



Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante a Convenção Mobilidade Sustentável na Renovação Urbana - cerimônia de lançamento do Challenge Bibendum 2010

Rio de Janeiro-RJ, 25 de novembro de 2009

Bom, eu tenho que ser meio rápido aqui, porque o presidente da Michelin tem um voo para Paris. Se depender do volume, aqui, ele vai viajar só amanhã. Mas, por isso, eu vou economizar na nominata, aqui.

E eu queria, cumprimentando o companheiro Sérgio Cabral, governador do Rio de Janeiro, eu quero cumprimentar a todas as pessoas que estão aqui no palco, cumprimentar os nossos convidados.

E dizer para vocês que é sempre uma alegria a gente poder discutir assuntos de tamanha relevância para o Brasil, como a questão da mobilidade urbana. E não apenas para o Brasil, para o mundo inteiro. Sobretudo para quem é latino-americano, sabe que a discussão sobre mobilidade urbana precisa estar na ordem do dia, porque os governantes do século XXI terão que fazer reparos na irresponsabilidade urbana dos que governaram no século XX, se não todos, uma grande parte.

Em primeiro lugar, eu não poderia deixar de agradecer à Michelin, por ter escolhido esta maravilhosa cidade do Rio de Janeiro para sediar o Challenge Bibendum. O nome é bonito: Bibendum. Difícil de falar mas, de qualquer forma...

Bom, este agradecimento é estendido a todos os companheiros e companheiras que, como responsáveis pela gestão de importante cidade em seus países, vieram até aqui para debater ideias, compartilhar experiências e pensar, em conjunto, soluções para o grande desafio da mobilidade urbana.

A grande verdade é que o planejamento da vida nas cidades foi, em muitos países, inclusive no Brasil, um assunto deixado de lado por muito



tempo. Apenas para termos uma ideia do que estou falando, a questão urbana só veio a se transformar, definitivamente, em agenda de Estado, em nosso país, com a criação do Ministério das Cidades, em 2003. Simultaneamente, instalamos a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana.

Até então, uma sociedade com mais de 190 milhões de habitantes, com quase 80% deles morando em áreas urbanas, não contava com uma referência ministerial própria para tratar do espaço mais complexo e adensado do vasto território brasileiro.

As mudanças institucionais ocorreram em meio a um grande mutirão democrático que desencadeou a participação cidadã no que se refere a repensar a situação das grandes cidades brasileiras. Isso ampliou o poder e a voz política de um Brasil formado por mais de 5.600 municípios.

Estamos em plena etapa municipal da 4ª Conferência Nacional das Cidades, que tem sua plenária conclusiva marcada para maio de 2010, em Brasília. Notem bem, não estamos falando da primeira, nem da segunda e muito menos da terceira. Estamos falando da quarta conferência nacional para discutir mobilidade urbana. Um esforço que envolve milhares de cidadãos e cidadãs para discutir, diagnosticar e sinalizar linhas de passagem entre a herança do caos urbano e a cidade humanizada na qual todos nós queremos viver.

Temos assim feito em todos os setores. Nos últimos seis anos, realizamos mais de 60 conferências nacionais sobre as diferentes políticas públicas, da saúde à educação, da aquicultura e pesca aos direitos das mulheres. Essas conferências contaram com a participação de 4,5 milhões brasileiros nas etapas municipais, estaduais e nacional. Outros 14 encontros ainda serão feitos até o final de 2010, e estamos agora na reta final da conferência, que, pela primeira vez, debaterá comunicação social.

Nós temos a firme convicção de que, com essas iniciativas, a população passa, cada vez mais, a participar da elaboração das políticas públicas mais



importantes para o seu dia a dia. E, com isso, o Brasil está conseguindo mudar de forma visível a relação entre o Estado e a sociedade.

E aí, todos vocês sabem que uma mudança muito significativa é que, até antes do meu governo, Presidente da República não recebia prefeitos. E em hipótese alguma, porque partia-se do pressuposto de que os prefeitos eram tudo chatos, que iam a Brasília a mando dos governadores só para reivindicar dinheiro. O dado concreto é que, desde que eu tomei posse, todo ano, no mês de março, tem a Marcha dos Prefeitos, nós recebemos a pauta de reivindicação no ano, trabalhamos o ano inteiro, atendemos a reivindicações; no ano seguinte, vamos à Marcha outra vez, recebemos outra pauta de reivindicação, prestamos contas daquilo que nós fizemos; no ano seguinte, a mesma coisa. E vamos fazer isso até o último ano de governo, ou seja, uma interação absoluta.

