

Urbanização acelerada e necessidades básicas

Josef Barat

O debate é sempre gratificante para quem busca o conhecimento. Senti-me, portanto, muito gratificado durante e após minha entrevista recente no programa **Debate** da **RÁDIO JORNAL DO BRASIL**, conduzido com elevado espírito profissional por Eliakim Araújo com a colaboração de Marcos Reis. O tema — transporte urbano como objeto principal do debate — revelou, pela quantidade de perguntas dos ouvintes, o enorme interesse que desperta na comunidade fluminense.

O interesse é obviamente associado a angústias e incertezas, pois, juntamente com a habitação, a alimentação, os serviços de água e esgoto, a assistência médico-hospitalar e a educação, os transportes fazem parte daquele conjunto de necessidades humanas fundamentais, denominadas correntemente de **basic needs** pelas organizações internacionais de fomento, e que estão longe de atenção adequada entre nós. E o transporte visto como necessidade básica pelas comunidades urbanas pouco tem a ver, em geral, com o transporte visto como imponentes conjuntos de obras de engenharia civil ou como projetos de grandeza pelos técnicos governamentais.

Isto porque os técnicos têm, em geral, muita dificuldade em traduzir as preferências dos segmentos menos favorecidos da população, enquanto que para estes é, sem dúvida, difícil compreender e mesmo aceitar os projetos de grandeza — com suas implicações tecnológicas — quando apresentados pelos técnicos. Na verdade, as burocracias públicas e privadas lidam melhor com artefatos e infra-estruturas do que com técnicas simples e de grande alcance social.

A respeito desta constatação, um amigo exasperado com a auto-suficiência e o espírito de grandeza de certos setores da burocracia de Brasília, disse-me estar ela

dominada pela "síndrome de Maria Antonieta". O povo das periferias das grandes aglomerações urbanas pede simplesmente pão (postos de saúde, ônibus e abastecimento de gêneros essenciais) e lhe são oferecidos imponentes brioches para serem degustados pelas gerações futuras.

Por estas razões, defendi no programa **Debate** a consideração do transporte urbano como um setor semelhante ao da Previdência Social. Explico melhor: o transporte deve ser provido às populações de baixa renda como um serviço de natureza social, inclusive para não comprometer a eficiência econômica das aglomerações urbanas. Em países ricos, como a Alemanha Federal e a França, as tarifas do transporte público cobrem, em média, 35% do seu custo operacional, sendo o restante subsidiado pagos por passageiro transportado, de acordo com contratos firmados com os operadores.

Na França, inclusive, existe há algum tempo uma contribuição compulsória das empresas com mais de 100 funcionários captada pelo sistema de previdência social e destinada à entidade operadora dos transportes para cobrir em cerca de 15% os seus custos. Os investimentos, por sua vez, são financiados com recursos a fundo perdido ou reembolsáveis em condições favorecidas.

No Brasil, ainda não temos uma definição muito clara a respeito dos mecanismos financeiros de suporte aos serviços públicos urbanos. Os Fundos existentes ainda são, em grande parte, destinados a projetos de grandeza, menosprezando as soluções de baixo custo e onerando os municípios com juros e correção. Com graves desequilíbrios na repartição da renda e com uma escalada assustadora da pobreza urbana, ainda não encontramos a maneira de reduzir privilégios dos que podem pagar mais e favorecer os grupos sociais de baixa ren-

da onerados brutalmente na sua renda familiar pelas tarifas dos serviços públicos.

Sistemas de tarifação diferenciada podem representar um caminho interessante, na medida em que há uma redistribuição de encargos sem comprometer necessariamente a rentabilidade das entidades prestadoras dos serviços. Um bom exemplo é o da tarifação adotada para o abastecimento de água no Estado de Minas Gerais, baseado numa análise estatística simples que mostra a correlação direta entre faixas de renda e faixas de consumo. Isto permite reduzir a tarifa unitária paga pelas populações mais carentes, o que é compensado pela tarifa mais alta das faixas de maior consumo.

Quando se constata que no Rio de Janeiro, por exemplo, os pobres que habitam a periferia metropolitana pagam tarifas mais elevadas para o transporte, o telefone e a energia elétrica (esta sendo mais cara nas favelas) cabe indagar se não estamos na verdade agravando, por falta de políticas tarifárias adequadas, as nossas tensões sociais, já bastante agudas em razão do atual perfil de distribuição da renda.

