Sullivan nos últimos anos do século passado. Serviu para que um dos grandes arquitetos da Arquitetura moderna, Richard Neutra, arquiteto alemão radicado nos Estados Unidos, pudesse dizer: “Deixem-me projetar uma casa para um casal feliz e poderei fazê-los divorciar-se em seis meses”.

O que quer dizer uma afirmação dessa natureza? Que se estabeleceu o mito do determinismo físico-espacial, no sentido de que o desenho, qual uma Engenharia Social, pode transformar os comportamentos do homem e da própria sociedade.

Em função desse embasamento teórico, estabeleceu-se uma metodologia de projeto, selecionando-se sempre algumas variáveis do problema — duas ou três — e enfatizando os aspectos que levam à robustez da proposta plástica. Satisfaziam-se sem dúvida, os cânones da estética, mas, muitas vezes, sem conseguir responder às necessidades sociais.

Uma extensão dessa teoria se estabelece, inegavelmente, no sentido do planejamento urbano, e a isto se chamou “Carta de Atenas”, proposta no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna em 1932, realizado naquela cidade. Esse estudo foi coordenado por Le Corbusier. Daí, surgem as diretrizes que conhecemos, em decorrência das quatro funções da cidade — habitar, trabalhar, circular e recrear. Surgem os zoneamentos rígidos, a divisão, a separação entre o automóvel e o pedestre, as unidades de vizinhança, etc. Diga-se de passagem, essa Carta, constituiu, na verdade,

o mais poderoso instrumento, naquela época, ou até os anos 50, no sentido de se poder tratar a cidade e refletir, sem dúvida, um grande esforço dos arquitetos, em busca de sua participação no planejamento urbano.

Há, indubitavelmente, um grande hiato entre a Arquitetura e o planejamento urbano, que deve ser sanado, em função da interdisciplinaridade e, não, na transposição dos valores da Arquitetura para o planejamento.

A partir dessas diretrizes teóricas se formaram no Brasil duas tendências, que nos aventuramos em qualificar: a primeira, a que temos chamado a tendência do "projeto-objeto", isto é, o planejamento urbano como extensão do edifício — Arquitetura grande; e, a segunda, a tendência do "projeto-integrado", onde se identifica um maior esforço interdisciplinar de convivência na equipe do planejamento urbano.

Com isso, teremos condições de verificar mais de perto as possibilidades de espacialização dos programas de desenvolvimento urbano.

Parece-nos, salvo melhor juízo, que os arquitetos terão uma grande contribuição a dar neste sentido. Gostaríamos, por isso, de coroarmos essa linha de pensamento, entregando a palavra ao ilustre sociólogo americano, Lewis Mumford:

"... exigir uma imagem urbana nova em folha do trabalho de um único arquiteto, ou mesmo de uma única geração, é equivocar-se quanto à natureza essencialmente acumulativa da cidade. Uma imagem orgânica da cidade requer, para sua realização, uma dimensão que uma geração só, jamais pode proporcionar. Requer tempo; não apenas o tempo de vida de um só indivíduo, mas o de muitas vidas em conjunto. O conceito hoje popular da cidade como receptáculo de que se pode dispor para ser substituído com proveito, em cada década ou em cada geração, a fim de alimentar uma economia em expansão, nega a mais valiosa função da cidade como órgão de memória social, isto é, a sua função de ligar as gerações, de trazer ao presente o passado útil e o futuro desejável."

## A Demanda e a Oferta de Recursos Humanos

Aproximando-nos do final da nossa explanação, gostaríamos, ainda, de examinar alguns aspectos da **demanda** e da **oferta** de recursos humanos para o planejamento urbano.

Os problemas da demanda devem ser enfocados quanto à demanda potencial e demanda real. A demanda potencial, por exemplo, surge da própria idéia do planejamento. Sabemos que os países subdesenvolvidos, ou em processo de desenvolvimento, seguem um caminho de seleção de algumas profissões, que chamamos de profissões de ponta, sem as quais não seria possível a racionalização e a sistematização desse desenvolvimento.

Colocaríamos em primeiro plano, a Economia. É necessário que se organizem e se equationem as metas econômicas. Em segunda instância, a Administração. É preciso bem gerir esses recursos e essas metas para que aconteça o desenvolvimento. Surge depois, a Ciência da Saúde, porque não é possível admitir-se o desenvolvimento, ou os frutos do planejamento para quem não tem vida. E com essa Ciência da Saúde surge,

logo depois, a Educação, porque o planejamento ou o desenvolvimento não têm sentido para o analfabeto ou para a ignorância, por mais elementar que sejam. Claro, que esses parâmetros todos constroem uma figura de desenvolvimento onde a qualidade da vida surge como elemento fundamental. É aí que aparece, igualmente, a vez do espaço físico, isto é, a espacialização dos programas de desenvolvimento urbano que constituem, inexoravelmente, uma parcela extremamente importante no processo de desenvolvimento. Há, portanto, uma contingência, há uma necessidade de planejamento urbano; há um consenso. Vale perscrutar, pois, os caminhos, através dos quais possamos concretizar uma política urbana para o País.

A demanda real deve ser examinada em função dos órgãos institucionais que solicitam o planejador urbano. No Brasil há um único órgão, que é o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo — SERFHAU. Esses elementos de solicitação por parte do SERFHAU estão todos eles incluídos no Plano de Ação Concentrada, em função de cerca de 457 municípios brasileiros, perfazendo 50% de nossa população, ou 30% do Território nacional. Os profissionais solicitados, cerca de 3.021, todos graduados, alguns com pós-graduação, outros com curso de extensão, com curso de mestrado ou doutorado. No cadastro do SERFHAU consta que 131 profissionais, no campo do planejamento urbano, têm curso de pós-graduação, extensão ou doutorado. Mas, é interessante registrar a percentagem de cada uma dessas especialidades: 125 desses 131 profissionais, têm apenas curso de extensão; 4 têm curso de mestrado e 2, curso de doutorado. Nas outras especialidades, 197 têm curso de pós-graduação; dentre eles, 16 têm o curso de mestrado; 168, o curso de extensão e 13, o curso de doutorado.

Quanto ao dimensionamento dessa demanda, desejaríamos referir, aqui, os dados propostos pela Organização dos Estados Americanos na primeira reunião técnica sobre desenvolvimento urbano, realizada de 17 a 21 de março de 1969, no México. Foi montado, para isso, um modelo teórico, em função de 23 especialidades e, em função do tamanho da cidade. Digamos que é um modelo com muito poucas variáveis. O tamanho da cidade nem sempre qualifica a necessidade específica de recursos humanos com muita segurança. Mas, segundo a previsão que esse modelo teórico admite para o ano de 1980 e, para o Brasil, entre quase todos os países da América Latina, consta que necessitaremos de 985 pós-graduados, na área de planejamento urbano, e de 3.185 profissionais graduados de outras especialidades.

Se compulsarmos os dados de previsão de crescimento de nossos cursos, atualmente existentes, como oferta de recursos humanos — o Programa de Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, o da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e o Curso de Planejamento Urbano e Local da Universidade Federal do Rio de Janeiro, teremos que, para 1975, formaremos apenas 82 profissionais, com grau de mestre. Se fizermos a projeção em termos de 1980, não atingiremos os 985 profissionais previstos pela OEA. Há, portanto, carência de recursos humanos, principalmente na área de pós-graduação, isto é, aquela área universitária que pressupõe a possibilidade de criação de conhecimentos na área do planejamento urbano.

Quanto à oferta, situaríamos o Instituto Brasileiro de Administração Municipal, o IBAM, que desde 1952, se dedica à formação de recursos humanos para a administração municipal, e, a partir de 1965, especificamente, se dedica ao ensino do planejamento

urbano. Surge novamente o SERFHAU, com a formação de recursos humanos para diferentes níveis, desde executivos, de funcionários municipais, até à formação de profissionais pós-graduados — convênio do SERFHAU com a Universidade de Edimburgo é um exemplo — e, ainda, aqueles cursos a que nos referimos, como o PROPUR, o da FAU, de São Paulo, o da COPPE, do Rio de Janeiro. E, atualmente, mais um curso surge a nível de extensão, o da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco. Além disso, as próprias Faculdades de Arquitetura, desde o início da década de 30, vêm colocando no seu elenco de disciplinas curriculares aquela que diz respeito ao Urbanismo, que com esse nome permaneceu até o início dos anos 60. Depois que a idéia globalizante do planejamento surgiu no País, passou-se a denominá-la de planejamento urbano.

Não há dúvida nenhuma de que este elenco de dificuldades, que nos colocam diante de uma experiência, ainda não consolidada em termos teóricos e mesmo práticos, nos fazem pensar que o planejamento urbano deva ser uma preocupação de toda a população — desde as crianças até os mais velhos — em termos de educação permanente.

Por que não se ensinar nas escolas, em todos os níveis, o que é a cidade e como ela funciona. Percebe-se também que este seria o melhor embrião para formação do espírito comunitário: conhecer a sua cidade é conhecer a sua História; conhecer a sua História é aprender a amar sua cidade. E o que ainda não existe em Brasília; é o que se está tentando fazer em Brasília.

Como equacionamento de todos estes problemas, só temos a concordar com aquilo que se propôs no I Seminário sobre Ensino no Campo de Planejamento Urbano, promovido pela Organização dos Estados Americanos — OEA — e o SERFHAU: a criação de um Centro Nacional de Formação de Recursos Humanos para o planejamento urbano e administração municipal.

### **Considerações sobre Brasília**

Com isso chegamos a Brasília. Uma longa trajetória, mas uma trajetória necessária, para afirmarmos que Brasília, em 1956, constituía, inquestionavelmente a mais avançada proposta de urbanismo no mundo contemporâneo.

A Carta de Atenas constituía um grande instrumento de trabalho e nada de novo, além dessa Carta, existia no Brasil, nessa época. Em Chandigarth, Capital de Punjab, em 1951, Le Corbusier recém-começava a construir a cidade, a cidade-irmã de Brasília. Todos os projetos feitos para o concurso de Brasília tinham aproximadamente as mesmas propostas contidas na proposta atual de Brasília. Não havia nenhuma especulação de maior fôlego em termos de teorização de planejamento urbano.

O debate sobre o nível teórico das propostas de Brasília poderia ser polêmico e entusiasmante até, mas não se pode esquecer de que tudo que se tem feito no Brasil, em termos de planejamento urbano, não tem conseguido deixar de ter como referência a experiência e o laboratório que constitui esta proposta de Brasília.

Claro que Brasília é uma proposta que deve ser concluída; não valem as reformulações antes de se completar a experiência, mesmo porque ela constitui neste Planalto Central um verdadeiro baluarte avançado em prol da ocupação do nosso território e

convoca, por isso, a própria Universidade de Brasília, no sentido de comprometer-se com a formação de recursos humanos para o planejamento urbano. A Universidade deve tomar esta cidade como um laboratório, onde as cobaias devem ser muito respeitadas, e descobrir para este elenco de vidas humanas uma qualidade capaz de estar à altura, ainda, da Capital do século.

### **Algumas Sugestões**

Com isso, encerramos a nossa exposição, fazendo algumas sugestões, como tem sido hábito neste plenário.

A primeira, faça-a em nível nacional — perdoem-nos a pretensão. Referimo-nos à Comissão Nacional de Política Urbana, recém-criada e em processo de implantação, uma Comissão que terá como preocupação todos esses problemas que aqui trazemos, uma Comissão interministerial. Lamentavelmente, não vemos no elenco desses Ministérios o Ministério da Educação e Cultura, aquele que tem todas as condições de formar os recursos humanos para o planejamento urbano, em todos os níveis. Parece-nos, salvo melhor juízo, tratar-se de um esquecimento que pode ser corrigido. Desejamos, igualmente, que a CNPU venha a ser o embrião de um futuro **Ministério da Habitação e Urbanismo**.

Quanto a Brasília, para que possamos pensar no seu futuro e aceitar a herança que Lúcio Costa nos outorga, é necessário que, dentre as tantas sugestões aqui colocadas, possamos também fazer a nossa, especificando aquela que o Professor José Carlos Coutinho aqui fez, em termos de um Sistema de Planejamento a nível técnico, decisório e administrativo. Referimo-nos ao nível técnico desse sistema de planejamento, propondo um Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Brasília, (IPPUB) através de um convênio entre o Governo do Distrito Federal e a Universidade de Brasília, seguindo-se, por assim dizer, aquilo que aqui colocou, ainda, o Professor Coutinho: o exemplo de Curitiba, a cidade mais civilizada do Brasil.

Gostaríamos, então, de encerrar, afirmando que intencionalmente seguimos um raciocínio linear, apenas indicando os vetores que nos levariam a outros setores de conhecimento, dada a complexidade do tema e a enorme dificuldade em abordá-lo.

Tememos, por isso, que não tenhamos tido a capacidade de abordá-lo como desejávamos.

Muito obrigado.





## INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Solicito aos Srs. funcionários do plenário o recolhimento das perguntas dirigidas ao ilustre conferencista. Nesta oportunidade, o Professor Miguel Alves Pereira coloca-se à disposição para responder às indagações que sejam formuladas.

Iniciando o tempo destinado a essa parte dos trabalhos, vou ler indagação formulada pelo Arquiteto Agnaldo Pacheco:

“Por que a UnB através da escola de Arquitetura, não fez esta proposta?”  
De estruturação de um Instituto de Pesquisa e Planejamento em Brasília?  
Ainda para complementação: “por que o IAB não a fez?”

O SR. MIGUEL ALVES PEREIRA — Valeria uma complementação, em termos da primeira parte da pergunta formulada.

A Universidade de Brasília, pelo que sabemos, não propôs a criação desse Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano, pelo fato de que, recém-agora, a Universidade se prepara para implantar, no próximo semestre, o seu curso de pós-graduação em planejamento urbano.

Aventurar-se a oferecer um *know-how* ainda não qualificado, em termos de assumir a responsabilidade de pensar o futuro de Brasília, seria um tanto temerário.

Quanto ao Instituto de Arquitetos, talvez, o colega Agnaldo aqui se refira ao Departamento de Brasília.

“Por que o Departamento de Brasília não formulou essa proposta?”

O colega Presidente do Departamento de Brasília esteve aqui, nesta Tribuna, e registrou o fato de que existe um grupo de trabalho para estudo do planejamento urbano, dentro do Departamento, que, provavelmente, constituirá o embrião para que uma proposta dessa natureza seja formulada.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O advogado Luís Carlos de Portilho, Consultor Jurídico do Ministério das Comunicações, formulou as seguintes perguntas:

“Supõe-se que a feia altura dos edifícios da Av. W-3 seja devida ao propósito de aproveitamento, ao máximo, dos recursos disponíveis na época da construção da cidade, no maior número de prédios. Seria plano da Administração do Distrito Federal, no futuro, permitir a elevação do gabarito dos prédios da Av. W-3?”

Do ponto de vista arquitetônico, combinado com o elevado custo dos terrenos, que inconveniente poderia haver na elevação do gabarito dos prédios daquela artéria até seis pavimentos, tal como se adotou nas superquadras?

O SR. MIGUEL ALVES PEREIRA — A primeira parte da pergunta se vincula a fatos que desconhecemos. As perguntas feitas a esse respeito não foram respondidas pelas pessoas solicitadas. Trata-se do Código de Obras de Brasília, em relação ao qual nada sabemos, no que se refere a modificações.

E vale dizer aqui, como um testemunho da nossa entidade de classe, do Instituto de Arquitetos do Brasil, que oficialmente não recebemos nenhum convite para participarmos das discussões de modificação do Código de Obras. Entendemos que o

Instituto de Arquitetos, pelo largo acervo de contribuição técnica e cultural que tem dado ao País, em função de exemplos ainda novos, de nosso relacionamento com órgãos de Governo, não poderíamos aceitar um convite feito ao léu na Imprensa: quem quiser participar que participe. Isto porque é conduta do Instituto de Arquitetos do Brasil, quando participa de um debate dessa natureza, não fugir à responsabilidade de dividir aquilo que deve ser visto com responsabilidade.

De modo que não sabemos quais as intenções de modificação do gabarito na W-3 ou no Setor Comercial Sul, em função daquele edifício de que se tem falado em 18, 19, 20, 21 e 22 andares. Essa resposta não foi dada.

Parece, efetivamente que o projeto existe sem dúvida, a modificação de um gabarito não quer dizer apenas uma modificação formal na paisagem urbana: quer dizer adensamento demográfico, quer dizer aumento de solicitação de pistas de rolamento para os automóveis, aumentando a complicação que atualmente nos atrapalha, pois em Brasília este problema não está equacionado, se está estudando, através do GEIPOT. É nosso desejo de que esta abordagem não se faça apenas setorialmente, mas de forma global, em função de um Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano para Brasília.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O arquiteto Ricardo de Aratanha pergunta:

“Não seria o caso de uma Faculdade de Planejamento Urbano que formasse, interdisciplinarmente, sob o mesmo teto, arquitetos, economistas, sociólogos, antropólogos, engenheiros etc., com o objetivo precípuo e comum de se tornarem partes das futuras equipes de planejamento urbano?”

O SR. MIGUEL ALVES PEREIRA — Esta é uma diretriz já cogitada há muito tempo pelos próprios arquitetos, ou dentro das Faculdades de Arquitetura, quando o embate entre essas duas tendências, de que aqui falamos, se verificava. Mas, o que nos parece é que a própria proposta da Organização dos Estados Americanos e do SERFHAU se adequa melhor, a um Sistema Nacional de Formação de Recursos Humanos para o Planejamento Urbano, que é o Centro Nacional de Formação de Recursos Humanos. Apenas não tem o nome de faculdade. Sabe-se que o termo faculdade, em função da própria reforma universitária, hoje em curso no País, já é um termo desusado, semanticamente comprometido. Assim nos parece mais adequado o Centro Nacional de Formação de Recursos Humanos para o Planejamento Urbano e Administração Municipal.

É preciso que se pense na formação desses recursos em todos os níveis e não só em termos de pós-graduação. Acho que temos de pensar, também, a nível de graduação, e outros níveis, tendo em vista, ainda, a formação de funcionários para a implantação desse planejamento urbano, dessas propostas.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — O Advogado Luís Carlos de Portilho diz:

Na arquitetura dos prédios modernos não se prevê mais a marquise, a qual, entretanto, seria de grande valia como proteção contra a chuva, às vezes pesados aguaceiros, como, também, contra a soalheira dos dias quentes. O Aeroporto de Brasília não projeta sua marquise como cobertura dos passageiros que ali embarcam ou desembarcam; os automóveis ficam desabrigados. Já os prédios dos Ministérios estão sendo dotados de marquises improvisadas ou toldos (como é o caso do Itamaraty).

Se tudo se faz para o conforto humano, por que os edifícios públicos de Brasília são desprovidos de marquises?

O SR. MIGUEL ALVES PEREIRA — Quem examina a proposta original de Lúcio Costa percebe que mesmo nos Ministérios, que são aqueles edifícios mais límpidos, mais puros, havia a proposta de grandes marquises, unindo um prédio ao outro onde se colocariam os bares e haveria um certo ponto de encontro, fora do edifício. Esta seria uma concepção de marquise mais avançada. Os edifícios outros de habitação, ao invés da marquise têm os pilotis que têm uma propriedade de aconchego espacial muito melhor que a marquise que é marginal e periférica. Justificaríamos essa característica de alguns edifícios de Brasília, edifícios públicos, principalmente os Ministérios — que nos lembramos, consultando a memória; mas, esses Ministérios, pelo risco original de Lúcio Costa, não seguiram as propostas de forma integral. Em vez daquele chapeuzinho de jóquei que estão colocando nos Ministérios, Lúcio Costa propôs uma larga marquise unindo um prédio ao outro. Parece que esta seria a solução mais adequada.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Em seqüência às atividades programadas, será realizado amanhã, às 9 horas, o Painei nº 3, com a discussão do tema: “Brasília — problemas sociais e econômicos da cidade no confronto com suas funções básicas”.

Participarão dos trabalhos os Senhores: Embaixador Wladimir do Amaral Murtinho, Secretário de Educação e Cultura do Distrito Federal; Dom José Newton de Almeida Baptista, Arcebispo de Brasília; Dr. Antônio Carlos Osório, representante das classes empresariais e Profissões Liberais do Distrito Federal; Professora Ignez Costa Barbosa Ferreira, do Departamento de Geociências da Universidade de Brasília; Dr. Júlio Quirino da Costa, representante do setor rural do Distrito Federal; Jornalista Arnaldo Ramos, representante das classes trabalhadoras do Distrito Federal e o Professor Frederico Borges de Holanda, convidado especial do Departamento de Artes e Arquitetura da Universidade de Brasília.

Agradecemos ao Professor Miguel Alves Pereira sua brilhante cooperação nesta manhã. E, com os nossos agradecimentos, declaramos encerrados os trabalhos de hoje.



37

THOMAS

RESEARCH - HONORARY MEMBER  
OF THE AMERICAN SOCIETY OF  
ARCHITECTS AND THE AMERICAN  
INSTITUTE OF DESIGNERS

THOMAS

THOMAS





# 3º

## PAINEL

### **BRASÍLIA — PROBLEMAS SOCIAIS E ECONÓMICOS DA CIDADE NO CONFRONTO COM SUAS FUNÇÕES BÁSICAS**

#### **PRESIDENTE DA MESA**

Senador CATTETE PINHEIRO  
Presidente da Comissão do Distrito  
Federal do Senado Federal

#### **PAINELISTAS**

##### **Convidado Especial**

Prof. FREDERICO BORGES DE HOLANDA  
Departamento de Arquitetura e  
Urbanismo da UnB

#### **EXPOSITORES**

- Emb. WLADIMIR DO AMARAL MURTINHO  
Secretário de Educação e Cultura do DF
- Dr. JÚLIO QUIRINO DA COSTA  
Ex-Secretário de Agricultura e Produção do DF  
Representante do setor rural
- Dr. ANTONIO CARLOS OSÓRIO  
Diretor da Associação Comercial do DF  
Representante das classes empresariais e profissões liberais do DF
- Profª IGNEZ COSTA BARBOSA FERREIRA  
Departamento de Geociências da UnB
- Jorn. ARNALDO RAMOS  
Presidente do Sindicato dos Jornalistas  
Profissionais do DF  
Representante das classes trabalhadoras
- Dom JOSÉ NEWTON DE ALMEIDA BAPTISTA  
Arcebispo de Brasília

QUESTÃO - PROBLEMAS SOCIAIS  
E ECONÔMICOS DA CIDADE  
NO CONTEXTO COM SUAS  
FUNÇÕES BÁSICAS

RESUMO DA ABSTRACT

Resumo do trabalho apresentado no Seminário de Estudos e Pesquisas em Economia Urbana e Regional, realizado em São Paulo, em 1964.

ABSTRACT

Resumo do trabalho

Este trabalho trata da questão dos problemas sociais e econômicos da cidade no contexto com suas funções básicas.

INTRODUÇÃO

Este trabalho trata da questão dos problemas sociais e econômicos da cidade no contexto com suas funções básicas. A cidade é considerada como um sistema complexo de funções, onde as atividades econômicas, sociais e culturais se inter-relacionam. O objetivo principal é analisar como essas funções se manifestam e evoluem ao longo do tempo, sob a influência de fatores internos e externos. A metodologia utilizada baseia-se em dados estatísticos e observações de campo, permitindo uma análise detalhada das dinâmicas urbanas. Os resultados apontam para a necessidade de políticas públicas que considerem a integração das diferentes funções da cidade, visando ao desenvolvimento sustentável e à melhoria da qualidade de vida da população.



# PROBLEMAS SOCIAIS E ECONÔMICOS E AS FUNÇÕES BÁSICAS DA CIDADE

PROF. FREDERICO BORGES DE HOLANDA  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo  
da Universidade de Brasília

A nossa contribuição a este Painei não tem outra pretensão que a de apresentar uma simples introdução às discussões que vão ser feitas em relação aos problemas sociais e econômicos de Brasília e suas funções básicas. Assim, não é uma tese acabada, apenas um conjunto de idéias ainda não devidamente sistematizadas, inclusive, fruto, quer do nosso convívio com a cidade, quer do trabalho didático que desenvolvemos no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Gostaríamos de ter apontadas, ao final deste Seminário, não soluções para os graves problemas sociais e econômicos com os quais nos defrontamos em Brasília, diariamente, mas, pelo menos, de ter indicadas algumas medidas no sentido de seu correto equacionamento.

Preferimos falar em Distrito Federal, porque esta é não apenas uma unidade administrativa mas, principalmente, uma unidade social e econômica fortemente definida. A mobilidade para o trabalho ou para os serviços entre os diversos núcleos populacionais, fruto das relações entre as funções urbanas localizadas em sua área, recomenda acabar-se de vez com o vício de se isolar quaisquer de suas partes como se suas especificidades fossem mais importantes que seu papel no conjunto, entre aquelas partes, incluído, evidentemente, o Plano-Piloto de Brasília.

De resto, não seria adequado isolar o Distrito Federal de sua região geoeconômica ou esta do contexto nacional, aspectos já antes aqui abordados.

Como equacionar os problemas referidos? Falar-se em equacionamento de problemas implica em se referir a todo um encadeamento de atitudes que vão da simples constatação da realidade até a intervenção nesta no sentido de sua transformação, entendida sempre, no sentido de seu aperfeiçoamento global.

Onde intervir? Como intervir? Quem intervir? Tais perguntas estão no cerne da questão, questão que nada mais nada menos é do que o contínuo processo de planejar a ação e executá-la num dado contexto, com determinados objetivos.

Entretanto, falar em **processo contínuo de planejamento** é uma verborragia que nada mais significa em si. A terminologia já foi adotada pelos mais diversos modelos políticos com os fins os mais diferenciados. Na realidade de hoje, a racionalização da produção com repercussões imediatas sobre as formas de trabalho, a alta concentração urbana, a organização geral da economia, faz exigir o **planejamento** por parte dos próprios meios produtores, sob pena de se ver ameaçada a sobrevivência mesma dos sistemas.

A questão básica que se coloca, portanto, é: **planejar para quê? planejar para quem?**

Nosso objetivo aqui é fazer algumas indicações a uma dada esfera de poder — no caso especificamente o Governo do Distrito Federal — de como enfrentar de forma a

mais correta uma realidade física, econômica e socialmente definida. Qual a atitude mais justa deste poder, se não a de criar as mais amplas condições para que a população, através de seu próprio esforço, e com o apoio de suas organizações sociais (entre as quais se incluiria o próprio Governo do DF, na medida de sua representatividade) encaminhasse o solucionamento de seus mais graves problemas?

De outra forma, escorregar-se-ia facilmente para uma posição paternalista, elitista e, assim, indesejável. De outra forma, dificilmente chegar-se-ia a um planejamento que se traduzisse em ações concretas de transformação social.

Visto isto, a função básica que uma cidade como Brasília deve bem desempenhar (capital administrativa nacional) não pode nem deve estar desvinculada dos problemas localmente colocados pela população que aqui está e que opera aquela função. Essa dicotomia realidade nacional X realidade local (que já se torna uma tricotomia: realidade nacional X regional X local) terá de ser bem resolvida no sentido de conferir maior organicidade às próprias funções aqui desempenhadas. E a integração entre as três realidades citadas é indispensável no sentido de fazer com que o sistema urbano existente responda da melhor forma, em última instância, às necessidades da população que está sob sua área de influência.

Isto porque não entendemos uma realidade urbana apenas como uma teia de relações físicas, sociais e econômicas. Acima disto está sua significação como **instrumento** por excelência através do qual se criam as condições para a melhor satisfação das necessidades humanas as mais amplas.

Nas concentrações urbanas se oferece maior diversidade de oportunidades e de condições relacionadas com quaisquer medidas ou meios de satisfação das necessidades da população sob sua área de influência, quaisquer que sejam essas necessidades.

Pensando assim, uma cidade jamais será exclusivamente administrativa, uma vez que a atividade administrativa está não só inserida em um sistema altamente complexo de relações, no qual, inclusive satisfaz suas exigências próprias para operar, mas, principalmente, porque não podemos esquecer sua condição de **meio, condição ou instrumento**, e não fim em si mesma.

A relação entre as funções do sistema urbano do DF e a estrutura espacial que as suporta coloca hoje uma série de problemas graves. Destacamos como exemplo — não que este seja necessariamente o ponto mais crítico — o **uso social** que se faz deste espaço.

Por um lado, a relação entre o Plano-Piloto e os núcleos satélites chama atenção pelo menos para dois pontos importantes: primeiro, grandes contingentes da maior parcela da mão-de-obra ativa do DF (os funcionários públicos, a quem basicamente se destinava a cidade) foram alijados de suas moradias no Plano, pelo alto valor que os alugueis aqui atingiram, num mercado imobiliário incontrolado; segundo, os operários da construção civil são marginalizados do uso da cidade que construíram e constroem, sendo diariamente transportados, em condições subumanas, de longas distâncias até o seu local de trabalho.

Por outro, quanto ao espaço específico do Plano-Piloto, além de não aceitarmos, em função das considerações anteriores, o seu tratamento de exceção dentro do quadro urbano do DF como um todo, há que incorporar ao seu espaço as contribuições que as ciências humanas de uma forma geral, e a ciência urbanística de forma

particular, trouxeram, nos últimos quinze anos, ao conhecimento do fenômeno urbano.

Acreditamos que a permanente visão crítica sobre o espaço com o qual convivemos parece-nos indispensável, porque enriquecedora. A cidade é um organismo vivo, passível de transformações ao longo do tempo. Entretanto, alguns de seus valores, particularmente os espaciais — porque materialmente realizados — permanecem por períodos de tempo que extrapolam da realidade sócio-política à qual estavam inicialmente vinculados. O Plano-Piloto de Brasília, sem dúvida, contém tais valores.

A resolução das contradições hoje identificadas, muito menos do que a destruição da cidade, significará o enriquecimento de seus espaços, significando concomitantemente o enriquecimento da qualidade de vida de seus habitantes. Queremos deixar claro, entretanto, que não pensamos terem sido preocupações semelhantes a estas que orientaram as transformações pelas quais tem passado a cidade até hoje. Estas transformações têm objetivado, na verdade, quer o lucro fácil da especulação imobiliária, quer o uso cada vez mais restrito dos espaços urbanos às faixas de populações de renda mais elevada.

Acrescente-se a isto o alto investimento ocioso na duplicação de certos equipamentos urbanos: já temos dois autódromos e dois estádios de futebol, será concluída a segunda ponte sobre o lago, iniciou-se o assim chamado Espaço Cultural antes de terminado o Teatro Nacional.

A sabida limitação de recursos para enfrentar nossos graves problemas urbanos não recomenda a continuação de tais atitudes.

Gostaria de desenvolver, posteriormente, nos debates, os pontos que apenas levantamos aqui inicialmente.

Muito obrigado.



## ASPECTOS E DIRETRIZES DO PLANO SETORIAL DE EDUCAÇÃO DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

EMB. WLADIMIR DO AMARAL MURTINHO  
*Secretário de Educação do Distrito Federal*

Sr. Presidente, Srs. Participantes deste Seminário, é para mim um grande privilégio poder me dirigir, de público, aos moradores de Brasília. O Governo do Distrito Federal está agora iniciando seu trabalho. Formadas as equipes — sob a orientação do Governador Elmo Serejo Farias — montada a máquina, delimitadas as possibilidades do que é viável e do que deve ser feito, creio que partimos agora para aquilo que todos esperam, que é um planejamento correto, dentro da realidade, mas tendo em mira a extrema necessidade de uma qualidade alta em relação aos problemas, quer educacionais quer culturais. O que pretendemos fazer, o que o Governo do Distrito Federal pretende fazer, com todas as suas forças e, certamente, com esperança de êxito, é pôr em funcionamento um sistema educativo democrático, adaptado à realidade sócio-cultural de Brasília, que venha a se transformar, no futuro, em modelo para todo o País.

Temos aqui, em Brasília, condições excepcionais para isso. Temos enormes problemas. Temos um crescimento explosivo, nos últimos anos, que quase nos levou ao caos e temos, agora, que rever toda a estrutura, mas revê-la não apenas vendo o futuro, mas revê-la em função do plano educacional.

O plano educacional de Brasília, pensado por Anísio Teixeira, em colaboração íntima e estreita com o Dr. Lúcio Costa, é um roteiro admirável pela sua capacidade de antever, de prever todas as modificações que iam ocorrer. E creio que um dos elementos mais interessantes desse plano educacional é que ele anteviu a reforma do ensino de 1971. Na realidade, temos, em Brasília, alguns princípios a respeito dos quais gostaria de estender-me para depois dizer como pensamos, como vamos tentar pô-los em execução.

Anísio Teixeira, quando foi Secretário de Educação do Estado da Bahia, nos princípios da década de 50, teve uma visão corretíssima, prevendo a democratização do ensino e julgou ser fundamental a criação do ensino pré-escolar. Assim, levou ele vários anos para ser realizado o seu sonho, que era uma grande integração, que se iniciaria com o pré-escolar, depois se completaria com as escolas-classe e, finalmente, teria sua complementação correta com a criação de um centro interescolar, que desde já denominava escola-parque. Esse sonho, que se transformou depois no Instituto Carneiro Ribeiro, de Salvador, ele só veio a realizar em 1962, naquela cidade. Mas já em Brasília, estas idéias, discutidas entre o Prof. Anísio Teixeira e o Dr. Lúcio Costa, faziam com que se caracterizasse um elemento fundamental do ensino de Brasília, que é o fato de que o ensino pré-escolar foi oficializado, isto é, no Plano-Piloto, ao mesmo tempo em que existe, em cada quadra, uma Escola-Classe, temos também um Jardim de Infância.

Foram construídos apenas dezesseis desses jardins de infância. Temos hoje, quatorze anos após o início, unicamente 3.700 alunos nos nossos jardins de infância oficiais. O ensino particular, no jardim de infância, felizmente está em franco progresso, mas não vem a resolver o problema verdadeiro desta cidade.

A idéia de considerar o ensino oficial — o que não existe, nessas dimensões, em nenhum outro Estado da União — permitiu e no futuro virá a permitir a democratização do ensino.

Há quem ache o ensino pré-escolar seja um luxo. Na realidade, o ensino pré-escolar é a única forma de tornar produtivo e de preparar o aluno para o ensino da 1ª série do 1º grau, para que ele a enfrente com toda naturalidade.

Estamos, no momento, junto com a cidade de São Paulo, realizando pesquisas sobre o que se denomina carência cultural, isto é, os elementos que faltam às crianças de níveis econômicos reduzidos para poderem seguir melhor o ensino e terem um melhor aproveitamento escolar. As conclusões do primeiro levantamento feito pela Fundação Carlos Chagas, em São Paulo, demonstraram que com as limitações de vocabulário, com a falta de certas noções necessárias, não há possibilidade de aprendizado na escola. A maneira simples como estamos nós fazendo, de lançar o aluno no ensino do 1º grau, na esperança de que ele possa transpor a barreira, demonstra ser um erro de planejamento.

Devemos planejar a nossa educação, para ter um melhor aproveitamento e fornecer aos alunos condições para que tirem um proveito completo do seu contato com as primeiras séries.

Em Brasília, a nossa taxa de aprovação é baixíssima, mal chegamos a 55% em média. E essa taxa tão baixa exige que tomemos providências: de um lado, melhorar o ensino da primeira série, que é o mais delicado; de outro, preparar o aluno. Mas o interessante é que isto faz parte desse programa genial traçado por Anísio Teixeira.

O outro conceito a respeito do qual gostaria de me externar relaciona-se à idéia de intercomplementariedade.

Nós ficamos acostumados à idéia da Escola-Classe, assim também denominada nas cidades satélites, embora só tenhamos uma Escola-Parque, que é o complemento lógico. Porque aí também há um elemento decisivo, trazido pela Prof. Anísio Teixeira e pelo Dr. Lúcio Costa, qual seja, o de que a escola tem, necessariamente, de ser complementada por estruturas culturais. A Escola-Parque, que corresponde ao complemento, quer na recreatividade, nas atividades lúdicas, mas especialmente nas atividades de criatividade, é um elemento indispensável. Da mesma forma, a biblioteca é um elemento decisivo.

Por isso, o Dr. Lúcio Costa, havia reservado, nas entrequadras, um local para pequenas bibliotecas, que seriam a complementação lógica das escolas-classe e dos jardins de infância. Construímos apenas duas dessas bibliotecas; uma delas está fechada.

Isso mostra que estamos tendo de iniciar de um ponto muito baixo, mas estamos iniciando com condições favoráveis, pelo interesse da cidade em relação às bibliotecas, assunto que retomarei posteriormente.

Esse conceito da intercomplementariedade que se estabelece entre a escola-classe e a escola-parque é fundamental para se entender o tipo correto de ensino que deve haver em Brasília.

Na realidade, não poderíamos multiplicar ao infinito certas estruturas caras, difíceis de construir, cujo aproveitamento seria insuficiente. E por esse motivo, aproveitando a idéia do Anísio Teixeira, estamos agora fazendo novos distritos educacionais, constituídos por um centro, com todas as facilidades de bibliotecas, facilidades para artes indus-

triais, artes domésticas, facilidades essas que vão dar ao ensino do primeiro grau toda aquela complementariedade que a reforma do ensino, de 1971, trouxe e torna necessária.

Mas seria loucura multiplicarmos ao infinito essas facilidades, e se tornaria também muito difícil, a pessoa poder dispor de tal multiplicidade de unidades administrativas.

Assim, o que estamos agora em vias de implantar é a criação do distrito educacional, que compreenderia entre 3.500 a 4.000 crianças e reuniria um centro de ensino e escolas-classe satélites, nas cidades dos arredores do Plano-Piloto. No Plano-Piloto, voltaríamos ao mesmo conceito das escolas-classe e escolas-parque.

O Governador já teve ocasião de dizer que é sua intenção mais clara prosseguir com a construção das escolas-parque. S. Ex<sup>a</sup> me deu diversas instruções. Creio que nada me podia ter proporcionado maior alegria do que esse pensamento de S. Ex<sup>a</sup> que, compreendendo a importância das escolas-classe, sabia que elas só poderiam realmente funcionar se apoiadas nas escolas-parque.

Brasília apresenta condições muito especiais também em outro sentido: aqui o ensino oficial é predominante, o que caracteriza esta cidade por ter um ensino extremamente democrático.

No primeiro grau, 92% do ensino é oficial. É necessário destacar que as condições das cidades satélites, do ponto de vista das estruturas escolares, são muito boas. Estão nos faltando escolas, porque o crescimento da cidade e o crescimento das matrículas foram sempre maiores do que se podia esperar.

Assim, em 1959, justo antes da inauguração da cidade, havia quatro mil alunos no primeiro grau. Esses primeiros alunos passavam a cinco mil, quando da inauguração, e são, hoje, 148 mil, isto é, 14 anos após a inauguração da cidade, multiplicou-se por cerca de trinta o número de alunos inscritos.

Temos, hoje, a maior porcentagem de matrículas em colégios oficiais de todo o País. Começamos com pouco menos de 5,5% e estamos, hoje, com além de 25% da população, taxa inacreditável. Taxa inacreditável, porque a população de Brasília é muito moça, e taxa que vamos melhorar sobremodo, quando ampliarmos o ensino pré-escolar, que tanto o Governador Elmo Serejo Faria quanto eu, reputamos um dos elementos fundamentais. Ele também, quando me pedia que cuidasse das escolas-parque, dizia: "mas não deixe de construir jardins de infância." Há pois, um completo entendimento entre o que o Governo do Distrito Federal deseja e o que a Secretaria de Educação e Cultura espera poder fazer.

Perdoem-me, se me estendi um pouco em demasia e queria, finalmente, tecer alguns comentários sobre o fato de que as condições de Brasília estão permitindo, graças ao extraordinário interesse de população, que esta cidade se tranforme na cidade utópica, na cidade educativa de que nos fala Edgard Ford.

Em nenhuma outra cidade deste País há tal interesse por educação. Quando estávamos reunidos, os membros do Painei, no gabinete do Senador Cattete Pinheiro, um dos nossos companheiros trouxe o fato de que, numa família, todos estavam estudando, sem exceção de nenhum, o pai, a mãe e os filhos. A idéia da educação permanente e a idéia do acesso democrático a essa educação permanente — creio, mais do que uma cidade administrativa — será o que caracterizará esta cidade, cidade de esperança para todos nós.





