

Fabíola Ramos

DESENVOLVIMENTO REGIONAL:

os impactos do Programa CPM / BIRD em Juiz de Fora

Juiz de Fora
2008

Fabíola Ramos

DESENVOLVIMENTO REGIONAL:

os impactos do Programa CPM/BIRD em Juiz de Fora

Juiz de Fora
2008

Fabíola Ramos

DESENVOLVIMENTO REGIONAL:

os impactos do Programa CPM/BIRD em Juiz de Fora

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Planejamento e Uso do Solo Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Especialista em Planejamento e Uso do Solo Urbano.

Orientadora: Profa. Dra. Cláudia Ribeiro Pfeiffer
Doutora em Planejamento Urbano e Regional/ UFRJ

Juiz de Fora
2008

R175d Ramos, Fabíola.
Desenvolvimento regional : os impactos do programa
CPM/BIRD em Juiz de Fora / Fabíola Ramos. – 2008.
32 f. ; 30 cm.

Orientador: Cláudia Ribeiro Pfeiffer.
Trabalho de conclusão de curso (especialização)
– Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de
Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2008.
Bibliografia: f. 31-32.

1. Política urbana. 2. Planejamento urbano - Juiz de
Fora, MG. I. Pfeiffer, Cláudia Ribeiro. II. Universidade
Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Pesquisa e
Planejamento Urbano e Regional. III. Título.

CDD: 711.4098151

RESUMO

Nos Anos 70 o estado brasileiro, a partir de estratégias de desenvolvimento urbano, definidas no II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, realizou importante programa de investimentos em cidades de porte médio, tendo por base um contrato de empréstimo com o Banco Mundial – CPM/BIRD. O presente artigo busca investigar os resultados dessa política urbana nacional a partir da visão dos municípios participantes, analisando especialmente a questão de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais. Utilizando-se de pesquisa de documentos e de entrevistas com técnicos e personalidades locais, o trabalho destaca os impactos físicos, sociais, institucionais e econômicos produzidos pelo Projeto Especial Cidades de Porte Médio – CPM no município.

PALAVRAS-CHAVE: Política. Planejamento. Técnica. Pobreza. Município.

ABSTRAT

In the 70s, through urban development strategies defined by the II National Development Plan – II PDN, the Brazilian State realized an important investment program in medium-sized cities, based on a loan contract with the World Bank – CPM/BIRD. This article aims to cooperate with the analysis about the results of this national urban policy from the participant municipalities' view, in this case, the city of Juiz de Fora in the State of Minas Gerais. By documents research and interviews with local specialists and personalities, this work highlights physical, social, institutional and economical impacts produced by the National Medium-Sized Cities Project – CPM in the municipality.

KEYWORDS: Policy. Planning. Technique. Poverty. Municipality.

LISTA DE ENTREVISTADOS

ENTREVISTADO 01

Período do Programa: 1º período (1980-1982)

Profissão: Economista

Cargo que ocupava no Programa: Gerente – Gerência Financeira / UAS

ENTREVISTADO 02

Período do Programa: 1º período (1980-1982) e 2º período (1983-1986)

Profissão: Sociólogo

Cargo que ocupava no Programa: Coordenador das Avaliações de Eficácia - Gerência Sócio-Econômica / UAS

ENTREVISTADO 03

Período do Programa: 1º período (1980-1982) e 2º período (1983-1986)

Profissão: Engenheiro

Cargo que ocupava no Programa: Técnico – Gerência Física / UAS

ENTREVISTADO 04

Período do Programa: 2º período (1983-1986)

Profissão: Arquiteto

Cargo que ocupava no Programa: Gerente – Gerência Física / UAS

ENTREVISTADO 05

Período do Programa: 1º período (1980-1982)

Profissão: Professor/ diplomado em Filosofia e Letras

Cargo que ocupava no Programa: Prefeito Municipal (1977 a 1982)

ENTREVISTADO 06

Período do Programa: 1º período (1980-1982)

