



Presidência da República
Casa Civil
Secretaria de Administração
Diretoria de Gestão de Pessoas
Coordenação – Geral de Documentação e Informação
Coordenação de Biblioteca



BIBLIOTECA DA

PRESIDÊNCIA

DA REPÚBLICA

26 DE NOVEMBRO DE 1975

ABERTURA DO SIMPÓSIO SOBRE POLÍTICA URBANA. DA FUNDAÇÃO MILTON CAMPOS. NO PLENÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. EM BRASÍLIA.

Considero altamente auspiciosa a decisão tomada pela Fundação Milton Campos, de promover o Simpósio Sobre Política Urbana que ora se instala.

A iniciativa tem o mérito de reunir políticos, administradores e técnicos para um amplo e, certamente, produtivo debate sobre o Homem e a Cidade, no estágio atual da sociedade brasileira. Demonstra, ademais, a atenção e a prioridade que a ARENA confere à problemática urbana, um dos maiores desafios que hoje enfrentamos, na caminhada do desenvolvimento e na busca permanente do bem-estar social.

Em certo sentido, a expansão urbana é, por excelência, o grande tema do Brasil moderno, em nossa época.

Basta se considere que, tendo representado 31% da população total em 1940 — ou seja, há três décadas e meia, quando muitos de nós já éramos vivos —, a população urbana, na altura de 1980, já será cerca de 2/3 do total dos habitantes do País, correspondendo a quase 80 milhões de pessoas.

A cidade passou a responder pelo grosso da produção nacional (85% do PIB) e constituiu a vanguarda do processo de industrialização e modernização econômica do País.

Mais ainda, permitiu vingasse uma mentalidade reformista, predominantemente a da classe média urbana e que sustenta o avanço pacífico das leis trabalhistas, das leis sociais, das instituições econômicas, sociais e políticas.

Por outro lado, tal processo de urbanização, rápido e descontrolado — descontrolado talvez, porque rápido demais — caracterizou-se por um complexo de desequilíbrios:

Desequilíbrio entre o poderio econômico das cidades, principalmente no caso das áreas metropolitanas, e a sua infra-estrutura, em particular, a social;

Desequilíbrio igualmente, entre o ritmo acelerado de crescimento das metrópoles, de forma prematura talvez, de um lado e, de outro lado, a excessiva pulverização de pequenas cidades, desprovidas de substância econômica e do mínimo indispensável de serviços sociais. Descurou-se realmente, da formação de um número razoável de cidades médias, como força equilibradora e garantia da preservação de formas de viver humanas e estáveis.

O resultado foi que se acumularam tensões, principalmente nas regiões metropolitanas, algumas destas comparáveis, em dimensão, aos maiores aglomerados urbanos do mundo e apresentando ademais, aqui no Brasil, taxas de crescimento que certamente não mais ocorrem em Paris, Londres ou Nova York.

A ação que o Governo objetiva desenvolver, na política urbana definida pelo II PND, processa-se, principalmente, em dois planos: o da atuação voltada

para os problemas já existentes, particularmente nas nove regiões metropolitanas instaladas, mesmo que isso obrigue a empenhar-se em soluções arrojadas e complexas; e aquela, de caráter preventivo, orientada para a desconcentração econômica e urbana, inclusive por um programa de apoio às cidades de médio porte, como pólos de equilíbrio.

Nesta última — ação preventiva — não se deve deixar de incluir, também, todo o vasto complexo de medidas, para incentivo, diversificação e maior rentabilidade de produção, para a educação de crianças e adultos, para o saneamento básico, no setor da saúde, dos transportes, comunicação, eletrificação rural, assistência ao trabalhador e previdência social, habitação popular e proteção aos cidadãos e às *pequenas comunidades*, empreendidas com perseverança pelo Governo e que contribuem para a fixação do homem na hinterlândia rural, reduzindo a pressão crescente das migrações para as cidades superlotadas.

Por outro lado, num país de dimensões e com a conhecida diferenciação econômica do Brasil, a estratégia urbana não poderia deixar de atentar, também, para os aspectos regionais.

Em decorrência, pode-se destacar, como primeira diretriz, a contenção e ordenamento da expansão das Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro e das áreas sob sua influência imediata, particularmente no eixo Rio-São Paulo.

Não se trata, evidentemente, de bloquear o crescimento das duas maiores cidades do País; mas,

sim, de cuidar para que o seu desenvolvimento ocorra organicamente, sem os gigantismos que geram sérias insuficiências da infra-estrutura e criam obstáculos quase intransponíveis ao funcionamento dos serviços urbanos. Sob este aspecto, no Rio e em São Paulo, estão sendo realizados grandes investimentos, sobretudo no que respeita ao sistema viário, aos transportes coletivos — o que, infelizmente, envolve, em muitos casos, verdadeiras cirurgias urbanas —, ao mesmo tempo que se procura induzir a desconcentração das atividades produtivas, mormente as industriais, para os centros periféricos de médio porte. O que se pretende evitar é o agravamento de problemas que, em outras partes do mundo, começam a inviabilizar as metrópoles, urbanística ou financeiramente, determinando sua decadência e abandono, minando a riqueza que concentraram, deteriorando, de forma irremediável, a qualidade da vida e o bem-estar do homem.