Quanto aos investimentos, a ausência de mecanismos estáveis para a destinação de recursos aos programas urbanos no longo prazo impede a conclusão, em tempo oportuno, de projetos essenciais. As desacelerações nos ritmos de construção e as interrupções abruptas decorrentes de reprogramações financeiras implicam, como se sabe, elevados custos sociais para a coletividade que não usufrui, nos prazos previstos, dos benefícios decorrentes destes investimentos. Bastaria citar o exemplo do Metrô do Rio de Janeiro para transmitir uma imagem bem nítida e atual deste complexo quadro de problemas.

Os problemas sociais decorrentes da urbanização nos países em desenvolvimento constituem hoje a preocupação dominante em alguns dos mais importantes centros de pensamento

mundiais. Convidado este ano para lecionar, proferir palestras e participar de alguns seminários internacionais, por três das mais importantes universidades, pude constatar que as equipes dos Institutos de pesquisas urbanas de Paris, Londres e Califórnia (Berkeley e Los Angeles) estão fundamentalmente dirigindo os seus esforços para repensar os conceitos e reorientar as prioridades dos seus cursos de planejamento urbano com vistas às grandes metrópoles do Terceiro Mundo.

Aprofundam-se nestes centros, inclusive, as análises interdisciplinares visando compreender melhor as especificidades deste problema expulso que é a pobreza urbana, fonte de graves tensões sociais em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, México, Caracas, Bogotá, Cairo, Kinshasa, Manila ou Bombaim. Esta, aliás, é também a postura do Banco Mundial e do Banco Interamericano, para os quais a infra-estrutura e os serviços urbanos recebem hoje um tratamento de urgência como prioridades sociais.

Algumas indagações surgem desta busca de conhecimento técnico. Como enfrentar as gigantescas carências de serviços básicos e a pobreza nas metrópoles dos países em desenvolvimento, sem planejamento e coordenação de ações executivas? E como planejar sem uma ampla participação da sociedade e sem o debate aberto dos problemas? Finalmente, como favorecer os segmentos de baixa renda com investimentos públicos sem uma correta tradução de suas aspirações?

Estas indagações estão presentes nos grandes debates internacionais. Em Paris, o Institut de Recherche des Transports e o Institut d'Urbanisme de Paris promoveram na UNESCO uma conferência sobre os Transportes Urbanos nos Países em Desenvolvimento. Nesta conferência, ficaram patentes as grandes semelhanças existentes na organização e operação dos transportes coletivos de várias metrópoles da

América Latina e África, apesar das diferenças nos seus estágios evolutivos. Mais do que alternativas tecnológicas, discutiram-se os problemas institucionais e sociais do transporte urbano, considerados como as grandes prioridades do planejamento.

Na Cidade do México, a Universidade da Califórnia (Berkeley e Los Angeles) e o Departamento do Distrito Federal do Governo Mexicano promoveram um seminário sobre as perspectivas de evolução da metrópole para o ano 2000, quando se tornará a maior do Mundo com cerca de 30 milhões de habitantes. Ao final de amplas discussões, chegou-se ao ponto crucial: como compatibilizar as certezas emergentes dos planos diretores, dos projetos de engenharia e do conhecimento tecnológico, com as incertezas dos objetivos a serem atingidos, quais sejam o financiamento dos programas e projetos, barganhas políticas com os grupos sociais, autodeterminação das comunidades locais e pressão dos bolsões de pobreza e de subemprego? Em suma, ficou clara a noção de que o planejamento urbano é uma ação contingenciada por excelência.

Como homem de pensamento sinto-me gratificado em participar de debates internacionais onde idéias e conceitos que venho defendendo nos últimos dez anos são amplamente discutidos e considerados prioritários. Sinto-me também gratificado, como disse, de participar de debates como os da **RÁDIO JORNAL DO BRASIL**. Mas, entre nós, a discussão dos grandes temas sociais que tem nas grandes cidades o seu locus de manifestação concentrada ainda é muito incipiente. Preocupa-me o fato de ainda acreditarmos que o desenvolvimento econômico acelerado resolverá magicamente todos os problemas urbanos, na medida em que nos tornarmos um país industrializado. O que o início da década de 1980 está mostrando não é bem isso...