Profissão: Arquiteto – trabalhou na Prefeitura de Juiz de Fora no período de 1971/1972, e na época do Programa participava de assuntos relativos à cidade através do Clube de Engenharia. Mais tarde foi membro da Comissão de Uso e Ocupação do Solo – COMUS por diversos períodos.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
1 FINAL DA DÉCADA DE 70 – A QUESTÃO URBANA NO BRASIL	9
1.1 A Pobreza Urbana	9
1.2 Serviços de Infra-Estrutura e Habitação	10
1.3 Emprego	11
1.4 Política Urbana e Ações Governamentais	11
2 JUIZ DE FORA NA DÉCADA DE 70	13
3 A FILOSOFIA DO BANCO MUNDIAL EM RELAÇÃO AO PROGRAMA ESPECIAL CIDADES PORTE MÉDIO – PECPM	16
4 O SUBPROJETO JUIZ DE FORA	19
CONCLUSÃO	29
BIBLIOGRAFIA	31

INTRODUÇÃO

O Projeto Especial Cidades de Porte Médio, financiado pelo Banco Mundial – CPM/BIRD, será analisado, tendo como base os investimentos programados para o Subprojeto Juiz de Fora.

A presente abordagem do Programa CPM/BIRD, deixou de lado, conscientemente, algumas questões relacionadas ao tema. Não foram objetos de avaliação, neste trabalho: os diversos aspectos que envolvem a ponderação de uma Política Pública, em especial uma ação governamental num contexto político diferenciado, como é o caso do programa CPM no período dos Governos Militares; a avaliação da produção social enquanto instrumento de legitimação política; as questões relacionadas à filiação ideológica do Projeto, que confrontariam visões do BIRD – de um lado, o patrocinador de projetos para o Terceiro Mundo, e do outro, o articulador dos interesses capitalistas centrais através de projetos nos países periféricos.

Resgatar a implementação do Programa em Juiz de Fora, e contribuir, a partir da experiência local, para as reflexões acerca do planejamento regional e para o avanço das políticas públicas para cidades de porte médio, no Brasil, são alguns dos objetivos perseguidos por este trabalho.

Para tanto, no primeiro capítulo, descreve-se, em linhas gerais, a problemática urbana brasileira daquele momento, sentida de maneira mais severa nas grandes cidades, e especificamente, no segundo capítulo, a realidade física, socioeconômica e institucional de Juiz de Fora. Essas descrições são feitas com base em referências bibliográficas, relativas ao tema, e em Recenseamentos do IBGE no período abordado.

No terceiro capítulo do artigo, busca-se apresentar o Programa CPM/BIRD de acordo com a filosofia do Banco Mundial, para então se discorrer sobre o Subprojeto Juiz de Fora no capítulo seguinte

Após a descrição das informações relativas ao Subprojeto Juiz de Fora, são anotadas considerações de técnicos que trabalharam no Projeto, em etapas diferentes, além dos pareceres do chefe do executivo local, no período de

contratação do convênio, e também de profissional autônomo local, quanto à importância do Programa para a cidade e dos impactos produzidos.

1 FINAL DA DÉCADA DE 70 – A QUESTÃO URBANA NO BRASIL

O crescimento da população urbana no Brasil, nos anos 50, 60 e 70, se deu de maneira acelerada: passou de 13 milhões de habitantes, em 1950, para 37,8 milhões, em 1980. Entre as décadas de 60 e 70, o índice de crescimento foi de 5,6% a/a, enquanto o crescimento total da população, foi de 2,9%. A população urbana, que em 1940 representava 16% do total do país (número menor em relação ao restante do mundo e da América Latina), passou, em 1970, a representar 40%. Essa distribuição populacional deu-se de forma irregular, concentrando-se em cidades com pelo menos 250 mil habitantes.