A segunda diretriz é a da disciplina do crescimento das metrópoles regionais de maior densidade econômica (Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte), de modo a evitar-se que suas atuais deficiências na estrutura urbana venham a assumir proporções indesejáveis. Importante é, portanto, conduzir o crescimento dessas regiões metropolitanas com base em planejamento rigoroso do uso do solo, dos eixos e núcleos periféricos de localização da atividade industrial, de sistemas de transporte coletivo adequados às necessidades atuais e que permitam a evolução fácil para novo estágio — por exemplo, o do *pré-metrô*, ou, mais tarde, do próprio metrô.

Terceira diretriz: a ordenação do crescimento e a dinamização da base econômica e dos equipamentos sociais das metrópoles das regiões menos desenvolvidas (Salvador, Recife, Fortaleza e Belém), onde o crescimento demográfico não corresponde ainda ao das atividades produtivas, gerando o entumescimento urbano. Nesses casos, a par dos problemas enfrentados pelas outras metrópoles regionais, devem ser enfatizadas as políticas de emprego, habitacional e de educação, saúde e nutrição, porquanto a problemática social dessas cidades é, certamente, mais grave.

Em quarto lugar, o estímulo ao desenvolvimento das cidades de porte médio, sejam Capitais de Estado ou pólos sub-regionais importantes. De sua dinamização, da coordenação dos investimentos em infraestrutura, do fortalecimento e desdobramento de suas funções urbanas, de sua capacidade de atrair as atividades produtivas depende o êxito dos objetivos de desconcentração e de maior equilíbrio da rede urbana que se busca concretizar.

Quinto a capacitação das cidades de pequeno porte para o desempenho de suas funções urbanas de apoio às atividades agroindustriais ou agropecuárias e a promoção dos núcleos urbanos adequados ao processo de ocupação, principalmente, da Amazônia e do Centro-Oeste.

Após o estabelecimento das regiões metropolitanas e a criação da Comissão Nacional de Política Urbana e Regiões Metropolitanas — CNPU — esta última para supervisionar e orientar o processo, em

visão nacional — o Governo, com a colaboração do Congresso Nacional, conseguiu recentemente montar dois mecanismos da maior significação para o desenvolvimento urbano.

O primeiro foi a criação, pela Lei nº 6.256, de 22 de outubro de 1975, do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Urbano — FNDU, destinado ao financiamento, preferencialmente com recursos não-reembolsáveis, de programas e projetos de implantação e melhoria do sistema viário, transportes, saneamento ambiental, limpeza e segurança pública nas cidades, bem como dos equipamentos sociais urbanos. O FNDU deverá dispor, no período de 1976-1979, de recursos da ordem de 17 bilhões de cruzeiros, dos quais Cr\$ 3,3 bilhões em 1976 (preços de 1975).

O segundo mecanismo é o estabelecimento do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos e a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos — EBTU (Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975). A EBTU, empresa pública de promoção e coordenação da política dos transportes urbanos, deverá, também, administrar o Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos — FDTU, que contará com recursos, no mínimo, de 10,6 bilhões de cruzeiros), no período 1976-1979 (preços de 1975), além de mais Cr\$ 4 bilhões que provirão do Imposto Único incidente sobre o recente aumento de preço dos combustíveis.

Para a utilização coordenada desses mecanismos, o Governo está baixando ato que estabelece o

Sistema Nacional de Fundos de Desenvolvimento Urbano — SFDU, integrado pelo FNDU, pelos fundos regionais de desenvolvimento urbano no Centro-Sul, Nordeste e Amazônia, e pelos recursos do BNH, destinados ao desenvolvimento urbano (exclusive habitação), do FAS (previstos para o Programa Nacional de Centros Sociais Urbanos), do BNDE (Distritos Industriais) e da FINEP (estudos e projetos).

A fim de permitir uma visão integrada de toda a ação do Governo da União na execução da política urbana, procedeu-se, recentemente, à consolidação do Programa de Investimentos Urbanos, para o período de II PND. Esse Programa, englobando os recursos mencionados, prevê investimentos totais de quase 250 bilhões de cruzeiros (preços de 1975).

Creio ter demonstrado assim, com esses dados, a amplitude do esforço que será realizado pelo atual Governo para enfrentar, objetivamente, os problemas das cidades brasileiras. Esforço que, espero, seja capaz de produzir uma verdadeira distensão urbana, tão necessária ao desenvolvimento, à segurança e ao bem-estar social do País.

Particularmente no que respeita ao desenvolvimento social nas cidades, quero assinalar o êxito e receptividade que vem alcançando o Programa Nacional de Centros Sociais Urbanos, destinado a prover as populações de baixa renda das cidades de grande e médio porte, em forma integrada, de serviços sociais de natureza comunitária nos campos da educação, saúde e nutrição, emprego, previdência

social, recreação e lazer. Em menos de 4 meses, o Programa já foi acionado em todos os Estados e Territórios e, a julgar pelos projetos recebidos ou em elaboração final, contemplando a instalação de mais de 500 Centros Sociais em apenas 16 Estados, a meta de 600 Centros será ultrapassada, sem que haja necessidade de destinar, ao Programa, novos recursos, além dos consignados (Cr\$ 2,1 bilhões, até 1979). Já foram aprovados 20 projetos de Centros Sociais Urbanos nos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Minas Gerais, Ceará, Piauí e Maranhão, cuja execução deverá iniciar-se ainda este ano.