# ASPECTOS DO SETOR RURAL DO DISTRITO FEDERAL E OS OBSTÁCULOS AO SEU DESENVOLVIMENTO

DR. JÚLIO QUIRINO DA COSTA  
Ex-Secretário de Agricultura e Produção do DF

Com mais de quatorze anos de existência, o Distrito Federal ainda não dispõe de uma estrutura rural consonante com a sua estrutura urbana. Embora previsto pelos seus planejadores, o chamado cinturão verde destinado a assegurar o suprimento de gêneros alimentícios à população da Capital e absorver o excedente de mão-de-obra da construção civil nas atividades agrícolas, e até para oferecer proteção do Plano-Piloto — como chamou o Professor Lúcio Costa, os anéis de proteção —, esse chamado cinturão verde sequer chegou a se formar. Certo é que Brasília, esse grande aglomerado humano, continua ainda cercada pela paisagem agreste do cerrado. Continua, como desde a sua fundação, a importar de tudo para o abastecimento. A quase totalidade dos gêneros alimentícios de primeira necessidade são trazidos de outras regiões do País, distantes, e até mesmo de São Paulo. Vêm verduras de São Paulo, leite de Goiânia, de Paracatu, de Unaí, à distância de mais de 200 km, contribuindo o Distrito Federal, para o seu abastecimento, apenas com 13%. É irrisório o índice de 13% no total consumido. São dados que obtive na Secretaria de Agricultura.

Dos produtos aqui mais consumidos, à guisa de esclarecimentos, segundo dados colhidos na Secretaria de Agricultura e Produção, o Distrito Federal concorre com apenas 13,15% do total, ou seja: 8 variedades de frutas, 23 de legumes e verduras, carne, leite, ovos, aves, arroz e feijão, com os seguintes percentuais:

PRODUTOS	PERCENTUAIS
a) Frutas .....	35,38
b) Verduras e Legumes .....	29,74
c) Aves e Ovos .....	27,55
d) Leite .....	1,72
e) Arroz e Feijão .....	1,44
f) Carne Bovina .....	0,54

O valor das importações de produtos totaliza Cr\$ 377.200.893,00, equivalente a 86,85% do consumo, conforme se pode verificar pelo Quadro I, em anexo.

O Distrito Federal consome cerca de 89 mil litros de leite por dia, e a sua produção não passa de 2.000 litros de leite por dia.

Conta o Distrito Federal com 2.058 imóveis cadastrados, sendo 1.012 granjas exploradas pelo sistema de arrendamento e o restante imóveis ainda não desapropriados, ou desapropriados mas não regularmente ocupados. Possui um rebanho bovino de 25.598 cabeças, uma média, portanto, de apenas 12 cabeças por imóvel. Esses imóveis, que constituem a organização fundiária do Distrito Federal, as chamadas chácaras ou granjas, que são da NOVACAP, têm área média de 50 hectares e variam conforme a sua

destinação, se para a fruticultura ou para a pecuária. Ora, sendo 12 cabeças por cada imóvel, sem mencionar os imóveis não desapropriados, que constituem fazendas e têm a sua área média de 150 alqueiros, então, é irrisória a quantidade de animais que existe no Distrito Federal. A área desses imóveis e as suas condições aconselham a exploração agropecuária, a pecuária leiteira e a criação de animais de pequeno e médio porte. No entanto, como já se disse, a produção de leite no Distrito Federal não passa de dois mil litros diários; o rebanho de suínos, conforme dados do Quadro II, não passa de 8.733 cabeças; o de caprinos, de 744 cabeças; o de ovinos, de 265 cabeças e o de coelhos, de 369 cabeças. Por esses dados pode-se notar que todo o esforço, todo o apoio governamental em favor da atividade agropecuária de Brasília têm sido em vão, quase inexpressivo. Já antes de Brasília, antes da instalação da Capital, esta região possuía uma agricultura, uma pávida agricultura de subsistência, mas possuía um rebanho bovino bem maior que hoje, pode-se supor; isso porque 55% das áreas foram desapropriadas das fazendas que, na sua totalidade, se dedicavam à criação de gado, à atividade pastoril.

De maneira mais extensiva, como eram as condições de exploração da pecuária antes da instalação da Capital, deveria ser muito maior o rebanho bovino no Distrito Federal, simplesmente porque, como já se disse, mais da metade dessa área foi desapropriada, 55%, e o restante teve o domínio posto em dúvida nos meios judiciários, se pertencia aos próprios particulares, surgindo uma polêmica em torno disso, até à proibição de registro das terras, das transações dos imóveis rurais; e isso veio, também, como que asfixiar, travar toda a atividade pecuária do Distrito Federal. cremos que a partir de 1968, nenhum dos Estados da Federação, inclusive São Paulo, despendeu tantos recursos em apoio às atividades agropecuárias como o Distrito Federal, guardadas as proporções de suas áreas. Essa assistência se traduz em mecanização agrícola, pesquisas e experimentação, crédito rural, estrutura de comercialização, estradas, assistência técnica, revenda de material agropecuário, o que colocou o Distrito Federal, sem dúvida nenhuma, em primeiro lugar no País. A sua produção, no entanto, já contando o Distrito Federal com mais de 14 anos de existência, não passa dos 13%, acarretando com isso, com esse atraso, o chocante contraste entre a cidade e o meio rural.

Para confirmar esses dados, essas informações, consegui, já à última hora, uns dados da Secretaria de Agricultura de Minas Gerais. Gostaria de citar os dados das Secretarias de Agricultura de Minas Gerais, de Goiás, de São Paulo e do Paraná.

O Estado de Minas Gerais, a partir de 1968, despendeu em agricultura, através da Secretaria de Agricultura, o total de 336 milhões, 129 mil e 371 cruzeiros, conforme se pode verificar pelos seguintes dados orçamentários:

1968	—	37.716.540,00
1969	—	31.632.055,00
1970	—	31.270.230,00
1971	—	31.000.000,00
1972	—	33.791.243,00
1973	—	94.127.194,00
1974	—	76.592.105,00
		<hr/>
<b>Total Cr\$</b>		<b>336.129.371,00</b>

Esses dois últimos orçamentos, que tiveram aumento enorme, se devem a doações de organismos internacionais.

O orçamento do Distrito Federal, para a agricultura, andou perto do orçamento da Secretaria de Agricultura de Minas Gerais, conforme os dados a seguir:

1968	—	25.000.000,00
1969	—	13.801.695,00
1970	—	13.496.700,00
1971	—	20.500.000,00
1972	—	23.585.400,00
1973	—	27.334.000,00
1974	—	35.555.000,00
		<b>Total Cr\$ 159.272.795,00</b>

Ora, o Distrito Federal possui uma área de 5.800 km<sup>2</sup>, contra a área do Estado de Minas Gerais, que é de 642.092 km<sup>2</sup>. Por aí se vê a vantagem com que o Distrito Federal procurou atender ao desenvolvimento rural da agropecuária de sua área, com relação a um dos Estados mais fortes da Federação, o de Minas Gerais.

É bom citar, ainda, que o Departamento de Terras e Colonização da Secretaria de Agricultura do DF tem uma despesa mensal de Cr\$ 211.000,00 com a administração dos núcleos rurais, chegando a 2.532 milhões por ano, compreendendo despesas com pessoal, transporte e material.

Por que esse esforço, esse apoio, não teve resposta? Brasília ainda é abastecida até por São Paulo, Minas e Goiás. Suas terras, seu solo — isto já é fora de dúvidas — prestam-se muito bem para a agricultura, para a pecuária, desde que desenvolvidos com técnica.

Então, não há de ser a baixa fertilidade do solo o fator limitante dessa produção agrícola, mesmo porque as jazidas de calcário existentes no próprio Distrito Federal, já em transformação, com corretivos, são suficientes para a correção de todo esse solo, para atender às necessidades dos agricultores.

O fato é que Brasília ainda traz consigo um grande erro de origem, que é a desorganização fundiária.

O sistema de arrendamento dessas áreas, adotado pela NOVACAP desde 1959, não deu resultados. Foi uma experiência frustrada, introduzida com o objetivo de evitar as especulações imobiliárias. Mas, não só não cumpriu esse objetivo, como travou todo o processo de produção. Além disso, como já frisei, as áreas que não foram desapropriadas tiveram o seu domínio posto em dúvida. Sustentou-se que essas terras pertenciam à União Federal, independente de desapropriação, por força do art. 3º da Constituição de 1891, que criou o quadrilátero Cruls, uma área de 14 mil e 400 km<sup>2</sup> no Planalto Central.

Hoje, felizmente, essa polêmica parece estar definitivamente dirimida pela recente decisão, sob todos os aspectos merecedora de aplauso, do Egrégio Tribunal de Justiça do Distrito Federal. Essa Corte estudou em profundidade o problema e reconheceu o domínio particular das terras, determinando aos Cartórios que procedessem ao registro dos atos a elas concernentes. No entanto, ainda continua a grande área, que foi loteada e arrendada por trinta anos.

Dentro desse sistema, os agricultores não podem obter financiamentos, porque não têm o que oferecer em garantia.

As atividades rurais são sustentadas mediante financiamentos dos recursos financeiros. São financiamentos mais ou menos adequados, a longo prazo, e que fogem por completo ao sistema dos empréstimos comerciais. Geralmente são feitos com a garantia hipotecária do imóvel. E os particulares, os arrendatários desses imóveis, dessas granjas, não têm o que oferecer em garantia.

Por exemplo, em 1973 o Banco Regional de Brasília aplicou, na região, em financiamentos agrícolas, a importância de Cr\$ 17.777.000,00, participando o Distrito Federal com apenas Cr\$ 445.000,00, ou seja, 2,5%. Em pecuária foram aplicados Cr\$ 13.339.000,00, participando o Distrito Federal com Cr\$ 3.644.000,00, isto é, 27%.

A maior aplicação em pecuária deve-se ao fato de que os pecuaristas, além de detentores das fazendas, dos imóveis não desapropriados, são mais abastados, e puderam oferecer outras garantias que não o imóvel rural, porque este no Distrito Federal não pode ser hipotecado.

Então, a solução para o estabelecimento do desejado equilíbrio sócio-econômico entre a cidade e o seu meio-rural seria a alienação desses imóveis, dando, assim, cumprimento à Lei nº 5.364, de 1º de dezembro de 1967. Essa lei ainda não foi posta em execução. Baseado nesse diploma baixou-se um decreto para a realização do levantamento cadastral da área de 14.400 km<sup>2</sup> prevista no Quadrilátero Cruls, e vemos que isso é praticamente impossível.

## QUADRO I

### Demonstrativo do Consumo Previsto, da Produção Obtida e das Importações de Produtos Agropecuários no Distrito Federal

Em Cr\$ 1,00 de 1973

PRODUTOS	Valor do Consumo Cr\$	%	Valor da Produção Cr\$	%	Valor das Importações	%
a) Frutas .....	40.833.541		14.446.364	35,38	26.387.117	64,62
b) Verd. e Legumes..	81.671.637		24.292.577	29,74	57.379.060	70,26
c) Arroz e Feijão ...	91.710.565		1.324.388	1,44	90.386.177	98,56
d) Carne Bovina ....	130.407.276		697.717	0,54	129.709.559	99,46
e) Aves e Ovos .....	57.406.856		15.817.760	27,55	41.589.096	72,45
f) Leite .....	32.305.998		556.114	1,72	31.749.884	98,28
<b>Soma .....</b>	<b>434.335.873</b>	<b>100,00</b>	<b>57.134.920</b>	<b>13,15</b>	<b>377.200.893</b>	<b>86,85</b>

**NOTAS:** Frutas: 08 (oito) variedades  
Verduras e Legumes: 23 (vinte e três) variedades.

## QUADRO II

### Rebanho Animal do Distrito Federal em 31-12-73

ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE
Bovinos .....	25.598 Cabeças
Suínos .....	8.733 Cabeças
Equínos .....	1.528 Cabeças
Asininos .....	23 Cabeças
Muares .....	105 Cabeças
Caprinos .....	744 Cabeças
Ovínos .....	265 Cabeças
Coelho .....	369 Cabeças



# BRASÍLIA: CAPITAL OU PÓLO DE DESENVOLVIMENTO?

Dr. ANTONIO CARLOS ELIZALDE OSÓRIO  
Presidente do Instituto dos Advogados do DF e  
Diretor da Associação Comercial do DF

## I — EXPLICAÇÃO METODOLÓGICA

Creemos que a ação, para ser eficaz e útil, há de se basear em idéias e planos gerais. Particularmente a ação no setor público — política ou administração —, será tanto mais fecunda e positiva quanto se fundar numa visualização clara das metas a atingir, fixadas através de um exame objetivo e amplo da realidade. Sem objetivos definidos, e uma programação do agir adequada, a ação se espraia e se enfraquece, se contradiz e se suicida.

Na definição desses objetivos há de se atuar de forma dedutiva, do maior para o menor, do geral para o particular. Isso não significa selenitismo ou alienação, pois foi a análise da realidade, como conjunto social, que lhe forneceu os elementos de fixação.

Por isso, o sistema adotado para a presente meditação sobre Brasília, não parte de dados de sua atual conjuntura, mas de pesquisa das idéias matrizes que a inspiraram, e devem ou não continuar a orientá-la, em clara opção política a ser tomada.

Essas idéias matrizes não são criação individual, mas produto do espírito coletivo no processo histórico, sob suas determinantes ou condicionantes sociais, políticas e econômicas.

Se uma instituição ou uma obra nasceu com determinada função e finalidade, e no pressuposto de que continuem válidas, é de sua análise que deve partir a procura de meios para dirigir a ação.

Para o estabelecimento de uma política de ação em Brasília — em qualquer sentido, político, administrativo, urbanístico, arquitetônico, social — deve-se procurar estabelecer com a possível clareza os fins a perseguir, os alvos buscados. Somente uma consciência nítida de metas poderá dar clareza à ação, hierarquizando prioridades, e organizar os meios e funções.

Todo planejamento, e consideramos ascimático que a ação útil é sempre planejada, deve haurir suas bases iniciais na pesquisa dos objetivos a atingir, fixando-os com nitidez.

## II — IDÉIAS DOMINANTES NA FUNDAÇÃO DE CAPITALS

Toda cidade criada para ser Capital — e a história registra múltiplos exemplos —, teve a inspirar-lhe uma idéia dominante.

Atrás da enérgica iniciativa de edificá-la esteve um pensamento e um objetivo. Via de regra esse pensamento e esse objetivo não são hauridos na mente individual do fundador e mesmo nas de seus contemporâneos, mas lançam raízes e são recebidos das aspirações históricas da nação, no desafio de sua presente circunstância. As idéias matrizes para a mudança e fundação de cidades-capitais se harmonizam, salvo raras exceções, com os imperativos sociais e políticos da nacionalidade, harmonia essa que lhes dá viabilidade e fecundidade.

Em todas as mudanças de capitais são discerníveis as idéias matrizes do gesto prático.

O Faraó Akhenaton, admirável personalidade, mudou a Capital de Tebas para a frustrada, mas até hoje comovente, "Cidade do Horizonte", por um motivo religioso-político: livrar-se do poder da casta sacerdotal egípcia e criar uma nova religião mono-teísta. No Japão a mudança de Kyoto para Tokio teve o objetivo de unificar o poder político e religioso no Mikado, preparando o impulso de desenvolvimento do País. Felipe II estabeleceu a Capital em Madrid, com o fim de centralizá-la geograficamente e evitar as rivalidades entre as províncias, isoladas no longo processo histórico de invasões e reconquistas. Objetivo similar o de Washington, criada com o destino de equilibrar Norte e Sul de uma então débil Confederação. Análogas as idéias dominantes de novas capitais para Estados Federados, como o Canadá (Ottawa), Austrália (Canberra), África do Sul (Pretória), onde a Capital nova atuou como instrumento de paz e força unificadora. Pedro, o Grande, deixou a asiática Moscou para procurar em São Petersburgo uma "janela para a Europa", visando modernizar o país e contrastar de frente o inimigo sueco.

Sob o gesto aparentemente apenas idealista, e até sonhador, da edificação e transferência da capital, que exigem forçosamente sacrifícios sociais consideráveis, está um sólido realismo geopolítico. Salvo raras exceções, as mudanças de sedes de governo foram atos de profunda sabedoria política, com repercussões consideráveis e coincidindo utilmente com transformações da vida do Estado e da Nação.

Daí a importância da análise desse fato político, que é símbolo de uma corajosa afirmação social e ocorre quase sempre em momento histórico decisivo para a nacionalidade, significando ou preparando a sua expansão e o seu fortalecimento.

A idéia dominante da criação da capital artificial coincide de regra com as mais fundas aspirações do povo, e com os próprios objetivos nacionais. Em outros termos, os objetivos para os quais foi criada a cidade são forma de manifestação dos próprios objetivos políticos da Nação, revelando-os e dando-lhes forma racional e consciente.

### III — OBJETIVOS HISTÓRICOS DE BRASÍLIA

Será perceptível, na fundação de Brasília, a idéia dominante que a inspirou? Tenha-se presente que esse processo tem hoje quase dois séculos, sendo balizado por inúmeras manifestações, embora descontínuas.

Parece-nos que sim, e que se podem reduzir as idéias centrais a apenas duas, que subsistem desde a idealização originária até os concretos atos administrativos e políticos do presente. São o que chamaremos "idéias matrizes" da cidade, e sua perenidade demonstra que correspondem a profundos imperativos.

A meditação dessas "idéias matrizes", aprofundando-as para lhes retirar as conseqüências práticas, parece ocupação útil, e que não se reveste de caráter teórico, em negativo sentido, mas é prenhe de utilidade, para imprimir consciência e clareza à ação prática, evitando atos e medidas equivocados, adaptando-os às metas perseguidas e disciplinando-os segundo prioridades escolhidas.

Um retrospecto histórico, ainda que breve, poderá revelar essas idéias matrizes, que são, como se verá, substancialmente duas:



I — a primeira, tanto cronológica como teologicamente, é a idéia da criação de uma cidade nova para Capital, com o fim de dar à sede do Governo tranqüilidade e segurança. Chama-la-emos a idéia ou pólo de **Brasília-Capital**.

II — a segunda, a de interiorizar-se a Capital, com o fim de atrair o progresso para a Terra Central. Essa é a idéia matriz resumível como **Brasília-pólo de desenvolvimento**.

No processo de idealização de Brasília e no de sua implantação são discerníveis esses dois elementos e aspirações fundamentais, correndo paralelamente.

A primeira manifestação definida para a mudança da Capital consta nos Autos da Devassa da Inconfidência Mineira. Num dos depoimentos aparece a intenção dos inconfidentes, que era a de "afastar a Capital das agitações de um porto marítimo".

Na sua Memória, de 1810, o Conselheiro Veloso de Oliveira já afirma, numa censura geral às grandes cidades que "as povoações demasiadamente grandes são massas enormes contrárias à natureza", e que não convém para uma cidade-capital "a complicação, enfim, da máquina destinada a reger a Nação" e termina dizendo que "a Capital do Império se deve fixar em um lugar são, ameno, aprazível e isento do confuso tropel de gentes indistintamente acumuladas". Hipólito José da Costa, que também propugnou várias vezes pela mudança da Capital para as cabeceiras do Rio São Francisco, assegura que sendo a cidade "em Porto de Mar, está o Governo ali sempre sujeito a uma invasão inimiga de qualquer potência marítima".

José Bonifácio, nas diversas oportunidades em que defendeu a mudança da Capital, procurou situá-la em lugar onde estivesse "livre de qualquer assalto e surpresa externa", mas já alude ao objetivo de desenvolvimento mediterrâneo, afirmando que a Capital no Planalto chamaria "para as Províncias Centrais o excesso de povoação vadia das cidades marítimas e mercantis" e que se favoreceria "o comércio interno do vasto Império do Brasil".

José Bonifácio alude a um outro objetivo que ao fim acabou não sendo necessário à nacionalidade: "evitar as rivalidades entre as províncias".

Na sua memória à Assembléia Constituinte e Legislativa do Brasil, José Bonifácio volta aos dois temas fundamentais dizendo que a Nova Capital (em Paracatu) criaria "em breve, giro de comércio interno da maior magnitude" e retorna, também, ao terceiro objetivo já aludido, que a Nova Capital teria "Objetivo Político porque acabaria todas as rivalidades e pretensões que podem ter as capitais das diversas Províncias".

Para Varnhagen, o argumento de que "a Capital do Império é tão vulnerável aí na Fronteira e tão exposta a ser ameaçada de bombardeio", é o fundamental, e assevera que "a própria Providência concedeu ao Brasil uma paragem mais central, mas segura, mais são e própria a ligar entre si os três grandes vales do Amazonas, do Prata e do São Francisco".

O mesmo Varnhagen — que debateu intensamente a matéria da mudança, publicando vários opúsculos e dedicando parte da sua História do Brasil à matéria — retorna a essas idéias centrais dizendo que a Capital no interior ficaria "muito mais resguardada no centro, como está no corpo humano o coração". No ofício que dirigiu de Formosa ao Ministro da Agricultura, declara que a Nova Capital "favoreceria notavelmente o desenvolvimento do Comércio interno de todas as Províncias" e que asseguraria, no futuro, "a Segurança e a Unidade do Império".

No debate na Constituinte Republicana, do qual resultou o dispositivo constitucional, reservando à União o quadrilátero para a instalação da futura Capital, volta-se às duas idéias básicas, aludindo-se aos "graves inconvenientes de uma grande Capital, muito numerosa em população e muito rica em comércio", ou seja, o objetivo de tranquilidade e segurança para o comando do País, e se retorna ao objetivo do desenvolvimento interno". "Facilitar-se-ão as comunicações para o centro e a disseminação do progresso".

Em 1921, dizia o Deputado Juvenal Lamartine, que o projeto de interiorização da Capital era uma necessidade "a fim de que o Governo Central possa agir livre de pressão que sob aspectos múltiplos exercem os grandes centros", e ao mesmo tempo aludia que essa interiorização "levará os melhoramentos de toda ordem às regiões centrais do País".

Acentuou-se o aspecto de que "só a serenidade que forçosamente será conquistada para a Administração brasileira", seria elemento a justificar a aprovação do projeto.

#### IV — SUBSISTÊNCIA E VALIDADE DESSAS IDÉIAS MATRIZES

Este breve retrospecto, ao qual seria possível acrescentar numerosos outros dados da história mais recente, mostra que houve duas idéias dominantes subjacentes às aspirações da mudança da Capital.

A primeira é a de criar uma cidade apenas para sede do Governo central, dotada da segurança e da tranquilidade indispensáveis.

A segunda é a de que a interiorização da Capital constituiria fonte de progresso para as regiões mediterrâneas do País.

Essas duas idéias matrizes subsistem ainda hoje, e se manifestam, tanto em expressão de pensamento, quanto em atos e decisões político-administrativas.

São duas idéias distintas, e que embora possam ser complementares uma da outra, não se podem confundir. Ao contrário, cada uma delas, com suas tensões e exigências próprias, põe-se às vezes em posição antinômica à outra, como são distintas as conseqüências práticas da prelevância de uma ou outra.

A idéia dominante "Brasília-Capital" conduz à limitação de seu crescimento, à disciplina e contenção de sua economia produtiva, à vedação de uma vida política autônoma, à monumentalidade e nobreza das construções, ao domínio público de suas áreas rurais.

A idéia de "Brasília-Pólo de Desenvolvimento" (à qual se tem dado abundante forma poético-simbólica: marco de integração, baliza de conquista, cunha de penetração etc.), em contraste, tende à expansão e ao crescimento, naturais ou planejados, à industrialização, ao incremento demográfico, à vida política própria, à economia e funcionalidade como prioridade nas construções.

Na implantação de Brasília, e ainda hoje nas suas obras, planejamentos e decisões administrativas, persistem as duas idéias dominantes, ora prevalecendo uma, ora predominando outra. É fácil de perceber que, embora sem sistema, um tanto erraticamente, ora se caminha num sentido, ora noutro, o que impede uma formulação clara de prioridades e um planejamento abrangente e de longo alcance. Essas idéias básicas, embora

sem consciência clara, repercutem sobre cada uma das soluções em problemas de toda natureza.

As soluções ou iniciativas serão diferentes, segundo prevalecer no espírito do administrador uma ou outra idéia dominante.

Ora, as exigências de uma podem ser, e o são freqüentemente, antinômicas às da outra. A segurança e a tranqüilidade de Brasília-Capital, cidade política e administrativa, sede do Governo Federal, não se compadecem à toda evidência com um crescimento urbano e industrial ilimitado que a tornariam uma megalópolis em poucos anos, com a sua corte de graves problemas e pressões.

## V — COMPLEMENTARIEDADE ENTRE AS DUAS IDÉIAS

Há de se estabelecer entre as duas idéias uma escala de prevalência, e melhor, se for possível, uma forma de conciliação e complementariedade.

Creemos que é possível essa conciliação, porque ambas as idéias dominantes são ainda hoje válidas, e devem ser preservadas. Não se pode abandonar o objetivo — primeiro e essencial — de Brasília-Capital, tabernáculo do Governo do Brasil. Mas não se deve, também, sacrificar a alta função da cidade de atuar com imã para a interiorização do progresso, de veículo para a conquista do território, de plataforma para a posse efetiva da imensa região amazônica.

A esta altura, já agora existente e em acelerado crescimento a Cidade, surge uma terceira idéia dominante, co-natural a toda cidade, e que ameaça com sua força e suas pressões às duas primeiras. É aquela que decorre de sua própria natureza de centro urbano vivo, dos interesses legítimos de sua comunidade, dos imperativos da administração prática. Em princípio, tende essa idéia, que chamaríamos Brasília-Cidade, a se associar e se somar àquela de Brasília-Pólo de Desenvolvimento, pela ação dos elementos sociais e históricos naturais, aos quais anima tendência de expansão, dentro do mito moderno da positividade do crescimento indefinido.

Grande risco está em que, pela ação dificilmente controlável dos pólos Brasília-Cidade e Brasília-Pólo de desenvolvimento, se venha a esquecer ou desnaturar o pólo primeiro e básico: Brasília-Capital.

A falta de um planejamento integrado da cidade e de região tem tumultuado o seu processo de implantação. Brasília foi começada numa época em que o Brasil ainda não dispunha nem dos quadros técnicos, nem da mentalidade administrativa para um planejamento global. A criação da cidade foi feita sem programação contínua, sem seqüência de obras e transferência de serviços e pessoal, sem política demográfica e econômica da região Centro-Oeste, na qual se inseriu como elemento poderoso de atração.

Apesar de alguns esforços — um deles foi a CODEBRÁS — o processo de planejamento, construção e transferência, não teve a orientá-lo diretrizes gerais. Ficou esparso sob métodos rotineiros e empíricos, e sob autoridades às vezes contrastantes.

A falta desse planejamento, que deveria ter compreendido toda a região circunvizinha nos seus múltiplos aspectos, e a descontinuidade administrativa, criaram para a cidade os sérios problemas que hoje enfrenta e que ameaçam agravar-se ainda mais: a poluição das águas, o crescimento demográfico descontrolado, o congestionamento da

circulação, as crises sazonais de falta ou excesso de mão-de-obra e materiais, a ocupação improvisada das regiões periféricas.

É necessário partir, a nosso ver, para uma reformulação de planejamento não só urbanístico, preservando as diretivas gerais do plano original, como político e sócio-econômico de toda a região.

Essa é a única forma de buscar uma conciliação entre os dois grandes objetivos da cidade, o mais das vezes em choque entre si: o objetivo de Brasília-Capital e o objetivo Brasília-Pólo de desenvolvimento.

Para que Brasília possa agir como pólo de desenvolvimento sem uma desnaturação danosa, é preciso um planejamento integrado de toda a região, e uma forma político-jurídica de executá-lo sob autoridade centralizada.

Esse planejamento há de abranger principalmente o estabelecimento de uma política migratória global, evitando as pressões periódicas sobre o centro de atração, e distribuindo a mão-de-obra, seja imigratória seja que sobrar terminada a fase das maiores obras, num aproveitamento útil em empresas de agroindústria, turismo, mineração, materiais de construção etc., em toda a região Centro-Oeste.

A Cidade em si, há de atuar como instrumento de progresso por forma indireta, sem ser atingida pelo gigantismo urbano que constitui um dos graves riscos da civilização moderna. O desenvolvimento há de se fazer, tendo Brasília como símbolo, foco de atração e centro de diretrizes. O papel de Brasília como instrumento de progresso não exige necessariamente o seu crescimento contínuo, e menos a sua industrialização. O incremento produtivo do planalto central pode e deve ser feito, principalmente, nas áreas periféricas, em largos raios geográficos, seguindo os recursos e as condições naturais.

Brasília pode atuar eficazmente nesse processo como elemento catalisador, que acelera e contribui para a velocidade da reação, sem sofrer alteração na sua natureza e na sua massa. Sua atuação há de ser centrífuga, disseminando o crescimento em largo derredor, e evitando a tendência centrípeta que é força natural, devido ao processo de urbanização geral.

As idéias matrizes de Brasília hão de se harmonizar porque cada uma delas corresponde a um objetivo nacional de primeira grandeza. A idéia Brasília-Capital se associa estreitamente ao indispensável objetivo nacional da Segurança, para oferecer à República uma capital adequada ao trabalho produtivo e sereno, livre das pressões dos grandes interesses e grandes massas urbanas, facilmente defensável na guerra externa ou revolucionária, apta a abrigar, enfim, com tranquilidade e eficiência os cenáculos onde se tomam as mais altas decisões nacionais.

A idéia Brasília-Pólo de Desenvolvimento se liga de forma indissolúvel ao objetivo nacional do Desenvolvimento, que não poderá ser obtido sem o efetivo domínio dos enormes espaços interiores, e seu aproveitamento econômico. A vocação do Brasil, se é atlântica por origem e por destino, é também mediterrânea e continental. Os imensos vazios interiores devem ser preenchidos e utilizados, e para essa ocupação o papel de Brasília — poderosa atração imantadora — é de fundamental importância.

A conscientização desses objetivos, com a harmonização de um ou outro, fazendo-os ao invés de antinômicos, complementares, não precisa demandar o sacrifício das

aspirações e interesses legítimos da comunidade de Brasília. Pode-se dizer mesmo que essas aspirações coincidem com os objetivos a atingir.

A razão de ser e o orgulho de Brasília é ser a Capital melhor, e assim o compreendem seus habitantes, bem como também, participam orgulhosamente da arrancada para a integração territorial e o desenvolvimento, de que a cidade é indelével marco.

Por ser Cidade-função-capital, Brasília não pode ser uma colméia, voltada à eficácia material indisciplinada. Por ser pólo de desenvolvimento, não pode ser estática e inerte, um mero acampamento iluminado, desumano e frio. A função básica de toda cidade, de ser instrumento de vida e de convivência plenamente humanos, veículo de aproximação social e progresso da cultura, coisa de beleza para a contemplação desinteressada, não precisa ser sacrificada à função de Capital. A *civitas* não se contrapõe à *urbs*, mas antes a completa e enriquece. Disciplina-a e submete-a aos seus parâmetros, mas deve acrescentá-la em segurança para os habitantes e suas atividades, em beleza para suas obras, em eficiência para os seus serviços públicos, em condições adequadas ao bem-estar geral.

A idéia dominante: Brasília-Capital, conduz à conseqüência de que caberá à União Federal arcar ainda por muitos com parcela substancial da receita orçamentária de Brasília. As suas obras e serviços são de interesse do País inteiro, e a Cidade, a que se determina contenção no crescimento, não dispõe de recursos contributivos ao nível das inversões necessárias.

Como conduz também à necessidade de se manter um cunho acentuadamente público na utilização de suas áreas suburbanas e rurais. Equívocos jurídicos e pressão de interesses parecem ameaçar a sã política adotada, e até agora subsistente, embora sem uma concretização hábil, não por falha da idéia original, mas por falha na sua forma de execução.

Há de se completar a desapropriação do Distrito Federal, incrivelmente até hoje não concluída, e conservar sob direção pública qualquer forma de utilização do seu espaço geográfico.

Mas não entra a idéia Brasília-Capital em choque, embora possa parecê-lo ao exame menos atento, com as aspirações da comunidade e seus órgãos representativos de, por uma ou outra forma, participarem nas opções políticas e na administração do Distrito Federal. Essa participação, cuja fórmula concreta virá a surgir, longe de retirar a tranqüilidade política de que deve gozar Brasília, contribuirá para solidificá-la e aumentá-la, canalizando e dando vazão às aspirações comunitárias, hoje sem forma de expressão, e ajudando a formar a desejável e nunca obtida continuidade administrativa. Primeiro passo útil nesse sentido seria a criação de um Conselho Comunitário, idéia na qual foi pioneira a Associação Comercial do Distrito Federal, onde foi debatida, por nossa sugestão, no ano de 1967. Por outra, é inegável que Brasília já dispõe de quadros funcionais, profissionais, empresariais e técnicos de excelente nível, cujo aproveitamento na alta administração seria de evidente utilidade para os serviços e para o Governo Federal.

## PARTE FINAL — CONCLUSÕES

A escala de valores práticos, que fornece a análise dessas duas idéias matrizes, deve fundar uma ordem de prioridades e indicar as providências necessárias à consecução,

dos objetivos definidos. A visualização dos objetivos centrais pode oferecer princípios norteadores e indicar medidas adequadas. Da prevalência da idéia dominante de Brasília-Capital, e da visão já hoje presente das ameaças e que está sujeita, podem decorrer conclusões concretas e recomendações de ordem prática. Cremos que, na atual conjuntura de Brasília, pode-se chegar às seguintes conclusões:

1º) — É preciso conscientizar a Administração e a população, em todos os escalões, de que a missão essencial de Brasília é ser a Capital da República: suas outras funções são complementares desse objetivo principal. Quando forem com ele colidentes, devem ser afastadas ou adaptadas a ele. Em função desse objetivo central e dominante é que hão de se hierarquizar todas as diretrizes, atos e, até mesmo, obras.

2º) — Para que Brasília possa exercer cumpridamente este papel e, ao mesmo tempo, de forma complementar, servir de Pólo de Desenvolvimento, é imperativo e urgente um planejamento integrado da área do Distrito Federal e de toda a região circunvizinha. Esse planejamento compreenderá não só o processo da construção e da mudança mas, entrosadamente, a planificação econômica, social e política de todo o território do Centro-Oeste, sob unidade de orientação.

3º) — Como medidas concretas desde já passíveis de serem tomadas, parecem-nos aconselháveis, em menor ou maior tempo: a) — o aumento do território do DF, reconstituindo-se o Quadrilátero Cruls; b) — a criação da Região Metropolitana de Brasília, forma de proteção de valores ameaçados e de dar unidade e ordem ao planejamento e sua execução.

A primeira medida pode ser amplamente justificada, e se conjuga com o interesse de liberar o Plano Piloto da pressão de crescimento a que estará brevemente sujeito, oferecendo-se alternativas para novos núcleos habitacionais mais afastados, e para o aproveitamento da mão-de-obra excedente em atividades produtivas permanentes.

O atual Distrito Federal, com pouco mais de 5.800 km<sup>2</sup> foi dimensionado inadequadamente, reduzindo-se, por mais da metade, o quadrilátero demarcado por Luiz Cruls, que tem 14.400 km<sup>2</sup>.

É de notar que a visão antecipadora do Gen. Poli Coelho, propugnou para o Distrito Federal uma área bem maior, de 77.000 km<sup>2</sup>. Basta olhar o mapa atual do Distrito Federal, para verificar-se que o seu espaço natural, está praticamente todo ocupado. Na atual tendência, dentro de alguns anos, será uma imensa teia urbana e suburbana. A estreiteza dos limites presentes, pondo obras e serviços de Brasília nas fronteiras de outras administrações, sob orientação e interesses diversos, implica em riscos de vária ordem, entre os quais sobrepõem os de ordem sanitária e os de controle de recursos naturais. Haja vista, o problema presente e gravíssimo do lago do Descoberto, destinado a fornecer água potável e que se encontra ameaçado de uma poluição imediata.

Como medida ainda de mais amplo alcance, parece-nos necessário anteciparmos desde já ao futuro e criar-se a Região Metropolitana de Brasília. Embora ainda, não tenha o Distrito Federal problemas similares aos das grandes regiões metropolitanas, é previsível que, em alguns anos, virá a tê-los, salvo se forem previstos e evitados, sob planejamento e execução integrados.

A Região Metropolitana de Brasília, criável por Lei Complementar, teria nela definidas sua área, sua forma de direção e funcionamento, sob comando federal, e os serviços comuns, entre os quais estariam o planejamento integrado da região, o sanea-

mento básico, o uso do solo e dos recursos hídricos, o sistema viário e o controle do uso dos recursos naturais.

O Estado de Goiás, que tão valiosa contribuição deu à construção e mudança da Capital Federal, somente teria a ganhar com as medidas propostas, que viriam ao encontro, em útil soma, de seu admirável esforço de desenvolvimento.

A grandeza de concepção e as altas e difíceis finalidades de Brasília-Capital continental — exigirão cada vez mais audácia, coragem e imaginação criadora dos responsáveis pelo seu destino.

Estamos certos de que não faltarão, como estará sempre presente, a participação ativa de sua comunidade e suas classes empresariais, as quais têm sempre, acima de seus interesses imediatos, buscado inspiração nos altos interesses e objetivos nacionais.





# AS CORRENTES MIGRATÓRIAS PARA O DISTRITO FEDERAL: ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS

IGNES COSTA BARBOSA FERREIRA e ALDO PAVIANI  
Professores do Departamento de Geociências da  
Universidade de Brasília

Ao se abordar o problema sócio-econômico de grandes cidades, metrópoles ou cidades que vêm crescendo acentuadamente, é comum correlacioná-lo às imigrações. De fato, o afluxo de grandes massas populacionais é responsável por problemas desta ordem, na medida em que a cidade não tem condições de suportar um crescimento repentino. O meio urbano entra então, num processo de "inchaço", deixando de absorver parte destes migrantes, havendo, conseqüentemente, uma queda do padrão médio de vida.

No entretanto, cabe ressaltar que as migrações não devem ser vistas como um problema, mas, como uma necessidade e uma conseqüência do próprio desenvolvimento urbano. O problema que se coloca, então, é o de planejar as condições de absorção da mão-de-obra pela cidade e ajustar o crescimento migratório às suas reais necessidades. Para tanto, se faz necessário um conhecimento do processo de mobilidade da população e das características sócio-econômicas das correntes migratórias.

No sentido de colaborar para o conhecimento dos referidos aspectos, o que é, atualmente, preocupação dos planejadores, apresentamos alguns resultados de pesquisas que vêm sendo realizadas no Departamento de Geociências da Universidade de Brasília<sup>1</sup>.

A Construção de Brasília constituiu, desde sua implantação importante ponto atrativo dentro do sistema migratório nacional, tendo a população urbana do Distrito Federal acusado um aumento da ordem de 300,5%<sup>2</sup> devido à migração, no período de 1960/70. O contingente migratório do Distrito Federal, que perfaz cerca de 80%<sup>3</sup> de sua população, é formado pela migração induzida ou organizada, representada por funcionários de órgãos públicos e empresas privadas, que para cá se transferiram e, também, pela migração espontânea, constituída por aqueles que se deslocaram de diferentes pontos do País em busca das oportunidades de trabalho que a Nova Capital lhes apresentaria. Esta segunda modalidade é a que apresenta problemas de adaptação e de absorção e, por isso, tem sido alvo das nossas preocupações.

A migração espontânea é formada por migrantes potenciais que, habitando regiões deprimidas, passam a empreender o deslocamento, estimulados por informações referentes a oportunidades de melhores salários em várias cidades, dentre

<sup>1</sup> Igenes Costa Barbosa Ferreira e Aldo Paviani, "As Correntes Migratórias para o Distrito Federal", *Revista Brasileira de Geografia*, 35 (3): 133-162, julho-setembro de 1973.

<sup>2</sup> FIBGE; *Sinopse Preliminar do Censo Demográfico*, VIII Recenseamento Geral de Brasil, 1970, Distrito Federal; Rio de Janeiro, 1971.

<sup>3</sup> CODEPLAN, *Demografia e Mão-de-Obra no Distrito Federal*, Parte I: *Demografia; Brasília*, 1970.

elas Brasília. As informações que lhes chegam partem não somente dos meios publicitário e de comunicações, mas, também, por cartas, convites e opiniões emitidas por antecessores, devendo-se a essa propaganda a realimentação do sistema. Nem sempre, porém, os migrantes atingem Brasília numa só etapa, face às distâncias e oportunidades intervenientes. Nas etapas de deslocamento, estão cidades de diferentes níveis: cidades médias, capitais, metrópoles etc. Nesta passagem por centros urbanos os indivíduos sofrem experiências que modificam seu nível de aspiração e, muitas vezes, suas próprias condições sociais e econômicas.