No período observado, a região Centro-Oeste apresentou o maior aumento, devido, principalmente, ao crescimento de Belo Horizonte e Brasília, enquanto a região Nordeste foi a que menos cresceu, ainda que suas três regiões metropolitanas (Fortaleza, Recife e Salvador), tenham tido um crescimento bastante acelerado. A supremacia da região Sudeste, em termos de população urbana (principalmente São Paulo e Rio de Janeiro), foi compensada pelo crescimento de cidades no Centro-Oeste e Sul do país, mas, ainda assim, não o suficiente para superar o grande desequilíbrio entre esta região e as demais, nem entre as grandes e pequenas cidades. As maiores taxas de crescimento podem ser observadas em cidades com população entre 100 e 200 mil habitantes (9,7 %). Dessa maneira, nota-se que o crescimento da população urbana tendeu a concentrar-se nas cidades de porte médio.

1.1 A Pobreza Urbana

O censo de 1970 mostrou que a pobreza (o parâmetro estabelecido para esse “estado de pobreza”, é o de indivíduos que recebiam 1/3 da renda per capita nacional).predominava nas cidades brasileiras. Em cidades do Sul, como Curitiba,

55% das famílias viviam na pobreza, enquanto em uma cidade como Recife, no Nordeste, 77% das famílias encontravam-se nessa condição.

Fora das grandes regiões metropolitanas, o percentual de pobreza variava de 38%, em Florianópolis, para 70%, em Natal. A pobreza, no Brasil, era algo comum a todas as cidades, inclusive nas aparentemente prósperas cidades da região Sul. Na região Nordeste, porém, era mais intensa e generalizada e, dentro dessa parcela da população, havia uma quantidade significativa de pessoas em condições ainda piores (16% das famílias do Recife e 30%, de Natal, encontravam-se nessa categoria, enquanto somente 4%, em Curitiba e 5% em Florianópolis viviam na mesma condição). Desemprego, infra-estrutura inadequada, submoradias, desnutrição e doenças eram características das condições de vida de três quartos da população de cidades nordestinas, como Recife e Natal.

1.2 Serviços de Infra-Estrutura e Habitação

Na maioria das cidades brasileiras, o acesso à moradia e infra-estrutura urbana era inadequado. As regiões Sul e Sudeste, apresentavam situação melhor que no resto do país, com exceção das periferias de suas grandes metrópoles, onde quase metade da população vivia em submoradias, sem tratamento de água e esgoto.

As regiões Norte e Nordeste eram as mais prejudicadas, especialmente nas periferias. Cerca de 70% da população não tinham tratamento de esgoto e 40% não possuíam água encanada. Nas cidades de médio-porte, tanto no Sudeste, no Sul, quanto no Nordeste, esse quadro, ainda que precário, era um pouco mais ameno: em Juiz de Fora e Natal, em torno de 30% da população não tinham água tratada e 60% não contavam com acesso a saneamento básico.

Nas áreas mais carentes, a falta de pavimentação nas ruas prejudicava a qualidade do transporte público que atendia à população desses locais – 30% dos trabalhadores caminhavam em média 5km para chegar ao trabalho. Aqueles, que utilizavam transporte público gastavam cerca de 1 hora (ou muito mais) para chegar ao trabalho.

1.3 Emprego

Rio de Janeiro e São Paulo dominavam a distribuição de empregos na área industrial da região Sudeste. Em 1970, quase 53% dos empregos na indústria eram oferecidos no eixo Rio-São Paulo, 14% nas outras regiões metropolitanas, 5% nas cidades com população entre 250 mil e 1 milhão de habitantes, e 28% no restante.

O emprego no setor formal não acompanhou o rápido crescimento da oferta de mão-de-obra urbana. Alguns estudos mostram que 25 a 50 % dessa mão-de-obra estavam empregados no setor informal.

Da informalidade, como se sabe, resultam pelo menos duas conseqüências: os empregos mal remunerados e a ausência de contribuição financeira em forma de impostos e taxas, o que afeta diretamente a questão da infra-estrutura, dependente de tais recursos.