Neste ano que houve a crise econômica, em que a receita da União caiu, a receita dos estados caiu muito, nós tomamos uma decisão de não permitir que a receita das prefeituras caísse e o governo federal garantiu a todos os prefeitos brasileiros que eles iriam arrecadar, no ano de crise, o mesmo que nós arrecadamos em 2008, que foi um ano muito bom de arrecadação. Portanto, nós garantimos aos prefeitos aquilo que eles tinham recebido no melhor ano, que foi o ano de 2008.

Uma nação capaz de enxergar seus desafios não conseguirá mais se acomodar à indiferença. E um desafio, em particular, está bem visível aos nossos olhos: a questão da mobilidade urbana. Estamos convencidos de que o direito à mobilidade urbana é indissociável do direito à mobilidade social. Não podemos separá-lo do direito ao emprego digno, ao salário justo, à moradia, ao transporte, à segurança, à educação e ao lazer. Ela não é uma agenda restrita à dimensão espacial. É sim, um elemento indissociável da apropriação cidadã dos recursos e do potencial de liberdade inerente à urbanização.

Precisamos promover nas cidades brasileiras do século XXI aquilo que,



desafortunadamente, não foi feito no espaço rural do País no século XIX e no século XX. Ou seja, universalizar serviços, multiplicar oportunidades, democratizar equipamentos.

Temos de consagrar, enfim, a precedência do bem comum sobre o interesse unilateral; do espaço público sobre o privilégio; da cidadania sobre a iniquidade.

O Brasil, meus companheiros, minhas companheiras, começou o século XX com nove entre cada dez brasileiros vivendo no campo. E terminou aquele século com oito em cada dez brasileiros morando nas cidades. A partir do golpe de 1964, o Estado impulsionou um processo de modernização agrícola sem atentar para os efeitos sociais dessa empreitada. Com isso, gerou um êxodo rural ou melhor, um êxodo humano de proporções épicas.

Em 30 anos de migrações internas, o Brasil atingiu uma taxa de urbanização que, nos Estados Unidos, ocorreu num espaço de oito décadas. Nós, em apenas três décadas. Mesmo com a redemocratização, a situação continuou a piorar.

Nos anos 90, a ideologia e a prática do Estado mínimo enfraqueceram o planejamento público. Instrumentos e ferramentas de política habitacional foram desativados. Os recursos para o saneamento básico foram drasticamente reduzidos. E tudo isso gerou cidades sem cidadania. Milhões de cidadãos humildes, sobretudo os jovens, foram abandonados à própria sorte. E o solo urbano virou cenário para uma arquitetura da exclusão inspirada no lado mais perverso da nossa história.

Hoje, nossas cidades concentram 75% da pobreza nacional. As grandes periferias metropolitanas abrigam 30% desta pobreza. E, embora as favelas cariocas sejam as mais conhecidas, elas não são o único exemplo. Em 1973, as favelas da cidade de São Paulo abrigavam 1,2% da população. Hoje elas reúnem mais de um milhão cento e cinquenta mil moradores, cerca de 11% dos habitantes do município.



Esse é o contexto dos desafios associados à temática da mobilidade urbana. O contexto de uma rotina marcada pela precariedade dos direitos mais elementares. Tal situação só pode ser mudada em todo o seu conjunto, ou seja, com programas sólidos para reforma urbana, habitação, saneamento, segurança, transporte e todas as outras áreas por muito tempo deixadas de lado por gerações e gerações de governantes.

Meus amigos e minhas amigas,

Nosso governo está investindo R\$ 106,3 bilhões em habitação e urbanização. Mais da metade destes recursos – R\$ 55,9 bilhões – são destinados à moradia de interesse social.

Além disso, estamos aportando outros R\$ 40 bilhões em saneamento básico e R\$ 37 bilhões no Programa Minha Casa, Minha Vida. Também estamos realizando, agora, uma nova família de investimentos com dupla finalidade: preparar nossas cidades para abrigar a Copa do Mundo de 2014 e receber os Jogos Olímpicos em 2016, além da Copa das Confederações, em 2013... Não, a Copa das Confederações, em 2013 e os Jogos Militares em 2011. Se brincarem, Sérgio, nós vamos trazer a Olimpíada do Inverno para Garanhuns, lá em Pernambuco

Mais do que uma festa do esporte, o que esses eventos nos reservam é a oportunidade – como diria o Magri – imperdível de criar uma festa da cidadania. De acelerar um processo de reparações históricas para transformar as cidades brasileiras no grande espaço democrático que nossa gente cobra e que todos temos o direito de desfrutar.