Dentro deste enfoque, analisamos as correntes migratórias para o DF através das trajetórias dos migrantes, de seus locais de origem até Brasília e das condições sociais e econômicas que aqui apresentam. Definimos assim três subsistemas dentro do sistema migratório:

1º — **Subsistema da migração de muito baixo status** — Apresenta as seguintes características sócio-econômicas: renda inferior a um salário mínimo, analfabetos, ou semi-alfabetizados, empregos não fixo (biscateiros, ambulantes) ou desempregados; grande percentagem de menores de 15 anos. Estes migrantes tenderiam a ter mais de 10 anos de residência no DF. Correspondem a estas características correntes migratórias oriundas da periferia do Distrito Federal e interior de Goiás, que teriam deslocamentos anteriores no próprio interior de Goiás, passando por Goiânia e/ou Anápolis, ou vindo diretamente para Brasília.

2º — **Subsistema da migração de baixo status** — Seria constituído por fluxos migratórios importantes pela massa, tendo se deslocado de grandes distâncias. Apresentam as seguintes características: ocupação na construção civil e renda de um salário mínimo, instrução primária. Este subsistema congrega as correntes oriundas de: a) interior do Nordeste e da cidade de Aracaju, vindo diretamente para Brasília ou tendo experimentado mobilidade no próprio interior ou capitais, excetuando-se Salvador e Recife; b) vindos diretamente da origem: interior de Goiás, interior do Paraná, interior de São Paulo, Paracatu, Patos de Minas, Natal, Belo Horizonte, Niterói e Guanabara. Nos três últimos casos, supõem-se que teriam vindo juntamente com as companhias construtoras.

São estas correntes que apresentam problemas, referentes a absorção por Brasília, porque, estando intimamente ligadas ao mercado de trabalho da construção civil ficam sujeitas às suas oscilações. Por outro lado, não apresentam seus componentes nível de instrução que os capacite a melhores oportunidades. Acresce-se, ainda, que constituem a maior parte da massa migrante.

3º — **Subsistema da migração de status mais elevado.** Apresentando as seguintes características: renda de um a três salários mínimos ou mais, instrução ginásial, ocupação como funcionários públicos; residência de 5 a 9 anos no DF. Estas correntes de melhor status são originárias do Sudeste, do Sul, ou do Nordeste que teriam passagem por grandes centros urbanos, sendo, no entanto, de pequeno peso no total da massa migratória. Pertencem a este sistema correntes originárias: a) do interior do Nordeste, que apresentam mobilidades anteriores por cidades nordestinas de nível médio, por Recife, Belo Horizonte e Guanabara; b) do interior do Mato Grosso, também com passagem pela Guanabara; c) interior de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com passagem pelo interior do Paraná, interior de São Paulo, Guanabara; d) das cidades nor-

destinas de: Salvador, Fortaleza e São Luís, que teriam vindo, também, por Belo Horizonte e Guanabara; e) cidades sulinas: Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre, com mobilidade anterior e/ou passagem pela Guanabara.

### Considerações finais

Os aspectos sócio-econômicos do afluxo migratório em relativo curto espaço de tempo se resume em dois pontos básicos: a "inchação" da cidade através dos núcleos periféricos (cidades-satélites) e o baixo nível sócio-econômico de grande parte dessa população.

As possíveis soluções, no sentido de interferir no processo migratório devem ser buscadas nas áreas mais deprimidas, visto que foram elas as que mais contribuíram. Assim, as regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte participaram com 64,5% do total migratório, enquanto o Sul e o Sudeste enviaram 34,6%, ressaltando-se, que deste percentual, a grande maioria ( 29,4% do total) veio do interior de Minas Gerais.

Pode-se inferir, do exposto, uma tendência dos fluxos mais recentes se voltarem para o setor terciário, ao passo que, aqueles ligados à construção civil, aí permanecem ao longo de todo o período analisado. Isto se deve à ampliação de oportunidades, na medida em que a cidade se consolida. Por outro lado, estas novas oportunidades têm influência na modificação das correntes em termos de trajetória e de nível sócio-econômico do migrante. Brasília já não é apenas um imenso canteiro de obras e, assim, dela partem, agora, estímulos diferentes daqueles iniciais. É de se supor ainda que o poder atrativo por populações de baixo **status** tenda a diminuir na proporção em que o ritmo das construções se atenua. Assim, aqueles que demandariam ao Distrito Federal seriam atraídos por outras frentes de trabalho semelhantes à da construção de Brasília e outros pontos do território nacional.

Esses estímulos que, partindo de Brasília, vão desencadear os deslocamentos e realimentar o processo, podem ser usados como meios de controle do próprio processo.

Quanto à absorção de que se falou inicialmente, que é um dos problemas do planejamento, deve-se levar em consideração a grande massa migrante ligada à construção civil, e, na medida em que a construção vai liberando a mão-de-obra, deve-se prever a absorção dessa população. Do contrário, a cidade enfrentará problemas de população desempregada, marginalizada, e, conseqüentemente, uma queda do padrão de vida médio.

No entretanto, há que se considerar a massa migrante que tendo se deslocado para Brasília e se tornado urbanista, a partir do momento em que não tenha satisfeito as suas aspirações, tenderá a reemigrar. Neste caso, Brasília teria o papel de mais uma etapa no processo de migração interna do país.

Mas, na medida em que Brasília passe a ter um papel junto à sua periferia e com ela se integre, essa periferia poderá ser capaz de absorver os excedentes de mão-de-obra de Brasília.



# PROBLEMAS SOCIAIS DE BRASÍLIA NA PERSPECTIVA DA CLASSE TRABALHADORA

JORN. ARNALDO RAMOS

Presidente do Sindicato dos Jornalistas Profissionais do Distrito Federal

Sejam as minhas primeiras palavras, de agradecimento à Comissão do Distrito Federal e, muito particularmente, ao eminente amigo, Senador Cattete Pinheiro seu Presidente, pela oportunidade e pela deferência que nos concedeu, a nós, trabalhadores, de participarmos deste Seminário, ao qual trouxeram já a contribuição de seus conhecimentos, de sua inteligência, figuras as mais representativas dos meios oficiais e privados, autoridades, técnicos, professores e estudiosos dos temas postos em estudo, análise e equacionamento.

O Painel nº 3 é dedicado aos "problemas sociais e econômicos da Cidade no confronto com as funções básicas".

Os trabalhadores de Brasília, os quais represento e aos quais expresso, também, neste instante, os meus agradecimentos, pela honra da indicação para esta incumbência, estiveram reunidos para estudar a sua participação neste oportuno Seminário, levantando questões que são de toda a Cidade, mas que afetam principalmente as classes menos favorecidas.

Aliás, uma visão panorâmica do que tem sido Brasília desde 1957, quando começaram a ser instalados os primeiros grandes canteiros de obras, até os dias atuais, mostra quão fria, insensível e, às vezes, áspera mesmo, tem se portado ela para com aqueles que, com sacrifício inclusive da própria vida, — e esta é uma história ainda não contada — tudo deram de si para fazer desta uma Cidade bela, viva e fantástica e que, incompleta ainda, já espanta e emociona quem a planejou.

Nos depoimentos colhidos entre os trabalhadores ficou patente que estes, conscientes embora de que Brasília, como foi projetada, não os trairá, se sentem, senão marginalizados, pelos menos excluídos, em grande número, dos benefícios que a Cidade, moderna como é, lhes deve.

## Saúde

No campo da Saúde, há o problema da assistência hospitalar. Aumentou consideravelmente nos últimos anos o número de hospitais, mas cresceu pouco ou não cresceu na mesma proporção a condição técnica de atendimento, persistindo conseqüentemente o angustiante congestionamento dos poucos nosocômios melhor aparelhados, para operar, internar a atender doentes.

Faz pena ver o número de necessitados que se amontoam nos corredores desses hospitais preferidos, vindos dos pontos mais distantes da Cidade, em busca do socorro médico que nem sempre lhes é proporcionado no mesmo dia, apesar da espera de longas horas em filas tormentosas, cheios de filhos, às vezes com a barriga vazia ou comendo um biscoito para matar a fome.

O problema é eminentemente técnico e complexo e sobre ele não têm os trabalhadores soluções precisas a sugerir. Apenas sentem que reclama soluções, uma vez que são os mais atingidos pela falhas existentes, que não entendem, porque destinam mensalmente parte de seus salários a este fim.

No mesmo campo se situa o problema do Pronto Socorro, ainda não existente à altura da Cidade e o serviço de ambulância nas ruas e a domicílio.

## Educação

Há neste setor probleminhas que não mereceriam a honra de figurar num Seminário deste porte, como o das taxas escolares compulsórias e de fixação incerta de valores, mas, há também problemas sérios como o do ensino profissional.

Tendo como atividade industrial preponderante a construção civil, já uma vez a Cidade mergulhou em tremenda crise quando esta parou.

O problema é complexo, pertencendo em parte ao setor da Educação e, em parte, ao Serviço Social. Não é também exclusivo de Brasília, embora aqui assumam cores diversas, profundidade maior.

São válidos os esforços até aqui feitos, mas, uma ação mais agressiva, mais objetiva e mais condizente com os reclamos sociais de Brasília se impõe, incluindo gastos, tendo em vista o ensino técnico profissional diversificado, de modo a colocá-lo em condições de atender a crescente demanda da Cidade e de sua população, menos ou mais favorecida, porque interessa a ambos.

Um vestígio do problema é enorme número de meninos, rapazes e até homens que desperdiçam energia e tempo em busca de gorjetas nos estacionamentos de automóveis procurando sobreviver, à falta do amparo que se lhes fosse dado e que o desenvolvimento da Cidade reclama constituiria o mais seguro investimento para o futuro. Algumas escolas profissionais de bom nível, localizadas de preferência nas Cidades-Satélites, em regime de semi-internato, constituiria providência decisiva para a solução do problema.

## Habitação

Com uma população acentuadamente maior de trabalhadores, Brasília cuidou até há alguns anos atrás apenas de moradias para os funcionários públicos federais transferidos. Mesmo os funcionários da NOVACAP e das repartições municipais, com exceção de alguns mais afortunados, foram, como os demais trabalhadores, da indústria, comércio e de outras atividades econômicas, inteiramente marginalizados. Assim, cresceram as favelas, as invasões e número de barracos espalhados pela cidade. A extinta Fundação da Casa Popular chegou a atuar em Brasília, mas só construiu para funcionários. Depois, veio a Superintendência de Habitações de Interesse Social (a SHIS), já no Governo do falecido Presidente Humberto de Alencar Castello Branco e o Plano Nacional de Habitação. À mesma época foi incorporada à Consolidação das Leis do Trabalho (art. 544, nº III) legislação que abriu aos trabalhadores perspectivas de justiça. A lei existe mas a execução é incerta, não tendo os trabalhadores acesso ao critério de distribuição das moradias que, sendo em pequeno número, não atendem à demanda.

Um programa mais intenso de construções econômicas e a inclusão de elemento indicado pelas entidades sindicais no Conselho da SHIS são duas sugestões que os trabalhadores apresentam a este Seminário, com vistas ao cumprimento do que dispõe a lei.

## **Transportes**

São notórias as deficiências do sistema de transportes da Cidade, com danos maiores, evidentemente, para as classes menos favorecidas e principalmente para os trabalhadores, que devem se deslocar das Cidades-Satélites para o Plano-Piloto e vice-versa, percorrendo distâncias relativamente grandes, sem o mínimo conforto e por preços também relativamente altos, que não lhes permite muitas vezes aceitar emprego no centro urbano a não ser por salários nem sempre compatíveis com a economia de pequenas empresas.

Parece que Brasília já está reclamando o que merece. Que é oportuno e até imperativo mesmo uma reformulação geral do sistema, com vantagens até para o País, que enfrenta problemas cruciais de combustíveis e poluição. Brasília oferece condições excelentes para a implantação de modernos sistemas de transporte de massa, que sejam mais rápidos, mais econômicos e mais saudáveis e que, sobretudo, utilize as nossas próprias fontes de energia. Monotrilho, Aerotrem, o que seja, que já foi lembrado e que já está, ao que consta, nas cogitações do Governo, e, até, dependendo das exigências do Plano Diretor da Cidade, em certos casos, ônibus elétricos, que não aprovaram em cidades como o Rio e São Paulo mas que poderiam encontrar, aqui, condições diferentes de tráfego.

## **Abastecimento**

Preocupados com o problema do abastecimento, os trabalhadores entendem que o reerguimento dos supermercados e dos micromercados da SAB é um fator de segurança, o mesmo acontecendo com os postos de venda de produtos hortigranjeiros da COBAL, cuja expansão se impõe, sem prejuízo do pequeno comércio, necessário em todas as cidades e previsto no plano de Brasília.

Dentro deste mesmo tema, preconizam os trabalhadores ainda a inclusão de um representante sindical da Comissão de Preços.

## **Cultura**

E, já que a fome não atinge só o corpo mas também o espírito, preconizam os trabalhadores, no campo da cultura, a criação de uma grande biblioteca pública, maior apoio à criação de teatros populares e maior difusão do ensino da música e das artes plásticas.

## **Apreciações Finais**

Quero salientar que esses foram os problemas levantados entre os trabalhadores e que transmito como uma espécie de reivindicação da classe neste Seminário, em que são debatidas questões de interesse social da cidade. Muitas outras existem, ainda; há problemas de alimentação do trabalhador durante as horas de trabalho, são problemas,

por exemplo, que preocupam não só os trabalhadores, como as próprias empresas que se vêem em dificuldades para manter o trabalhador no serviço, durante a hora integral de trabalho, porque ele tem que se deslocar por falta de restaurantes populares, por falta de restaurantes acessíveis, por falta de bares, enfim por falta de uma porção de coisas que prejudicam, inclusive, o desenvolvimento da cidade. Muitos outros problemas sociais existem em Brasília e todos, evidentemente, atingindo as classes menos favorecidas, que se têm de valer de pequenos salários para atingir a esses benefícios.

De forma que, deixo aqui essas sugestões não como uma contribuição técnica para a solução do problema mas, apenas, como um testemunho dos trabalhadores de que algo deve e pode ser feito, com boa vontade, com recursos e decisão de realizar em favor da cidade. Os trabalhadores estão dispostos a colaborar em benefício da comunidade.



## PROBLEMAS SOCIAIS DE BRASÍLIA — DEPOIMENTO

DOM JOSÉ NEWTON DE ALMEIDA BAPTISTA  
*Arcebispo de Brasília*

Como último orador deste 3º Painel, verifico que o assunto que me tocou, já foi exaustiva e competentemente tratado pelos eminentes oradores que me precederam, hoje, e nos outros dias deste propício Seminário. Para não incidir em repetições, determe-ei, sobretudo, no terreno dos princípios.

Deus sabe com que prazer trago minha despreziosa colaboração a este certame, organizado, com flagrante oportunidade, pela Comissão do Distrito Federal, do Senado Federal, presidida pelo eminente Senador Cattete Pinheiro. Vivendo em Brasília, a partir de 21 de abril de 1960, na função de Arcebispo, lidando com seus habitantes em todos os quadrantes do Distrito Federal, sem distinção de categorias, e participando, com amor, das suas vicissitudes, grandes vicissitudes algumas, sem nunca daqui me arredar, e tendo inclusive fundado a primeira obra de assistência social da Arquidiocese, em 1960, a "Casa do Candango", sugerida pelos problemas sociais, que a Cidade já oferecia em seu nascedouro, obra seguida de muitas outras espalhadas pelas hoje 38 paróquias, a contribuição que me honro de trazer não é a de um técnico, mas, apenas, de um testemunho da comunidade. A esta altura, entretanto, dos trabalhos, focados já, e com proficiência, os problemas socioeconômicos de Brasília, minha preocupação será — repito — a de não reincidir no que foi dito, mesmo não dizendo novidade.

Hoje, quando todos procuram o diálogo, não é possível que se construa uma Capital, sede característica do Governo de um povo, sem que se consulte o parecer comunitário, e, tanto o plano quanto a sua execução sejam submetidos a exame sereno, em alto nível, auscultando inclusive a tradição, em cujas fontes se encontra a força de toda e qualquer realização, de todo e qualquer desenvolvimento.

Os homens temos o vezo das atitudes extremas: ou somos apaixonadamente a favor, ou intransigentemente contra. Assim, no que se tem referido a Brasília. Mérito indisfarçável deste Seminário está sendo, entre outros, o de trazer todos à arena das realidades, das responsabilidades, do debate, que já não podia tardar mais, sob pena de se lagar aos pósteros situação histórica e sociológica de solução difícil, senão impossível.

Como brasileiro, confesso-me admirador do realizador, do construtor, do urbanista, do arquiteto de Brasília — patrícios ilustres. Mas, forçoso é reconhecer que, como homens, homens sem dúvida respeitáveis, não são deuses inerrantes. É humano cometer erros. Discutir esses possíveis erros e procurar corrigi-los, em nível elevado e bem intencionado, não deslustra a ninguém, antes, torna-se imposição que a todos haverá de honrar.

Desde logo, penso que uma das raízes dos certamente possíveis defeitos de Brasília, no confronto de suas funções básicas, estaria no que prestigioso jornalista explicou, nestes dias (1), escrevendo: "Se governar não é o exercício de uma ideologia, mas, a gestão de uma comunidade segundo seus interesses objetivos ou identificados como tais" — o mesmo, digo, deve ser construir uma Cidade, e uma Cidade-Capital.

Noutras palavras, foi o que ouvimos do Dr. Antônio Carlos Osório, quando disse que "o pensamento e o objetivo" de edificar uma Cidade "não são hauridos da mente individual do fundador e mesmo de seus contemporâneos, mas, lançam raízes e são recebidos das aspirações históricas da nação".

O povo brasileiro, chamado a estabelecer-se na nova Capital — sede administrativa e pólo de desenvolvimento —, esse povo é portador, de fato, de uma formação, de uma mentalidade bimilenária, de uma civilização modelada sob a mais nobre inspiração. Se nessa base fundamental se quisesse calçar uma ideologia contrastante, ou desturir-se a obra do artesão, ou dilacerar-se-ia a condição humana da pessoa. E os problemas socioeconômicos não teriam fim...

Com efeito, como a história de todos os tempos demonstra e confirma, a imposição de uma ideologia pode tolher a liberdade e escravizar um povo. Por outro lado, a arte não é ciência, é sentimento. O gosto não se obriga. Mas, a funcionalidade dos ambientes, dos contextos sociais, depende dos imperativos das ciências humanas.

Deste princípio ou causa remota, passemos a um outro, próximo, gerador de problemas sociais. Refiro-me à migração, sobretudo à espontânea, cujo diagnóstico — já examinado e debatido — poderia ser sumariado assim:

- falta de orientação no deslocamento das populações;
- uso inadequado de áreas (invasões, favelas);
- desemprego e subemprego;
- deficiência ou ausência de infra-estrutura social e de serviços urbanos: habitação, alimentação, saúde, educação, transporte...;
- marginalização;
- delinqüência e prostituição;
- mendicância e abandono do menor;
- enfim, desajustamento familiar, em percentagem assustadora, embora não sendo uma característica só de Brasília, mas, constituindo um dos mais graves problemas sociais, de imprevisíveis conseqüências.

A ação dos órgãos públicos, a meu ver, tardou um pouco, e, quando devia ter sido preventiva (pois, mais vale prevenir, do que ter que remediar...), somente em 1961, foi criada a Fundação do Serviço Social, cuja atividade não podia ser imediata, uma vez que supunha tomada de consciência dos problemas e planejamento adequado. Quer parecer-nos que algo a prevenir teria sido a orientação da migração interna. Em 1961, escrevíamos: "Milagre seria se problemas não oferecesse esse aglomerado humano formado, de maneira acelerada e com elementos heterogêneos, em função, não só de uma convivência comum, mas, da vida do "cérebro das altas decisões nacionais". De fato, três problemas principais, aparecidos logicamente, nos avassalaram sem demora. O primeiro decorreu da desorientada migração interna, que tomou, em grande escala, o rumo da nova Capital... o problema da migração, a assumir, particularmente no Brasil, aspectos sobremaneira graves, é um problema complexo, a ser encarado com muita responsabilidade, seriedade e urgência. Baste apontar algumas calamidades, que a imprevidência, nesta matéria, acarretou para a nova Capital e nos fazem pensar na Jerusalém de Jeremias: as "invasões" — favelas, das mais degradantes, em plena "Capital da Esperança"! — o desemprego; as condições infra-humanas, de milhares de moradores, em meio aos quais reina a falta de higiene, a desnutrição, a fome; e, perdoe-se-

me o acrescentar, a trágica substituição, imundo mercado, a que se recorre para ...ajudar o orçamento da família..." (2)

A Igreja, acredito, foi das primeiras a sair a campo, com a "Cáritas Arquidiocesana" e a "Casa do Candango", mediante contato com as Dioceses do Nordeste, donde principalmente procedia a migração. Em missiva de 15 de julho de 1960, a elas nos dirigíamos: "Trata-se do afluxo constante, avassalador, de nordestinos para Brasília, com as mais graves conseqüências sociais. Desejo que meus veneráveis Colegas do Nordeste saibam que arriba aqui, daquela região, a média de 100 (cem) homens por dia! Alguns, poucos, trazem a família. Muitos são iludidos por proprietários de caminhões, que exploram este "comércio". Simples e de boa fé, imaginam os migrantes que isto aqui é realmente uma Canaã, onde corre leite e mel... Então, vendem o que possuem em sua terra e fazem até empréstimos a juros escorchantes... Uma vez aqui, porém, vêem-se em situação aflitiva, sem abrigo e sem o que comer. Tem havido mortes de fome e de doença! As mais impressionantes favelas, que já vi em minha vida, estão a surgir em Brasília. Temos feito o impossível para socorrê-los, e nossa primeira obra de assistência social vai surgir — a "Casa do Candango"... É sem dúvida um conforto o exercermos a caridade, seja lá com que sacrifício. Mas, devemos confessar que, em Brasília, se podia ter feito algo para prevenir esta desgraça que estamos a contemplar... Venham os irmãos brasileiros, de todos os recantos, para Brasília; mas, não assim, sem qualquer garantia de trabalho e subsistência. Que venham! mas, depois de concertado um meio de vida, para não ficarem em pior situação do que em sua própria terra, e a criar problema social de imprevisíveis conseqüências..." (3).

As "Obras de Assistência e Serviço Social da Arquidiocese de Brasília" (OASSAB) multiplicaram-se nestes anos, levando a presença da Igreja, quer por iniciativa própria, quer em colaboração com outras obras, governamentais ou particulares, aos mais diversos setores. O esforço em prol da promoção humana colocou em ação a Arquidiocese em quase todos os campos indigentes de uma ação social: saúde, higiene, alimentação, habitação, problemas de família, do menor, da velhice, da capacitação profissional, da educação, do ensino...

Permitam que, ao aludir à educação, me refira a uma outra categoria de problema social urbano, que me não parece secundário: a danificação de placas públicas, jardins e monumentos, o acúmulo de detritos em logradouros públicos em plenas quadras, as queimadas que destroem a botânica e a fauna e empobrece o solo, além de poluir a atmosfera e modificar o clima, concorrendo para aumentar a sicidade do ar, a ausência de higiene que gera doenças e endemias... tudo isso fotografa a expressão do subdesenvolvimento e leva-nos a pensar que certas campanhas populares deviam ter continuidade, mesmo porque a mudança de mentalidade exige tempo e perseverança. Há também o problema do trânsito, igualmente social e grave — como todos sabemos —, e a merecer a mais ampla e decidida colaboração.

Na consideração desta série de problemas, parece-me que, para remediar, e também para prevenir, ainda é tempo de se estabelecer uma política social planejada, compatível com a dos demais setores governamentais, e mediante um mecanismo de planejamento com a participação da comunidade, previamente consultada. Poderia ser uma das resoluções, sumamente válida, deste esperançoso Seminário. De fato, nesta fase de consolidação de Brasília, centro de toda uma região geoeconômica, sente-se a

necessidade da criação de um sistema de planejamento, local e regional, sistema não exclusivamente tecnocrático e governamental, mas, contando com a participação da comunidade, que deseja participar. Assim, o aspecto social estará presente em qualquer planejamento. Este pensamento, aliás, se não me engano, dominou o Seminário, e foi externado por ilustres oradores na apresentação de suas conclusões.

Finalmente, eu repetiria aqui, como o membro mais antigo do Conselho Deliberativo da Fundação do Serviço Social de Brasília, o exato depoimento trazido pelo eminente Secretário-Geral do Ministério do Interior, Engenheiro Henrique Brandão Cavalcanti:

“Testemunhei o trabalho sério desenvolvido pelo então Secretário de Serviços Sociais, Dr. Otomar Lopes Cardoso, e pelo atual Assessor desta Comissão, Prof. José Lucena Dantas, que era, anteriormente, Diretor Executivo da Fundação do Serviço Social, e também da sua valorosa equipe. Criaram os Centros de Treinamento e Triagem de Migrantes, os Postos de Encaminhamento de Migrantes, localizados no Distrito Federal e Cidades circunvizinhas, tentaram criar Conselhos Comunitários, embora não sob este título” — e acrescento: realizaram a epopéia da erradicação das invasões, numa demonstração do quanto é possível realizar no campo da ação social com a colaboração da comunidade. Digam-no também os Centros Integrados de Assistência ao Menor.

“É preciso, entretanto — concluía o Dr. Henrique Cavalcanti —, divulgar melhor este trabalho, a fim de que cada cidadão, pela sua atitude individual, pelo esforço coordenado em organizações específicas, traga a sua contribuição”.

Termino, agradecendo à Comissão do Distrito Federal, do Senado, a distinção que me concedeu, de participar, em nome da Comunidade, deste amplo debate sobre os problemas de Brasília, congratulando-me com os promotores, com o Governo do Distrito Federal e com o povo de Brasília, e fazendo votos para que a preciosa sementeira lançada frutifique em benefícios válidos e duradouros.

#### NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

(1) JB, de 17 de agosto de 1974, em “A Coluna do Castelo”.

(2) “Brasília, um ano de Arquidiocese”, 21 de abril de 1961, apud “A Palavra do Pastor”, N. 1, p. 78.

(3) Apud “A Palavra do Pastor”, N. 1, p. 34.

## DEBATES ENTRE OS EXPOSITORES

O SR. FREDERICO BORGES DE HOLANDA — Sr. Presidente, sem dúvida, um dos eixos do Seminário foi a preocupação em torno da institucionalização de um sistema de planejamento dentro do Distrito Federal que incluisse, necessariamente, a participação da população no processo de tomada de decisão. Neste sentido, eu deixaria uma indagação ao Embaixador Wladimir do Amaral Murtinho quanto ao seu parecer sobre a possível participação da Secretaria de Educação na institucionalização desse processo.

Gostaria de fazer algumas observações rápidas em relação a algumas questões colocadas pelo Dr. Júlio Quirino da Costa e Dr. Antonio Carlos Osório que dizem respeito à institucionalização de um processo de planejamento ao nível regional. Parece indispensável, no sentido de fortalecer e organizar a região onde Brasília está inserida, que se tortifiquem as relações entre os núcleos urbanos desse sistema urbano regional. Sem isso, não só Brasília, mas todos os núcleos populacionais, continuarão na dependência econômica do Centro-Sul do País e não poderão criar, aqui, condições adequadas de vida. Brasília, e todo o sistema, teria de se transformar num verdadeiro pólo de desenvolvimento e não num ponto de drenagem, que funciona como drenagem de recursos para a economia predominante do Centro-Sul e que funciona como mercado consumidor dos produtos manufaturados produzidos por essa mesma região.

Em relação às colocações que a Professora Ignez Costa Barbosa Ferreira fez, parece-me importante analisar o problema das migrações a partir de suas causas que estão localizadas no setor rural. São as migrações provocadas por estagnação ou são migrações provocadas por transformação nos modos de produção do setor. Nestes termos, considerando isso, é que poderá ser definida uma política de investimentos e uma política de atuação no setor primário da economia brasileira.

As outras intervenções, particularmente as do jornalista Arnaldo Ramos e de Dom José Newton, dizem respeito ao direito à cidade, ao uso da cidade, que nos parece fundamental. Incluir a população no processo de tomada de decisões, na indicação das medidas necessárias, parece fundamental no sentido de criar aquele processo de planejar, que nós tínhamos referido. Não deixar as decisões nas mãos dos técnicos, mas incluir os técnicos nesse processo muito mais amplo.

Era isto, inicialmente.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Com a palavra o Embaixador Wladimir Murtinho.

O SR. WLADIMIR MURTINHO — Sr. Presidente:

Quereria agradecer os comentários do Professor Borges de Holanda que me dá a oportunidade de dizer algo sobre planejamento na própria Secretaria de Educação e Cultura. A Secretaria dispõe de excelente serviço de planejamento, mas, certamente, a possibilidade de termos contatos efetivos com um órgão que não fosse da Secretaria, para visualizar melhor o problema, na sua totalidade, é algo que muito enriqueceria o nosso trabalho.

Na realidade, estamos, ao programar o nosso planejamento, fazendo-o, lentamente, no sentido de que a parte cultural venha a permear o planejamento educacional.

Inicialmente, dado talvez a maior gravidade dos problemas educacionais, eram estes mais especialmente estudados e planejados. Agora, estamos começando a plane-

jar a parte educacional com a parte cultural e, certamente, como disse, só poderíamos nos beneficiar ao ampliar os nossos pontos de contato.

Já que estou estabelecendo um diálogo com o Professor Borges de Holanda, gostaria de tecer um certo esclarecimento a respeito do que ele chamou "dualidade de estruturas", ao se referir ao Teatro Nacional, de um lado e ao Espaço Cultural, de outro.

Quanto ao Teatro Nacional, é ponto pacífico que o Governador Elmo Serejo de Farias pretende terminá-lo, totalmente, como foi pensado. No primeiro dia do seu Governo, S. Ex<sup>a</sup> visitou as obras da cidade, inclusive o Teatro Nacional, para avaliar o problema e tanto a Secretaria de Viação e Obras Públicas quanto a minha Secretaria estão trabalhando, de mãos dadas, para reiniciar os trabalhos. Nos últimos dois meses, foi feita uma limpeza da Sala Villa Lobos, que, ao longo dos anos, havia se transformado, primeiro, num setor de outra Secretaria e, finalmente, num simples depósito.

Participamos da visita feita por Niemayer, que concordou em apresentar um reexame dos primeiros projetos e aqui esteve por duas vezes Aldo Calvo, que é o responsável pela parte cênica do Teatro Nacional, cujos estudos vão nos permitir reiniciar os trabalhos preparatórios desse Teatro.

Por outro lado, queria esclarecer o que é exatamente o Espaço Cultural, que provoca certas dúvidas. Não é, na realidade, mais um grupo de salas de espetáculos. Pelo contrário, aí temos algo que vai complementar a educação. É um centro de criatividade artística. As cinco salas de espetáculos de que dispõe, numa variante entre 1.300 e 200 lugares, destinam-se, efetivamente, à apresentação de espetáculos, filmes e espetáculos audiovisuais. Mas se destina o Espaço Cultural mais especialmente à participação dos estudantes, de um lado, e de toda a população, de outro, no processo criativo. E creio que teremos no Espaço Cultural um dos melhores instrumentos para caracterizar a cidade de Brasília, onde, evidentemente, devemos todos lutar pela criação do terceiro pólo cultural, que vai dispor de uma infra-estrutura cultural de primeira grandeza, que nos permitirá realizar um trabalho efetivo de difusão cultural e participação da população na criatividade.

Era o que tinha, no momento, a responder.

## INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Está esgotado o tempo destinado a esta fase dos nossos trabalhos. Dado o volume de perguntas encaminhadas à Mesa, vamos passar à fase das respostas às indagações formuladas, dentro daquilo que o tempo nos possa permitir.

Primeira indagação, ao Professor Frederico Borges de Holanda, feita pelo Arquitecto Aguinaldo Pacheco:

“Pelas mais modernas e conseqüentes teorias e experiências de planeamento urbano, o usuário deve participar ativamente das propostas de organização de sua cidade. Pergunto: Brasília, tendo como um dos seus conceitos básicos a Unidade de Vizinhança, já pressupondo, portanto, aquela participação ativa, porém, inexplicavelmente, não seria hora de ativá-la, ampliá-la até uma associação de Unidades de Vizinhança, de maneira a ouvirmos a voz do habitante da cidade e não apenas, como tem sempre ocorrido, a voz dos interesses económicos?”

O SR. FREDERICO BORGES DE HOLANDA — Sem dúvida. Acho sempre bom voltarmos a esse ponto, no sentido de deixar bem marcada essa necessidade.

Gostaria, inclusive, de vincular a essas observações que o Arquitecto Aguinaldo fez, observações antes feitas pelo Prof. Miguel Pereira, quanto à criação de um Instituto de Pesquisas e Planeamento Urbano de Brasília.

Esse Instituto teria que necessariamente trabalhar em conjunto com essas associações de bairros, com outras associações das populações residentes nos demais núcleos, não só no Plano-Piloto, no sentido de fazer com que os técnicos que pertençam a esse Instituto se vinculem mais e procurem trabalhar com métodos e técnicas adequados à nossa realidade.

Quando isso não acontece, quando um instituto desse porte, fundamental num processo de planeamento, se isola de um processo da estrutura mais geral da realidade na qual está inserida, há a tendência flagrante de utilizar métodos e técnicas sofisticados, importados, de países que apresentam outra estrutura económica e social, os quais, freqüentemente, inclusive, não testaram esses próprios métodos e técnicas e os exportam no sentido de vê-los testados noutras realidades.

Gostaria de aproveitar a oportunidade para agradecer ao esclarecimento que o Embaixador Murinho fez, em relação ao Espaço Cultural e congratular-me pela transformação do Teatro Nacional, de lenda, em realidade, nesta Administração.

O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — Ao Embaixador Wladimir Murinho, Bento Cordeiro Filho, comerciário, pergunta:

“Quando passará a Fundação do Distrito Federal a ativar as promoções culturais nas cidades-satélites com a mesma intensidade dispensada ao Plano Piloto?”

O SR. WLADIMIR MURINHO — Na realidade, este é um dos problemas mais importantes para a pessoa integrar as cidades-satélites ao movimento de desenvolvimento cultural de Brasília. É indispensável ampliar-se as promoções culturais nas cidades-satélites. No momento, há poucas estruturas culturais nas cidades-satélites. Uma

das que estamos cogitando e que, certamente, vai alterar o panorama, é a criação de bibliotecas. Mas também se vem cogitando — e acaba de se fazer uma programação inicial para Sobradinho — da criação de pequenas casas da cultura, que seriam usadas por toda a comunidade e onde poderíamos realizar, além das facilidades de auditório que temos nos nossos centros de ensinos, programas culturais.

Ao mesmo tempo, é evidente que os grandes programas devem atrair os moradores das cidades-satélites para o Plano-Piloto, pois, aí há a vantagem de haver uma comunidade inteira participando de um mesmo acontecimento, que é o que estamos vendo, muitas vezes, nas grandes concentrações do Ginásio Presidente Médici.

É pensamento da Fundação Cultural, e, mais especialmente da Secretaria de Educação e Cultura, fazer uma programação sistemática para as cidades-satélites.

O SR. PRESIDENTE (**Cattete Pinheiro**) — Pergunta do industrial Olyntho Candido de Oliveira ao jornalista Arnaldo Ramos:

“Sendo o caro companheiro também sindicalista, como vê o não direito dos funcionários das entidades à inscrição da casa própria para sua moradia?”

O SR. ARNALDO RAMOS — O assunto já foi abordado, embora superficialmente, na nossa modesta exposição e, está implícito ali que consideramos isto um direito. É um dos problemas a resolver, porque a população de Brasília é um todo, que deve, como salientamos, participar de todos esses benefícios da cidade, inclusive, o da habitação. Acho necessário pensar, também, nesses funcionários.

O SR. PRESIDENTE (**Cattete Pinheiro**) — Ao Dr. Júlio Quirino, Marcos da Cunha, economista, pergunta:

A colocação de V. Sa. sobre o problema de crédito agrícola realizado pelo BRB:

- 1) Seria o problema não da falta de capacidade do Banco em atender o esquema proposto e não do sistema de arrendamento?
- 2) A venda, simplesmente, não levaria a um sistema semelhante ao da área urbana de especulação imobiliária?

O SR. JÚLIO QUIRINO DA COSTA — Não. Não, porque como eu frisei com relação às aplicações do Banco Regional no crédito agrícola, a soma, o fenômeno da especulação não ocorreu fora do Distrito Federal, embora nas vizinhanças de Brasília. Os negócios existem, e têm que existir, e os meios de evitar a especulação não deve ser a abolição da propriedade, e sim, medidas que possam impedir a especulação — a especulação quando prejudicial — porque os negócios imobiliários fazem parte das transações, da própria vida do povo.

Esse fenômeno, aliás, não ocorre só com o Banco Regional que sempre procurou dar cobertura financeira no setor agropecuário, com esse impedimento dentro do Distrito Federal, e o mesmo fenômeno ocorre com o Banco do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (**Cattete Pinheiro**) — Ao embaixador Wladimir Murtinho, o advogado Edmundo de Mello Baptista encaminha a seguinte indagação:

“Para fiel execução de um plano educacional em alto nível, necessário é contar com um corpo de educadores qualificado.

Qualificar educadores é algo difícil; mas perfeitamente viável.

Manter o pessoal qualificado exige, entretanto, condições ideais de trabalho, entre as quais é forçoso que se destaque o aspecto salarial.



É pensamento do Governo do Distrito Federal, a exemplo do que se faz no tocante aos servidores civis, melhorar o padrão salarial dos educadores?"

O SR. WLADIMIR MURTINHO — Desde que entrei na Secretaria de Educação e Cultura, foi uma das minhas primeiras preocupações o problema da insuficiência salarial dos professores. Creio, e estou certo de que todos concordarão comigo em que não poderemos ter uma educação correta se não tivermos um tratamento honroso e adequado para os professores. Entretanto o problema deve ser visualizado em seu conjunto Global. Na realidade temos um grande número de professores e se eles precisam de mais recursos, por outro lado o Governo do Distrito Federal dispõe apenas de um certo quantitativo para atender às necessidades da educação no Distrito Federal.

A minha Secretaria recebe, já, entre 22 e 24% — dependendo do ano — do orçamento total do Distrito Federal, o que mostra a importância aqui concedida à educação e à cultura, nesta cidade.

De qualquer forma, o problema prende-se essencialmente ao Estatuto do Magistério. O Estatuto do Magistério foi estudado pela administração anterior, que em fins do ano passado o encaminhou à Presidência da República, a qual, em princípios de março, antes de encerrar o Governo da administração Médici, o restituiu ao Governo do Distrito Federal, para ser novamente estudado.

Logo que assumi, criei uma comissão *ad hoc* com alguns dos membros que haviam constituído a primeira comissão e mais um outro grupo de especialistas. Durante longas sessões e várias semanas foram estudadas as diversas implicações do Estatuto do Magistério. Ocorre que em Brasília o nível das professoras primárias, por exemplo, é extremamente elevado. Quase todas, ou estão na universidade ou têm cursos universitários, muitas têm mestrado e já algumas têm doutoramento. Conseqüentemente, o alcance de um Estatuto do Magistério, no qual, como é correto, a pessoa seria remunerada de acordo, não com o nível do seu ensino, e sim com a qualidade do ensino que ministra, tinha implicações extremamente complexas do ponto de vista administrativo.

Por esse motivo, logo que terminamos os nossos estudos, o problema do Estatuto foi encaminhado e está agora sendo estudado pela duas outras Secretarias que têm incumbência de examinar as implicações efetivas do Estatuto, isto é, a Secretaria de Administração de um lado e a Secretaria de Governo de um outro. O assunto está em pauta, o assunto está andando.

Deixem-me dizer algo sobre os níveis salariais. Na realidade, o nível salarial nosso, para uma cidade de custo tão elevado como Brasília, é muito grande. Mas, na realidade, ele vem só, imediatamente após a Guanabara e São Paulo e, na realidade, também as professoras raramente têm o salário ao qual a pessoa se refere. Elas têm o recurso de assinar mais de um contrato ou fazer horas extraordinárias. Todos nós, em geral, temos mais de um emprego ou a necessidade de fazer horas extraordinárias. É o que tem ocorrido, quanto às professoras de Primeiro Grau. Quanto às professoras de Segundo Grau é pensamento da Secretaria aumentar o número mínimo de horas a serem dadas pelos professores, que terão a garantia e a segurança de um mínimo digno para a sua sustentação e, também, a ligação direta com o Instituto de Segundo Grau.

Estes, Sr. Presidente, os esclarecimentos que poderia, de momento, prestar. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (**Cattete Pinheiro**) — Ao Dr. Júlio Quirino: O Sr. Wilson Freua, administrador de empresa, pergunta.

“Qual a opinião de V. Ex<sup>a</sup> sobre a necessidade de renovação das máquinas agrícolas que estão em uso desde o início da implantação do Serviço de Mecanização Agrícola da Secretaria de Agricultura?”.

