

“Minha vida de engenheiro”

(Segue abaixo o depoimento concedido por escrito pelo eng^o Luiz Célio Bottura para esta seção)



ENG^o LUIZ CÉLIO BOTTURA

“**M**inha principal atuação profissional foi na engenharia de agrimensura, com início como técnico agrimensurador, 1961 a 1965, no Departamento de Águas e Esgotos da capital (DAE), em 1963, criando a sociedade empresarial Cota Territorial, de fato uma escola de atuação. Com a vivência desenvolvida e aplicada foi possível formar inúmeros profissionais, com os quais aplicamos as nossas técnicas, na época, nas denegridas agrimensura, geodesia e topografia, sendo a precisão e estrutura organizacional uma verdadeira revolução nos parâmetros nacionais dos procedimentos e métodos do setor. Formos da prática à pesquisa, na formulação do curriculum mínimo junto ao MEC, no controle de qualidade do ensino da engenharia, enfim em todos os temas possíveis. Consideráveis partes voltadas aos transportes, pontes, viadutos e túneis, obras em que há necessidade de grande confiabilidade e precisão para as suas implantações. Este caminho levou-nos às complexas obras da Dersa, no projeto da pista ascendente da Rodovia dos Imigrantes, nos controles geométricos e nos recalques das estruturas. Milhares de locais em todo o território nacional contaram com nossos métodos, que serviram de base, em 1994, para a ABNT desenvolver suas normas. Também os desenvolvimentos imobiliários em que atuamos fomentaram a observação nos impactos urbanos. Sem me afastar das origens, me envolvi com problemas territoriais, somando à experiência de gestão das atividades da empresa, visão dos porquês das razões e consequências.

Coordenando o Grupo de Estudos Metrô-Subúrbio da campanha ao governo de Franco Montoro, em 1982, eu já me dedicava, há quase duas décadas, à defesa do conceito de que ‘não adianta fazer apenas obra de transporte, sem oferecer soluções à cidade’. Ideias que já me envolviam desde a pós-graduação em Planejamento Territorial na Politécnica da USP, sob a visão de mudar a cidade juntamente com as intervenções nos transportes, influenciado pelo professor Anhaia Mello. Para saborear sua cultura fui seu ‘motorista’ – quando tinha aulas particulares de leitura urbana.

Sob essa influência, passei a defender a proposta de que, a cada intervenção, deve-se almejar uma reordenação urbana, distribuindo a cidade para que as pessoas não morem num lugar e trabalhem em outro. Com a preocupação de captar os recursos financeiros junto às consequências das melhorias aos imóveis.

Estudava os problemas de uma região, um desenho urbano de todas as soluções viárias, transportes, água, esgoto, drenagem, habitações de baixa renda, escolas, o que fosse necessário, pensando auferir das melhorias o custo das intervenções propostas, ou seja, rearranjar a cidade da maneira como ela deve ser reconstruída, porque reconstruir a cidade é um fato inevitável. Ela será reconstruída queiram ou não os seus habitantes, queira ou não o poder público. Uma cidade é um vetor econômico e social, desde que sustentável.

Observadas as valorizações dos imóveis, idealizei captar boa

parte do capital necessário aos investimentos, quando no grupo de estudos dos planos de governo de Montoro, uni-me a Luiz Antonio Pompeia, coordenador do Grupo de Habitação. Visionário e ventilado, ele via longe, nos pensamentos das Operações Casadas que mais tarde viriam a se chamar Operação Urbana, indo posteriormente para o Estatuto da Cidade como Operação Urbana Consorciada.

Formado em engenharia de agrimensura em Araraquara, 1967, dediquei-me a estudar a cidade polinuclear, e não mononuclear, a cidade que tem tudo resolvido muito próximo, habitação, trabalho, lazer, para transformar a zero a necessidade de deslocar-se. Levei essas teses para o Grupo do Montoro de Metrô-Subúrbio já que em São Paulo o Metrô era insipiente e o subúrbio estava abandonado, tanto as linhas da Fepasa, como as da Central do Brasil na zona leste, sendo razoável apenas a Santos-Jundiaí. Este pensamento subsidiaria a recuperação deste sistema metroferroviário, mas a proposição teve pouca aceitação.

Em 1984, a convite do secretário de Transportes, Adriano Branco, passei a ocupar a presidência da Dersa, já no 15º mês do governo Montoro, ficando até o final. A missão tinha um grande desafio – queriam fechar a Dersa, o descalabro lá era grande. Falida, a empresa teve que ser reinventada, seu corpo de empregados estava abatido. O pedágio era insignificante, e no quinto dia de gestão, junto com o secretário Adriano, enfrentamos o aumento em cerca de quatro vezes. Foi uma convulsão pública contra a medida, tida como tecnocrática – a imprensa não perdoou. Até os fornecedores se uniram contra a medida, pois queriam só receber seus atrasados e novas obras aos preços vis de sempre. Foi necessário aprimorar no sistema Dersa a Operação Rodoviária, à época muito deficiente, introduzindo-se uma série de medidas que ainda hoje estão em uso – 1,5 bilhão de dólares era a dívida, uma das maiores do Estado. Nós renegociamos essa dívida, e nesse curto período a Dersa movimentou cerca de 5,5 bilhões de dólares – um número significativo em dólar da década de 1980. Pagamos desapropriações do passado, já que as receitas dos pedágios estavam penhoradas pela Justiça. Por incrível que pareça, para esses empréstimos as garantias foram as faixas de domínio das rodovias, bem público impenhorável. A Dersa foi criada para dever com as costas quentes do Estado, uma sábia invenção de contabilidade pública.

Foram aprimoradas formas diferentes de fazer a gestão dos contratos e das concorrências. Na gestão dos recursos humanos a tônica sempre foi aproveitar no possível o pessoal da casa, buscando no mercado só quem a Dersa não dispunha. A maior parte das contratações durante minha gestão destinou-se à base da pirâmide, inclusive nos casos de pressões políticas. Diversas inovações tecnológicas foram introduzidas, salientando-se a reciclagem ‘in situ’ de pavimento asfáltico, o pavimento rígido de concreto sobre solo brejoso, e muitas outras. Dificuldades com a maior parte das empreiteiras era uma constante, mas conseguimos fechar acordos sobre os valores das contratações, que foram baixados.”