De outra parte, os crescentes aperfeiçoamentos introduzidos na sistemática de operação do Sistema Financeiro da Habitação, com vistas a atenuar os custos de aquisição de casa própria pelas populações de baixa renda, vêm possibilitando ao BNH maior identificação com os elevados objetivos sociais que determinaram sua criação. A esse respeito, tem merecido particular atenção, principalmente nas regiões metropolitanas maiores, o problema da disponibilidade de terrenos, a custos razoáveis, para a construção residencial, inclusive objetivando a abertura de novas áreas. É importante considerar o problema da residência no contexto das tensões urbanas a que nos referimos, para não isolar a sua solução daquela relativa aos transportes coletivos e a outros problemas prementes.

Cabe mencionar, finalmente, a ação do Governo no que diz respeito ao controle da poluição, sobre-

tudo a industrial, e à preservação do meio-ambiente nas áreas urbanas, cuja orientação básica está substanciada no Decreto-lei nº 1.413, de agosto de 1975, e, notadamente, o grande esforço que vem sendo realizado para assegurar em larga escala, às populações urbanas, serviços eficientes de abastecimento d'água e sistemas adequados de esgotos sanitários, além da proteção das cidades que, como o Recife, Campos, Blumenau e Tubarão, são periodicamente atingidas por inundações devastadoras. Destaque-se, ainda, a execução simultânea de grandes projetos urbanos, como os dois metropolitanos, do Rio e de São Paulo, os Aeroportos Internacionais do Rio de Janeiro e de Manaus, os projetos viários urbanos a cargo do PROGRESS e vários outros.

Considero que o ano de 1976 será marcado por grandes realizações no campo do desenvolvimento urbano, tarefa que será compartilhada, harmonicamente, pelos Governos da União, dos Estados e dos Municípios.

Os problemas das nossas cidades constituem, porém, desafio permanente à capacidade de mobilização e de motivação comunitárias pelos Partidos Políticos, das forças vivas da sociedade brasileira. É preciso que os responsáveis conjuguem sua experiência e sensibilidade para encaminhar as soluções reclamadas, conscientizando as comunidades urbanas da dimensão dos problemas que nos desafiam e do empenho do Governo em superá-los.

É necessário que se motivem as populações urbanas para contribuir, positivamente, com novas idéias

e renovado interesse, propondo alternativas de solução e participando ativamente nesse grande esforço. Estou certo de que, para que tudo isso se concretize, não faltarão ao Governo o apoio e a compreensão das comunidades urbanas brasileiras, a atuação das lideranças políticas, a capacidade dos técnicos, tanto no Governo como nas Universidades e nas Empresas, a experiência dos administradores, especialmente nos organismos metropolitanos e nas Prefeituras Municipais.

Ao promover este Simpósio, a ARENA, através da Fundação Milton Campos, exerce uma ação inovadora, submetendo a amplo debate a política de desenvolvimento urbano que vem sendo executada pelo atual Governo.

É importante que essa iniciativa se desdobre, no país inteiro, através de atuação político-partidária perseverante e objetiva. Que programas como o dos Centros Sociais Urbanos e o dos Transportes Coletivos sejam seriamente debatidos, para que a ARENA recolha e transmita ao Governo os anseios e as preocupações da comunidade e para que se obtenham a confiança e a colaboração populares, sem dúvida imprescindíveis à ação do Partido e do Governo.

Cabe à ARENA a função, eminentemente política, de alcançar, pelo diálogo permanente com o povo, a mais ampla participação comunitária no processo de decisões governamentais, em suas várias esferas administrativas, sem a preocupação, às vezes enganosa, do simples imediatismo. O Governo en-

tende ser essa, missão relevante do Partido, essencial ao desenvolvimento da democracia brasileira.

Renovo à Fundação Milton Campos os meus aplausos pela iniciativa de promover este Simpósio sobre Política Urbana.

Estarei atento para as discussões que aqui serão mantidas e para as recomendações e proposições concretas que delas resultarem. Espero, ainda, que os programas e projetos, atualmente em fase de análise pelo Poder Executivo e relativos principalmente a transportes coletivos, ao desenvolvimento das cidades de porte médio, ao equacionamento da problemática das Regiões Metropolitanas e, *particularmente, ao uso do solo urbano*, recebam contribuições efetivas da Fundação Milton Campos, da ARENA e do Congresso Nacional.

Confio, ademais, em que a participação dos políticos da ARENA nesse debate, com sua sensibilidade para com os anseios populares e sua experiência no trato da coisa pública, represente contribuição importante para o equacionamento definitivo dessas iniciativas e permita o melhor encaminhamento das soluções propostas para os problemas das nossas cidades.

Muito obrigado.