O SR. JÚLIO QUIRINO DA COSTA — Evidentemente, essas máquinas, já com seis ou sete anos de uso, têm de ser substituídas. Tem de haver uma substituição, apesar de a manutenção da Secretaria ser boa. Esse é um problema do Governo e acredito seja propósito da Administração ir fazendo a substituição das máquinas que já não correspondem mais economicamente aos trabalhos que desenvolvem.

O SR. PRESIDENTE (**Cattete Pinheiro**) — Foram entregues aos Srs. participantes do Seminário, na manhã de hoje, formulários de avaliação, por cuja devolução ficaremos muito gratos, na sessão de amanhã. Receberemos amanhã o ex-prefeito Plínio Cantanhede, que encerrará o ciclo de conferências abordando o tema: “Brasília — uma realidade urbanística e administrativa do País.”

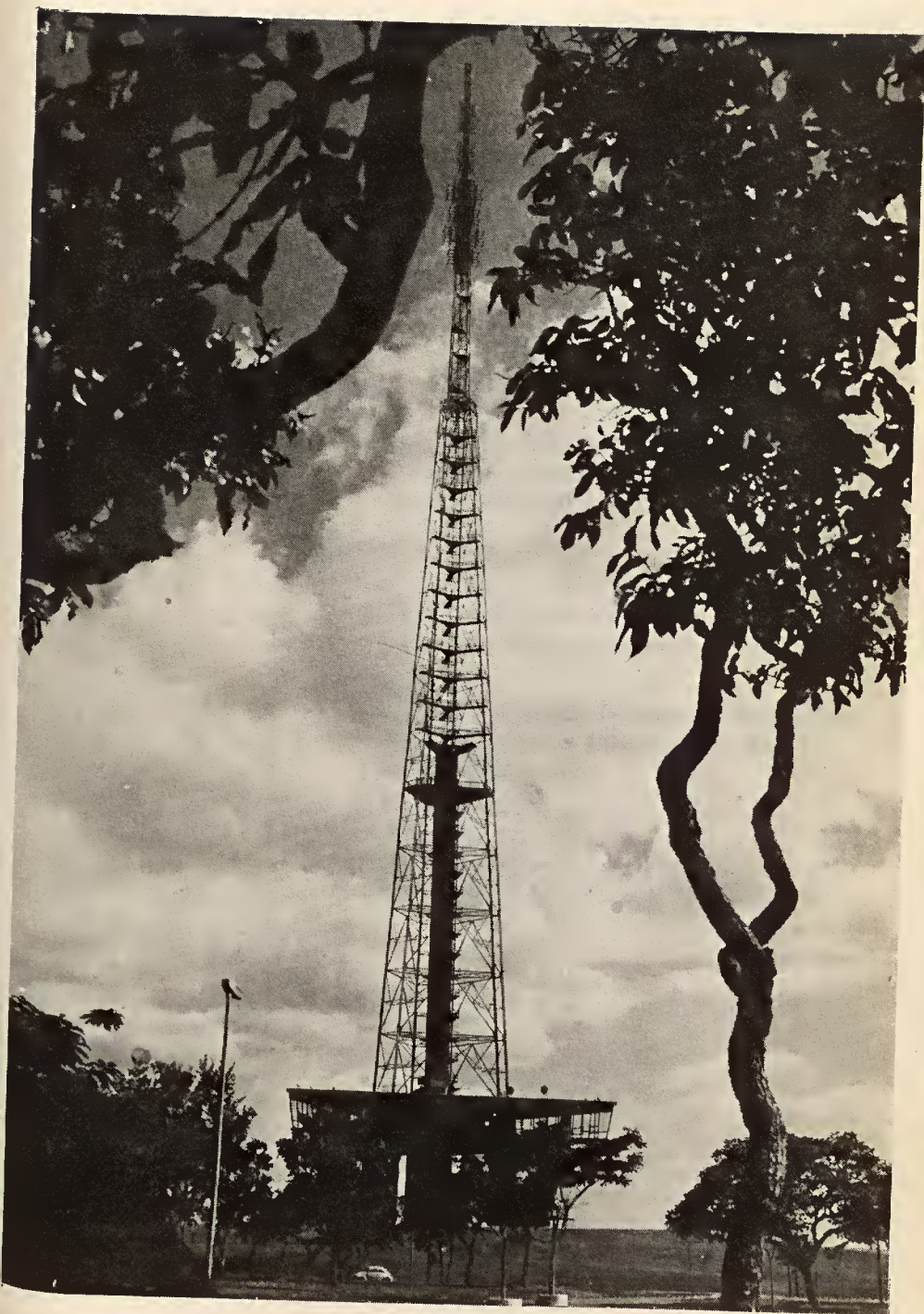
Aos Srs. painelistas de hoje, que são personalidades das mais eminentes da comunidade de Brasília, nossos agradecimentos pela honra que nos deram e pela contribuição extraordinária que prestaram ao nosso trabalho.

Está encerrada a nossa reunião de hoje.

Foram ainda encaminhadas à Mesa e deixaram de ser respondidas, por haver se esgotado o tempo, as seguintes indagações: 1) do Deputado Vasco Neto e do Advogado Luís Carlos de Portilho, do Ministério das Comunicações, sobre possibilidade de o Governo do Distrito Federal desenvolver gestões no sentido de ser construída a BR-030, prevista no Plano Nacional de Viação, que ligará Brasília ao litoral baiano; 2) do Advogado Luis Carlos de Portilho, do Ministério das Comunicações, sobre a necessidade de planejamento e implantação de dois núcleos urbanos entre Brasília e Paracatu e entre João Pinheiro e Três Marias, na BR-040 e, ainda, sobre a necessidade de a Comissão do Distrito Federal adotar providência, de ordem legal, para impedir que, no futuro, se venha a adotar denominações para as vias públicas de Brasília, diferentes das atuais; 3) do Eng<sup>o</sup> Eduardo Cabral de Faria, sobre planos da Fundação Cultural no sentido de melhor assistir aos artistas em suas apresentações públicas e sobre a possibilidade de realização de campanha de educação cultural e artística da população de modo a permitir-lhe melhores condições de apreciação das apresentações culturais; 4) do Arquiteto Aguinaldo Pacheco, sobre a criação de um “Ministério da Habitação e Urbanismo”; 5) do funcionário Geraldo Galrão, sobre planos de assistência e proteção aos granjeiros localizados na área do Núcleo Bandeirante; 6) do Eng<sup>o</sup> Célio Ribeiro Barbosa Silva, sobre planos de atuação da Igreja Católica no sentido de ministrar formação cristã, através das paróquias de Brasília, a menores abandonados; 7) do técnico em administração Maurílio Borges Bernardes, sobre necessidade de realização de estudo, pela classe empresarial, sobre a industrialização de matérias-primas existentes na região de Brasília, sobretudo no setor da alimentação; 8) do estudante Duarte de Souza Rosa Filho, sobre criação, na Universidade, de Câmara de Alunos,

como medida para a criação da "Câmara Comunitária" de Brasília; 9) do Arquiteto Ricardo de Aratana, sobre a implantação de Centros de Criatividade ou Centros Culturais, junto às Escolas e integrados na comunidade, como instrumentos de formação do homem integral; 10) do Arquiteto Antônio Jamil Guimarães, sobre a criação, pelo Governo do Distrito Federal, de universidade com cursos técnicos em Engenharia Operacional; 11) do estudante Luiz Gonzaga Scortecchi de Paula, solicitando a opinião do Secretário de Educação sobre o chamado "ensino de 3º grau" em Brasília; 12) do Arquiteto Roberto de Araújo Lima, sobre a criação, pela Secretaria de Educação e Cultura, de jardins de infância e escolas-parque nas cidades-satélites, para atender às populações de menor poder aquisitivo e mais baixo padrão cultural; 13) do Engº Célio Ribeiro Barbosa Silva, sobre local onde será instalada a próxima Escola-Parque e sobre a área onde será instalado o 1º Distrito Educacional, anunciado pelo Secretário de Educação; 14) do Bibliotecário Anibal Rodrigues Coelho, externando considerações sobre a necessidade de se construir uma Biblioteca Pública em Brasília; 15) do Administrador de Empresa Wilson Freua, sobre reabertura de escolas rurais e sobre "calendário escolar"; 16) do Engº Fernando Sales de Melo, sobre problema da educação do pré-escolar; 17) do Engº Fernando Luz, sobre os planos do Governo para o amparo à criança abandonada; 18) da estudante Jeannette W. R. da Cunha, sobre o vazio cultural de Brasília, a necessidade de criação de museus e centros de cultura e sobre planos de educação de massa; 19) do estudante Eduardo Augusto sobre elitização do ensino; 20) do comerciante Franklin Roosevelt de Oliveira, sobre a repercussão, entre a classe rural, da recente decisão do Poder Judiciário, acerca do registro de terras no DF; 21) do médico Jacy da Silva Romanelli, tecendo considerações sobre posição adotada pelo Sindicato dos Corretores de Imóveis de Brasília a favor do prolongamento das alas residenciais do Plano-Piloto de Brasília, contrariando as diretrizes do seu autor, Arquiteto Lúcio Costa, e procurando atender exclusivamente a interesses da especulação imobiliária.







**5ª**

**CONFERÊNCIA**

**BRASÍLIA—UMA REALIDADE URBANÍSTICA  
E ADMINISTRATIVA DO PAÍS**

Engº PLÍNIO CANTANHEDE  
Ex-Prefeito do Distrito Federal

**PRESIDENTE DA MESA**

Senador CATTETE PINHEIRO  
Presidente da Comissão do Distrito Federal  
do Senado Federal

**MEMBROS DA MESA**

Engº ELMO SEREJO FARIAS  
Governador do Distrito Federal

Cons. JOSÉ WAMBERTO PINHEIRO DE ASSUNÇÃO  
Vice-Presidente do Tribunal de Contas  
do Distrito Federal

Prof. MIGUEL ALVES PEREIRA  
Diretor do Instituto de Artes e  
Arquitetura da Universidade de Brasília





# BRASÍLIA — UMA REALIDADE URBANÍSTICA E ADMINISTRATIVA DO PAÍS

ENG<sup>o</sup> PLÍNIO CANTANHEDE  
*Ex-Prefeito do Distrito Federal*

Excelentíssimo Sr. Governador do Distrito Federal, Engenheiro Elmo Serejo Farias; Exm<sup>o</sup> Sr. Senador Cattete Pinheiro, Presidente da Comissão do Distrito Federal e Exm<sup>o</sup> Sr. Vice-Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal, Dr. José Wamberto; meus Senhores:

Brasília foi paradoxal em suas origens. E ainda hoje o é ao encerrar este Seminário, ao qual a inteligência e o alto senso político do eminente Senador Cattete Pinheiro deram corpo e alma. Ao invés de encerrá-lo com “chave de ouro”, como proverbialmente se faz, o Senador Cattete Pinheiro preferiu fazê-lo na abertura; esta, de fato, com “chave de ouro”, trazendo a este Seminário as palavras sábias e áureas do mestre Lúcio Costa. Para encerrá-lo, o ilustre Presidente da Comissão do Distrito Federal traz hoje aqui o modesto engenheiro e administrador que nos idos de 1964 a 1967 teve a ventura de governar Brasília, como seu Prefeito, vivendo aqui as melhores horas de sua vida de engenheiro e de administrador público. Engenheiro que trazia uma única aspiração — dar a Brasília o sentido pleno de **urbs**, que a atropelada magnífica da sua construção, ainda inacabada, não permitira alcançar. Criar as condições necessárias de vida do pólo das grandes decisões políticas e administrativas do País. Transformar o sonho visão de um santo — Dom Bosco, enunciado em termos políticos por um símbolo de nossa História — José Bonifácio; proclamado por um nume da nossa imprensa — Hipólito da Costa; consagrado em todos os textos constitucionais republicanos — na realidade viva e palpitante de Brasília de hoje, graças ao pensamento político transformado em comando de ação pelo Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira; à sabedoria e ao humanismo de Lúcio Costa, ao senso e à audácia estética de Oscar Niemeyer e às características marcantes de realizador e de pioneiro de Israel Pinheiro.

Não participei nem mesmo acompanhei os trabalhos de construção de Brasília, convocado que me achava para outros setores da vida pública. Senti, porém, ao assumir a Prefeitura do Distrito Federal, em 18 de maio de 1964 e que hoje repete-se ao enfrentar tão ilustre auditório, emoção que acredito poucos possam sentir, porque Senhores, em 1<sup>o</sup> de novembro de 1955, já lá se vão quase vinte anos, aqui descí, de um monomotor em pista mal aberta no cerrado virgem, pela vontade persistente de um grande bandeirante do Brasil contemporâneo — Bernardo Sayão Carvalho de Araújo — posto à nossa disposição, para vermos a gleba que seria a futura Capital — Vera Cruz. De macação encontrara-o, na véspera, à noite, em Goiânia, no parque de tratores do Estado, do qual era vice-governador. O grande desbravador de Ceres já sonhava com a nova Capital no Planalto Central; Capital a que daria todo dinamismo de sua personalidade invulgar, toda seiva de sua vida fulgurante, toda beleza de sua brava morte, lutando nas matas da Brasília-Belém. Na manhã clara e ensolarada de 1<sup>o</sup> de novembro, em pleno cerrado, numa trilha, arvorada em pista para teco-teco, pousamos após sobrevoar a queda do Paranoá, que poucos aqui ainda conheceram, e a velha Planaltina.

Na imensidão da planura somente a antiga fazenda do Gama. Sobrevoando a região, sentimos o caráter integrado do Brasil, espelhado em sua geografia local — os três rios, que partindo do Parque das Águas Emendadas, fluem, buscando as principais artérias do corpo continental — o Amazonas, o São Francisco e o Paraná. Que Brasília, plantada no coração do País pela vontade da atual geração na realização de um sonho de uma plêiade de estadistas, que vêm dos albores da Independência, seja para sempre o ponto deste Continente, de onde fluirão as correntes espirituais da fraternidade continental e da convivência pacífica e democrática de todo o Universo.

Junto a um pequeno e tosco Cruzeiro, levantado pela Comissão da Nova Capital, então presidida pelo ilustre General José Pessoa, Glycon de Paiva e eu, pudemos, por alguns minutos, admirar a beleza rude do cerrado, a claridade ofuscante do planalto. Nessa manhã de sol, longe estava de pensar que seis anos mais tarde a vontade de realizar e o espírito criador dos brasileiros levantariam Brasília, a jóia do urbanismo e da arquitetura contemporânea, expressão legítima de um povo com a vontade firme de crescer e progredir, e no dizer de Malraux “a primeira das Capitais da nova civilização”.

Maior foi minha emoção, agravada ainda pelo sangue que corre em minhas veias, do meu avô, o Eng<sup>o</sup> Aarão Reis, o construtor, juntamente com o Eng<sup>o</sup> Lucas Bicalho, nos fins do século passado, de Belo Horizonte, surgida no sopé da Serra da Moeda, nas terras da fazenda do Curral Novo, quando um decênio depois, aos 18 de maio de 1964, assumia, mobilizado pelo grande Presidente Castello Branco, os destinos de Brasília, em hora difícil e conturbada do País.

Aquele agreste do cerrado, imenso planalto desértico sem obstáculos, que vira em 1955, transmutara-se. Recebia uma cidade, ainda com características de um grande acampamento de obras que se estavam concluindo.

Lúcio Costa, com a sapiência tranqüila de um sábio mandarim, traçara-lhe os contornos e as artérias — o plano urbanístico de Brasília, obra-prima condensada em 14 páginas datilografadas. Evangelho de todos aqueles que tenham a responsabilidade de manter Brasília dentro das linhas mestras da filosofia urbanística que Lúcio Costa lançou ao vencer o concurso internacional do Plano de Brasília; afirmando em seu Relatório que a transferência da Capital para o Planalto Central representava, antes de tudo, “um ato deliberado de posse... um gesto de sentido desbravador nos moldes da tradição colonial”.

Oscar Niemeyer, realçando a concepção urbanística de Lúcio Costa, criara o relevo impressionante da beleza de seus palácios e edifícios. O Palácio da Alvorada, o Planalto, o Palácio dos Arcos, o Congresso Nacional, o Quartel General, o Supremo Tribunal, o Palácio dos Buritis, o Palácio da Justiça, a quadra dos Tribunais, a Estação Rodoviária, a imponência da Esplanada dos Ministérios, são degraus de uma escala magnífica de obras-primas. Infelizmente, um dos seus melhores e mais audaciosos e funcionais projetos, apresentado ao fim do meu período de governo de Brasília e aprovado pelas autoridades da época — o do Aeroporto, uma das expressões máximas do seu talento e que seria, sem dúvida, o magnífico cartão de visitas digno do ambiente arquitetônico e urbanístico de Brasília, não veio a ser realizado. (*Palmas prolongadas.*)

Israel Pinheiro, o grande pioneiro, o homem de ação rápida e fulminante, sem a preocupação do requinte na realização, mas com fervor e entusiasmo na ação, dirigindo a NOVACAP e primeiro Prefeito de Brasília, dera à nova Capital todo o dinamismo

de sua inteligência. Egresso dos corredores parlamentares, onde pontificava como Presidente da Comissão de Finanças, largou ao meio um mandato, para vestir a camisa do candango e no ermo do Catetinho dos primeiros dias vibrou com o ronco dos tratores, no comando da grande massa de engenheiros e operários para a criação desta sinfonia de beleza e de luz.

Brasília, na beleza de sua concepção urbanística, na singeleza de suas linhas arquitetônicas, na arte e na funcionalidade de seus edifícios, não deve ser encarada simplesmente como uma cidade a mais ou como simples desejo de inovar uma nova Capital para o continente brasileiro. Não pode ser vista, apenas como uma manifestação do engenho e da arte de nossos profissionais da arquitetura e da engenharia. Não cabe mais ser considerada como sendo uma nova Capital, transferida para o interior do País, como uma forma de defesa contra possíveis agressões externas, conceitos que as modernas doutrinas de guerra deslocaram no panorama deste século. Brasília, em sua curta história, curtíssima, pouco mais de um decênio de vida, não se constituiu tão-somente em mais um grupamento social acrescido à estrutura do País. Já seria grande o seu mérito se somente viesse a ser o modelo de futuras capitais e cidades no amanhã do urbanismo. Já é, sem dúvida, muito mais, neste século, temeroso a cada instante, da destruição da própria vida, como que uma flor da esperança humana, desabrochando em altitudes e planos mais elevados. Quando outros povos escavam cidades subterrâneas, as retiram do mapa e as encobrem, para uma fuga premeditada de uma possível catástrofe atômica, aqui, na tranqüilidade do Planalto, argamassou-se uma cidade nova, translúcida, transparente, constituindo-se de espaços livres, vidros e claridade. É o símbolo de que a luz, a liberdade de olhar os céus e de viver as belezas da vida não serão banidas da face da terra, nem pelo escuro das traições, nem pelo clarão da morte atômica.

Brasília é um misto dos ideais e dos sonhos de um povo já conscientizados na cobertura do seu percurso histórico. Integrante da humanidade, o homem brasileiro é, também, um empolgado pela emoção de criar belezas e de acender centelhas espirituais no tempo.

A localização do Distrito Federal, enquadrando Brasília, é, antes de tudo, a expressão de uma grande aspiração da nacionalidade em interiorizar-se, em integrar-se, em ocupar social, demográfica e economicamente o território que a História nos traçou.

A fibra e a ação dos bandeirantes do século XVI, diretos descendentes dos velhos lusos, fixaram a configuração geográfica deste País, na epopéia das Entradas e das Bandeiras, que mais tarde o gênio de Rio Branco iria cristalizar nos tratados de limites, testemunhos indelévels de nossa vocação pacifista.

A fibra e a ação de modernos bandeirantes, técnicos e operários brasileiros, com o mesmo vigor dos antigos bandeirantes, argamassaram, em menos de uma década, este primor da técnica urbanística, estas obras-primas da arquitetura contemporânea, dentro dos sertões, ainda virtualmente inviolados pela civilização. Obra do gênio de um povo, a sua implantação gerou efeitos que confirmam a vocação imbatível do homem a sustentar gestos verticais nas caminhadas longas que empreende. Brasília inspirou-se no novo século.

Não se fez, evidentemente, uma metrópole com aço e pedra apenas. As componentes sentimentais sublimam e consagram a inspiração da engenharia. Não se erigiu

por isso uma cidade simplista neste coração do Brasil. Os movimentos da raça humana negam o cansaço, e comprovam que o homem quer semear ideais para colher conquistas. Há sempre um encontro dos indivíduos com as novas épocas e se fôssemos um corpo social ocioso e inativo já teríamos sido impugnados pelo tempo, interrompendo-se o trajeto humano. Moldar uma obra é colocar-se a serviço do mundo. O homem madrugou diante dos painéis da Criação e entendeu que há tarefas missionárias exigindo desenvoltura. O avanço universal das idéias e da ação revelou que nenhuma marcha se frustra. Na escalada da História, no grau a que chegamos, sentimos que o progresso é uma lei. Brasília tem a força de um reflexo nesse quadro social, cujas flores não se desfazem.

Cidade destinada a corrigir desnivelamentos econômicos das regiões que compõem a carta geográfica do País, Brasília, plantada no coração do ecúmeno brasileiro, dispõe-se a eliminar velhos erros demográficos e econômicos, mediante o povoamento dos vazios que se abrem no Norte e no Oeste do País.

Marcada pelo determinismo histórico, Brasília é uma cidade missionária, como ponto de confluência da gente brasileira, caldeada no homem que de todos os pontos do País a escolheu para seu **habitat**. Pólo de atração, lançado em pleno centro do País, de todos os anseios de um povo no desejo sem fim e tradicionalmente pacífico de ocupar o território, que a sua História e os seus homens delimitaram, através da ação indormida de seus pioneiros.

Brasília governa esta Nação. Cidade menina, com pouco mais de um decênio de vida, há no entanto uma maturidade histórica que a inspira. É a luz peregrina dos avoengos que desce sobre os domínios continentais recém-descobertos, indicando-nos o caminho longo que nos leva àqueles objetivos nacionais de paz e de desenvolvimento que a Nação desde sua madrugada sonhou.

Em face do complexo continental que caracteriza o Brasil, ainda em formação, o novo Distrito Federal sugere a reformulação de um quadro demográfico mal disposto.

Plantado neste império telúrico, insondável para os céticos, inacreditável para os pessimistas, aberto para os que fazem a exegese real da geopolítica brasileira, Brasília promove a convocação das massas populacionais que se fixaram na orla do Atlântico, a fim de que efetivos demográficos tão compactos redistribuam-se, humanizando lacunas territoriais quase lendárias. A filosofia que esta cidade encarna — note-se — preconiza, paralelamente, uma conceituação nova na forma como se disciplina o Estado, racionalizando-lhe as normas de desdobramento do progresso coletivo.

Havia uma impertubável realidade a enfrentar. O Brasil não poderia adiar o efetivo exercício de posse sobre o seu próprio território. Brasília, obra desta geração, sonho da passada, assim o atesta.

A ansiedade do homem brasileiro em realizar uma política racional de integração sócio-econômica do País é testemunhada pelas sucessivas leis que os representantes do povo votaram desde a primeira Constituição, das quais Brasília, hoje, é a concretização do grande sonho do velho ANDRADA:

As procrastinações, que se verificaram, inspiraram-se na resistência insensata de setores virtualmente impermeabilizados diante das manifestações da civilização e do progresso contemporâneo. O fenômeno da circulação das riquezas recomendava a abertura do campo sócio-econômico. Do contrário, com o trabalho do homem

concentrado em áreas físicas angustiadas, confinadas ao litoral, não se poderia efetivar a dinamização do potencial da Pátria, pois se impunha um confronto real da extensão com a vocação pacífica do seu povo, cioso em gerar fortuna e desenvolvimento.

Brasília, ainda na antiga esquematização dos planos urbanísticos, já era uma sugestão de prosperidade nacional. A tese da mudança da Capital atravessou largas épocas. Revitalizaram-se as correntes da opinião do País, passando a ser uma aspiração nacional, no novo Distrito Federal. Surgiu Brasília para a História, na singeleza da frase perfeita do grande Lúcio Costa: "Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz". E os nomes do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, do Engenheiro Israel Pinheiro, dos Arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer e toda uma plêiade de técnicos e operários — os candangos pioneiros — inscreviam-se, luminosamente, nas primeiras letras da História de Brasília com aqueles que deram, na primeira arrancada, com alma, corpo à aspiração nacional de integração da Pátria.

Os Presidentes da Revolução, Castello Branco e Costa e Silva iniciaram o processo da definitiva consolidação de Brasília, com a transferência dos órgãos do Poder Executivo. O Presidente Emilio Garrastazú Médici, com a sua presença constante em Brasília, para ela transferindo toda a cúpula administrativa e o corpo diplomático, efetivou a consolidação da nova Capital. E o Presidente Ernesto Geisel, com a fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, consagrou, definitivamente, Brasília como centro das grandes decisões político-administrativas do País, lançando a última pá de cal sobre as possíveis aspirações sebastianistas de retorno ao litoral.

Hoje, como bem disse o ilustre Senador Cattete Pinheiro ao abrir este Seminário, "passados, apenas, pouco mais de quatorze anos de sua inauguração, vemos a cidade premida por muitos problemas próprios das cidades comuns, que pretendeu evitar. O imprevisível crescimento demográfico de 14,4%, média dos primeiros dez anos, aliados a outros fatores, originou graves e patentes falhas que serão analisadas".

Lançada para o futuro, Brasília não deve encerrar-se em um sacrário de intangibilidade. O dinamismo da *urbs* moderna e a expansão constante de suas atividades reclamam progresso e novos meios de ação. Mas as bases fundamentais de sua concepção, consubstanciadas nas linhas singelas do plano Lúcio Costa, devem ser respeitadas a todo custo, porque elas incorporam todos os princípios de uma cidade do futuro de um continente do amanhã.

Até hoje, felizmente, não passou por Brasília — e estou certo de que o ilustre Governador Engenheiro Elmo Serejo Farias não há de querer inaugurar a série — governante com o desejo explícito ou com intuito claro de reformar ou reestruturar, em novos moldes, a fisionomia urbanística de Brasília. E se, em algum dia, alguém o fizer, com o repúdio, estou certo, de todos os brasilienses, acredito que, imediatamente, na ganância da especulação imobiliária ou na ignorância da insensibilidade governamental, começarão as fundações de edifícios de 50 ou 80 pisos para ocuparem o convidativo vazio da Esplanada dos Ministérios ou dos edifícios de 15 ou 20 andares, para preencherem os espaços verdes, que fazem a beleza e alegria de viver nas superquadras de Brasília. (*Palmas prolongadas.*) Como muito bem disse o mestre Lúcio Costa, em sua aula magna deste Seminário: "É fundamental que, nas superquadras residenciais, se evitem inovações no sentido de gabarito mais alto, a pretexto de maior densidade,

como ocorrerá, certamente, no futuro". Mas adiante, reafirmou o mestre: "Transformar as quadras em quarteirões, com grandes edifícios em altura, seria descaracterizar complementamente a idéia fundamental de Brasília, que é criar áreas de vizinhanças, em que a pessoa se sinta, de fato, desprendida da área urbana".

Ainda em relação às características fundamentais do Plano de Brasília, são dignas de meditação e apoio as sábias palavras de Lúcio Costa, contrárias à falada reformulação, porém, em apoio a uma mentalidade de atualização: "Atualizar, criar condições para que o Plano de Brasília, alcançada sua plenitude, possa expandir-se, crescer, desenvolver-se".

Pela migração permanente que ainda se verifica em Brasília, o pensamento racional de seus planejadores iniciais inverteu-se na prática. O desenvolvimento regional seria conseqüência da implantação da cidade. Somente após Brasília atingir o seu meio milhão de habitantes é que seriam planejadas as cidades-satélites, para que "estas se expandissem ordenadamente, racionalmente projetadas, arquitetonicamente definidas. Este era o Plano proposto".

Ocorreu a inversão, porque, brasileiros de todos os pontos atenderam ao chamamento da nova Capital e aqui permaneceram, buscando, na periferia do Plano-Piloto, a localização definitiva. Assim, as cidades-satélites se anteciparam à "cidade inconclusa, cidade ainda arquipélago".

Lúcio Costa, salientando o desvirtuamento acarretado pela necessidade de abrigar, nas cidades-satélites periféricas, as massas que buscavam, em Brasília, o Eldorado da construção, afirmou, traçando uma diretriz para os responsáveis pelos destinos de Brasília: "Todavia, não implica em reformulação do Plano-Piloto, que tem características próprias e deve ser mantido. Precisamos prever áreas adequadas para a expansão da cidade, de forma que impeça — isto é fundamental — que ela se faça ao longo das conexões com as denominadas cidades-satélites, emendando, com veemência tais núcleos à matriz, ao chamado Plano-Piloto, o que seria um desastre.

As conclusões que se extraem das palavras do mestre Lúcio Costa podem ser sintetizadas em princípios, sobre os quais os presentes e futuros administradores de Brasília irão meditar, para o bem de Brasília:

- a) o Plano Básico Lúcio Costa deve ser mantido, completando-se a sua execução;
- b) os vazios que ainda se vêem na cidade, principalmente na Asa Norte, devem ser ocupados de conformidade com as destinações e os gabaritos fixados no Plano; desafio à capacidade dos atuais governantes de Brasília, para tornar a Asa Norte mais bela e ainda mais humana do que a Asa Sul, completando-se a sua infra-estrutura e a sua urbanização;
- c) criação dos anéis de Brasília com o primeiro anel entre o Plano-Piloto e as cidades-satélites, destinado à agricultura de manutenção da cidade, e o segundo anel na periferia das cidades-satélites, para abrigar o parque industrial, que não só absorva parcela ponderável da mão-de-obra residente nas cidades-satélites, como também permita o desenvolvimento de um núcleo industrial essencialmente dedicado à produção de bens de consumo;
- d) expansão da cidade, não no sentido dos eixos Brasília — cidades-satélites, com a criação fatal de subúrbios, o que desvirtuaria o sentido humanístico de Brasília; e sim, na região entre os Lagos do Paronoá e do São Bartolomeu, em um novo núcleo popula-

cional, a ser no futuro planejado, conforme é pensamento do ilustre Governador Elmo Serejo Farias;

**e)** estudos e realização de um plano de transportes, com ligações diretas entre Brasília e as cidades-satélites, com os meios mais adequados de transporte de massas e estruturação dos planos internos de transporte no Plano-Piloto, de forma que atenda à configuração populacional atual e futura de Brasília;

**f)** aceleração dos planos de edificação das áreas comerciais nas cabeças das Asas Sul e Norte, constituindo-se assim o que o romantismo de Lúcio Costa julga essencial a uma cidade — o seu “cor”;

**g)** fomento à criação e desenvolvimento através dos órgãos financeiros promocionais do Governo do Distrito Federal (Banco Regional de Brasília, Companhia do Desenvolvimento do Planalto — CODEPLAN, e do Fundo do Desenvolvimento do Distrito Federal — FUNDEFE) das atividades agrárias e industriais em nível consentâneo com as dimensões sociais do mercado brasiliense;

**h)** conclusão e ativação do Plano Integrado de Desenvolvimento do Distrito Federal, visando o desenvolvimento harmônico da região do Distrito Federal, completando-se assim o Plano Urbanístico de Brasília.

Uma vez que o planejamento urbanístico de Brasília já foi amplamente estudado neste Seminário, permito-me trazer algumas observações sobre o planejamento administrativo, fruto da minha experiência como administrador de Brasília.

Ao assumirmos o Governo do Distrito Federal em maio de 1964 não imaginávamos o quanto Brasília estava longe de ajustar-se internamente ao processo que ela própria desencadeara. Transformada da noite para o dia em Capital do País, sem a menor sincronia entre o calendário e aquela organização mínima que seria de esperar-se da cidade e do seu complexo de cidades-satélites e das zonas rurais, a Nova Capital viu-se a braços com uma série de problemas, que chegou aos limites do anátema de cidade desumana, criada com o pensamento voltado para a monumentalidade, esquecida do homem que devia habitá-la, dar-lhe calor e vida. Era o *leitmotiv* daqueles que não queriam curvar-se diante da imperiosidade da mudança da capital, em seu sentido político social e econômico.

Assim, em nosso primeiro ano de Governo, tratamos de pronto de uma programação orgânica a curto prazo, enquanto paralelamente cuidamos de obter do Congresso Nacional lei de reorganização do sistema administrativo do Distrito Federal. Este diploma legal, a lei nº 4.545, de 10 de dezembro de 1964 — brilhantemente relatada pelo então Deputado Arnaldo Nogueira, foi o instrumento fundamental para a implantação de uma estrutura organizacional adequada e consentânea com os problemas com os quais uma administração, como a do Distrito Federal, quotidianamente se defronta.

Essa reestruturação fora precedida de um cuidadoso estudo dos problemas existentes e das condições próprias da Nova Capital e fundamenta-se no postulado básico da Administração moderna — centralização do planejamento e descentralização da execução. Nunca é demais encarecer que a Lei nº 4.545 não foi feita pelo simples gosto de inovar. A validade de tal trabalho originou-se das necessidades objetivas encontradas pelo Governo, consubstanciadas basicamente em:

1º — a necessidade de uma administração planejada, capaz de gerar maior responsabilidade, maior rendimento interno e uma racional aplicação de recursos;

2º — a necessidade de uma atuação e de um comprometimento intencional de Brasília e de todo o Distrito Federal com o desenvolvimento nacional e regional; isto é, o reconhecimento de que a Nova Capital devia exercer com intensidade dirigida e consciente a função de progresso no Centro-Oeste do País;

3º — a necessidade de superar o obsoletismo existente, uma vez que a organização administrativa vigente na época, nascida de adaptação e improvisação, estava longe de corresponder e ajustar-se a uma dinâmica renovadora e uma ação planejada só seria possível a partir de uma reforma de métodos e sistemas.

O complexo administrativo do Distrito Federal no modelo inovador, objeto da Lei nº 4.545, apresentava-se como um sistema gravitacional de massas administrativas, estabelecidas as diversas correspondências de modo a permitir ações setoriais autônomas e harmonia de decisões. Introduzia a lei os sistemas básicos de Planejamento, de Orçamento e de Estatística, coordenados pela Secretaria de Governo e instituía ainda o sistema das Administrações Regionais, cobrindo todo o território do Distrito Federal, sistema esse que serviria de base para todo um conjunto de sistemas de administração a serem fixados por um Plano Diretor Regional, peça básica para situar o Distrito Federal em seu real posicionamento sócio-político e econômico.

A lei nº 4.545, para assegurar não só as bases mestras do planejamento urbanístico e arquitetônico, como também as do planejamento administrativo e econômico, criou dois órgãos da máxima importância na dinâmica funcional do Distrito Federal — o Conselho de Arquitetura e Urbanismo e o Conselho do Desenvolvimento Econômico, que devem ser ativados.

Ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo foram dadas atribuições de:

- a) orientar os planejamentos urbanísticos e arquitetônicos, com apoio dos órgãos próprios da Secretaria da Viação e Obras;
- b) opinar sobre os projetos de urbanismo e arquitetura a serem executados na área do Plano-Piloto;
- c) coordenar iniciativas diretamente relacionadas com o interesse urbanístico do Distrito Federal;
- d) exercer outras atribuições que lhe forem cometidas.

Cumpra assinalar ainda que a própria lei, no parágrafo 2º do seu artigo 6º, considerou membros natos do Conselho — é da lei — “o autor do Plano Urbanístico de Brasília, o autor do Plano Arquitetônico de Brasília e o primeiro Presidente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital”. Justa e excepcional homenagem, com a inclusão nominal no texto legal, que os Poderes Executivo e Legislativo da República prestavam aos três grandes artífices da construção de Brasília — os arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer e o engenheiro Israel Pinheiro. Garantia também de que os princípios básicos da formulação de Brasília não deveriam sofrer deformações. (*Palmas.*)

Tenho orgulho em afirmar que também o Plano Administrativo de Brasília, consubstanciado na lei nº 4.545 de 10 de dezembro de 1964, foi mantido em suas linhas mestras pelos meus ilustres sucessores. Pequenas modificações foram introduzidas, ditadas pela dinâmica funcional das grandes organizações como a do Distrito Federal. É hoje, aqui neste auditório, posso relembrar, com íntima satisfação que o dever cumprido sempre nos traz, que no período em que estive à frente dos destinos de Brasília pude realizar o que me propunha ao assumir o Governo do Distrito Federal aos 18 de



maio de 1964. Nesse dia traçávamos, exclusivamente com a intuição de mais de vinte anos de administração, vividos nos mais variados postos da Administração Pública, um programa de ação, assim nos expressando:

“Brasília — maravilha de hoje, ainda com as dores de um parto excessivamente rápido — já tem problemas de uma cidade centenária. Equacioná-los, para o início de suas soluções na dinâmica de uma evolução que não pode parar, é a diretriz fundamental de qualquer plano de ação. Corrigir, aperfeiçoando o que a construção em ritmo intenso gerou, é tarefa que se exige do administrador consciente. Passada a fase da audácia e do arrojo do pioneirismo, que sempre caracterizou o desenvolvimento de uma *urbs* mormente nas condições que Brasília surgiu, impõe-se agora um planejamento seguro e firme para sua manutenção e expansão, respeitados os princípios criadores basilares de sua fundação. Planejamento sem temor de parecer prudente por ser realístico e adequado às contingências da conjuntura da economia nacional. Progamação sem fantasia dos planos que o papel aceita com tolerância e as possibilidades de execução rejeitam liminarmente. Planejamento em todos os setores sem o preciosismo dos requintes, porém, sem o esquecimento das normas fundamentais de uma ação coordenada. Programa que não traga o nome de um homem e sim que represente o trabalho de uma equipe que se pôs, com devotamento, ao serviço do país.”

“Planejar dentro de uma diretriz ampla — tornar esta jóia de urbanismo contemporâneo em uma cidade na legítima acepção do conceito social com características e proporções humanas. Sem sacrificar a monumentalidade de sua concepção, que a capital de um país continental deve ter — é necessário pensar e agir na terra, a terra das condições humanas de convivência social. Serviços públicos, facilidades de acesso à capital, comunicações rápidas, transportes metropolitanos, pavimentação, ajardinamento, energia elétrica, abastecimento, são marcos a expandir de uma estrutura que é necessária fixar. Sobre ela descansará a superestrutura social com suas habitações, edifícios, escolas, hospitais, centros de saúde, centros de diversões e de cultura, pontos de turismo, de forma que os que aqui se radicaram ou venham a se radicar encontrem reais e cada dia melhores condições de vida. Que dê aos brasilienses o orgulho de sua cidade, não só como capital política do País ou cartão paisagístico e sim como cidade em que a vida é feliz e boa de ser vivida na simplicidade da convivência humana.”

“Em planejamento a longo prazo, cuja realização escapará, evidentemente, à transitoriedade de um administrador a prazo fixo, cumpre delinear as bases para que nos arredores de Brasília desenvolva-se uma região geoeconômica de estrutura agropecuária com a conseqüente industrialização de sua produção, visando não só a constituir fonte de abastecimento da capital, mas, sobretudo, a criar e expandir uma fonte de riqueza capaz de aliviar e, no futuro, suprimir os ônus de manutenção de uma capital exclusivamente política. As etapas iniciais, a serem fixadas em um programa a curto prazo, poderão revelar, no futuro, que Brasília, a capital política, encontrará na economia regional, que se criou, as fontes de sua manutenção e de sua expansão.”

Procuramos legar um plano administrativo que servisse de matriz à capital que estava dando os primeiros passos para se tornar o grande centro das decisões políticas administrativas do País.

A reforma administrativa, com a lei Arnaldo Nogueira, de 1964, deu ao Distrito Federal os contornos reais de uma unidade política, estruturada dentro dos critérios racionais de uma eficiente descentralização administrativa. E ergueram-se escolas e ginásios. Concluiu-se um teatro. Cresceram nos espaços livres de Brasília as linhas magníficas da Torre de Televisão, que, como justiça, dever-se-ia chamar-se Torre Lúcio Costa, (*Palmas*) por se tratar da única obra de arquitetura do grande mestre plantada em Brasília, imorredoura homenagem àquele que criou a gigantesca paisagem urbanística, sem igual, da Nova Capital. Ultimaram-se as obras do Hospital Distrital e dos hospitais da L-2, do Gama e de Sobradinho, e dos Centros de Saúde de Brasília, Planaltina e Brazlândia. Consideravelmente aumentadas foram as faixas de asfalto, símbolo de civilização e do progresso. A Agricultura e a Pecuária foram incentivadas com as experiências iniciadas na Granja do Torto e na Fazenda do Tamanduá. A infra-estrutura de uma cidade, — com o abastecimento de água, a rede de esgoto, a distribuição de energia, as obras viárias, — foi desenvolvida e levada às cidades-satélites, onde populações menores favorecidas viviam à margem da monumentalidade da capital. Nos primeiros meses de 1967, o Governo local agia em mais de 350 frentes de trabalho, em obras fundamentais para a comunidade, afastando o espectro do desemprego que Brasília conhecia agudamente.

