

# Uma nova política urbana

PAULO HARTUNG

A vitoriosa experiência de administração pública que tive como prefeito da capital, que combinou profissionalização gerencial com democratização administrativa, comprova a necessidade de o país adotar, urgentemente, uma eficiente política de desenvolvimento urbano. Parte de um seleto grupo de cidades, do Brasil e do mundo, que adotam a técnica do planejamento estratégico para programar seu futuro, Vitória é hoje uma prova de que é preciso romper com o modelo convencional de planejamento urbano.

A intensa transformação pela qual têm passado as sociedades contemporâneas trouxe novos desafios às cidades. No Brasil, o quadro urbano é caracterizado pela baixa qualidade de vida e pela falta de sustentabilidade dos centros urbanos. Inadequados instrumentos de gestão – moradias que não possuem condições de habitabilidade, ineficiência no sistema de transportes, crescente agressão ao meio ambiente, falta de coleta e tratamento de esgoto e altos índices de violência – são alguns dos problemas que constituem hoje o dia-a-dia das cidades brasileiras.

Estudos recentemente realizados mostram que, em pouco mais de 50 anos, a taxa de urbanização passou de 31,4% para 78,4%. No período de 1940 a 1996, a população urbana foi multiplicada por dez. Hoje, cerca de 125 milhões de brasileiros vivem em cidades. Entretanto, nos últimos 20 anos, a taxa anual de crescimento da população declinou de 2,5% para 1,4%. O crescimento demográfico mais intenso tem ocorrido nas cidades médias e nas periferias das grandes aglomerações urbanas, reforçando o caráter desconcentrado da rede urbana brasileira.

Esse crescimento, há que se ressaltar, tem sido acompanhado da periferização da pobreza, o que torna ainda mais completa a solução das questões urbanas. Na realidade, a dificuldade de acesso à terra e a inadequação da política urbana às necessidades da população têm acentuado a proliferação de assentamentos informais: cerca de 70% dos domicílios favelados do Brasil estão localizados em áreas ocupadas informalmente.

A Constituição Federal de 1988 fortaleceu a autonomia político-administrativa dos municípios e lhes conferiu vantagens fiscais. Como consequência, entre 1991 e 1996, foram criados 1.342 novos municípios. Dados da Contagem Populacional de 1996 demonstram que os municípios com até 20 mil habitantes representam 71% do total dos 5.500 existentes e abrigam somente 19,5% da população brasileira.

É necessário destacar ainda o surgi-

mento de aglomerações urbanas de diferentes tamanhos, funções e níveis de importância, compreendendo desde metrópoles até centros sub-regionais. Em conjunto, essas aglomerações – metropolitanas ou não – envolvem 379 municípios e concentram 45% da população do país.

Com essas disparidades, os problemas são muitos. No que tange à questão habitacional, por exemplo, o déficit total – urbano e rural – foi estimado em 5,2 milhões de moradias, sendo 93,8% concentrado na faixa de renda domiciliar mensal de até 5 salários mínimos. Entre 1991 e 1997, o déficit urbano na oferta de serviços de abastecimento de água caiu de 14% para 8,8% e o de esgotamento sanitário de 54% para 50%. Mas, estima-se que apenas 10% do esgoto coletado receba algum tratamento.

No que diz respeito aos serviços de coleta de lixo, a redução do déficit foi ainda mais expressivo. Caiu de 20% para 9,3%. No entanto, apenas 29% do lixo coletado têm destino final adequado. A verdade é que a insuficiência do tratamento dos resíduos sanitários sólidos e líquidos constitui-se num dos maiores desafios ambientais urbanos do país.

A falta de uma política de transportes urbanos integrada à de uso e ocupação do solo também tem sido um grande problema, na medida em que provoca aumento nos custos de operação do transporte público e privado e reduz a qualidade de vida da população. Registramos hoje congestionamentos crônicos, baixa qualidade dos transportes coletivos, degradação do meio ambiente urbano e altos índices de acidente de trânsito.

A prioridade dada ao transporte rodoviário e individual tem sobrecarregado fortemente o sistema viário e aumentado o consumo de energia. Pesquisa realizada em 10 cidades brasileiras aponta algumas das deseconomias aqui relatadas: 500 milhões de horas/ano perdidas em congestionamentos severos, provocando gasto adicional de combustível de R\$ 194 milhões e aumento de 16% nos custos de operação do transporte por ônibus.

O quadro apresentado evidencia a urgente necessidade de mudanças na condução das cidades brasileiras. O desenvolvimento urbano deve ser planejado de forma articulada e ampla, reconhecendo as cidades como uma malha interdependente. Ou seja, a política de desenvolvimento urbano deve prever ações que tenham alcance nacional e que induzam ao aumento da competitividade, promovendo medidas que melhorem a infra-estrutura e aumentem a produção eficiente e eficaz de bens e de serviços urbanos. Somente desta maneira poderemos garantir a sustentabilidade da rede urbana brasileira.

PAULO HARTUNG é senador

**A política de desenvolvimento urbano deve prever ações que tenham alcance nacional**