A mobilidade urbana – o direito cidadão de poder circular de forma rápida e barata por sua cidade – está presente em todas as políticas que, a exemplo das que citei até aqui, buscam imprimir a renovação de nossas cidades. Mas, para que possamos atingir nossos objetivos de mobilidade urbana, temos outro grande desafio a vencer: a imobilidade de algumas ideias. Não raro, elas afrontam a mudança com uma carga de preconceito



incompatível com as urgências do nosso povo.

Menciono um caso exemplar: no Rio de Janeiro, as obras do PAC incluem um conjunto de intervenções urbanas e de saneamento que vão modificar para melhor o perfil das maiores favelas da cidade. Nas comunidades do Alemão, da Rocinha, do Pavão-Pavãozinho, esse mutirão inclui a construção de teleféricos para ligar o alto dos morros ao transporte coletivo no asfalto.

Intervenções como essa costumam ser saudadas com entusiasmo quando feitas em bairros de classe média ou classe alta. Viadutos às vezes até menos importantes, destinados a desafogar o trânsito de bairros mais ricos, ganham luzes e tratamento de obra de arte da imprensa. Quando o beneficiado, todavia, é a comunidade pobre, não falta quem acuse de marqueteira a obra pública que vai ampliar a mobilidade urbana de milhares e milhares de famílias neste país.

Superar essa visão estreita faz parte do esforço ao qual devemos nos dedicar para vencer a perversa segregação que ainda faz milhões de brasileiros se sentirem quase como exilados em sua própria casa. A cidade brasileira em que nossa gente tem o direito de morar não é a que concretiza desequilíbrios em pedra e cal. Não é a que ergue muros de medo e privilégio. Não é a que destina o cinza do preconceito e da solidão da maioria.

Tornar as cidades democráticas, justas e sustentáveis é uma das provas cruciais na vida de um povo. Creio que hoje, finalmente, o Brasil está munido de ferramentas para enfrentar essa decisiva tarefa do século XXI.

Meus amigos e minhas amigas, antes de eu falar “muito obrigado” que estava aqui, já na última página, e deixar o dono da Michelin mais inquieto, o motor do avião já está ligado, eu queria dizer duas coisas, sobretudo para quem trabalha na administração pública, seja no Brasil, ou em qualquer outro país, porque na América Latina, com raríssimas exceções, é quase tudo a mesma coisa. Ou seja, o sufoco que o nosso continente sofreu durante toda a



década de 80 e a década de 90, em que os Estados adotaram como definição filosófica e eu diria, ideológica, de ser um Estado mínimo, em que a iniciativa privada iria resolver todos os problemas pertinentes à sociedade, levou a que em cidades inteiras neste país e em outros países fossem colocados asfaltos sem que se colocasse uma manilha para fazer coleta de esgoto ou até para fazer coleta da água da chuva. Ou seja, o desprezo pela qualidade de vida das pessoas, o desprezo pela questão ambiental se deu de tal magnitude que os governos que vierem a partir de nós vão ter que gastar muito mais para fazer um processo de reparação, em vilas inteiras, cidades inteiras e em dezenas de cidades, neste país.

Habitualmente – e vou terminar – habitualmente, os administradores públicos deste país não gostavam de gastar dinheiro em saneamento básico, porque é uma obra que não aparece. Você vai coletar um cocô, jogá-lo em um esgoto e vai levá-lo não sei para onde.

O que era importante neste país era fazer pontes e viadutos, mesmo desnecessários, porque ali você poderia imprimir, em uma placa azul, o nome do pai, o nome da mãe, o nome de um parente ou o nome de uma autoridade que você queria puxar o saco.

As pessoas não se deram conta de que não existe propaganda melhor para um governante, infinitamente melhor do que uma placa, é uma criança podendo andar descalça na sua rua, sem o medo de pisar em esgoto a céu aberto, uma criança brincar de forma saudável.

E, da mesma forma, Sérgio e Eduardo, eu penso que seria extremamente importante que a gente analisasse a questão do transporte coletivo neste país com o carinho que nós temos que olhar. Quem anda de carro apenas reclama, com o seu rádio ligado, do tempo que fica parado. Mas é muito duro ficar em pé uma hora e meia, dentro de um ônibus, sendo atropelado por trás e pela frente, pela direita e pela esquerda. Ou seja, às vezes perdendo 1/3 do dia ou, melhor, 1/3 do dia em que ele tinha que



trabalhar oito horas, dentro de um ônibus. Ou, às vezes, dentro de um trem que não está corretamente funcionando.