Implantamos o Banco Regional de Brasília, a Companhia do Desenvolvimento do Planalto — CODEPLAN, e o fundo de desenvolvimento do Distrito Federal — FUNDEFE, consagrados na lei da Reforma Administrativa como os órgãos propulsores, por excelência, do desenvolvimento econômico de toda região. São instrumentos vigorosos que já estão acionando em Brasília e nas áreas circundantes um programa vital, flexionando as atividades de que o Governo local participa; condensando fluxos de recursos que de outras entidades financeiras nacionais ou internacionais procuram o Planalto como fonte de suas aplicações.

Estabelecemos, assim, uma estrutura administrativa, flexível e atuante, em que os interesses de Brasília, do Distrito Federal e da região poderão se inserir na caminhada longa de seu desenvolvimento.

As nossas idéias, e falando mais concretamente do que as idéias, a ação de nossa equipe de colaboradores, — entre os quais me permito distinguir os nomes dos Engenheiros José Luiz Pinto Coelho de Oliveira, e Colombo Sales e o Dr. Francisco Pinheiro da Rocha — concentraram-se num esquema de indiscutível validade. Sem desencanaço, ou sem experimentar cansaço, apesar das dificuldades e da complexidade da tarefa, realizamos plano de trabalho que é uma expressão da nova técnica.

Meus Senhores. A Nação está presente em Brasília. Encontram-se aqui as correntes humanas da Pátria. Aqui se lavram as grandes decisões políticas brasileiras.

Ambiente de fácil convivência entre os que têm as responsabilidades dos destinos do País, Brasília já demonstrou ter o clima ideal para motivar a solução das crises, que assaltaram a Nação e que, neste Planalto de civismo, encontraram o caminho natural, dentro das melhores tradições do nosso povo. Houve, de todas as partes, uma tributação espiritual que veio desaguar neste estuário. E o santo milagre da unidade brasileira,

tão caracterizada na harmonia da língua, da filosofia política e dos sentimentos cristãos, compõe como energias de alta vitalidade, o processo histórico de uma Nação que é em termos simultâneos, austera e vibrátil. Austera porque é inflexível ao postular o sacerdócio da Democracia. Vibrátil porque se ajusta ao ritmo das gradações do mundo moderno.

Brasília convidou o Oeste a ter fé em si mesmo. Transcedendo aquilo que delimita os ritos de uma cerimônia local, a alma de Brasília é do tamanho do Brasil que ela representa. Brasília é um corpo de doutrina a envolver pontos programáticos de inegável profundidade social. A imagem leve e sonora desta Pátria indígena reflete-se no granito da **urbs** que é, hoje, um dos grandes monumentos arquitetônicos urbanísticos do mundo contemporâneo.

Brasileiros de todas as áreas territoriais aglutinaram-se em Brasília para dar-lhe o toque de uma paisagem que envolvesse os aspectos humanos e cívicos da Pátria. E constrói-se uma nova cultura, pois esta cidade é o laboratório onde se está formulando o tipo autêntico do elemento brasileiro na síntese sagrada da unidade nacional.

O pesquisador do Homem, quando se escoarem os anos, concluirá que Brasília configura-se como fator central nesta obra de cristalização de nossos valores éticos.

O monumento à Cultura e à Técnica, que Brasília hoje representa, não é massa morta. Nem é símbolo ocioso. Representa a força criadora da inteligência pátria, que se movimenta e palpita, num vigor que encoraja os pósteros. Não há, em Brasília, interpretações dúbias, nem revelações fortuitas. A sua beleza doutrinária apresenta um fatalismo nacional. Pois não há marcos nem muros que oprimam a cidade. Ela é plana, e dela as idéias da redenção partem, sem as vicissitudes que o primitivismo político pudesse sugerir.

Meus Senhores, em poucas palavras resume-se a história de Brasília — concretização de uma utopia. Oscar Wilde dizia que “O progresso é a realização das utopias”. Brasília como utopia brasileira, na conceituação dos que descreiam do gênio de toda uma geração, materializou-se e é a fonte inspiradora de um continente que se desenvolve em rápida progressão histórica.

Brasília é o poema que um povo está escrevendo. É poema social, refletindo movimentos que o homem brasileiro realizou, buscando as conquistas da História. É força da idéia que conjurou o impossível acordando as energias ociosas de um celeiro de riquezas — este Planalto Central — que o próprio Brasil desconhecia. É a vocação de um povo pacífico em ocupar o seu território. É grito de vitalidade que se aperfila neste desiderato de fortalecer o continente através do progresso e da harmonia social.

Permitam-me, Senhores, encerrarmos estas observações, aqui comentadas em voz alta por imposição do eminente Senador Cattete Pinheiro, com uma página, cheia de fidalguia e de beleza, deste machadiano de escol, o eminente Presidente do Tribunal de Contas do Distrito Federal, o escritor Ciro dos Anjos, brasiliense de velha cepa; página esta que é para mim prêmio imerecido e para Brasília uma filosofia de ser. Escreveu o mineiro imortal, saudando-me quase ao fim do meu mandato, com as palavras que só ele mesmo sabe dizer, em seu estilo todo especial:

“Outro dia, ao participar de um banquete em homenagem a V. Ex<sup>a</sup>, ouvi-lhe que o título que mais lhe agradava, entre os que se lhe conferiam, era o de ser chamado “prefeito jardineiro.” “Eis uma confiança que revela um

dos melhores traços de sua personalidade, Sr. Prefeito. Naturalmente, como toda qualificação, esta é uma qualificação limitativa. Outros aspectos, e ricos, há na sua atividade multiforme, na sua ação enérgica, no seu zelo de administrador. Vejo valas abertas por toda a parte, vejo, por toda a parte, monstros mecânicos a deslocarem milhares de toneladas de terra, e novas pistas a riscarem o chão do Distrito, e viadutos, e obras de saneamento, e hospitais, e centenas de novas moradias a se edificarem pelas cidades-satélites."

"Toda Brasília está revolvida, como nos trepidantes dias de sua criação, graças à afanosa lida de V. Ex<sup>a</sup> e à cooperação dos excelentes homens de que soube cercar-se."

"Mas esse epíteto de jardineiro é extraordinariamente sugestivo e compreende por que ele tanto sensibilizou a sua alma de artista."

"Um jardim é um remate da civilização, pressupõe transpostas muitas etapas na ascensão cultural duma sociedade. É uma coisa bela, e o homem capaz de produzir coisas belas está no termo dum longo processo evolutivo. Já não trucidada, já não destrói, já sabe que aquilo que buscamos transcende a nossa mesquinha condição humana."

"Num poema famoso, diz Keats que "a thing of beauty is a joy for ever."

"A beleza é, de fato, uma alegria perene, uma alegria que fica. Ela nos penetra pela consciência e pela infraconsciência. Ela nos toca no espírito e no corpo. Ela pacifica o homem, dignifica-o, eleva-o, e, sobretudo, aproxima-o de Deus."

Concluo com as palavras de *Ciro dos Anjos*:

"Brasília é hoje uma cidade de gramados e de crianças; os pássaros também vieram, com as árvores que V. Ex<sup>a</sup> plantou no cerrado. Jardins, crianças e pássaros, que mais se poderia pedir para que Brasília possa oferecer aos homens que governam o País o ambiente sereno, próprio à meditação sobre os grandes problemas de nosso povo?" (*Palmas prolongadas.*)

**SESSÃO**

**DE**

**ENCERRAMENTO**

**REAFIRMAÇÃO DE ALGUNS PONTOS  
FUNDAMENTAIS DO PLANO-PILOTO  
DE BRASÍLIA**

**ARQUITETO LÚCIO COSTA**

Carta dirigida pelo autor ao Senador Cattete Pinheiro, para figurar nos Anais do Seminário, e lida na Sessão de encerramento, no dia 21-8-74, pelo Prof. Miguel Alves Pereira, Diretor do Instituto de Artes e Arquitetura da Universidade de Brasília.



O SR. PRESIDENTE (*Cattete Pinheiro*) — A Comissão do Distrito Federal teve, ontem, a honra de receber carta do Dr. Lúcio Costa, carta essa da mais alta significação, no instante em que vamos encerrar os trabalhos deste Seminário.

Numa homenagem à Universidade de Brasília, pelo seu Instituto de Artes e Arquitetura, onde fomos encontrar a mais rica fonte de colaboração para que a idéia do I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília se corporificasse em esplêndida realidade, solicito ao Professor Miguel Alves Pereira proceda à leitura dessa epístola. (*Palmas.*)

O PROF. MIGUEL ALVES PEREIRA — Exmo. Sr. Senador Cattete Pinheiro, mais uma vez honrados por sua boa vontade em relação à nossa modesta contribuição neste Seminário, recebemos este gesto generoso como uma homenagem superlativa — e, de certa forma, imerecida — aos arquitetos e professores da Universidade de Brasília.

Apesar da tarefa de constituirmos, aqui, o veículo desse importante depoimento de Lúcio Costa, nossa presença traduz a vontade da comunidade de Brasília de procurar interpretar, num bom e verdadeiro sentido, a herança que Lúcio Costa nos outorgou: pensarmos no futuro desta cidade.

Este depoimento constitui uma extensão adequada e real do famoso memorial descritivo do Projeto Lúcio Costa para a Capital Federal. Ainda diríamos que este depoimento constitui como que um novo gesto de Lúcio Costa, uma nova cruz para a nossa responsabilidade, uma cruz que, na escrita cuneiforme da civilização egípcia, queria dizer cidade, uma cruz que deve ser carregada por todos nós que pertencemos à comunidade brasiliense, se não quisermos construir o nosso próprio calvário.

Diz a carta do Dr. Lúcio Costa:





## CARTA DO DR. LÚCIO COSTA AO SENADOR CATTETE PINHEIRO REAFIRMANDO PONTOS FUNDAMENTAIS DO PLANO-PILOTO DE BRASÍLIA

Prezado Senador Cattete Pinheiro

Ao renovar-lhe, e à Comissão que preside, os meus agradecimentos, desejo precisar alguns pontos que reputo fundamentais e gostaria fossem consignados, juntamente com os textos das duas cartas que há tempos me permiti dirigir-lhe, no relatório final desse oportuno Seminário.

Preliminarmente, conforme assinalei, não se trata, no meu entender, de “reformular” o plano original de Brasília, e sim, antes de mais nada, de assimilar-lhe as intenções e de constatar o que ainda está faltando a fim de completá-lo.

Nesse processo de aferição e confronto das proposições contidas no Plano-Piloto com o estágio atual da cidade, importa verificar as deficiências iniciais e as deformações ocorridas, procedendo-se desde logo às correções necessárias e só depois disto feito é que caberia, então, partir para novas formulações objetivando uma expansão articulada e coerente que não lhe deturpe a feição peculiar, e que impeça a sua fusão com os núcleos satélites cuja implantação antecipada deveu-se a circunstâncias por demais conhecidas decorrentes da própria realidade do País ainda em fase de desenvolvimento não integrado.

Neste sentido é urgente estabelecer como preceito, digamos, “constitucional”, o não prolongamento suburbano ao longo das vias que conduzem a esses núcleos periféricos, propiciando-se por todos os modos a instalação ali de atividades agrícolas. Não se diga que tais terras são impróprias: as projetadas fazendas-modelo, logo transformadas em sítios para residência de autoridades governamentais, e as chamadas mansões, são prova do contrário. Ao passo que as atividades industriais, compatíveis com a vizinhança da Capital, deverão instalar-se além das áreas urbanas satélites, conquanto próximas, a fim de aproveitar-lhes a mão-de-obra ociosa e de assim liberá-las da exclusiva dependência metropolitana.

Considero da maior importância para o futuro de Brasília esse princípio das duas envoltórias.

Quanto à futura expansão das áreas residenciais da cidade propriamente dita, parece de fato conveniente, tal como já o declarei, o aproveitamento das terras que ficarão contidas entre o grande lago resultante da projetada Barragem de São Bartolomeu e o lago atual. Mas a ponte que fará a ligação desses bairros novos com a matriz — ou seja, o chamado Plano-Piloto, não poderá estar no prolongamento do eixo monumental. Assim, a eventual instalação de transporte coletivo rápido — possivelmente o monotrilho — deverá passar na ilhargá sul da Esplanada, acima das passarelas de ligação com as extensões dos ministérios já programadas, prolongando-se até Sobradinho e Taguatinga.

Isto a médio ou longo prazo.

A curto prazo, ou seja, na atual administração, cabe acabar a cidade tal como foi planejada, atendidas as correções e conveniências que a experiência impõe, a começar

pela efetiva implantação do centro urbano — o seu “core” — que, apesar de mal iniciado, ainda é perfeitamente realizável.

Além da grande concentração de escritórios para toda sorte de atividades, em parte já construídos, é indispensável dar outro tratamento e atribuir destinação diferente ao pavimento térreo dos edifícios com frente para a plataforma, onde se deverão instalar livrarias, casas de moda, agências de viagens, restaurantes e cafés com mesas ao ar livre, já que estarão protegidas do sol da tarde, de preferência acavalandando a calçada ao nível das sobre-lojas, de onde poderão desfrutar a bela vista da Esplanada.

As vielas e **piazzetas**, em escala veneziana, com butiques entremeadas aos cinemas e teatros, do conjunto sul, atualmente bloqueadas e inacabadas são também perfeitamente recuperáveis, tal como as lojas dos prédios em construção do conjunto norte, devendo-se alternar áreas populares e descontraídas com áreas sofisticadas para atender a uma gama maior da população. A intensificação dos anúncios luminosos; a construção das duas pequenas praças (sobre a plataforma rodoviária\*), uma em frente ao Touring, outra em frente ao Teatro, com bancos, espelhos d'água e repuxos; a melhor arborização dos quatro estacionamentos laterais sobre terreno firme; a construção das passarelas de ligação da Plataforma com os setores comerciais contíguos, — tudo isto contribuirá para que essa área passe a ser efetivamente ponto de encontro e convergência, ou seja, o coração da cidade, tanto mais vivo porquanto vizinho da movimentada estação rodoviária, constituindo-se assim no traço urbano de união da população do chamado Plano-Piloto com as populações que residem nas áreas periféricas.

Nesse mesmo sentido de dar satisfação ao moradores das redondezas de Brasília, chocou-me o fato deles não terem acesso à obra do Lago. Proponho pois a criação de uma espécie de clube campestre popular, com ancoradouro, grandes alpendrados e espaços de recreio devidamente arborizados, na área da lagoinha onde se pretendeu construir a residência oficial do vice-presidente, projeto este felizmente abandonado.

Pelo que me foi possível perceber, os anseios de reformulação antecipada da proposição urbanística de Brasília partem principalmente de dois setores que visando embora a objetivos opostos, paradoxalmente se encontram.

Refiro-me aos empreendedores imobiliários interessados em adensar a cidade com o recurso habitual do aumento dos gabaritos; e aos arquitetos e urbanistas que, reputando “ultrapassados” os princípios que informaram a concepção da Nova Capital e a sua intrínseca disciplina arquitetônica, gostariam também de romper o princípio dos gabaritos preestabelecidos, gostariam de jogar com alturas diferentes nas superquadras, aspirando fazer de Brasília uma cidade de feição mais caprichosa, concentrada e dinâmica, ao gosto das experiências agora em voga pelo mundo, — gostariam, em suma, que a cidade não fosse o que é, e sim outra coisa.

Daí a falsa opção deste dilema: “Brasília, cidade velha ou Brasília, cidade viva”. Falsa porque, mantidos determinados parâmetros urbanísticos, as restrições impostas não são de molde a impedir as novas formulações arquitetônicas, tal como vem ocorrendo em toda parte na cidade. Nas próprias quadras, respeitada à ATE (área total edificada), respeitado o gabarito (6 pavimentos) e o princípio de deixar o térreo vazado

(\*) N.R. — Explicação solicitada pelo autor)

(pilotis), a disposição e conformação dos conjuntos de apartamentos e respectivas áreas de comércio pode ser a mais variada. Se repetem a mesma implantação é talvez por comodismo dos responsáveis e falta de inventiva, embora essa uniformidade sóbria e impessoal me agrade, mormente quando os blocos são maiores e com apoios mais afastados.

Quanto à preservação do partido horizontal no eixo simbólico da cidade, inclusive nas edificações que confrontam a plataforma rodoviária, em deliberado contraste com as massas altas que de um lado e de outro as flanqueiam, partido adotado precisamente para valorizar a beleza indelével da arquitetura ali presente, — isto é de fato intocável. Permita-me transcrever aqui este trecho da memória descritiva que todos conhecem, mas que alguns tendem a esquecer. "Brasília deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como **urbs**, mas como **civitas**, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E, para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de intenção, porquanto dessa atitude fundamental decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjunto projetado o desejável caráter monumental. Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, **consciente**, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do País"

Tudo isto ainda é possível.

Brasília nunca será uma cidade "velha", e sim, depois de completada e com o correr dos anos, uma cidade **antiga**, o que é diferente, antiga mas perenemente viva.

O Brasil é grande, não faltarão aos novos arquitetos e urbanistas oportunidades de criar novas cidades.

Deixem Brasília crescer tal como foi concebida, como deve ser, — derramada, serena, bela e **única**.

Respeitosamente,

Lúcio Costa  
19-8-74



Presado Senador Catez Pinheiro,

Ao renovar-lhe, e à Comissão que preside, os meus agradecimentos, deixo precisar alguns pontos que reputo fundamentais e que talvez possam consignados, juntamente com os Textos das duas cartas que há tempo me permiti dirigir-lhe, no relatório final desse oportuno Seminário.

Preliminarmente, conforme assinala, não se trata, no meu entender, de reformular o plano original de Brasília, e sim, antes de mais nada, de assimilá-lo às intenções e de constatar o que ainda está faltando a fim de completá-lo.

Neste processo de aperfeiçoamento e confronto das proposições contidas no plano-piloto com o estágio actual da cidade, importa verificar as deficiências iniciais e as deformações ocorridas procedendo-se desde logo às correções necessárias, e só depois disto feito é que caberá, então, partir para novas formulações objectivando uma expansão ~~que~~ articulada e coerente que não lhe deturpe a feição peculiar, e que impeça a sua fusão com os núcleos satélites cuja implantação antecipada deve-se a circunstâncias, por demais, conhecidas decorrentes da própria realidade do país ainda em fase de desenvolvimento não interrompido.

Neste sentido é urgente estabelecer como preceito, digamos, "constitucional", a não prolongamento suburbano ao longo das vias que conduzem à estes núcleos periféricos, propiciando-se por todos os modos a instalação ali de actividades agrícolas. Não se diga que Tão Terras são impróprias: as ~~de~~ parcelas presentes modelo, logo transformadas em sítios para residência de autoridades governamentais, e as chamadas marés, são prova do contrário. Ao passo que as actividades industriais, compatíveis com a existência de capital, deverão instalar-se além das áreas urbanas satélites, conquanto próximas, a fim de aproveitá-las a não de outra coisa e de assim libertá-las da exclusão e dependência metropolitana.

Considero da maior importância para o futuro de Brasília esse princípio das duas envoltórias.

Quanto à transição futura das áreas residenciais da cidade planejadas. Tal coisa, parece de facto conveniente, tal como já o declarou, o aproveitamento das terras que possuem contidas entre o grande lago resultante de inundação barragem de São Bartolomeu e o lago actual. Mas a parte que pertence à hepca, dos eixos novos com a malha - ou seja, o chamado plano-piloto, não poderá estar no prolongamento do eixo monumental.

Assim, a eventual instalação de Transporte colectivo rápido — provavelmente o mono-trilho — deverá passar na alargada sul da Esplanada, acima das margens de ligação com as extensões dos ministérios já programadas, malogrando-se até S. Obedeixo e Taquatinga.

Isto a medio ou longo prazo.

A curto prazo, ou seja, na actual administração, cabe acabar a cidade tal como foi planejada, atendidas as condições e conveniências que a experiência impõe, e começar pela efectiva implantação do centro urbano — o seu "core" — que, apesar de mal iniciado, ainda é perfeitamente realizável.

Além da grande concentração de escritórios para toda sorte de actividades, em parte já construídos, é indispensável dar outro tratamento e atribuir destinações diferentes às pavimentos terras dos edificios em frente para a Plataforma, onde se deverão instalar livrarias, casas de moda, agências de viagens, restaurantes e cafés com mesas ao ar livre, já que estarão protegidos do sol da tarde, de preferencia acavallando a calçada ao nível dos subterráneos, de onde poderão desfrutar a bela vista da Esplanada.

As vias e piazzetas, em escala veneziana, com fontiques entremeadas aos cinemas e theatros, do conjunto sul, actualmente bloqueadas e inusitadas, são também perfeitamente recuperáveis, tal como as loges dos prédios em construção do conjunto norte, devendo-se alternar áreas populares e descontrahidas com áreas sofisticadas, para atender a uma fauna variada da população.

A intensificação dos anuncios luminosos; a construção das duas pequenas praças, uma em frente ao Teatring, outra em frente ao Theatro, com bancos, espelhos d'agua e trepços; a melhor arborização dos quatro estacionamentos laterais sobre terreno firme; a construção das passadeiras de ligação da Plataforma com os sectores comerciais contíguos, — tudo isto contribuirá para que essa area seja a cel. efectivamente ponto de encontro e convergencia, ou seja, o coração da cidade, tanto mais vivo porquanto vizinha da movimentada estação Rodoviária, constituindo-se assim no traço urbano de um dos núcleos da população da chamada Zona-polo com as populações que residem nas areas perifericas.

Neste mesmo sentido de dar satisfação aos moradores das bairradas de Brasília, chamo-me o peço deles não terem acesso ao lado do lago. Propunho pois a criação de um especie de club recreativo popular, com amarradões, grandes alpendradores e espaços de recreio devidamente arborizados, na area da lagoa, onde se pretendia construir a residência oficial do vice-presidente projecto esta felizmente abandonada.

Pelo que me foi possível perceber, os anseios de reformulação anti-  
cipada da proposição urbanística de Brasília, partem principalmente de  
dois sectores que, visando embora a objectivos opostos, paradoxalmente  
se encontram.

Rapira-me ao empreheiteiros imobiliarios interessados em adensar a  
cidade com o recurso habitual do aumento dos pavimentos; e os archi-  
tectos e urbanistas que, reputando "ultrapassados" os principios que im-  
põemam a concepção da nova capital e a sua intrinseca disciplina  
architectonica, gostariam tambem de romper o principio dos pavimentos  
preestabelecidos, gostariam de jogar com alturas diferentes nos super-qua-  
dros, aspirando fazer de Brasília uma cidade de feição mais cari-  
chosa, concentrada e equanima, da gesto das experiencias aptas em  
voga pelo mundo, — gostariam, em summa, que a cidade não fosse  
o que é, e sim outra coisa.

Dahi a falsa opção deste dilemma: "Brasília, cidade velha ou Brasília  
cidade viva?"

Falsa porque, mantidos determinados parametros urbanisticos, as  
restrictões impostas não são de molde a impedir as novas forma-  
lações architectonicas, tal como vem occorrendo em toda parte na cidade.  
Nos proprios quadros, respectada a ATE (area Total edificada), respec-  
tado o pavimento (6 pavimentos) e o principio de deixar o terreno va-  
zado (tilotis), a disposição e conformação dos conjuntos de aparta-  
mentos e respectivas areas de commercio pode ser a mais variada.  
Se repetem a mesma implantação é talvez por comodismo do res-  
ponsavel e falta de inventiva, embora essa uniformidade sobria e  
impressora me agrade, mormente quando os blocos são miúdos e  
com apoios mais afastados.

Quanto á preservação do partido horizontal no eixo symbolico da  
cidade, inclusive nas edificações que confrontam a Natapirama todo hori-  
zontal, em deliberado contraste com as massas altas que de um lado e  
de outro as flanqueiam, partido adoptado necessariamente para valoriza-  
r as a beleza indelével da architectura ali presente, — isto é  
de facto intocavel.

Permita-me Thangcraven aqui este trecho da memoria descrip-  
tiva que todos conhecem, mas que alguns tendem a esquecer:

"Brasília deve ser concebida não como simples organismo capaz  
de preencher satisfatoriamente e sem esforço os funções vitais, prin-  
cipais de uma cidade moderna qual-quer, não apenas como urbs,  
mas como civitas, possuidora dos attributos inherentes a uma  
capital. E, para tanto, a concepção primeira é achar-se o urban-

nista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de intenção, porque esta atitude fundamental decorre da ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjunto proposto o desejável carácter monumental. Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, ausciente, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e apossível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além do centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lucidos e sensíveis do país."

Tudo isto ainda é possível.

Brasília ~~se~~ nunca será uma cidade "velha", e sim, depois de completada e com o correr dos anos, uma cidade antiga, o que é diferente, antiga mas perenemente viva.

O Brasil é grande, não faltará aos nossos arquitetos e urbanistas oportunidades de criar novas cidades.

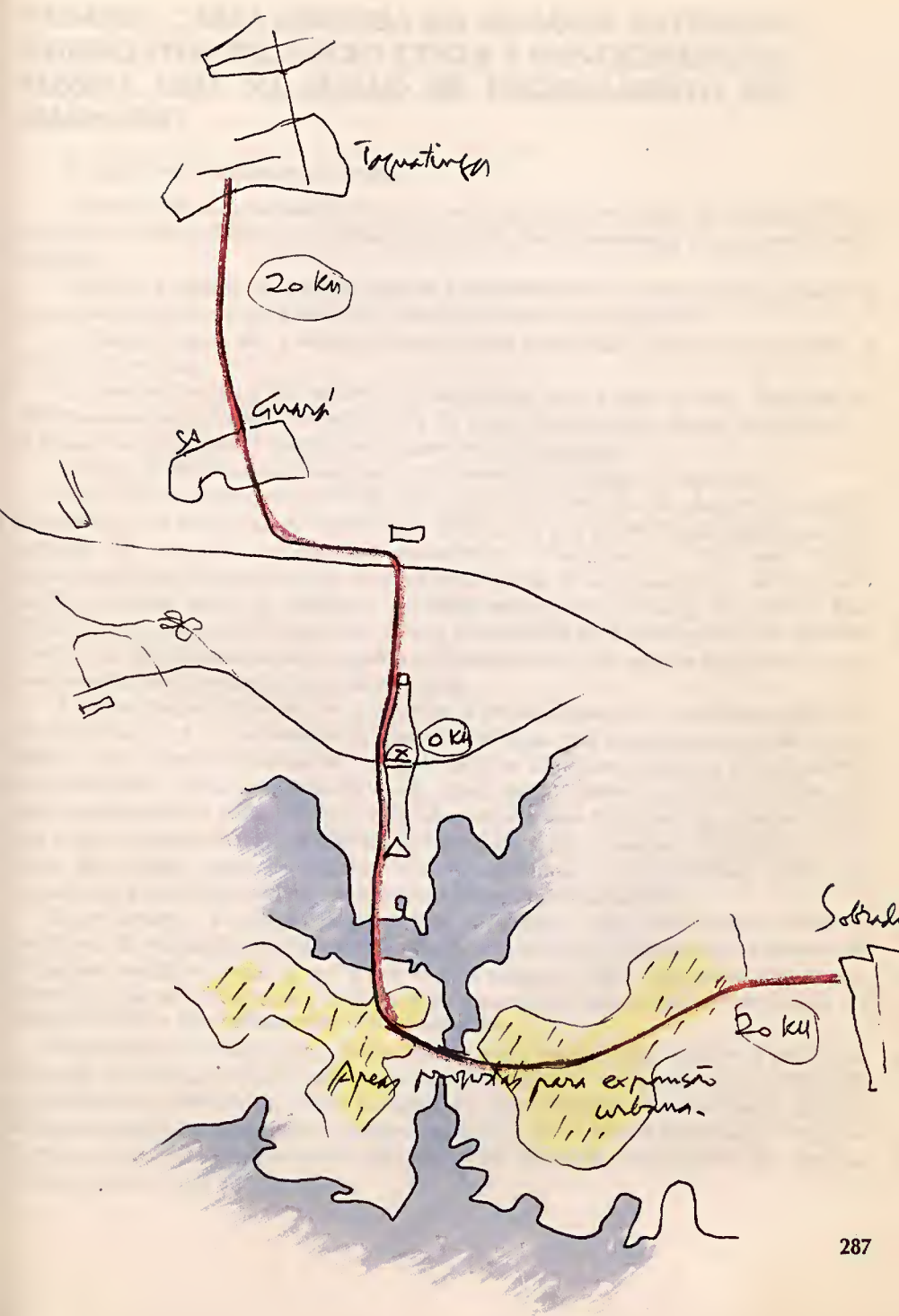
Deixem Brasília crescer tal como foi concebida, como deve ser, — desarmada, serena, lenta e única.

Respeitosamente,

Luís Costa

19/III/74.







## PRIMEIRA CARTA DIRIGIDA AO SENADOR CATTETE PINHEIRO PELO DR. LÚCIO COSTA E MENCIONADA NA MISSIVA LIDA NA SESSÃO DE ENCERRAMENTO DO SEMINÁRIO

Prezado Senador Cattete Pinheiro,

Agradeço-lhe as bondosas palavras ao formular o convite-apelo no sentido do meu comparecimento perante a Comissão que preside. Mas, **data venia**, não pretendo rever Brasília.

Concebi a cidade, concepção que se corporificou num plano, acompanhado de esquemas gráficos e de uma memória descritiva. Tem a data de 10-3-57.

A cidade tomou pé, cresceu. Embora ainda inconclusa, já tem vida própria e relativa autonomia.

Ocorre porém que, em matéria de urbanismo, só há uma certeza. Seja por incompreensão, seja devido à interferência de novas implicações, válidas ou fictícias — as coisas nunca se passam exatamente como foram idealizadas.

No caso de Brasília esse desvirtuamento começou no próprio nascedouro.

Assim, por exemplo, do ponto de vista social a característica fundamental do plano era permitir em cada área de vizinhança, constituída por quatro superquadras, a convivência de pessoas de padrões econômicos diferentes, e isto sem mútuo constrangimento porquanto cada quadra teria apenas moradores de um determinado padrão. Diluídas assim as diferenças do **status** econômico ao longo de todo o Eixo Rodoviário-Residencial, a cidade não ficaria estratificada em áreas rigidamente diferenciadas, e se teria demonstrado, na prática, como resolver, no regime capitalista, o problema social da coexistência urbana das classes.

A preocupação — ilusória — de tornar o empreendimento autofinanciável, e a visceral descrença na viabilidade de qualquer solução que encarasse de frente o problema social, sempre visualmente relegado para os bastidores urbanos, levou, porém, as autoridades a adotar o critério da venda prévia das projeções dos blocos residenciais das superquadras, e a não obrigar, naquelas cedidas aos Institutos, o respeito àquilo que o plano determinava, impedindo portanto, de saída, qualquer veleidade de inovação de caráter econômico-social e desperdiçando a oportunidade única de transformar a capital do País numa cidade verdadeiramente modelo.

Evidentemente a solução proposta não teria tido o dom de resolver todos os problemas de habitação econômica da cidade, uma vez que a proporção da população de poder aquisitivo irreal é, no Brasil; o que sabemos. Mas teria permitido que a totalidade dos funcionários e a maioria dos comerciantes morassem na cidade que foi feita para eles, e não nas pseudo cidades-satélites.

Esses núcleos habitacionais, criados inicialmente apenas para resolver o problema premente das favelas concentradas em torno dos canteiros das firmas construtoras, pois a mão-de-obra nunca vinha desacompanhada, transformaram-se, em pouco tempo, amparados pela demagogia, em "cidades" sorvedouros de verbas destinadas a uma rede onerosa de infra-estrutura, em detrimento do chamado Plano-Piloto, ou seja, da cidade propriamente dita.

Invertia-se; portanto, a ordem natural das coisas. As condições do concurso estabeleciam que a cidade deveria ser planejada para uma população de cerca de 500.000 habitantes; atingido este limite, ela se desdobraria em cidades-satélites devidamente planejadas. O arcabouço da cidade, que ainda é um arquipélago urbano, continua vazio, e as pseudo satélites cresceram estimuladas por essa balda retrógrada segundo a qual o trabalhador deve é mesmo morar longe. O desperdício e o sacrifício do transporte oneroso e desconfortável, num e noutro sentido, as filas, tudo faz parte do **programa**, tudo isto é "planejado".

A instalação de empreendimentos industriais e agrícolas em áreas apropriadas situadas além desses núcleos satélites, de efeito portanto centrífugo, tal como a atual administração vem cogitando, parece-me iniciativa acertada, pois, criando novos pólos de atração, contribuiria para fazer reverter o sentido centrípeto da atual vinculação.

Na administração passada ou na anterior, já não recorro, consultado sobre o aproveitamento de uma grande área urbana para a construção de habitações econômicas, sugeri planejamento racional para 100.000 pessoas, com apartamentos decentes (50 m<sup>2</sup>), escolas, áreas verdes para recreio, centros sociais e de comércio; mas os responsáveis pela NOVACAP entenderam não ser possível financiamento nesses termos pelo BNH, cujos padrões são outros. Ora, tratandose da capital do País, entendo que o Governo tem o direito de impor o padrão que lhe convém, ou seja, mantido o princípio da correção monetária, exigir prazo de amortização e juros compatíveis com a finalidade social do empreendimento.

O problema, no fundo, é que em nosso País o trabalhador, em termos de planejamento, ainda é considerado "subpessoa". Tanto assim que já se tem admitido a conveniência da criação de estações rodoviárias nos extremos do Eixo Rodoviário-Residencial, onde se faria baldeação para a rede urbana. Semelhante medida seria nova deturpação do plano original que tem como outra característica precisamente trazer o sistema rodoviário — a estrada, portanto — até o coração da cidade em vez de o deter na periferia nos moldes urbanos usuais, pois o que deve prevalecer é a comodidade do usuário.

Nesse sentido já foi também apresentado, há muitos anos, projeto de melhor aproveitamento da estação rodoviária, com sobreloja para administração e serviços, passarelas para pedestres e nova plataforma de embarque a fim de permitir o entrosamento ali dos três tráfegos distintos da cidade, o metropolitano, o regional e o interurbano. E convém lembrar a este propósito que na maioria das cidades civilizadas a manutenção do serviço municipal de ônibus é impecável. Tem-se a impressão de carros sempre novos, o pessoal bem uniformizado e cortês. Em Brasília, quando me servi de um ônibus da rede local, fiquei chocado com a má conservação e o típico desmazelo suburbano. Não se diga que a administração pública é necessariamente incapaz. Não é verdade. Tudo depende do responsável pelo serviço. A CTC do Rio, quando foi criada, era perfeita; decaiu depois da encampação imoral da Light. A Polícia Militar do antigo DF não inspirava a menor confiança. Quando o General Ururahy assumiu o comando da Corporação, em pouco tempo, tudo se transformou; os soldados adquiriram dignidade profissional, pareciam outros homens — no porte, no modo de caminhar, de interpelar —, renovados por dentro e por fora. Foi a época dos "Cosme e Damião".

Ainda com relação ao tráfego, o plano definiu dois sistemas viários distintos, um de vias livres privativas dos automóveis e ônibus, outro misto, **signalizado**, e paralelo a este, mas disposto nos flancos das áreas edificadas. Somente acima da Plataforma Rodoviária o sistema seria comum. As vias rebaixadas que passam aos fundos dos Ministérios e a Via W-3, p. ex., fazem parte desse 2º sistema. Isto foi, porém, ao que parece, "ignorado", muito embora a recomendação fosse sempre reiterada nas sucessivas mudanças de administração.

Cada ala do Eixo Rodoviário-Residencial deveria estar articulada às vias locais, paralelas, em três pontos, a fim de permitir o necessário entrosamento do sistema. Com uma única exceção, tal não se fez. A pista central continua praticamente isolada e vazia, resultando daí sobrecarga nas vias locais e principalmente na Via W-3, tanto mais assim porquanto não existindo ainda o centro da cidade, que agora vai aos poucos surgindo ao longo da Plataforma Rodoviária, o comércio e a atividade urbana concentraram-se indevidamente ali, atribuindo-se, em conseqüência, a essa via secundária uma valorização e falsa importância que deverá perder na medida em que a atividade urbana principal se deslocar e o verdadeiro centro da cidade se impuser.

Portanto, o que importa não é criar "facilidades" complementares para o tráfego na W-3, com prejuízo do sossego das quadras residenciais, mas, pelo contrário, criar maiores **entraves**, a começar pela sinalização prevista, e isto no duplo propósito de permitir travessia regular segura aos pedestres, o que é fundamental — tanto mais que as chamadas grandes áreas, com as escolas particulares, estão do outro lado da Via —, e de conter ainda mais o tráfego na-hora do afluxo, ou de frear-lhe o ímpeto nas horas mortas, e de assim induzir aos apressados e àqueles que, não tendo nada que fazer ali, se servem dela por hábito, como simples passagem para pontos distantes, ao uso do eixo rodoviário — o que resultará mais rápido apesar da volta maior.

Antes de encerrar estas considerações, gostaria de lembrar que sempre me repugnou, por imprópria, a expressão "avenida" aplicada às vias de Brasília. Via Livre, Via Parque, Via das Nações, Via W-3. Até mesmo no caso das duas vias principais da cidade, ou seja, os eixos ortogonais que a definem, quem estranhar a expressão **Eixo** que para nós, urbanistas e arquitetos, é familiar, poderá dizer simplesmente — Via Monumental ou Via Rodoviário-Residencial. Assim, p. ex., a Esplanada dos Ministérios é parte integrante do Eixo ou da Via Monumental, e **nunca** da "Avenida Monumental". A volta à expressão latina sempre me pareceu, no caso, mais adequada e mais bela.

Assim pois, resumindo, aconselharia a essa Comissão reclamar do Governo do DF, as seguintes providências:

1º as ligações previstas da pista central do Eixo Rodoviário-Residencial com as pistas locais do mesmo eixo;

2º a sinalização sincronizada da Via W-3, não só prevista no plano, como estudada há muitos anos (modelo de poste inclusive);

3º estímulo e facilidades visando apressar a criação do Centro Social, Comercial e de Diversões ao longo da Plataforma Rodoviária (o projeto, já aprovado, do primeiro bloco de frente para a Esplanada, no Setor Sul, não foi avante; conviria que alguém retomasse o empreendimento);

4º legislação apropriada para as superquadras internas ainda não edificadas, a fim de só permitir ali a construção de apartamentos de padrão econômico.

Reclamar, igualmente, as seguintes providências relacionadas com a ambientação paisagística da cidade e reiteradamente solicitadas das administrações anteriores:

5º a criação de viveiros de ficus religiosa, ficus benjamina e outras árvores de copa **densa e pesada**, para o plantio intensivo das faixas de contorno previstas para este fim nas superquadras (a importância atribuída a esses grandes quadriláteros verdes resulta de que além de contribuir para o resguardo das quadras, eles garantem, por sua massa e dimensão, a integração da escala residencial na escala monumental);

6º o plantio dos grandes bosques assinalados no plano de cada lado do Eixo Monumental acima da Praça Municipal; estes dois maciços arborizados são fundamentais para a definição paisagística da cidade;

7º substituição dos ridículos pinheirinhos plantados nas proximidades da Praça dos Três Poderes, por densos conjuntos dos nossos pinheiros do Paraná — araucárias — cujo verde escuro fará belo contraste com o mármore branco das edificações;

8º o plantio de agrupamentos irregulares de paineiras em determinados pontos do gramado da Esplanada dos Ministérios, ao longo das vias marginais e dispostos de modo a não prejudicar a vista do Congresso.

Com as minhas escusas, extensivas aos demais membros da Comissão, subscrevo-me, respeitosamente,

LÚCIO COSTA

21-6-71

Prezado Senhor Celso Pinheiro,

Agradeço-te as bondosas palavras do formulado do convite-apelo no sentido do meu comprometimento perante a Comissão que preside. Mas, desta vez, não pretendo re-  
ver Brasília.

Concebi a cidade, concipiens que se corporificou num plano, acompa-  
nhado de shemas gráficos e de uma memória descritiva.  
Tem a data de 10/III/57.

A cidade tomará, crescerá. Embora ainda inconclusa, já tem vi-  
da própria e relativa autonomia.