Por isso é que nós estamos convencidos de que essa nova geração de governantes que virá, a partir de agora, ela terá que fazer infinitamente mais, porque nós aprendemos, neste atual momento, que não há dinheiro mais bem investido do que a gente cuidar da cidade. E cuidar da cidade significa a gente garantir o direito e ir e vir das pessoas.

Acontece que nós não estávamos habituados. As cidades estavam truncadas em qualquer capacidade de investimento. Este país funcionou 20 anos onde o único objetivo era você guardar dinheiro para você fazer superávit primário. E aí as cidades não podiam gastar, o estado não podia gastar e a União não podia gastar.

Obviamente que nós não queremos abrir mão da nossa responsabilidade fiscal. Nós não queremos gastar mais do que nós temos. Nós só queremos gastar aquilo que nós temos. E não podemos endividar outras gerações.

Mas se a gente quiser garantir ao povo brasileiro a cidadania, que as pessoas não fiquem tão nervosas, que as pessoas não atirem no outro às vezes por uma discussão banal, um semáforo em qualquer cidade desse país, a gente precisa compreender que o investimento na mobilidade urbana é o investimento na melhoria de vida das pessoas da rua, da vila, do bairro, da cidade. Que fazer esse companheiro chegar em casa mais rapidamente, ou chegar no trabalho mais rapidamente, é permitir a ele que tenha um pouco mais de lazer.

Portanto, eu acredito que – vocês que participam de administrações públicas, que são prefeitos ou que são assessores de prefeitos – é preciso que também nós aprendamos uma coisa, viu, Eduardo: nunca sente em uma mesa e coloque 40 prioridades na sua mesa, porque se você colocar 40 prioridades, você não fará nenhuma. Você fará um pedacinho de cada coisa. Pode ter 50



na sua mesa; escolha duas. Se tiver dinheiro, escolha no máximo três. Mas ao terminar o seu mandato tenha, nem que seja, uma única coisa para mostrar: “Eu comecei e acabei”.

E o que nós estamos fazendo junto com o prefeito e com o governador do Rio de Janeiro, aqui nos bairros mais pobres do Rio de Janeiro, é apenas para a gente provar: nós não queremos fazer políticas de curativo, nós queremos fazer uma intervenção bruta, uma intervenção total. Porque nós achamos que a presença da prefeitura, a presença do estado, a presença do Governo Federal, com muitas políticas públicas nos bairros pobres, que a gente vai ganhar essa disputa com o crime organizado, com o narcotráfico, e fazer com que as pessoas percebam que é possível fazer. Não é possível é a gente continuar estendendo o leque de miseráveis espalhados pelas encostas e pelas beiras de córregos.

E agora muito mais, com as Olimpíadas, nós temos mais obrigação. Todo o PAC, a gente não pensava em Olimpíada. Nós, agora, vamos apresentar um segundo PAC 2011-2015. Por que nós vamos apresentar agora, se eu não vou estar mais governando em 2011? É porque é necessário começar a comprometer dinheiro no Orçamento da União para que, quem vier depois, não tenha pretexto para não fazer. Porque em 2002, só para vocês terem ideia, em 2002, Sérgio, quando eu cheguei no governo, o Brasil tinha investido, em saneamento básico, em todo o território nacional, apenas R\$ 262 milhões, ou seja, nada, nada. Hoje nós estamos gastando, só no Complexo do Alemão, R\$ 600 milhões.

Ou seja, ou nós fazemos isso e enfrentamos o debate daqueles que falam: “Estão gastando. Estão gastando onde não deveria gastar”... Porque, para alguns, investir no Alemão é gasto, para nós é investimento. É investimento porque, neste país, meu querido amigo da Michelin, nós queremos acabar com uma máxima vergonhosa: tudo que é para o rico é desenvolvimento, tudo que é para o pobre é gasto. E nós estamos provando



que é mentira, porque quem sustentou essa crise econômica no Brasil foram os pobres, foi a capacidade de consumo dos pobres que sustentou a economia brasileira no auge da crise. É só pegar os estados do Norte e do Nordeste, que a gente vai descobrir que no mês de outubro as classes D e E do Norte e do Nordeste consumiram 5% a mais do que as classes A e B da região Sudeste.

Então, é preciso acabar com essa bobagem de dizer que a gente não pode colocar dinheiro para os pobres, porque isso é gasto. É o mais... investimento, o melhor investimento que nós poderemos fazer, é a gente fazer com que as pessoas que são pobres se considerem tão cariocas e tão brasileiros quanto nós, que estamos aqui neste plenário.

Muito obrigado e boa sorte.

(\$211A)