Ocorre porém que, em matéria de urbanismo, só há uma certeza.  
Seja por incompreensão, seja devido à interferência de novas in-  
fluências, validas ou perigosas, — as coisas nunca se programam exata-  
mente como foram idealizadas.

No caso de Brasília esse desvirtuamento começou no próprio  
nascimento —

Assim, p. ex., do ponto de vista social a característica fundamental  
do plano era permitir em cada área de vizinhança, constituída  
por quatro super-quadras, a coexistência de pessoas de padrões eco-  
nômicos diferentes, e isto sem nenhum constrangimento porque  
to cada quadra teria apenas moradores de um determinado  
padrão. Dificuldades surgiram as diferenças do status econômico ao  
longo de todo o Sítio Potomac-Residencial, a cidade não fi-  
caria estratificada em áreas rigidamente diferenciadas, e se  
teria demonstrado, na prática, como nos clubes, no regime ca-  
pitalista, o problema social da coexistência urbana em classes.

A preocupação — ilusória — de tornar o empreendimento auto-  
financeável, e a visceral descrença na viabilidade de qualquer  
solução que encareja de frente o problema social, sempre visua-  
lmente delegado para os habitantes urbanos, levou, porém, as  
autoridades a adaptar o critério da venda prévia das projeções  
das áreas residenciais das super-quadras, e a não obrigá-las, na

queles cedidas aos Institutos, o respeito àquilo que o Plano determinava, impedindo portanto, de saúde, qualquer ve-  
lidade de inovação de carácter econômico-social e desper-  
diçando a oportunidade única de transformar a capital do  
país numa cidade verdadeiramente modelo.

Evidentemente a solução proposta não teria tido o dom de re-  
solver todos os problemas de habitação económica da cidade, uma  
vez que a propensão da população de poder aquisitivo irreal  
é, no Brasil, o que sabemos. Mas teria permitido que a to-  
talidade dos funcionários e o comércio dos comerciantes mo-  
raissem na cidade que foi feita para eles, e não nos pseudo-  
cidades satélites.

Esses núcleos habitacionais, criados inicialmente apenas para  
resolver o problema premente das famílias concentradas em  
torno dos cantões das firmas construtoras, pois a mão  
de obra nunca tinha desalojamento, transformaram-se  
em poucas tempo, amparados pela demografia, em "cidades"  
sedeadoras de vertentes destinadas a uma rede orgânica de  
infra-estrutura, em detrimento do chamado Plano-Piloto,  
ou seja, da cidade propriamente dita.

Invertire-se, portanto, a ordem natural das coisas. As condições  
do concurso estabeleceram que a cidade deveria ser planejada  
para uma população de cerca de 500 mil habitantes; atin-  
gido este limite, ela se desdobrava em cidades satélites  
diversamente planejadas. O arcabouço da cidade, que antes  
é um archipiélago urbano, continua válido, e as pseudo sa-  
télites cresceram estimuladas por essa balda tetraquida se-  
gundo a qual o Trabalhador deve e é mesmo muito longe.  
O desperdício e o sacrifício do transporte urbano o descom-  
natural, num e outro sentido, a, pois, tudo faz parte  
do programa, tudo isto é "plano-facto."

A instalação de empreendimentos industriais e agrícolas  
em áreas apropriadas situadas além dos núcleos satélites,  
tal como a actual administração vem cogitando, pouco me in-  
teressa, sobretudo, pois, criando novos polos de atracção, contri-  
buiria para fazer revertês o sentido contrário da actual  
vinculação.

de efeito,  
potente estímulo



Não administração pagada, ou na anterior, já não recordo, consultado sobre o aproveitamento de uma grande área urbana para a construção de habitações e serviços, suppleti planejamento nacional para 100 mil pessoas, com apartamentos de centro (50 m<sup>2</sup>), escolas, áreas verdes para recreio, centros sociais e de comércio; mas os responsáveis pela NOVACAP entenderam não ser possível financeiramente nos termos pelo BNH, cujos padrões são outros. Ora, tratando-se da Capital do país, entendo que o Governo tem o direito de impôr o padrão que lhe convém, ou seja, mantido o princípio de correção monetária, exigir prazo de amortização e juros compatíveis com a produtividade social do empreendimento.

O problema, no fundo, é que em nosso país o Trabalho, em termos de planejamento, ainda é considerado "subemprego", tanto assim que já se tem admitido a conveniência da criação de estações residenciais nos extremos do Eixo Rodoviária - Paisiense, onde se teria balneação para a área urbana.

De qualquer modo seria uma distorção do plano original que tem como outra característica precisamente traçar o sistema habitacional - a estrada, portanto - até o núcleo da cidade em vez de o deter na periferia nos moldes urbanos usuais, pois o que deve prevalecer é a comodidade do usuário.

Nesse sentido já foi também apresentado, há muitos anos, projecto de melhor aproveitamento da estação rodoviária, com subsídio para administração e serviços, pagáveis pela pedestre, e nova infraestrutura de embarque a fim de permitir o entressamento ali dos três fluxos distintos da cidade, o metropolitana, o regional e interurbano.

E também convém a este propósito que no município de Curitiba, citando a manutenção do serviço municipal de comissões é impossível. Tem-se a impressão de cursos sempre novos, o pessoal bem uniformizado e estável. Em Brasília, quando me servi de um comitê de nível local fiquei chocado com a má conservação e o típico desmoramento suburbano. Não se diz que a administração pública é necessariamente incorp. Não é verdade. Tudo depende do responsável pelo serviço. A CTE do Rio, quando foi criada, era perfeita; decaiu depois

da encampação imortal do Light. A policia militar do antigo DF não inspirou a menor confiança. Quando o General Vrubsky assumiu o comando do Uspitazio, em pouco tempo, todos se transformaram; os soldados adquiriram dignidade profissional, pareciam outros homens - no porte, no modo de combater, de interpellar - , temerados por dentro e por fora. Foi a época dos "Cosme e Damiao"?

Ainda com relação ao traçado, o plano define dois sistemas viários distintos, um de vias livres privatizadas dos autovezios e omnibus, outro misto, signalizado, e paralelo a este, mas disposto nos planos das áreas edificadas. Somente acima da Plataforma Rotoviaria o sistema seria comum. As vias rebaixadas que passem aos pontos dos ministerios e a via W3, p. ex., fazem parte desse 2º sistema. Isto propõem, ao que parece, "ignorado", muito embora a recomendação, não sempre heiterada nas ultimas mudanças de administração.

Cada ala do Sino Rotoviario-Residencial deveria estar articulada ás vias locais, paralelas, em tres pontos, a fim de permitir o necessario entroncamento do sistema. Com umas poucas excepções, tal não se fez. A pista central continuou praticamente isolada e vazia, resultando dahi sobrecarga nas vias locais e principalmente na Via W3, tanto mais aguda quanto não existia ainda o centro da cidade, que agora vive os perigos surgidos ao longo da Plataforma Rotoviaria, o comercio e a actividade urbana concentraram-se indistinctamente ali, attribuindo-lhe, em consequencia, o papel de via secundaria. Uma valorização o talles importância que deveria perder na medida em que a actividade urbana principal se deslocou e o verdadeiro centro da cidade se impoz.

Portanto o que importa não é criar "facilidades" complementares para o traçado na W3, com prejuizo do servico das quadras residenciaes, mas, pelo contrario, criar medidas entrevias, a começar pela signalização pedestre, o isto no duplo proposito de permitir a travessia regular sequencial aos pedestres, o que é fundamental - Tanto mais que

as chamadas grandes áreas, com as escolas particulares, as de outros lotes da via, e de outros ainda mais a Tráfego na hora do afluxo, ou de pressão e impeto nas horas mortas, e de assim induzir, nos aos apressados e aqueles que, não tendo nada que fazer ali, se salvem delas por hábito, como simples passageiros para pontos distantes, do uso do eixo "rotário", — o que resultaria mais rápido apesar da volta maior.

Antes de encerrar estas considerações, gostaria de lembrar, que sempre me repugna, por imprópria, a expressão "avenidas" aplicada às vias de Brasília.

Via Livre, Via Parque, Via das Nações, Via W3. Até, mas não no caso das duas vias principais da cidade, ou seja, os eixos ortogonais que a definem, quem estantes a expressão Sixo que para nós, urbanistas e arquitetos é familiar, poderá ficar simplesmente, — Via Monumental ou Via Rotário-Residencial. Assim, p. ex.: a Esplanada dos Ministérios é parte integrante do Sixo ou da Via Monumental, e nunca da "Avenida Monumental".

A volta à expressão latina sempre me parece, no uso, mais adequada e mais bonita.

Assim pois, resumindo, aconselharia a esta Comissão reclamar do Governo do DF. as seguintes providências:

- 1º as lixeiras, previstas na pista central do Sixo Rotário-Residencial com as pistas locais do mesmo eixo;
- 2º a sinalização sincronizada, da Via W3, não só prevista no plano, como estudada há muitos anos (modelo de pote inclusive).
- 3º estímulo e facilidades visando a criação do Centro Social, Comercial e de Diversões ao longo da Plataforma Rotária (o projeto, já aprovado, do primeiro lote ao de frente para a Esplanada, no Setor Sul, não foi avante; comia que alguém pedisse e o empreendimento);
- 4º legislação apropriada para as super-quedas internas, ainda não edificadas, a fim de só permitir ali a construção de apartamentos de padrão econômico.

Reclama, igualmente, as seguintes providências relaciona-  
das com a ambientação paisagística da cidade e reitera-  
tivamente solicitações das administrações anteriores:

5.º a criação de viveiros de plantas nativas, plantas bromé-  
liadas e outras árvores de copa densa e pesadas, para  
o plantio intensivo das faixas de contornos previstas  
para este fim nos super-quadrados (a importância atribuí-  
da a estes grandes quadriláteros verdes, resulta de que  
além de contribuir para o resguardo dos quadros, eles garan-  
tem, pela sua massa e dimensão, a integração da escala  
residencial na escala monumental).

6.º o plantio dos grandes bosques angulares no plano  
de cada lado do Eixo Monumental acima da Praça Muni-  
cipal; estes dois grandes arborizados são fundamentais para  
a definição paisagística da cidade;

7.º substituição dos grandes pinheiros plantados nas maxi-  
midades da Praça do Três Poderes, por densos conjuntos  
dos novos pinheiros do Paraná - dulcensis - cujo verde  
esverdeado terá belo contraste com o mármore branco das  
edificações;

8.º o plantio de arquiposamentos irregulares de pinheiros em  
determinados pontos do gramado da Esplanada dos Ministérios  
ao longo das vias marginais, e distribuídos de modo a não  
prejudicarem a vista do Congresso.

Com as minhas escusas, extensivas aos  
demais membros da Comissão, subscrevo-me  
respeitosamente,

Luís Costa

21/01/71.

## SEGUNDA CARTA DIRIGIDA AO SENADOR CATTETE PINHEIRO PELO DR. LÚCIO COSTA E MENCIONADA NA MISSIVA LIDA NA SESSÃO DE ENCERRAMENTO DO SEMINÁRIO

Prezado Senador Cattete Pinheiro,

Atendendo à sua generosa solicitação, motivada por uma reportagem do jornal "O Povo", de Fortaleza, remeto-lhe cópia do texto encaminhado à Academia do Mundo Latino por ocasião da cerimônia realizada nos Salões de Caen, do Instituto de França, e no qual incluí considerações sobre Brasília que, conquanto conhecidas, revelam-se ainda atuais à vista das críticas à concepção da cidade feitas à imprensa pelo Sr. Pierre Vago, o mesmo que, no passado, menosprezou a obra de Le Corbusier.

Na verdade essa atitude negativa e preconcebida data de 1959-60, quando se realizou uma promoção prematura e infeliz da nova capital, e sinto-me em parte culpado por esse desencontro porque, contrário à iniciativa, excusei-me de participar dela.

Reconheço o desacerto dessa minha atitude, porquanto os participantes prevenidos contra Brasília, desconhecendo-lhe o plano, mal-informados dos antecedentes e das circunstâncias, não perceberam o sentido da concepção e o alcance do empreendimento. E vejo agora que, no caso em apreço e apesar das sucessivas visitas, os tais preconceitos, de início ainda meio vagos, cristalizaram-se.

Já cansei de explicar que Brasília foi um caso à parte, singular, onde o urbanista teve de proceder de forma oposta à usual. Neste sentido, tomo a liberdade de transcrever aqui estas palavras que serviram de introdução às recomendações feitas, em 1971, à Municipalidade de Salvador por solicitação do seu digno Prefeito Dr. Clariston Andrade."

"Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,  
Muda-se o ser, muda-se a confiança,  
Todo o Mundo é composto de mudança,  
Tomando sempre novas qualidades."

"Salvo casos excepcionais, quando o planejamento parte da estaca zero e se processa sob o signo de uma vontade toda poderosa, capaz de impor limites de prazo fatais à implantação de um arcabouço de cidade —, nos demais casos, quando se trata de planejar o futuro de um organismo urbano vivo, cujas raízes mergulham na História e na Ecologia, não se deve querer abarcar o espaço e o tempo com o estabelecimento, a priori, de estruturas por demais rígidas, destinadas a conter um corpo que se há de conformar e crescer sob a ação de condicionantes variáveis, algumas imprevisíveis.

Não se deve pretender engaiolar o futuro. O que importa é a fixação de uns tantos critérios fundamentais, decorrentes de certas idéias e intenções que se revelarão, em termos de realidade urbanística, através a escolha de determinados partidos de implantação.

Assim, quando os tempos mudarem e a vontade for outra, as proposições originais poderão sempre ser repensadas e atualizadas sem quebra — talvez — daquelas proposições fundamentais que, até certo ponto, servirão para balizar a futura configuração da cidade."

Tratava-se, com efeito, no caso de Brasília, de uma **capital** a ser construída num prazo exíguo, mas já na escala do Brasil definitivo. De um ato de vontade que, embora pessoal, estava na medida da vontade coletiva. Um ato de posse.

Como pretender-se então que, em tais condições, a cidade devesse surgir pouco a pouco, aos arrancos, à mercê do capricho e da iniciativa de cada um, como se se tratasse de uma cidade qualquer?

Isto, e a regularidade e ordenação do seu traçado, não impedem que a construção de Brasília tenha sido um ato eminentemente democrático no mais alto sentido. O próprio nome atribuído à sua praça magna é testemunho disto.

O crítico parece confundir democracia com desarrumação, com desordem. Ora, para quem convive com a desordem total, a desordem institucionalizada, das nossas velhas metrópoles, pareceu conveniente incutir, no nascedouro, serenidade e ordenação urbana à nova capital. Aquela mesma serenidade, aquela **ordonnance** que era o **charme** de Paris, e agora se vai aos poucos destruindo. O tal período de 15 anos, referido pelo crítico, não é válido quando se trata de uma capital. Os seus elementos básicos e certos princípios devem manter-se íntegros. Ela deve infundir sentido de **permanência**.

Não vejo porque a Praça da Concórdia, p. ex., deva ser periodicamente considerada "inatural e insatisfatória".

As limitações impostas no caso de Brasília são, na verdade, mínimas, conquanto fundamentais. Assim, nas superquadras restringem-se apenas à obrigatoriedade dos pilotis e ao gabarito de seis pavimentos, ficando, portanto, as crianças que brincam ao alcance da voz, o que contribui para humanizar essas áreas residenciais apesar do vulto das edificações, cuja configuração e dimensões não foram impostas pelo plano; se uns tantos partidos de implantação se repetem, isto resulta simplesmente do comodismo e da falta de imaginação dos organismos ou empresas responsáveis. Aliás, não vejo inconveniente numa **relativa** uniformidade urbana. No passado sempre foi assim. O que ainda falta, e me exaspera, são as cortinas verdes compostas por árvores de copa pesada, previstas para dar aconchego e definir espacialmente cada quadra. É fácil imaginar como o aspecto da cidade seria diferente se esses enquadramentos vegetais já existissem justapostos em extensão e profundidade ao longo de todo o eixo-rodoviário-residencial.

As calçadas foram apenas recuadas da borda das pistas para estas faixas arborizadas que lhes são paralelas ou perpendiculares, garantindo-se, de espaço em espaço, contato com elas para o embarque e desembarque de passageiros.

A criação dessas áreas de vizinhança onde o automóvel convive com o pedestre, que dispõe da referida periferia arborizada, contígua ao comércio local, para o seu uso exclusivo, não mereceu a atenção do crítico que reputa a concepção da cidade anacrônica porque pretendeu facilitar a circulação dos veículos, quando anacrônica é atitude dos que, sem dispensar-lhes o uso, pretendem afastar os carros dos **outros**. Anacrônicas são as soluções sistemáticas que confinam os automóveis fora de um alcance razoável, como se o pedestre não fosse, afinal, cada vez mais, apenas, o passageiro ou motorista que apeou.

O que importa — fora das áreas centrais onde estacionamento acessível, em subsolo ou em altura, se impõe — é a criação de áreas de convivência, e a “superquadra” é um exemplo disto.

Os gramados não contribuem unicamente, como um **passé-partout**, para a serenidade ambiente, são os tapetes da cidade e, como tais, devem ser pisados; sempre o entendi assim. Quando certas áreas se apresentem gastas, bastará isolá-las por algum tempo; e as trilhas eventuais deverão ser mantidas pois indicam a necessidade de um caminho ali. Mas as extensas áreas gramadas têm, de fato, um valor simbólico, e o crítico, que conheceu Brasília quando coberta de barro e poeira de ponta a ponta, deveria ter tido a sensibilidade de perceber o que isto representou de esforço às sucessivas administrações.

Quanto ao centro de convergência da cidade — o seu **core** — ainda está em construção. Tudo dependerá da maneira como venha a ser ocupado; as lojas térreas ao longo da plataforma rodoviária deveriam destinar-se principalmente a cafés, lanchonetes e restaurantes, com mesas na calçada, em contato direto com as duas praças privadas de pedestres, cuja existência os brasilienses talvez até ignorem, embora o projeto pormenorizado de uma delas, fronteira ao pavilhão do Touring, date de 1963.

Finalmente, com respeito à uniformidade arquitetônica dos edifícios destinados aos ministérios, excetuados os do Exterior e da Justiça, ela é — além de bela — simples decorrência do fato de já então se pretender, como agora, que a máquina administrativa deveria constituir-se como um todo articulado e orgânico, e não como um ajuntamento de setores autônomos. Tanto mais que, à vista dos programas, constatou-se que as necessidades eram comuns e equivalentes, não se justificando assim individualizá-los, como prima-donas, mas encará-los como um coro subordinado a uma regência comum. Os ministérios menores poderiam cohabitar e aqueles que necessitassem de espaço maior ocupariam mais de um bloco, articulados ao rés-do-chão. Aliás, para mostrar que são aleatóreas estas questões de programa, lembre-se que a rede bancária liquidou, num passe de mágica, a exigência de espaços térreos gigantescos, no Ministério da Fazenda, para abrigar as deprimentes filas à boca dos **guichets**.

Em conclusão, não faz sentido dizer-se que o homem foi esquecido no planejamento de Brasília. Os moradores mais antigos reconhecem o que o turista não percebe —, a cidade propicia um estilo de vida diferente, mais saudável e mais sereno.

Brasília pode — e deve — ser criticada, mas é uma cidade que se preza, que já tem brio. Não se pode destrata-la impunemente.

Aos Senhores Vago e Tochtermann cabia primeiro informar-se sobre a memória descritiva do plano-piloto; confrontar o que ali se diz com o que foi feito; constatar as discrepâncias e lacunas; debater o assunto com o autor —, para, então sim, criticar com conhecimento de causas.

Em contraste com essa atitude deliberadamente hostil, o velho construtor de Brasília, Israel Pinheiro — personalidade que aprendi a admirar e respeitar durante o acidentado período da implantação da cidade —, receioso de que a pressão do crescimento lhe viesse a desfigurar a concepção original, procurou-me, poucos dias antes da sua morte, devidamente autorizado pelo Conselho, a fim de solicitar a indicação de elementos da minha confiança a serem contratados para proceder a um balanço da situação urbanística atual e planejar (com o meu assessoramento, na qualidade de

urbanista da cidade ainda vinculado à NOVACAP) a expansão do centro urbano e a ocupação coerente das áreas disponíveis no chamado "Plano-Piloto", de modo a impedir o seu espraiamento na direção dos núcleos-satélites, tendo em vista a articulação destes com o desenvolvimento ordenado e global da região.

São estes esclarecimentos que me senti na obrigação de prestar ao ilustre Presidente da Comissão do DF no Senado Federal.

Muito atentiosamente,

Lúcio Costa  
Rio, 27-6-73



Presado Senhor Cotele Ribeiro,

Atendendo à sua gentil solicitação, motivada por uma reportagem do jornal "O Povo", de Fortaleza, remetto-lhe copia do texto encaminhado à Academia de Mundo Latino por ocasião da cerimônia realizada nos Salões de Caen, do Instituto do Franco, e no qual inclui considerações sobre Brasília que, conjuntamente com outras, revelam-se ainda actuaes à vista das críticas à concepção da cidade feitas à imprensa pelo Sr. Pierre Uagô, e mesmo que, no passado, menos por a obra de Le Corbusier.

Na verdade essa attitude negativa e preconceitosa data de 1959-60, quando se realizou uma promoção prematura e impetuosa da nova capital, e sinto-me em parte culpado por não desconfiar, na época, contra a iniciativa, execução e de participação dela.

Relembro o desagrado dessa minha attitude, porquanto os participantes prevenidos contra Brasília, desconhecendo-lhe o plano, mal informados dos antecedentes e das circunstancias, não perceberam o sentido da concepção e o alcance do empreendimento. E vejo agora que, no caso em apreço e apesar das encorajadoras visitas, os tais preconceitos, de início ainda meus próprios, cristalizaram-se.

Pôsi-me a explicar que Brasília foi um caso à parte, singular, onde o urbanista teve de proceder de forma oposta à usual. Neste sentido, tomo a liberdade de transcrever aqui estas palavras que serviram de introdução às recomendações feitas, em 1971, à Municipalidade de Salvador por solicitação do seu digno Prefeito Dr. Clariston Amabile:

"Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,  
Muda-se o ser, muda-se a confiança,  
Todo o mundo é composto de mudança,  
Tomando sempre novas qualidades."

São casos excepcionais, quando o planejamento parte da critica zero e se processa sob o signo de uma vontade totalizadora, capaz de impor limites de ação para a implantação de um esquema de cidade, — nos demais casos, quando se trata de planejar o futuro de um organismo urbano vivo, cuja trajetória mergulham na história e na ecologia, não se deve querer atacar o espaço e o tempo com o estabelecimento, a partir, de estruturas pré-existentes, destinadas a conter um corpo que se ha de conformar e crescer sob a ação de condicionantes variáveis, algumas imprevisíveis.

Não se deve pretender encaixotar o futuro. O que importa é a fixação de uns poucos critérios fundamentais, decorrentes de certas ideias e intenções que se realizam, em termos de realidade urbanística, através de estudos

de determinados partidos de implantação. Assim, quando os tempos mudarem e a unidade for outra, as proposições originais poderão sempre ser repensadas e actualizadas sem quebra - Talvez - das mesmas proposições fundamentais que, até certo ponto, servirão para balizar a futura configuração da cidade."

Tratar-se, em efeito, no caso de Brasília, de uma capital a ser construída numa praça extensa, mas já na escala do Brasil definitivo. De um acto de vontade que, embora pessoal, estava na medida da unidade colectiva. Um acto de posse.

Como pretender-se então que, em tais condições, a cidade deva surgir porca a porca, nos avanços, à mercê do capricho e da iniciativa de cada um, como se se tratasse de uma cidade qualquer?

Isto, e a irregularidade e ordenação do seu traçado, não impedem que a construção de Brasília tenha sido um acto eminentemente democrático no mais alto sentido. O proprio nome atribuído à sua praça magna é testemunho disto.

O crítico parece confundir democracia com desorganização, com desordem. Ora, para quem conhece com a desordem total, a desordem institucionalizada, das nossas velhas metrópoles, pareceu conveniente incutir, no desenvolvimento, seriedade e ordenação urbana à nova capital. Aquela mesma seriedade, aquela "ordenança" que era o chama de Paris, e agora se vê nos pontos destruídos. O tal período de 15 anos, referido pelo crítico, não é válido quando se trata de uma capital. Os seus elementos básicos e centos princípios devem manter-se íntegros. Ela deve impundir sentido de permanência.

Não vejo por que a Praça da Concórdia, p. ex., deva ser periodicamente considerada "inactual e insatisfactoria".

As limitações impostas no caso de Brasília são, na verdade, mínimas, como quanto fundamentais. Assim, nas super quadras restringem-se apenas à obrigatoriedade dos pilotes e ao gabarito de seis pavimentos, ficando, portanto, as crianças que brincam ao alcance da voz, e que contribuem para humanizar essas áreas residenciais apesar do vulto das edificações, cuja configuração e dimensões não foram impostas pelo plano; se uns tantos partidos de implantação se repetem, isto resulta simplesmente do compromisso e da falta de imaginação dos organismos ou empresas responsáveis. Aliás não vejo inconveniente nenhuma relativa uniformidade urbana. No projecto sempre foi assim. O que ainda falta, e me espera, são as cortinas verdes compostas por árvores de copa pesada, previstas para dar acanhado e definir espacialmente cada quadrado. É fácil imaginar como o aspecto da cidade seria diferente se esse empenhamento vegetal já existisse implantado em extensão e profundidade ao longo de todo o eixo histórico-residencial.

As calçadas foram apenas recuadas da borda das pistas para estas pi-

nas arborescências que lhes são paralelas ou perpendiculares, garantindo-se, de espaços em espaços, contacto com chas para o embraque e desembarque de passageiros.

A criação dessas áreas de vizinhança entre o automóvel comove com o pedestre, que dispõe da repetida periferia arborescência, antiga do comércio local, para o seu uso exclusivo, não merece a atenção do crítico que repete a concepção da cidade anacrônica porque pretende facilitar a circulação dos veículos, quando anacrônica é atitude do que, sem dispensar-lhes o uso, pretende afastar os carros do outro. Anacrônicas são as soluções systemáticas que empinam os automóveis para de um alcance razoável, como se o pedestre não fosse, afinal, cada vez mais, apenas, a paisagem ou o turista que aparece.

O que impôs — fora das áreas centrais onde o estacionamento acessível, em sub-solo ou em altura, se impõe — é a criação de áreas de convergência, e a "super-quadra" é um exemplo disto.

Os gramados não contribuem unicamente, como um "passe-partout", para a serenidade ambiente, são os tapetes da cidade e, como tais, devem ser pisados; sempre o entendido assim. Quando certas áreas se apresentam gastas, bastará isolá-las por algum tempo; e as trilhas eventuais, deverão ser mantidas pois indicam a necessidade de um caminho ali. Mas as estorvas áreas gramadas tem, de facto, um valor symbolico, e é critica, que conhecem Brasília quando coberta de barro e poeira de porta a porta, de veria ter tido a sensibilidade de perceber o que isto representa de espolio das luxuriosas administrações.

Quanto ao centro de convergência da cidade — o seu "core" — ainda está em construção. Tudo dependerá da maneira como tento a ser ocupado; as lojas terem ao longo da plataforma rodoviária deveriam destinarse principalmente a cafés, lanchonetes e restaurantes, com mesas na calçada, em contacto directo com as duas passagens privativas de pedestres, cuja existência os brasileiros talvez até ignorem, embora o projecto formalizado de uma delas, primeira as pavilhões do Touring, date de 1963.

Finalmente, com respeito á uniformidade architectonica dos edificios destinados aos ministerios, exceptuados os do Exterior e da Justiça, elle é — além de bello — simples decorrência do facto de já então se pretendia, como agora, que a machina administrativa deveria constituir-se como um todo articulado e organico, e não como um apinhamento de sectores autónomos. Tanto mais que, á vista dos propósitos, constata-se que as necessidades eram communs e equivalentes, não se justificando assim individualizá-las, como prima-donas, mas encará-las como um todo subordinado a uma necessidade commum. Os ministerios menores poderiam

edificat6es e aquelas que necessitamem de espaco maior occupariam mais de um bloco, articuladas ao rez-do-ch6o. Al6as, para mostrar como s6o desastrosas estas quest6es de programam, lembre-se que a rede banc6ria liquidou, num t6pico de man6ca, a exig6ncia de espacos tenues g6m6tricos, no minist6rio da Fazenda, para abrigar as dep6sitos, pilas 6s loc6es dos quichets.

Em conclus6o, n6o faz sentido dizer-se que o homem foi esquecido no planejamto de Brasilia. Os moradores mais antigos testemunham o que o turista n6o percebe, — a cidade propicia um estilo de vida diferente, mais saudavel e mais sereno.

Brasilia perde — e deve — ser criticada, mas 6 uma cidade que se preza, que j6 tem br6o. N6o se pode destr6tal-a impunemente.

As senhoras Ugg6 e Tochtermann cabria primeiro informar-se sobre a mem6ria descritiva do plano-piloto; confrontar o que ali se diz com o que foi feito; constatar as discrepancias e lacunas; debater o assunto com o autor, — para, ent6o sim, criticar com conhecimento de causa.

Em contraste com essa atitude deliberadamente hostil, o velho construtor de Brasilia, Israel Pinheiro — personalidade que aprendi a admirar e respeitar durante o acidental periodo da implanta66o da cidade —, receoso de ver a press6o do crescimento lhe viesse a desfigurar a concep66o original, procurou-me, poucos dias antes da sua morte, desoladamente autorizado pelo Conselho, a fim de solicitar a indica66o de elementos de muita confian6a a serem contratados para proceder a um balan6o da situa66o urbanistica actual e planejar (com o meu auxilio oramto), na qualidade de urbanista da cidade ainda vinculada a NOVACAP) a expans6o do centro urbano e a ocupa66o coerente das areas disponiveis no chamado "Plano-piloto", de modo a impedir o seu esparciamento na dire66o dos nucleos sat6lites, tendo em vista a articula66o destes com o desenvolvimento ordenado e global da regi6o.

S6o estes os esclarecimentos que me senti na obriga66o de prestar ao illustre Presidente da Comiss6o de D.F. no Senado Federal.

, Muito silenciosamente,

Lucio Costa

Pis, 27-VI-73.



Flagrante da entrega pelo Senador Cattete Pinheiro ao Governador do Distrito Federal, Eng.<sup>o</sup> Elmo Serejo Farias, na sessão de encerramento, de exemplar impresso do Volume I dos Anais do Seminário, contendo as conferências, exposições e debates das duas primeiras semanas de trabalho.



**SESSÃO  
DE  
ENCERRAMENTO**

**BRASÍLIA — O AMANHÃ**

Palavras proferidas pelo Senador Cattete Pinheiro  
ao encerrar os trabalhos do Seminário, na sessão realiza-  
da no dia 21 de agosto de 1974.





Senhores!

“Tudo é viver, previvendo, é existir, preexistindo, é ver, prevendo” — na expressão feliz com que Rui Barbosa falou aos moços. O Seminário de que todos participamos causou, na sua antemanhã, dúvidas quanto ao interesse que pudesse despertar na administração e nas diferentes camadas do povo. Era, efetivamente, difícil avaliar, sem consulta prévia, o grau de, digamos, lealdade a Brasília, por parte de uma população constituída, na maioria, de adventícios que lhe habitam as áreas urbana e rural e lhe orientam o destino. Mas, previmos, e acabamos vendo o êxito que a todos nós hoje empolga.

As preocupações desapareceram logo. Jornalistas e estudantes, economistas e engenheiros, arquitetos e técnicos em administração, parlamentares e assistentes sociais, advogados e homens de empresa — representantes, enfim, da gente toda que aqui vive, trouxeram prontamente aplauso e apoio à iniciativa. A audiência às palestras e a descontração manifestada nos debates foram a mais expressiva afirmação de que os habitantes da Capital brasileira estão atentos ao esforço, tanto quanto ao menosprezo, que se possa dedicar à cidade de catorze anos. Daí o carinho externado aos ilustres e respeitados homens públicos que enriqueceram o elenco de conferencistas e painelistas, que trataram de temas inquietantes com a precisão do clarividente e a dedicação de quem busca soluções conscientes.

Neste foro, tratou-se de planejamento urbano e do que o brasiliense — ocasional ou de domicílio permanente — está fazendo ao seu ambiente. Ainda mais: ocupou-se da concentração humana, que se densifica de forma que pode sobrecarregar os recursos ecológicos. O mundo de nossa época vive em crise ambiental que se aprofunda com a degeneração e a extinção de espécies animais e vegetais.

Inteligente é que este Seminário resulte em continuada pesquisa e em permanente estudo, de coordenação de programas biológicos, tanto quanto de urbanismo. A Comissão do Distrito Federal do Senado está pronta a servir de órgão coordenador e de análise, onde parlamentares, administradores e representantes da comunidade se reúnam para debater e sugerir.

Estou convicto de ter sido útil e vantajosa a experiência. Do Seminário resulta respeitável soma de conhecimentos e subsídios que a Comissão do Distrito Federal enfeixou num volume, que será entregue ao Senhor Governador do Distrito Federal como testemunho do desejo de colaborar ativamente com o Executivo.

É oportuno lembrar que, na Capital da República, desenvolveu-se ação legiferante que merece ampla análise do Senado Federal, ainda mais quando se trata de ajustá-la ao texto constitucional e defini-la como parte do processo de entendimento entre os dois Poderes.

O I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília representa uma declaração de fé no futuro da Cidade-Monumento e do Brasil. É de esperar-se que as soluções por ele formuladas conduzam a bom porto, e as correções de erros venham a ser assumidas corajosamente. A cidade está aí, explodindo em vitalidade, confiante no acerto administrativo que possa levar à plena realização do Plano Piloto que deu origem à Nova Capital.

Os moços, para satisfação geral, estiveram aqui, indagando e comentando, argüindo e sugerindo medidas e diretrizes que julgam capazes de tornar mais bela a imagem dominante da Brasília do futuro. A presença deles nos alegrou muito. Além de assinalar a confiança no Congresso, demonstra que Brasília está longe de ser uma comunidade de individualistas, dividida, plena de inquietação e de ansiedade. E seria bom que os moços continuassem a vir a esta Casa do Congresso, que também lhes pertence e se sente bem na convivência dos que encaram a atividade parlamentar necessária ao País.

O entusiasmo de professores e alunos dos Departamentos de Arquitetura, Economia e Geociências da Universidade de Brasília, em participação efetiva desde a fase preparatória do Seminário, possibilitou os momentos que aqui vivemos, de tamanha importância para Brasília e para a vida parlamentar brasileira. Dos conferencistas, expositores e debatedores dos Painéis, apenas o arquiteto Jaime Lerner, Prefeito de Curitiba, não está diretamente ligado à problemática brasiliense, mas nos trouxe a mensagem da cidade mais humana do Brasil de hoje, na definição de um dos conferencistas que nos honraram neste Seminário. Os demais vivem na Cidade ou a ela estão vinculados, como o Doutor Lúcio Costa e o ex-Prefeito Plínio Cantanhede, que tivemos a honra de acabar de ouvir.

A esses técnicos, a Comissão do Distrito Federal devota o mais profundo respeito e agradece a contribuição valiosa e a colaboração encorajadora.

Os diversos setores do Governo prestaram inestimável ajuda e enriqueceram, com a experiência adquirida na ação diuturna, este encontro dos amigos de Brasília.

À imprensa, que acompanhou, da primeira hora, a jornada empreendida, tornando possível os dias que nos trouxeram tantas emoções na abertura de tão grandes perspectivas, o nosso muito obrigado. Reconhecemos que a permanente divulgação da idéia, do planejamento e do trabalho realizado trouxe a propiciação dos variados fatores necessários ao alcance da meta programada.

As organizações comunitárias que se fizeram representar, trazendo-nos inestimável contribuição; a tantos quantos, direta ou indiretamente, prestaram o seu concurso, para nós, da maior importância, a manifestação de nosso agradecimento.

Ao Presidente Paulo Torres; aos funcionários do Senado, que muito nos deram em trabalho constante e dedicação exemplar, permitindo mostrar, aos que conosco conviveram nestes dias, a imagem do verdadeiro Senado, vivo e atuante, voltado para o bem comum, a nossa gratidão.

Governador Elmo Serejo Farias queira receber esta coletânea das conferências, exposições e debates nos Painéis do Primeiro Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília. (*Palmas.*) Ela poderá ser útil, como ser útil foi o desejo da Comissão do Distrito Federal. É um documento que pretendemos se incorpore à História de Brasília, marcando estes dias de tão grandes esperanças e nos quais, como afirmou magnificamente o Professor Miguel Alves Pereira, a cidade se reencontrou.

Vamos encerrar os nossos trabalhos do presente Seminário, mas a ação construtiva, a ação ordenada, a ação que conduzirá Brasília aos grandes dias do futuro não há de parar, porque Brasília é o Brasil grande, é o amanhã. (*Palmas prolongadas.*)

Está encerrada a reunião.

**DOCUMENTO  
DE  
REFERÊNCIA**

**RELATÓRIO DO PLANO-PILOTO  
DE BRASÍLIA**

AUTOR: LÚCIO COSTA

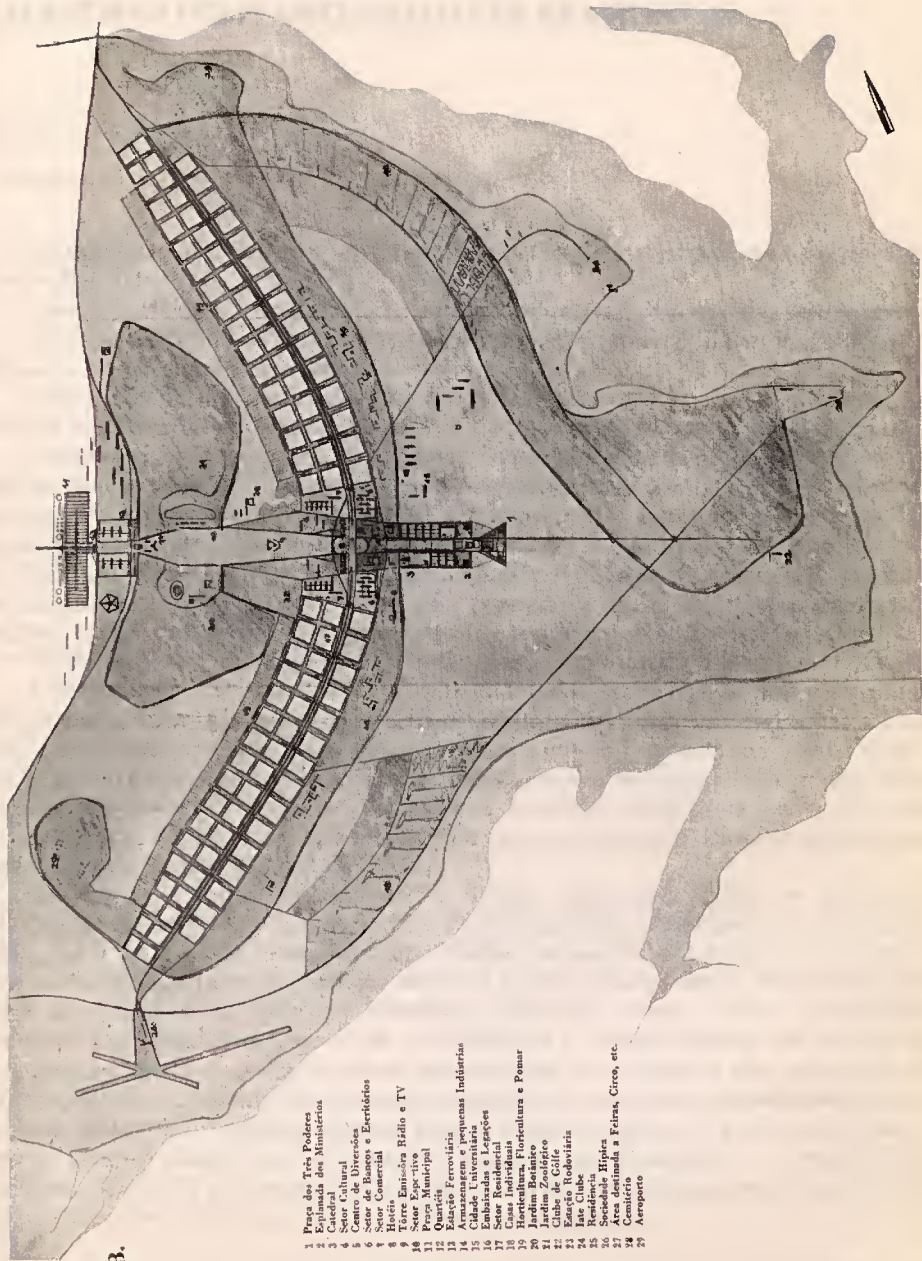
Texto incluído nestes Anais como documento de referência para facilitar a compreensão dos pontos ressaltados pelo autor na sua conferência de abertura do Seminário e nas cartas dirigidas ao Senador Cattete Pinheiro.



# P. P. B.

Plano Geral

- 1 Praça dos Três Poderes
- 2 Esplanada dos Ministérios
- 3 Catedral
- 4 Setor Cultural
- 5 Setor de Esportes
- 6 Setor de Bancos e Escritórios
- 7 Setor Comercial
- 8 Hotéis, Esplanada, Rádio e TV
- 9 Setor Executivo
- 10 Praça Municipal
- 11 Quartel
- 12 Associação
- 13 Armazém de Grãos e Pequenas Indústrias
- 14 Mercado
- 15 Cidade Universitária
- 16 Embaixadas e Legações
- 17 Setor de Esportes
- 18 Clubes Individuais
- 19 Horticultura, Floricultura e Pomar
- 20 Jardim Botânico
- 21 Museu Zoológico
- 22 Clube de Golf
- 23 Estação Rodoviária
- 24 Base Clube
- 25 Sede de Esportes
- 26 Setor de Esportes
- 27 Área destinada a Feiras, Circo, etc.
- 28 Cemitério
- 29 Aeroporto





## RELATÓRIO DO PLANO-PILOTO DE BRASÍLIA (+)

Autor: Lúcio Costa

1º prêmio

... José Bonifácio, em 1823, propõe a transferência da Capital para Goiás e sugere o nome de BRASÍLIA.

Desejo inicialmente desculpar-me perante a direção da Companhia Urbanizadora e a Comissão Julgadora do Concurso pela apresentação sumária do partido aqui sugerido para a nova Capital, e também justificar-me.

Não pretendia competir e, na verdade, não concorro apenas me desvencilho de uma solução possível, que não foi procurada mas surgiu, por assim dizer, já pronta.

Compareço, não como técnico devidamente aparelhado, pois nem sequer disponho de escritório, mas como simples **maquis** do urbanismo, que não pretende prosseguir no desenvolvimento da idéia apresentada senão eventualmente, na qualidade de mero consultor. E se procedo assim candidamente é porque me amparo num raciocínio igualmente simplório: se a sugestão é válida, estes dados, conquanto sumários na sua aparência, já serão suficientes, pois revelarão que, apesar da espontaneidade original, ela foi, depois, intensamente **pensada e resolvida**; se o não é, a exclusão se fará mais facilmente, e não terei perdido o meu tempo nem tomado o tempo de ninguém.

A liberação do acesso ao concurso reduziu de certo modo a consulta àquilo que de fato importa, ou seja, à concepção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele: a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região. Trata-se de um ato deliberado de posse, de um gesto de sentido ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial. E o que se indaga é como no entender de cada concorrente uma tal cidade deve ser concebida.

Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como **urbs**, mas como **civitas**, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E, para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de **intenção**, porquanto dessa atitude fundamental decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjunto projetado o desejável caráter monumental. Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, **consciente**, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao desvanio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do País.

(+) Reprodução do texto e desenhos publicados in MÓDULO — Revista de Arquitetura e Artes Plásticas, Rio de Janeiro, Ano 3, Nº 8, edição especial, julho, 1957.

Dito isto, vejamos como nasceu, se definiu e resolveu a presente solução:

1 — Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz (Fig. 1).

2 — Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo equilátero que define a área urbanizada (Fig. 2).

3 — E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária — inclusive a eliminação dos cruzamentos — à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado, correspondente às vias naturais de acesso, a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local, e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais (Fig. 3).

4 — Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema (Fig. 4). Lateralmente à intersecção dos dois eixos, mas participando funcionalmente e em termos de composição urbanística do eixo monumental, localizaram-se o setor bancário e comercial, o setor dos escritórios de empresas e profissões liberais, e ainda os amplos setores do varejo comercial.

5 — O cruzamento desse eixo monumental, de cota inferior, com o eixo rodoviário-residencial impôs a criação de uma grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali, remanso onde se concentrou logicamente o centro de diversões da cidade, com os cinemas, os teatros, os restaurantes etc. (Fig. 5).

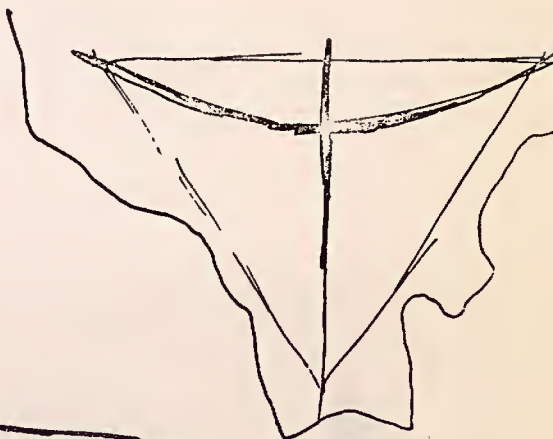
6 — O tráfego destinado aos demais setores prossegue, ordenado em mão única, na área térrea inferior coberta pela plataforma e entalada nos dois topos mas aberta nas faces maiores, área utilizada em grande parte para o estacionamento de veículos e onde se localizou a estação rodoviária interurbana, acessível aos passageiros pelo nível superior da plataforma (Fig. 6). Apenas as pistas de velocidade mergulham, já então subterrâneas, na parte central desse piso inferior que se espraia em declive até nivelar-se com a esplanada do setor dos ministérios.

7 — Desse modo e com a introdução de três trevos completos em cada ramo do eixo rodoviário e outras tantas passagens de nível inferior, o tráfego de automóveis e ônibus se processa tanto na parte central quanto nos setores residenciais **sem qualquer cruzamento**. Para o tráfego de caminhões estabeleceu-se um sistema secundário autônomo com cruzamentos sinalizados mas sem cruzamento ou interferência alguma com o sistema anterior, salvo acima do setor esportivo, e que acede aos edifícios do setor comercial ao nível do subsolo, contornando o centro cívico em cota inferior, com galerias de acesso previstas no terrapleno (Fig. 7).

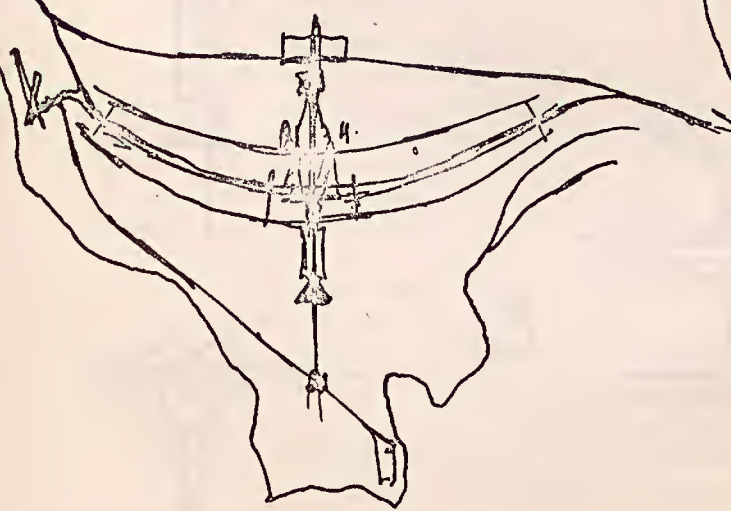




1



ANAPOLIS



PARROCCHIA

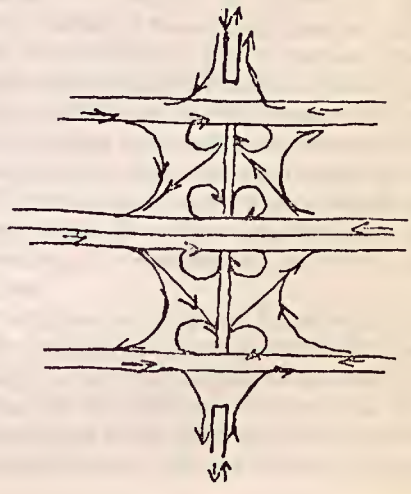
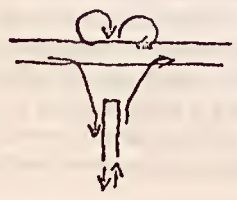




3



4



3



8 — Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, (Fig. 8) sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e antinaturais pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se "desumaniza", readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe.

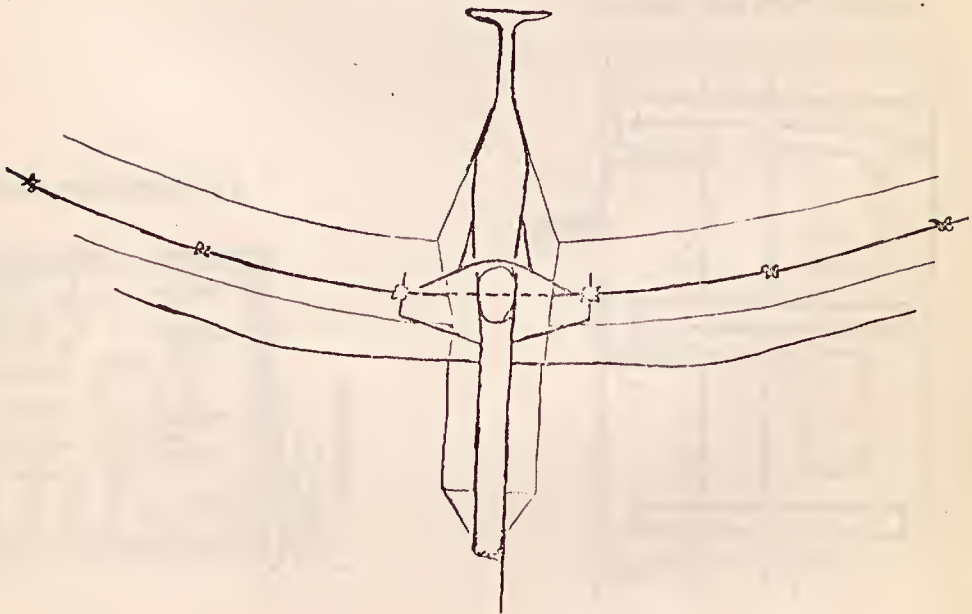
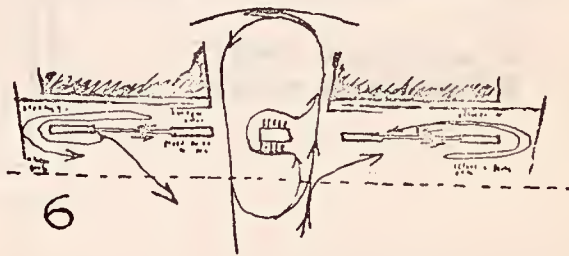
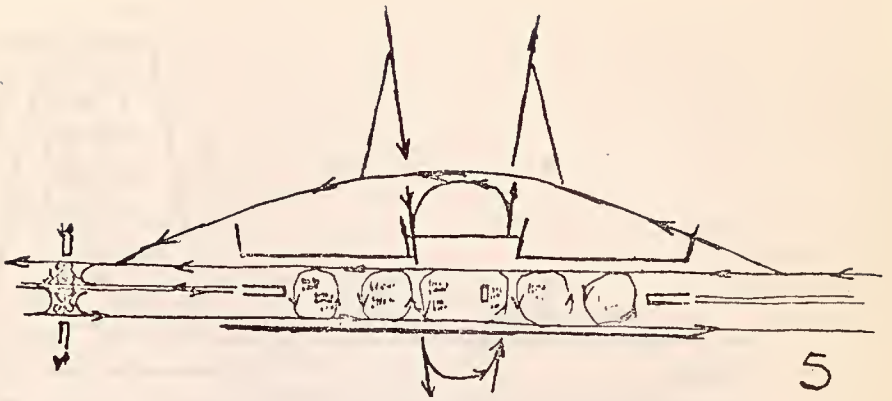
9 — Veja-se agora como nesse arcabouço de circulação ordenada se integram e articulam os vários setores.

Destacam-se no conjunto os edifícios destinados aos poderes fundamentais que, sendo em número de três e autônomos, encontraram no triângulo equilátero, vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, a forma elementar apropriada para contê-los. Criou-se então um terrapleno triangular, com arrimo de pedra à vista, sobrelevado na campina circunvizinha a que se tem acesso pela própria rampa da auto-estrada que conduz à residência e ao aeroporto (Fig. 9). Em cada ângulo dessa praça — Praça dos Três Poderes, poderia chamar-se — localizou-se uma das casas, ficando as do Governo e do Supremo Tribunal na base e a do Congresso no vértice, com frente igualmente para uma ampla esplanada disposta num segundo terrapleno, de forma retangular e nível mais alto, de acordo com a topografia local, igualmente arrimado de pedras em todo o seu perímetro. A aplicação em termos atuais, dessa técnica oriental milenar dos terraplenos, garante a coesão do conjunto e lhe confere uma ênfase monumental imprevista (Fig. 9). Ao longo dessa esplanada — o Mall, dos ingleses — extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles, foram dispostos os ministérios e autarquias (Fig. 10). Os das Relações Exteriores e Justiça ocupando os cantos inferiores, contíguos ao edifício do Congresso e com enquadramento condigno, os ministérios militares constituindo uma praça autônoma, e os demais ordenados em seqüência — todos com área privativa de estacionamento — sendo o último o da Educação, a fim de ficar vizinho do setor cultural, tratado à maneira de parque para melhor ambientação dos museus, da biblioteca, do planetário, das academias, dos institutos, etc., setor este também contíguo à ampla área destinada à Cidade Universitária com o respectivo Hospital de Clínicas, e onde também se prevê a instalação do Observatório. A Catedral ficou igualmente localizada nessa esplanada, mas numa praça autônoma disposta lateralmente, não só por questão de protocolo, uma vez que a Igreja é separada do Estado, como por uma questão de escala, tendo-se em vista valorizar o monumento, e ainda, principalmente, por outra razão de ordem arquitetônica: a perspectiva de conjunto da esplanada deve prosseguir desimpedida até além da plataforma onde os dois eixos urbanísticos se cruzam.

10 — Nesta plataforma onde, como se viu anteriormente, o tráfego é apenas local, situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées). A face da plataforma debruçada sobre o setor cultural e a esplanada dos ministérios não foi edificada, com exceção de uma eventual casa de chá e da Ópera, cujo acesso tanto se faz pelo próprio setor de diversões como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior. Na face fronteira foram

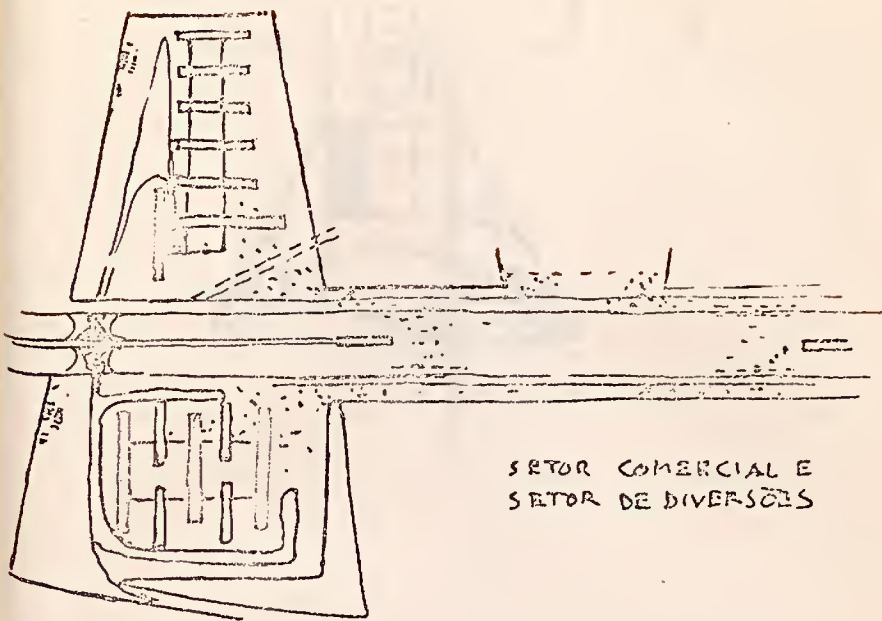
concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fez baixo e uniforme, constituindo assim o conjunto deles um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame (Fig. 11). As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessas no gênero tradicional da rua do Ouvidor, dos clubes, casas de chá, etc., tenham vista, de um lado e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e "loggias" na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão (Fig. 11). O pavimento térreo do setor central desse conjunto de teatros e cinemas manteve-se vasado em toda a sua extensão, salvo os núcleos de acesso aos pavimentos superiores, a fim de garantir continuidade à perspectiva, e os andares se previram envidraçados nas duas faces para que os restaurantes, clubes, casas de chá etc., tenham vista, de um lado para a esplanada inferior, e do outro para o aclave do parque no prolongamento do eixo monumental e onde ficaram localizados os hotéis comerciais e de turismo e, mais acima, para a torre monumental das estações radioemissoras e de televisão, tratada como elemento plástico integrado na composição geral (Figs. 9, 11, 12). Na parte central da plataforma, porém disposto lateralmente, acha-se o saguão da estação rodoviária com bilheteria, bares, restaurantes, etc., construção baixa, ligada por escadas rolantes ao "hall" inferior de embarque separado por envidraçamento do cais propriamente dito. O sistema de mão única obriga os ônibus na saída a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário-residencial. — **despedida** psicologicamente desejável. Previram-se igualmente nessa extensa plataforma destinada principalmente, tal como no piso térreo, ao estacionamento de automóveis, duas amplas praças privativas dos pedestres, uma fronteira ao teatro da Ópera e outra, simetricamente disposta, em frente a um pavilhão de pouca altura debruçado sobre os jardins do setor cultural e destinado a restaurante, bar e casa de chá. Nestas praças, o piso das pistas de rolamento, sempre de sentido único, foi ligeiramente sobrelevado em larga extensão, para o livre cruzamento dos pedestres num e noutro sentido, o que permitirá acesso franco e direto tanto aos setores do varejo comercial quanto ao setor dos bancos e escritórios (Fig. 8).

11 — Lateralmente a esse setor central de diversões, e articulados a ele, encontram-se dois grandes núcleos destinados exclusivamente ao comércio — lojas e "magazins", e dois setores distintos, o bancário-comercial, e o dos escritórios para profissões liberais, representações e empresas, onde foram localizados, respectivamente, o Banco do Brasil e a sede dos Correios e Telégrafos. Estes núcleos e setores são acessíveis aos automóveis diretamente das respectivas pistas, e aos pedestres por calçadas sem cruzamento (Fig. 8), e dispõem de autopostos para estacionamento em dois níveis, e de acesso de serviço pelo subsolo correspondente ao piso inferior da plataforma central. No setor dos bancos, tal como nos dos escritórios, previram-se três blocos altos e quatro de menor altura, ligados entre si por extensa ala térrea com sobreloja de modo a permitir intercomunicação coberta e amplo espaço para instalação de agências bancárias, agências de empresas, cafés, restaurantes, etc. Em cada núcleo comercial, propõe-se uma seqüência ordenada de blocos baixos e alongados e um maior, de igual altura dos anteriores, todos interligados por um amplo corpo térreo com lojas, sobrelo-





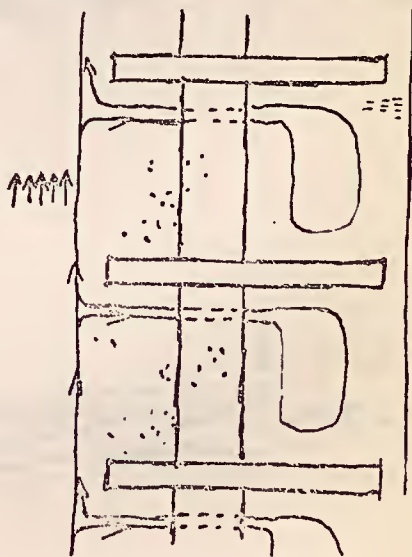
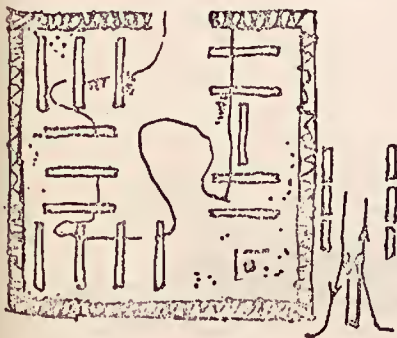




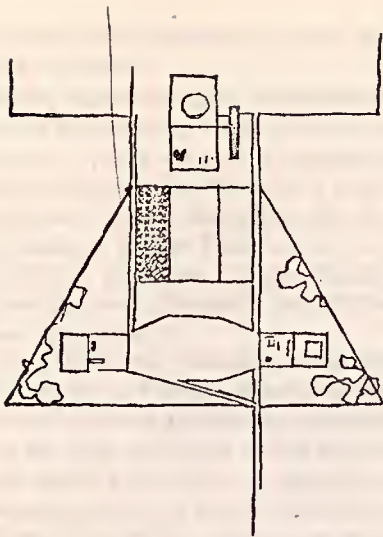
SECTOR COMERCIAL E  
SECTOR DE DIVERSÕES

SECTOR DOS MINISTERIOS

SECTOR RESIDENCIAL







9



FORM DE PALMEIRAS IMPERIAES  
PROPOSTO EM 1936 POR LE CORBUSIER





jas e galerias. Dois braços elevados da pista de contorno permitem, também aqui, acesso franco aos pedestres.

12 — O setor esportivo, com extensíssima área destinada exclusivamente ao estacionamento de automóveis, instalou-se entre a praça da Municipalidade e a torre radioemissora, que se prevê de planta triangular com embasamento monumental de concreto aparente até o piso dos "studios" e mais instalações, e superestrutura metálica com mirante localizado a meia altura (Fig. 12). De um lado o estádio e mais dependências tendo aos fundos o Jardim Botânico; do outro o hipódromo com as respectivas tribunas e vila hípica e, contíguo, o Jardim Zoológico, constituindo estas duas imensas áreas verdes, simetricamente dispostas em relação ao eixo monumental, como que os pulmões da nova cidade (Fig. 4).

13 — Na praça Municipal, instalaram-se a Prefeitura, a Polícia Central, o Corpo de Bombeiros e a Assistência Pública. A penitenciária e o hospício, conquanto afastados do centro urbanizado, fazem igualmente parte deste setor.

14 — Acima do setor municipal foram dispostas as garagens da viação urbana, em seguida, de uma banda e de outra, os quartéis e numa larga faixa transversal o setor destinado ao armazenamento e à instalação das pequenas indústrias de interesse local, com setor residencial autônomo, zona esta rematada pela estação ferroviária e articulada igualmente a um dos ramos da rodovia destinada aos caminhões.

15 — Percorrido assim de ponta a ponta esse eixo dito monumental, vê-se que a fluência e unidade do traçado (Fig. 9), desde a praça do Governo até à praça Municipal, não exclui a variedade, e cada setor, por assim dizer, vale por si como organismo praticamente autônomo na composição do conjunto. Essa autonomia cria espaços adequados à escala do homem e permite o diálogo monumental localizado sem prejuízo do desempenho arquitetônico de cada setor na harmoniosa integração urbanística do todo.

16 — Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem (Fig. 13). Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios, e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras.

Dentro destas "superquadras" os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra (Fig. 8).

Ao fundo das quadras estende-se a via de serviço para o tráfego de caminhões, destinando-se ao longo dela a frente oposta às quadras, à instalação de garagens, oficinas, depósitos do comércio em grosso, etc., e reservando-se uma faixa de terreno,

equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar. Entaladas entre essa via de serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalaram-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro, disposto conforme a sua classe ou natureza (Fig. 13).

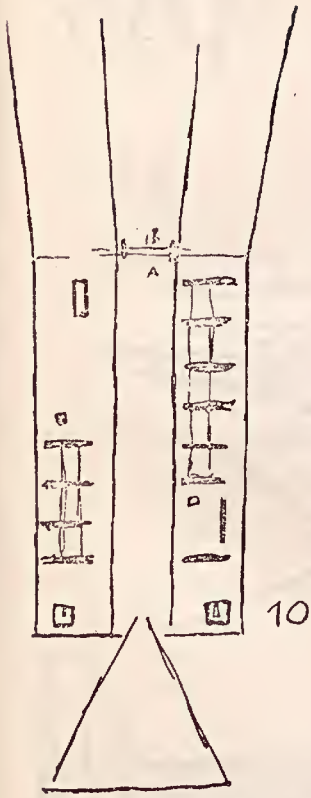
O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias, etc, na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviço para venda de gasolina. As lojas dispõem-se em renque com vitrinas e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres, e o estacionamento na face oposta, contígua às vias de acesso motorizado, prevendo-se travessas para ligação de uma parte a outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só (Fig. 14).

Na confluência das quatro quadras localizou-se a igreja do bairro, e aos fundos dela as escolas secundárias, ao passo que na parte da faixa de serviço fronteira à rodovia se previu o cinema a fim de torná-lo acessível a quem proceda de outros bairros, ficando a extensa área livre intermediária destinada ao clube da juventude, com campo de jogos e recreio.

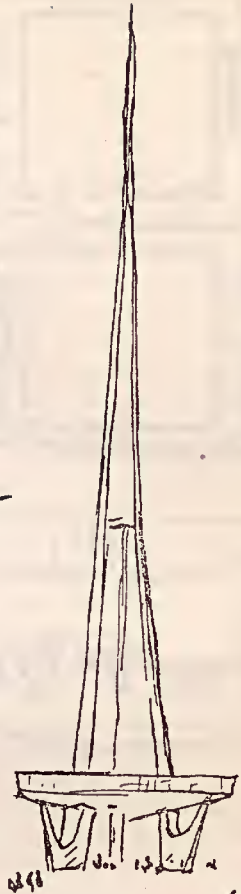
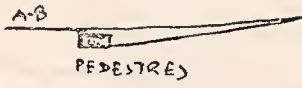
17 — A gradação social poderá ser dosada facilmente atribuindo-se maior valor a determinadas quadras como, por exemplo, às quadras singelas contíguas ao setor das embaixadas, setor que se estende de ambos os lados do eixo principal paralelamente ao eixo rodoviário, com alameda de acesso autônomo e via de serviço para o tráfego de caminhões comum às quadras residenciais. Essa alameda, por assim dizer, privativa do bairro das embaixadas e legações, se prevê edificada apenas num dos lados, deixando-se o outro com a vista desimpedida sobre a paisagem, excetuando-se o hotel principal localizado nesse setor e próximo do centro da cidade. No outro lado do eixo rodoviário-residencial, as quadras contíguas à rodovia serão naturalmente mais valorizadas que as quadras internas, o que permitirá as gradações próprias do regime vigente; contudo, o agrupamento delas, de quatro em quatro, propicia num certo grau a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação.

E seja como for, as diferenças de padrão de uma quadra a outra serão neutralizadas pelo próprio agenciamento urbanístico proposto, e não serão de natureza a afetar o conforto social a que todos têm direito. Elas decorrerão apenas de uma maior ou menor densidade, do maior ou menor espaço atribuído a cada indivíduo e a cada família, da escolha dos materiais e do grau e requinte do acabamento. Neste sentido deve-se impedir a enquistação de favelas tanto na periferia urbana quanto na rural. Cabe à Companhia Urbanizadora prover dentro do esquema proposto acomodações decentes e econômicas para a *totalidade* da população.

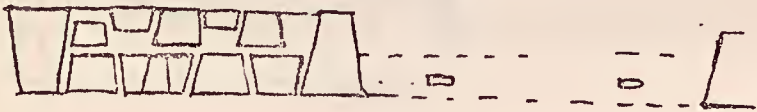
18 — Previram-se igualmente setores ilhados, cercados de arvoredo e de campo, destinados a loteamento para casas individuais, sugerindo-se uma disposição dentada em cremalheira, para que as casas construídas nos lotes de topo se destaquem na paisagem, afastadas uma das outras, disposição que ainda permite acesso autônomo de serviço para todos os lotes (Fig. 15). E admitiu-se igualmente a construção eventual de casas avulsas isoladas de alto padrão arquitetônico — o que não implica tamanho — estabele-



10



12



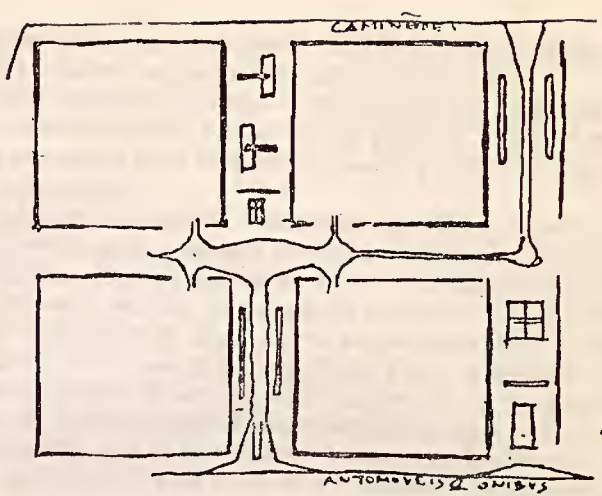
11



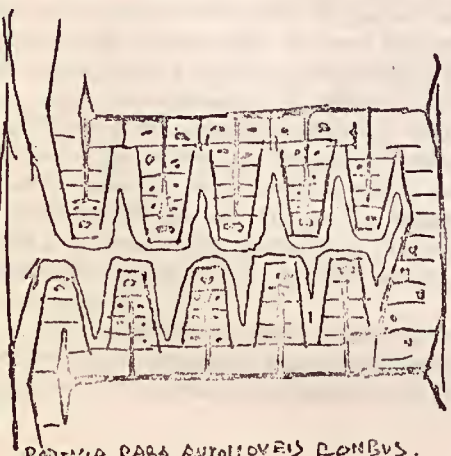
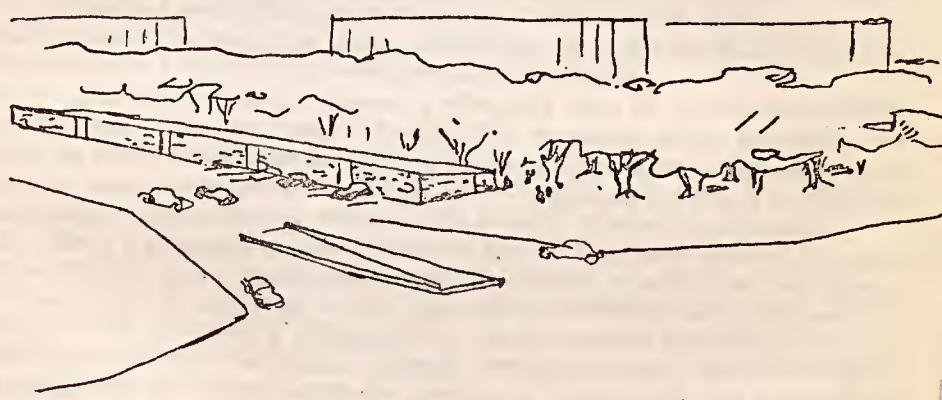




14



13



15

CAMINHÕES  
 ACESSO DE  
 SERVIÇO.

RODEIRA PARA AUTOMOVEIS LONBUS.



cendo-se porém como regra, nestes casos, o afastamento mínimo de um quilômetro de casa a casa, o que acentuará o caráter excepcional de tais concessões.

19 — Os cemitérios localizados nos extremos do eixo rodoviário-residencial evitam aos cortejos a travessia do centro urbano. Terão chão de grama e serão convenientemente arborizados, com sepulturas rasas e lápides singelas, à maneira inglesa, tudo desprovido de qualquer ostentação.

20 — Evitou-se a localização dos bairros residenciais na orla da lagoa, a fim de preservá-la intata, tratada com bosques e campos de feição naturalista e rústica para os passeios e amenidades bucólicas de toda a população urbana. Apenas os clubes esportivos, os restaurantes, os lugares de recreio, os balneários e núcleos de pesca poderão chegar à beira d'água. O clube de Golf situou-se na extremidade leste, contíguo à Residência e ao hotel, ambos em construção, e o Yatch Club na enseada vizinha, entremeados por denso bosque que se estende até à margem da represa, bordejada nesse trecho pela alameda de contorno que intermitentemente se desprende da sua orla para embrenhar-se pelo campo que se pretende eventualmente florido e manchado de arvoredos. Essa estrada se articula ao eixo rodoviário e também à pista autônoma de acesso direto do aeroporto ao centro cívico, por onde entrarão na cidade os visitantes ilustres, podendo a respectiva saída processar-se, com vantagem, pelo próprio eixo rodoviário-residencial. Propõe-se, ainda, a localização do aeroporto definitivo na área interna da represa, a fim de evitar-lhe a travessia ou o contorno.

21 — Quanto à numeração urbana, a referência deve ser o eixo monumental, distribuindo-se a cidade em metades *Norte* e *Sul*; as quadras seriam assinaladas por números, os blocos residenciais por letras, e finalmente o número do apartamento na forma usual, assim, por exemplo, N-Q3-L ap. 201. A designação dos blocos em relação à entrada da quadra deve seguir da esquerda para a direita, de acordo com a norma.

22 — Resta o problema de como dispor do terreno e torná-lo acessível ao capital particular. Entendo que as quadras não devem ser loteadas, sugerindo, em vez da venda de lotes, a venda de quotas de terreno, cujo valor dependerá do setor em causa e do gabarito, a fim de não entrar o planejamento atual e possíveis remodelações futuras no delineamento interno das quadras. Entendo também que esse planejamento deveria de preferência anteceder a venda das quotas, mas nada impede que compradores de um número substancial de quotas submetam à aprovação da Companhia projeto próprio de urbanização de uma determinada quadra, e que, além de facilitar aos incorporadores a aquisição de quotas, a própria Companhia funcione, em grande parte, como incorporadora. E entendo igualmente que o preço das quotas, oscilável conforme a procura, deveria incluir uma parcela com taxa fixa, destinada a cobrir as despesas do projeto, no intuito de facilitar tanto o convite a determinados arquitetos como a abertura de concursos para a urbanização e edificação das quadras que não fossem projetadas pela Divisão de Arquitetura da própria Companhia. E sugiro ainda que a aprovação dos projetos se processe em duas etapas, — anteprojeto e projeto definitivo, no intuito de permitir seleção prévia e melhor controle da qualidade das construções.

Da mesma forma quanto ao setor do varejo comercial e aos setores bancários e dos escritórios das empresas e profissões liberais, que deveriam ser projetados previamente de modo a se poderem fracionar em subsectores e unidades autônomas, sem prejuí-

zo da integridade arquitetônica, e assim se submeterem parceladamente à venda no mercado imobiliário, podendo a construção propriamente dita, ou parte dela, correr por conta dos interessados ou da Companhia, ou ainda, conjuntamente.

23 — Resumindo, a solução apresentada é de fácil apreensão, pois se caracteriza pela simplicidade e clareza do risco original, o que não exclui, conforme se viu, a variedade no tratamento das partes, cada qual concebida segundo a natureza peculiar da respectiva função, resultando daí a harmonia de exigências de aparência contraditória. É assim que, sendo monumental é também cômoda, eficiente, acolhedora e íntima. É ao mesmo tempo derramada e concisa, bucólica e urbana, lírica e funcional. O tráfego de automóveis se processa sem cruzamento, e se restitui o chão, na justa medida, ao pedestre. E por ter o arcabouço tão claramente definido, é de fácil execução: dois eixos, dois terraplenos, uma plataforma, duas pistas largas num sentido, uma rodovia no outro, rodovia que poderá ser construída por partes, — primeiro as faixas centrais com um trevo de cada lado, depois as pistas laterais, que avançariam com o desenvolvimento normal da cidade. As instalações teriam sempre campo livre nas faixas verdes contíguas às pistas de rolamento. As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios. De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins.

Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade parque. Sonho arquissecular do Patriarca.

# RESUMO DAS APRECIÇÕES DO JÚRI

Plano-Piloto nº 22

Autor: *Lúcio Costa*

Suposição: uma **civitas**, não uma **urbs**

## Críticas

1. Demasiada quantidade indiscriminada de terra entre o centro governamental e o lago.
2. O aeroporto talvez tenha de ser mais afastado.
3. A parte mais longínqua do lago e as penínsulas não são utilizadas para habitações (V. nº 2).
4. Não especificação do tipo de estradas regionais, especialmente com relação a possíveis cidades satélites.

## Vantagens

1. O único plano para uma **capital administrativa do Brasil**.
2. Seus elementos podem ser prontamente apreendidos: o plano é claro, direto e fundamentalmente simples — como, por exemplo, o de Pompéia, o de Nancy, o de Londres feito por Wren e o de Paris de Louis XV.
3. O plano estará concluído em dez anos, embora a cidade continue a crescer.
4. O tamanho da cidade é limitado: seu crescimento após 20 anos se fará (a) pelas penínsulas e (b) por cidades satélites.
5. Um centro conduz a outro, de modo que o plano pode ser facilmente compreendido.
6. Tem o espírito do século XX: é novo; é livre e aberto; é disciplinado sem ser rígido.
7. O método de crescimento — por arborização, alguns caminhos e a artéria principal — é o mais prático de todos.
8. As embaixadas estão bem situadas, dentro de um cenário variável.

A praça dos Três Poderes dá para a cidade, de um lado, e para o parque, do outro.

Devemos partir do geral para o particular — e não de modo contrário. O que é geral pode ser expresso de maneira simples e breve; mas é mais fácil escrever uma carta longa do que uma curta.

Inúmeros projetos apresentados poderiam ser descritos como demasiadamente desenvolvidos; o de nº 22, ao contrário, parece sumário. Na realidade, porém, explica tudo o que é preciso saber nesta fase; e omite tudo que é sem propósito.

#### COMISSÃO JULGADORA DO PLANO-PILOTO DE BRASÍLIA

Dr. Israel Pinheiro da Silva, Presidente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil — NOVACAP.

Sir William Holford, professor de urbanismo na Universidade de Londres (Inglaterra)

André Sive, professor de urbanismo em Paris (França)

Stamo Papadaki, arquiteto norte-americano (USA).

Engº Luiz Hildebrando Horta Barbosa, representante do Clube de Engenharia.

Arq. Paulo Antunes Ribeiro, representante do Instituto de Arquitetos do Brasil.

Arq. Oscar Niemeyer, Diretor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da NOVACAP.

Data da sessão de julgamento: 16 de março de 1957, conforme ata publicada no **Diário Oficial da União** de 25-03-1957.

# ANEXOS





# I SEMINÁRIO DE ESTUDOS DOS PROBLEMAS URBANOS DE BRASÍLIA

## PROGRAMA

### CONFERÊNCIAS

#### Tema I

Considerações em torno do Plano-Piloto de Brasília.  
Arq. Lúcio Costa, autor do Plano-Piloto de Brasília.

data:  
5-08-74  
às 9:00 h

#### Tema II

Distrito Federal — o Governo e a Comunidade.  
Engº Henrique Brandão Cavalcanti, Secretário-Geral do Ministério do Interior.

data:  
12-08-74  
às 9:00 h

#### Tema III

Humanização das Cidades.  
Arq. Jaime Lerner, Prefeito de Curitiba.

data:  
13-08-74  
às 9:00 h

#### Tema IV

A Formação de Recursos Humanos para o Planejamento Urbano.  
Prof. Miguel Alves Pereira, Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil.

data:  
19-08-74  
às 9:00 h

#### Tema V

Brasília — uma Realidade Urbanística e Administrativa do País.  
Engº Plínio Cantanhede, ex-Prefeito do Distrito Federal.

data:  
21-08-74  
às 9:00 h

## PAINÉIS

### Painel nº 1

**Brasília — confronto entre o planejamento urbano original e a realidade de hoje: perspectivas para o futuro.**

Coordenação — Comissão do Distrito Federal.

Convidado Especial — Prof. José Carlos Coutinho — AUr/UnB.

Expositores

Engº Geraldo Roberto Orlandi — SVO/GDF.

Prof. Aldo Paviani — IEGEO/UnB.

Prof. Décio Garcia Munhoz — IHECO/UnB.

Econ. Gilberto Sobral — CODEPLAN/GDF.

Engº Cloraldino Soares Severo — Presidente do GEIPOT/M. Transportes.

data:  
6-08-74  
às 9:00 h

### Painel nº 2

**Brasília — institucionalização do planejamento urbano como processo e adequação do Plano-Piloto à realidade em evolução.**

Coordenação — Comissão do Distrito Federal.

Convidado Especial — Prof. Ricardo Libanez Farret — AUr/UnB.

Expositores

Engº Lúcio Gomide Lourdes — SVO/GDF.

Engº Gildarte Giambastiani da Silva — COTELB/GDF.

Arq. Alfredo Gastal — CPM/M. Interior.

Arq. Amílcar Coelho Chaves — IAB/DF.

Econ. Jardel Barcellos de Paula — CODEPLAN/GDF.

Prof. José Alexandre Felizola Diniz — IEGEO/UnB.

data:  
14-08-74  
às 9:00 h

### Painel nº 3

**Brasília — problemas sociais e econômicos da cidade no confronto com suas funções básicas.**

Coordenação — Comissão do Distrito Federal.

Convidado Especial — Prof. Frederico Borges de Holanda — AUr/UnB.

Expositores

Emb. Wladimir do Amaral Murinho — Secretário de Educação e Cultura do DF.

Dr. Júlio Quirino da Costa — Representante da classe rural do DF.

Dr. Antonio Carlos Osório — Representante das classes empresariais e profissões liberais do DF.

Profª Ignez Costa Barbosa Ferreira — IEGEO/UnB.

Jorn. Arnaldo Ramos — Representante das classes trabalhadoras do DF.

Dom José Newton de Almeida Baptista — Arcebispo de Brasília.

data:  
20-08-74  
às 9:00 h

## REGULAMENTO INTERNO

### Das Atividades

Art. 1º O I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, promovido pela Comissão do Distrito Federal, do Senado, realizar-se-á na Capital da República, no período de 5 a 21 de agosto de 1974, compreendendo os seguintes tipos de atividades:

- a) Conferências
- b) Painéis de Discussão
- c) Sessões Especiais.

Art. 2º O Temário das Conferências e Painéis de Discussão e respectivos Conferencistas e Expositores constam do Programa divulgado em documento à parte.

Art. 3º As Sessões Especiais destinam-se à exibição de audiovisuais ou realização de palestras sobre assuntos especializados de interesse dos participantes, de acordo com programação que será aprovada, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas, pelo Presidente da Comissão Diretora do Seminário.

### Da Organização

Art. 4º A orientação, o apoio e a execução das atividades do Seminário serão atribuídas às seguintes Comissões:

- a) Comissão Diretora
- b) Comissão Especial de Apoio
- c) Comissão Executiva.

Parágrafo Único. Além das Comissões referidas neste artigo, o Seminário terá uma Comissão de Honra, constituída pelos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados e pelo Governador do Distrito Federal.

Art. 5º A Comissão Diretora, a quem compete a direção geral das atividades do Seminário e a aprovação das medidas para sua execução, é presidida pelo Presidente da Comissão do Distrito Federal e integrada pelos Senadores, membros titulares e suplentes, da referida Comissão.

Art. 6º A Comissão Especial de Apoio, que tem por principal atribuição colaborar com o Senado Federal na difusão do Seminário, é integrada pelos dirigentes dos órgãos de imprensa escrita, televisão e rádiodifusão da Capital da República e pelos Reitores das Universidades oficiais e particulares do Distrito Federal.

Art. 7º A Comissão Executiva, órgão de assessoramento e apoio à Comissão Diretora, tem por atribuição executar, sob orientação do Presidente, as medidas indispensáveis à realização do Seminário, e é constituída por funcionários do Senado Federal.

Parágrafo Único. Cabe, ainda, às Secretarias do Senado Federal, de acordo com determinações da Presidência da Casa, prestar colaboração à Comissão Diretora na execução das medidas necessárias à realização do Seminário.

### Das Inscrições

Art. 8º As inscrições para participar das atividades do Seminário serão feitas, no período de 29 de julho a 2 de agosto de 1974, no Gabinete do Presidente da Comissão do Distrito Federal, sob uma das seguintes categorias:

a) Convidado Oficial

b) Observador.

§ 1º Serão inscritos como Convidados Oficiais os credenciados pelos órgãos ou entidades convidadas.

§ 2º Poderão inscrever-se como Observadores, à critério do Presidente da Comissão Diretora, profissionais, técnicos e estudantes universitários.

### **Dos Painéis de Discussão**

Art. 9º As atividades dos Painéis de Discussão desenvolver-se-ão em três fases:

a) comunicações individuais dos Expositores;

b) discussão, entre os Expositores, das idéias apresentadas;

c) formulação de indagações de participantes do Plenário e resposta, pelos Expositores.

Art. 10 Cada Painel será coordenado por um Senador, integrante da Comissão do Distrito Federal, de acordo com indicação do Presidente.

Art. 11. De cada Painel participará, na qualidade de Convidado Especial, um Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Artes e Arquitetura, da Universidade de Brasília, o qual, além da comunicação que possa apresentar, auxiliará o Coordenador na condução dos debates.

Art. 12. Para formulação das indagações previstas na alínea c do art. 9º deste Regulamento, os interessados deverão encaminhá-las à Mesa, durante as fases de exposição e debates estabelecidas nas alíneas a e b do referido artigo, mediante preenchimento de formulário próprio.

Art. 13. O Painel terá a duração máxima de 3 (três) horas, podendo ser convocada, à critério do Presidente da Comissão Diretora, nova sessão para continuação dos debates.

Parágrafo Único. Cada Expositor terá, para apresentar sua comunicação, o prazo de 15 (quinze) minutos, cujo decurso será controlado pelo Coordenador do Painel.

### **Das Disposições Gerais**

Art. 14. O texto das Conferências e Exposições dos Painéis, assim como o registro dos debates serão publicados em Anais, pela Comissão do Distrito Federal, e enviados aos Convidados Oficiais, órgãos e entidades que participaram do Seminário.

Art. 15. Os casos não previstos neste Regulamento serão resolvidos pelo Presidente da Comissão Diretora do Seminário.

Brasília, julho de 1974.  
SENADOR CATTETE PINHEIRO  
Presidente da Comissão do Distrito Federal.

## **LISTA DE PARTICIPANTES**

### **CONVIDADOS ESPECIAIS**

General Ivan de Souza Mendes — do Gabinete Militar da Presidência da República

Coronel Gustavo Moraes Rego Reis — Assessor Especial do Presidente da República

### **CONVIDADOS OFICIAIS**

#### **GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**

##### **GABINETE CIVIL:**

Jorge da Motta e Silva — Chefe do Gabinete Civil

##### **GABINETE MILITAR:**

Guaracy de Lima Furtado — Chefe do Gabinete Militar.

#### **ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DO GABINETE DO GOVERNADOR**

Reinaldo Corrêa Bispo — Assessor Chefe

Sophia Wianer

##### **PROCURADORIA GERAL:**

Francisco Ferreira de Castro

Roberto Pires Barbosa

Albertina Lúcia Carvalho de Mendonça

##### **SECRETARIA DE GOVERNO:**

Ivan Guanais de Oliveira — Secretário

Sílvio Eduardo Evangelista Nogueira

Paulo Alberto Mensitieri de Almeida

Cláudio Alves de Souza

### **SECRETARIA DE FINANÇAS:**

Luiz Gonzaga Guimarães  
Aléxandre Costa Ayres

### **SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA:**

Rubens Antônio Barbosa  
Gildo Willadino  
Dirce Araújo Jorge de Assis

### **SECRETARIA DE SERVIÇOS SOCIAIS:**

Paulo Roberto Bernardes Santos  
Alcino Machado Pinheiro  
Elsi Silva  
Maria Bernadette de Miranda Pereira  
Ismar José Abrão

### **SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS:**

Sizínio de Andrade Galvão — Secretário  
Geraldo Roberto Orlandi  
Myrtes Amora de Assis Republicano e Silva  
Oíron Cláudio do Nascimento  
Ney Gabriel de Souza  
Nizio José de Azevedo  
Valdo César Damasceno de Carvalho  
Samuel Urys Rawet  
Eduardo Jobin  
Maria Tereza Dalla Bernardina  
Heiza França de Araújo  
Fernando Muzzi Alves Pinto  
Aloysio de Carvalho Silva

### **SECRETARIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS:**

Rômulo Marinho — Secretário  
Aloysio Faria de Carvalho — Presidente da CEB  
Dalmo Pimentel dos Santos — Diretor-Superintendente da TCB  
Paulo César Cuntin Filho — Superintendente do SLU  
Mário Sérgio Boaventura de Sá  
Geraldo Wagner  
José Geraldo Maciel

**SECRETARIA DE AGRICULTURA E PRODUÇÃO:**

Pedro do Carmo Dantas — Secretário  
Joaquim Alfredo da Silva Tavares

**SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA:**

Aderbal Silva — Diretor da Polícia Civil  
Tais Blaso — Diretor do Detran  
Carlos Frederico Krauzer  
Álvaro da Natividade

**ÓRGÃOS E ENTIDADES DO DISTRITO FEDERAL****BRB — BANCO REGIONAL DE BRASÍLIA:**

Rogério de Melo Alves

**CAESB — COMPANHIA DE ÁGUA E ESGOTOS DE BRASÍLIA:**

Lúcio Gomide Loures — Superintendente  
Luiz Cláudio Castelo Branco  
Eduardo Cabral de Faria

**CEB — COMPANHIA DE ELETRICIDADE DE BRASÍLIA:**

Dalmo Rebello Silveira  
Nagib Zaidan  
Cid Azevedo Costa Júnior  
Luiz Gonzaga Rennó Salmon  
Paulo Victor Rada de Rezende

**CODEPLAN — COMPANHIA DO DESENVOLVIMENTO DO PLANALTO CENTRAL**

Evandro José de Macedo — Superintendente  
Gilberto Sobral  
José de Queiroz Mesquita  
Osvaldo Janot Filho  
Roberto de Faria Almeida  
Ismael Carlos de Oliveira  
Paulo Rubens Martins Araújo  
Cornélio Alves de Freitas  
Luciano Gnone Filho  
José Valdez Rodrigues  
Sérgio Garcia Parente  
Carlos Alberto Macedo  
Gleide Maria Teixeira Galvão

### **CONTRANDIF — CONSELHO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL:**

Glauco Benévolo de Benévolo — Presidente  
Renato de Sá Júnior  
Leonardo Leite Praça

### **COTELB — COMPANHIA DE TELECOMUNICAÇÕES DE BRASÍLIA:**

Humberto Alves Ferreira  
Ricardo de Souza Ribeiro Nascimento

### **DER/DF — DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO DF:**

Nid Dutra D'Amorim — Diretor-Geral  
José Medeiros de Oliveira  
Leonardo Leite Praça  
Claudimiro Salviano  
Paulo Afonso Pena  
Luiz Gonzaga Rodrigues Lopes

### **DEFER — DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA, ESPORTES E RECREAÇÕES:**

Paulo Antunes de Souza — Diretor  
Emygdio de Carvalho  
Juarez Gonçalves de Góes

### **DETRAN — DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE BRASÍLIA:**

Tais Blaso — Diretor  
Geraldo Jorge Estrela  
Antônio Bonfim Carvalho Teles  
Éronivaldo José de Oliveira

### **DETUR — DEPARTAMENTO DE TURISMO DO DF:**

Carlos Black Pereira — Diretor  
Flávio Flores Cunha

### **FUNDAÇÃO CULTURAL DO DF:**

Ruy Pereira da Silva — Diretor-Executivo  
Walter Albuquerque Mello



### **FUNDAÇÃO EDUCACIONAL DO DF:**

Raul Frederico José Spinzi Molinas  
Viviane Aronowicz Curi  
Neusa Galvão  
Quélvia Heringer de Freitas

### **FUNDAÇÃO DO SERVIÇO SOCIAL DO DF:**

Maria Consília Gomes da Rocha  
Mary de Abreu Machado Faria  
João Pereira Vale Filho  
Denise Telles de Menezes  
Edenval Vaz

### **FUNDAÇÃO ZOOBOTÂNICA DO DF:**

Pedro do Carmo Dantas — Presidente  
Joaquim Alfredo da Silva Tavares

### **NOVACAP — COMPANHIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL:**

Azizi Tajra Neto  
José Joaquim Aragão Pinto  
Walter Lima da Cruz  
Valmore Herbert Bernardes Belo  
Maria Inez dos Santos Pinto  
Stênio de Araújo Bastos  
Antônio da Rocha Marmo de Oliveira  
Ronaldo de Oliveira Encarnação  
José Wagner Borges Machado  
Antonio Mendes Taboza  
Francisco Ozanan Correa Coelho de Alencar  
Ruy Figueiredo Malta  
Arino Oton de Lima  
Liaderson Pontes Filho  
Eugênio Oton de Lima  
Acácio Nelson Fernandes Ternteden  
Márcio Lopes Siqueira  
Fernanda Ester Teixeira Lima  
Orlando Morais  
Vicente de Paulo Azevedo e Silva  
Roosevelt Nader

**POLÍCIA MILITAR DO DF:**

Carlos Frederico Krauzer

**SHIS — SOCIEDADE DE HABITAÇÕES E DE INTERESSE SOCIAL:**

Luiz Carlos Umpierre de Azambuja

**SLU — SERVIÇO AUTÔNOMO DE LIMPEZA URBANA:**

Sérgio Antônio Garcia Alves  
José Maria de Mesquita Júnior  
Manoel Marques da Cruz  
Enedina Fernandes de Queiroz  
Otávio Rodrigues da Costa  
Francisco Pereira de Lucena  
Gilberto Dantas de Araújo  
Suzana Maria Vieira Chaves

**TCB — SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BRASÍLIA:**

Edmundo Adriano de Mello Baptista  
Vicente de Paula Pinto

**TERRACAP — COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE BRASÍLIA:**

Flávio Rios Peixoto da Silveira

**ÓRGÃOS E ENTIDADES FEDERAIS****SECRETARIA DE PLANEJAMENTO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA —  
SAREM — SECRETARIA DE ARTICULAÇÃO COM OS ESTADOS E  
MUNICÍPIOS:**

Arildo Oliva França  
Almério Caçado de Amorim  
Maria Elizabeth Diniz Barros

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA — ASSESSORIA  
PARLAMENTAR:**

Sylvia Bastos Tigre

**MINISTÉRIO DA FAZENDA — SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS LEGISLATIVOS:**

Gilberto Amado Pereira Alves  
Themistocles Martins de Souza e Rocha

**MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO — ASSESSORIA PARLAMENTAR**

Fernando Prado Leite  
Olympíades Guimarães Corrêa  
Ellen Maravalhas  
Viviane Costa

**MINISTÉRIO DO INTERIOR:  
COORDENADORIA DE ESTUDOS SÓCIO-ECONÓMICOS:**

Otomar Lopes Cardoso

**BANCO NACIONAL DA HABITAÇÃO:**

João Scarano  
Walter Ferri da Silveira Horta  
Ianis Cortez Ginani  
Oscar Alberto de Mattos Horta Barbosa  
Paulo Ricardo Theophilo Albano de Aratanha

**INSTITUTO DE ORIENTAÇÃO ÀS COOPERATIVAS HABITACIONAIS DO DF:**

Kleber Farias Pinto  
José dos Santos Moura  
Abílio de Souza Sucupira

**MINISTÉRIO DAS MINAS E ENERGIA — ASSESSORIA PARLAMENTAR:**

Martinho Carlos Nascimento Carvalho

**MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES — ASSESSORIA PARLAMENTAR:**

Olavo Redig de Campos

**MINISTÉRIO DO TRABALHO — DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO:**

Manoel Thomaz Gama da Silva  
Jasset de Abreu do Nascimento

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES — GEIPOT — EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE:**

Paulo Azevedo Souza  
Delcio Soares Severo  
Deoclécio Britto Hagel  
Fernando Regis dos Reis  
Fernando T. L. de La Rocque  
Jorge Eduardo de Lemos Azevedo

**UNIVERSIDADES**

**CEUB — CENTRO DE ENSINO UNIFICADO DE BRASÍLIA:**

Germano Galler  
Oscar Gomes Ramagem

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA:  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO:**

*Professores:*

Frederico R. B. Holanda  
José Maria Sales Lessa  
Cristina Jucá  
Orlando Luiz de Souza Costa  
Ramon H. Edreira Neves  
Paulo Renato Silveira Bicca  
Erico Paulo Siegmar Weidle  
Elizabeth Ann Davis  
Maria Elaine Kohlsdorf  
Gunter Roland Kohlsdorf  
Adilson Costa Macedo  
Matheus Gorovitz  
Luiz Fisberg

*Alunos:*

Maria Beatriz Chagas Ferreira  
João Roberto Lavieri  
Lília Maria Alcântara  
Suzette Chadud Moreira  
Fernando Negret Fernandez

Luiz Otávio de Castro Chaves  
Luiz Márcio H. P. Santos  
Antônio Alberto C. Carvalho  
Antônio Carlos Gomes de Oliveira  
Aginaldo Dias F. Souza  
Nelci Tinem  
José Leme Galvão Júnior  
Sebastião Alves Carneiro  
Cláudia Marina M. Vasques  
Lúcia Maria Borges de Oliveira  
João Pereira Peixoto  
Vania Andrade Fróes  
Luiz Gonzaga Scortecci de Paula  
Cândida Luíza de Carvalho Amorim  
Paulo Henrique Veiga  
Elizabeth Cardoso Metran

#### **DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÕES:**

Adelar Santo Vicenzi

#### **DEPARTAMENTO DE ECONOMIA:**

Raimundo Nonato Monteiro de Santana

#### **DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS:**

Aldo Paviani — Professor

#### **FACULDADE DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS:**

Edson Nery da Fonseca

#### **FACULDADE DE TECNOLOGIA:**

Francisco José Silveira Pereira  
Kerginaldo Costa Monteiro  
Paulo Ferreira Martins  
Antônio Carlos Macedo Chemin

#### **ENTIDADES DE CLASSE E CULTURAIS**

#### **ASSOCIAÇÃO DOS BIBLIOTECÁRIOS DO DF:**

Aníbal Rodrigues Coelho

### **ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO DF:**

Vicente de Paula Araújo  
Lindberg Aziz Cury  
Eduardo Manoel de Lemos

### **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE CRÉDITO:**

Maria Lúcia Vitorino Borbã

### **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES NA INDÚSTRIA:**

Olyntho Cândido de Oliveira

### **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES:**

Álvaro Alves Pinho

### **CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA:**

Inácio de Lima Ferreira  
Joffre Mozart Parada  
Ezechias Paulo Heringer  
Oscar Alberto de Mattos Horta Barbosa  
Adhemar Brandini  
Mauro Rodrigues Alves  
Márcio Villas Boas  
Milton Pernambuco da Rocha  
Roberto de Araújo Lima

### **FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO DE BRASÍLIA:**

Gilberto Salomão  
Ruy Rossas Nascimento  
Franklin Rooswelt de Oliveira  
Aref Assreuy  
Hely Walter Couto  
Miguel Setembrino Emery de Carvalho  
Lindberg Aziz Cury  
Newton Egydio Rossi

### **FIBRA — FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE BRASÍLIA:**

Fernando Junqueira da Luz  
Antonio Carlos Carvalho de Moraes  
Francisco Leocádio Araújo Pinto

## **INSTITUTO DOS ARQUITETOS DO BRASIL — DEPARTAMENTO DO DF:**

Elder Rocha Lima  
João Alcides Homer  
Zadi Paranaíba Duarte  
Lídia Luz Conceição Cerqueira  
Briane Elisabete Pianez Bicca  
Deloy Heinau Becker  
Elvin Mackey Dubugras  
Paulo Brasil Pimentel de Matos  
Paulo Schwarz  
Ricardo Libanez Farret  
Adeildo Viegas de Lima  
Sueli Franco Neto Gonzalez

## **INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO DF:**

Senador Guido Mondin  
Hélio Cunha Costa  
Senador Tarso Dutra  
Fernando Tamanini  
Hélio Krahenbuhl  
Ernesto Roller

## **SINDICATO DOS EMPREGADOS NO COMÉRCIO HOTELEIRO E SIMILARES DE BRASÍLIA:**

Constantino Alves de Freitas

## **SINDICATO RURAL DE BRASÍLIA:**

Inácio de Lima Ferreira  
Cornélio Pimenta da Rocha  
Ivan Alves Corrêa

## **ASSOCIAÇÃO DOS PROPRIETÁRIOS DE IMÓVEIS DO DF:**

Jeovah Herculano Szervinsk  
Gonçalo Martins de Lima  
Vitorino Ribeiro Coelho  
Walter Basniaki Linhares

## ENTIDADES SOCIAIS

### CASA DO CANDANGO:

Hellé Caiado de Castro Roller  
Maria de Lourdes da Câmara Moog  
Ítala de Andrade Lima Cardoso  
Zélia Aparecida Moraes Jardim  
Elina Borges Gomide

### LEGIÃO BRASILEIRA DE ASSISTÊNCIA:

Enio Montoro  
Terezinha de Jesus Farias dos Santos

### LIONS CLUBE DE BRASÍLIA — CENTRO:

Carlos Alberto Leão

### ROTARY CLUB DE BRASÍLIA:

Laélcio Ladeira de Souza

### SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO:

Bento Cordeiro Filho  
Gedeão Flaviano Batista da Cunha  
André Luiz de Souza

### SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA:

Leonel Augusto Ferreira Paulino

## PESSOAS

Arquiteto João Filgueiras Lima  
Doutor Luiz Carlos de Portilho, Consultor Jurídico do Ministério das Comunicações.



## OBSERVADORES

**ADVOGADOS** - Ady Prado, Carvalho Neto, Celso Luiz Ramos de Medeiros, Dante Nardelli, Genoveva Ayres Ferreira Dias, Hermes da Costa Silva, Hermes Franco dos Santos, Jadilney Pinto de Figueiredo, Lizete de Almeida Castro, Luciano de Figueiredo Mesquita, Luiz Gastão de Carvalho Cunha, Maria Arlene Vidigal Simões, Neide Aparecida Borges, Roberto Velloso, Ronaldo Ferreira Dias, Rosa Villa Rios, Sergio Sidney Sartini, Silvio Araújo Magalhães, Yamil e Souza Dutra.

**AGRIMENSOR** - João Queiróz Júnior.

**ARQUITETOS** - Adalberto Acioli, Adilson Costa Macedo, Aguinaldo Lelis, Aguinaldo Pacheco, Aleixo Anderson de Souza Furtado, Anísio Botelho, Antonio Danilo Barbosa, Antonio Danilo Morais Barbosa, Antonio Jamil Guimarães, Ary Garcia Roza, Armando de Andrade Pinto, Armando Ismael Ollaik, Ataliba Luiz Mota Teixeira, Aurea Pereira Lagos, Bernadete de Castro Passos, Bruno Serwy, Carlos Alberto Pires de Mattos, Carlos Magno Fagundes Franci, Célio Biavati Filho, Charli Boutros Choneiri, Cícero Linhares, Edgar Albuquerque Graeff, Ennius Marcos de Moraes Muniz, Eustáquio José Ferreira Santos, Ewandro Magalhães Freitas, Fábio Luiz de Oliveira Freitas Guimarães, Gerson Clovis Maly, Getúlio G. R. Alho, Gladson da Rocha, Henri Cavalcanti Curi, Henrique Salles Genari, Hercy Mattos Baby, Humberto de Campos, Humberto Martins de Araújo, Jaime Gonçalves de Almeida, Jônio Cintra e Oliveira, José Hipólito Camurça dos Santos, José Mesch, José Roberto Gonçalves Barbosa da Silva, Leonir Menezes Duarte Seixas, Lúcia Lins Tinoco Marques, Luigi Pratesi, Luiz Antonio da Costa e Silva, Luiz Carlos da Cunha, Luiz Carlos Ros, Luiz Fernando Barreto Xavier, Luiz Fernando de Moraes Silva, Luiz Francisco Prates Lafetá, Luiz Leite de Oliveira, Mafalda Rosa Mônaco Biavati, Marcílio Mendes Ferreira, Márcio de Carvalho Firmino, Márcio Villas Boas, Marcos Decat França, Maria Dalva dos Santos Maly, Maria da Graça Soto Queiroz, Maria Inez Amarante Macedo, Maria de Lourdes Costa Miranda, Maria do Rosário Machado Aguiar, Máximo A. Paredes Sanchez, Mayro Ipojuacan Cavalcanti Pinheiro, Miriam Pereira Nardelli, Nádia Hermano Tormin, Nelson Pierre Matei, Nivaldo Alves de Freitas, Orlando Cariello Filho, Orlando Costa, Osvaldo Teixeira Goes Júnior, Quelvia Heringer de Freitas, Reinaldo Amarante Neto, Ronaldo Brügger, Salviano Antônio Guimarães Borges, Sônia Helena Taveira de Camargo Cordeiro, Stelio Rodolpho Bastos Seabra, Suely Mattos Pontual Pinheiro, Suzette Chadud Moreira, Teresa Maria Peixoto D'Aguiar, Trajano de Faria Neto, Valdo Cesar Damasceno de Carvalho, Vera Antônia Bosi de Almeida.

**ASSISTENTES SOCIAIS** - Ana Célia Alves, Elias Pessoa de Carvalho, Gilda Aparecida Deliberador Brant, Gilda Rodrigues dos Santos Sousa, Jeannette Wojsiat Rodrigues da Cunha, José Maurício Filho, Lindomar Campos de Oliveira, Luisa Ferreira Amaro, Maria Aparecida Goulart Arruda, Maria Clenir Moreira Lima, Maria Consolação Borges, Mariza Rezende Tales, Solange da Rosa Schmidt.

**ARTISTA PLÁSTICO** - Rubem Valentim.

**BANCÁRIO** - Antônio Fragomeni.

**BIBLIOTECÁRIA** - Maria Risa Baptista Dutra.

**CINEASTA** - Heitor Humberto de Andrade.

**ECONOMISTAS** — Álvaro Pereira Filho, Gilmar Martins Borges, Jair de Araújo, José Alberto de Góes, José Matias Pereira, Marcos Rodrigues da Cunha, Maria Wilma Veras Alves, Nelson Machado Fagundes, Salvador Henrique Pinhati, Ruy Burgos Filho.

**ENGENHEIROS** — Antônio Augusto Araújo Pires, Augusto Galvão Rogério de Souza, Caio Cardoso Maciel, Célia Silva Menezes Senna, Domingos Lamoglia de Sales Dias, Eduardo Cabral de Faria, Edward Cattete Pinheiro Filho, Egberto Geraldo Zanon, Fernando Edmundo Chermont Vidal, Fernando Sales de Azevedo Melo, Getúlio Siqueira, Héctor Manuel H. Barahona, Joaquim Octaviano Ferreira, José Ariston Cavalcante, José Eustáquio de Oliveira, José Leopoldo Cunha e Silva, José Urlei Cordeiro Freire, José Victor Pinto Stumpf, Luiz Alberto Cordeiro, Luiz Henrique Teixeira Baldez, Mauro Jovem da Costa Ribeiro, Ozéas Monteiro de Almeida Filho, Paulo Frossard Portilho, Paulo Meireles de Miranda, Raimundo Santos Martins, Theomar de Castro Godoy, Vanine Vasconcelos Magalhães, Venceslau Váz da Costa.

**ESTUDANTES** — Antônio Augusto de Almeida Neto, Antônio Carlos Lúcio, Antônio Pires de Araújo, Ada Milhomens Aires, Adelmo João Batista, Adenir José de Oliveira Souza, Angela Tresinari Bernardes, Ardison Sobreira Rolim, Basílio da Costa, Bruno Pagnoccheschi, Carlos Alberto Guillarducci Moreira, Carlos Altivo Rosal de Oliveira, Carlos Euler Currilin Perpétuo, Celso Fausto de Souza, Celso Renato de Oliveira Pagy, Cícero Ferraz de Castro, Clarice Coutinho dos Santos, Cláudio Blois Duarte, Cristina Souto Mayor Monção Soares, Dante Nardelli Júnior, Duarte de Souza Rosa Filho, Eduardo Augusto Marinho, Eduardo Silva França, Eliane Maravalhas, Elizabeth Machado de Carvalho, Elza de Jesus Guimarães, Euceny R. Guimarães de Souza, Euwaldo Luiz Costa Baldez, Fernando Braga Monte Serrat, Fernando Estevam Dantas, Flávio Augusto Seabra Silva, Flávio Celso Ribas Bueno, Francisco de Araújo Costa Sobrinho, Francisco de Assis Cabral da Costa, Hailhi Lauriano Dias, Haroldo Pinheiro Villar de Queiroz, Helena Magalhães Alonso, Hugo de Lima Stefanini, Iguatemi Arouche Neves, Inez Marques Rocha, Isaías de Sousa Marinho, Jeová Nunes de Oliveira, João de Moraes Silva, Jorge Damião Queiroz, José Ariel Bergemann de Aguiar, José de Ribamar Duarte Mourão, José Ricardo de Holanda Cavalcanti, José Roberto Silva de Domenico, José Rodrigues da Rocha, Josina de Souza, Júlio Augusto Ribeiro de Almeida, Júlio Cesar Sanchez Soares, Jussara Sampaio França, Lázara Maria Galvão, Lênia Nogueira de Azevedo Maia, Lenise Candiottto Guimarães, Lúcia Barra, Lúcia Elaine Galesso Machado, Lúcia Siziko Nakazato, Lucineide de França Mendonça, Luiz Alberto de Campos Gouvêa, Luiz Augusto C. de Oliveira, Luiz Augusto de Oliveira Figueiredo, Luiz Carlos de Medeiros Filho, Luiz Fernando Gutierrez Sanchez, Luiz Guilherme Vercillo, Lund Antônio Borges, Lygia Maria Gonçalves, Magnólia Mércia Carneiro e Andrade, Márcia Cristina Lobato Bisaglia, Márcia Hoellmenn Pagani, Márcio Leal da Costa Ribeiro, Marcos Antônio Lima das Neves, Maria Aparecida de Melo Cardoso, Maria Dulce Lima Lucena Rodrigues, Maria de Fátima Brasil de Miranda, Maria da Glória Rincon Ferreira, Maria das Graças Medeiros de Oliveira, Maria da Graça Mundin Porfírio, Maria Helena Wenceslau, Maria Isabel Falcão Corsetti, Maria José Cunha, Maria Linhares de Souza, Maria Madalena Nogueira, Maria Teresa de Barros Pereira, Maria Tereza Ferreira Roseno, Marisa Miranda Machado, Manoel de Melo Leitão Neto, Mauro David Arthur Bondi, Myriam Nogueira de Castilho, Natanael Alves da Silva Filho, Né-

lia Rosa A. Santos, Ney Virgílio de Carvalho Filho, Oscarina Vieira, Patrícia Alexandra Tarsia Duarte, Paulo Cesar Felipe Coelho, Paulo Francisco de Oliveira, Paulo Roberto de Alvarenga, Paulo de Tarço Mendonça Peixoto, Pedro Gomes Silva, Raimundo Nonato Nunes Ferraz, Regina Maria Beteille Corrêa, Regina Maria Prosperi Meyer, Reginaldo Jorge da Silva, Régio Paniago Carvalho, Ricardo de Almeida Maia, Rodrigo Odilon dos Anjos, Ronald Belo Ferreira, Ronaldo Bragança Tzelikis, Rômulo de Macedo Vieira, Rosângela Ramos Vieira, Sandra Luíza Lambert de Brito Ribeiro, Sebastião Atonso M. Fonseca, Sílvia Encarnação Alves Velho, Sílvia Maria Frattini G. Ramos, Sílvio Bezerra da Costa, Sirlene Gomes de Oliveira, Sônia Braga Duboc, Sônia Maria da Silva, Suelly Tapa-jós, Tania Marisa Bueno Cordeiro, Tércia Dilomia de Paoli, Vânia Maria Rios, Vera Maria de Almeida Barbosa, Vilma Soares Moraes, Zilah Quezado de Magalhães.

**FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS** - Alba de Castro Dias, Alex Brant Bisaglia, Alfredo de Camargo, Ana Custódia Rodia Lay, Ana Maria Ribeiro de Castro, Augusto Cesar Correia Gay, Carlos Alberto Leopoldino Rodrigues, Célio Ribeiro Barbosa Silva, Celso Renato de Oliveira Pagy, Cléa Marina Cunha de Menezes, Colbert Gadia, Cremilda Soares, Dalva Ribeiro Vianna, Darcet Fernandes Madela, Edson José Benevides Albuquerque, Eliane de Castro Souza Rego, Fernando Martins Dias, Filinto F. Pacheco, Francisca Izabel Campelo Lima, Gelda Lyra Nascimento, Geraldo José Coelho Galvão, Geraldo Magela Soares, Isaac Barroso de Pinho, Janete de Miranda Parca, Januário Colhaço Caetano Filho, João Pedro Monteiro Leão de Aquino, Joaquim Pio Ramos, José Agnaldo Leopoldo Nunes, José Romero Pereira, Leyla Castello Branco Rangel, Lúcio Parca, Maria Carmen Castro Sousa, Maria Helena de Oliveira, Marlene Ribeiro de Castro, Mária Lúcia Bezerra, Nilson Rezende Sales, Raimunda Carreiro Silva, Renato Quintino de Oliveira, Roberto Torres Hollanda, Rogério Costa Rodrigues, Tenisdý de Araújo Lima, Tenisson Chaves dos Santos.

**GEÓGRAFOS** - Diônia Vieira de Paula, Eduardo de Souza Veloso, Maria Elizabeth de Lima Veloso.

**JORNALISTAS** - Aldo Vinholes de Magalhães, Ayle Sallassié Filgueiras Quintão, Hélio Marcos Prates Doyle, Ione Ramos de Figueirêdo.

**MÉDICOS** - Ernesto Silva, Jacy da Silva Romanelli.

**MILITARES** - José Carlos Chaves Marques, Paulo Roberto Mello Sampaio.

**ORIENTADOR EDUCACIONAL** - Nelson Braga Octaviano Ferreira.

**PSICÓLOGA** - Maria Cristina Iemini de Rezende.

**PROFESSORES** - Avary da Costa Prado, Avary da Costa Prado Júnior, João Geraldo Bugarin, Manoel Osêas Ferreira.

**SOCIÓLOGOS** - Maria Solange Ferreira Lima, Marilda Gomes, Orlando Pilati.

**TÉCNICOS EM ADMINISTRAÇÃO** - Ana Lúcia Macedo Giri, Isabel Testa, Maurílio Augusto Silva, Maurílio Borges Bernardes, Wilson Freua.

**OUTRAS PROFISSÕES** - Joacy Teles Lemo, Mariza Pereira Viçosa, Pablo Victorio Bordignon.



# ÍNDICE

	Págs.
<b>COMISSÕES DE DIREÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO SEMINÁRIO .....</b>	5
<b>OBJETIVOS DO SEMINÁRIO .....</b>	7
<b>Instalação do Seminário</b>	
<b>BRÁSILIA — CIDADE CONTEMPORÂNEA DO FUTURO</b>	
Senador Cattete Pinheiro .....	11
<b>1ª Conferência</b>	
<b>CONSIDERAÇÕES EM TORNO DO PLANO-PILOTO DE BRÁSILIA</b>	
Arq. Lúcio Costa .....	19
<b>1º Painei</b>	
<b>BRÁSILIA: CIDADE NOVA OU CIDADE VELHA? ALTERNATIVA PARA UM FUTURO MELHOR</b>	
Prof. José Carlos Coutinho .....	33
<b>BRÁSILIA — CONFRONTO ENTRE O PLANEJAMENTO URBANO ORIGINAL E A REALIDADE DE HOJE: PERSPECTIVAS PARA O FUTURO</b>	
Engº Geraldo Roberto Orlandi .....	37
<b>CIDADES-SATÉLITES: ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO DISTRITO FEDERAL</b>	
Profs. Aldo Paviani e Ignez Costa B. Ferreira .....	41
<b>BRÁSILIA — UM PLANEJAMENTO QUE SE IMPÕE</b>	
Prof. Dércio Garcia Munhoz .....	51
<b>A ESTRUTURA OCUPACIONAL DA ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL E SUAS PERSPECTIVAS NOS PRÓXIMOS DEZ ANOS</b>	
Econ. Gilberto Sobral .....	61
<b>PLANO-DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS DO DISTRITO FEDERAL E PRIMEIRAS RECOMENDAÇÕES PARA AÇÃO IMEDIATA</b>	
Engº Cloraldino Soares Severo .....	67

<b>DEBATES ENTRE OS EXPOSITORES</b> .....	73
<b>INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO</b> .....	81
 <b>2ª Conferência</b>	
<b>DISTRITO FEDERAL — O GOVERNO E A COMUNIDADE</b>	
Engº Henrique Brandão Cavalcanti .....	93
<b>INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO</b> .....	106
 <b>3ª Conferência</b>	
<b>HUMANIZAÇÃO DAS CIDADES</b>	
Arq. Jaime Lerner .....	113
<b>INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO</b> .....	121
 <b>2º Painel</b>	
<b>ASPECTOS REGIONAIS DE BRASÍLIA</b>	
Prof. Ricardo Libanez Farret .....	139
<b>CONSIDERAÇÕES SOBRE O PLANEJAMENTO URBANO DO DISTRITO FEDERAL</b>	
Engº Lúcio Gomide Loures .....	145
<b>PLANTA CADASTRAL DOS SERVIÇOS PÚBLICOS E VIABILIDADE DE CONSTRUÇÃO DE GALERIAS DE USO COMUM</b>	
Engº Gildarte Giambastiani da Silva .....	151
<b>BRASÍLIA: PLANEJAMENTO FÍSICO E PLANEJAMENTO INTEGRADO</b>	
Arq. Alfredo Gastal .....	155
<b>SUBSÍDIOS PARA UM PLANEJAMENTO URBANO DO DISTRITO FEDERAL</b>	
Arq. Amílcar Coelho Chaves .....	159
<b>BRASÍLIA — DA NECESSIDADE DE SE PLANEJAR</b>	
Econ. Jardel Barcellos de Paula .....	165

## **BRASÍLIA E SUA PERIFERIA: PROBLEMAS DE RELACIONAMENTO**

Profs. José Alexandre F. Diniz, Ignez Costa B. Ferreira e Aldo Paviani . . . . 169

**DEBATES ENTRE OS EXPOSITORES** . . . . . 179

**INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO** . . . . . 183

### **4ª Conferência**

#### **A FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O PLANEJAMENTO URBANO**

Prof. Miguel Alves Pereira . . . . . 193

**INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO** . . . . . 207

### **3º Painel**

#### **PROBLEMAS SOCIAIS E ECONÓMICOS E AS FUNÇÕES BÁSICAS DA CIDADE**

Prof. Frederico Borges de Holanda . . . . . 215

#### **ASPECTOS E DIRETRIZES DO PLANO SETORIAL DE EDUCAÇÃO DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**

Emb. Wladimir do Amaral Murtinho . . . . . 219

#### **ASPECTOS DO SETOR RURAL DO DISTRITO FEDERAL E OS OBSTÁCULOS AO SEU DESENVOLVIMENTO**

Dr. Júlio Quirino da Costa . . . . . 223

#### **BRASÍLIA: CAPITAL OU PÓLO DE DESENVOLVIMENTO?**

Dr. Antonio Carlos Elizalde Osório . . . . . 229

#### **AS CORRENTES MIGRATÓRIAS PARA O DISTRITO FEDERAL: ASPECTOS SÓCIO-ECONÓMICOS**

Profs. Ignez Costa B. Ferreira e Aldo Paviani . . . . . 239

#### **PROBLEMAS SOCIAIS DE BRASÍLIA NA PERSPECTIVA DA CLASSE TRABALHADORA**

Jorn. Arnaldo Ramos . . . . . 243

#### **PROBLEMAS SOCIAIS DE BRASÍLIA — DEPOIMENTO**

Dom José Newton de Almeida Baptista . . . . . 247

<b>DEBATES ENTRE OS EXPOSITORES .....</b>	<b>251</b>
<b>INDAGAÇÕES DE PLENÁRIO .....</b>	<b>253</b>
<b>5ª Conferência</b>	
<b>BRASÍLIA — UMA REALIDADE URBANÍSTICA E ADMINISTRATIVA DO PAÍS</b>	
Engº Plínio Cantanhede .....	261
<b>Sessão de Encerramento</b>	
<b>REAFIRMAÇÃO DE ALGUNS PONTOS FUNDAMENTAIS DO PLANO-PILOTO DE BRASÍLIA</b>	
Cartas do Arq. Lúcio Costa .....	275
<b>BRASÍLIA — O AMANHÃ</b>	
Senador Cattete Pínheiro .....	309
<b>Documento de Referência</b>	
<b>RELATÓRIO DO PLANO-PILOTO DE BRASÍLIA</b>	
Arq. Lúcio Costa .....	313
<b>RESUMO DAS APRECIÇÕES DO JÚRI .....</b>	<b>339</b>
<b>Anexos</b>	
<b>PROGRAMA DO SEMINÁRIO .....</b>	<b>343</b>
<b>REGULAMENTO INTERNO DO SEMINÁRIO .....</b>	<b>345</b>
<b>LISTA DE PARTICIPANTES .....</b>	<b>347</b>