1.4 Política Urbana e Ações Governamentais

Pelo cenário exposto, vê-se que a problemática urbana brasileira estava diretamente relacionada à necessidade de contenção das metrópoles através de um processo de desconcentração espacial. A forma de implementar esse processo, era entendida e proposta, inicialmente, através da desconcentração geográfica de investimentos no parque industrial e se deu principalmente através de incentivos fiscais e restrições locacionais a novos estabelecimentos. Um conjunto de fatores contribuiu, então, para mudanças na formulação das políticas públicas: dificuldades e baixa eficácia do processo de desconcentração industrial em prática; as progressivas críticas, principalmente no meio acadêmico, à atuação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU e do Banco Nacional de Habitação - BNH e às políticas e intervenções urbanas, pela integração de outras políticas à política habitacional; e o panorama temporal de “descompressão” política.

No Governo Geisel, dentro do contexto do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, é criada a Comissão Nacional de Política Urbana – CNPU, uma agência interministerial de função consultiva e responsável pela coordenação da política nacional de desenvolvimento urbano, posteriormente substituída pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU.

Finalmente, os graves problemas brasileiros de urbanização começariam a ser enfrentados oficialmente – a urbanização das cidades brasileiras passava a ser uma estratégia de desenvolvimento nacional. “O desenvolvimento urbano passa a ter interação cada dia mais profunda com a própria estratégia nacional de desenvolvimento.” (II PND, 1974, p. 85)

A estratégia de desenvolvimento formulada pelo II PND baseava-se na idéia central de que a então recente tendência da urbanização (como a rápida metropolização do Rio de Janeiro e de São Paulo) introduziu sérias distorções na estrutura urbana e na organização do espaço. Essas mudanças agravaram os problemas já existentes relativos à pobreza, aos subempregos e às deficiências infra-estruturais encontradas nos centros urbanos brasileiros, assim como criaram disparidades entre e dentro das regiões da federação.

O II PND introduziu duas importantes linhas complementares de política em sua estratégia geral para melhorar a estrutura e eficiência do sistema urbano. De acordo com a primeira, o sistema das áreas metropolitanas foi consolidado e medidas foram tomadas para prevenir uma maior concentração de população e atividade econômica na região Sudeste, particularmente no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Com a segunda estratégia, cidades de porte-médio em todas as regiões foram incentivadas a reforçar a tendência, que se evidenciou nos anos 60, de representarem o segundo lugar em urbanização, apoiando, assim, o desenvolvimento do interior, visando a um maior equilíbrio na distribuição das populações urbanas.

A importância inovadora do II PND deve-se ao fato de ter representado a primeira tentativa de formular uma estratégia de urbanização nacional e de introduzir os instrumentos políticos para sua implementação.

É nesse contexto que se destacam o Programa Nacional das Cidades de Porte Médio – CPM, do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD (Banco Mundial), e sua contribuição para o município de Juiz de Fora.

2 JUIZ DE FORA NA DÉCADA DE 70

Os anos 50 evidenciaram a grande deficiência de infra-estrutura (energia, transporte, telefonia, e abastecimento de água e esgoto) de Juiz de Fora, o que dificultava qualquer iniciativa de industrialização local. Essa era uma década de muito dinamismo no Brasil, e a cidade esteve ausente dos grandes projetos de investimento idealizados pelo Plano de Metas do governo JK. (Bastos, 2004).

Ao final da década de 60 o governo municipal (Itamar Franco – 68 a 72) envidou esforços para dotar a cidade de condições para enfrentar o desafio de resgatar a sua “vocação industrial”, permanente no ideal da cidade. A infra-estrutura de telecomunicações e de captação de água é ampliada e renovada, preparando a cidade para a década vindoura, que parecia delinear um momento propício à “volta por cima”. E de fato, dois grandes investimentos , do setor siderúrgico, foram atraídos para o município: a Companhia Paraibuna de Metais (CPM) e a Siderúrgica Mendes Júnior (SMJ), hoje Arcelor Mittal Aços Longos, que entraram em funcionamento em 1980 e 1984 respectivamente.

Na segunda metade da década de 70 a cidade que viu crescer suas atividades secundárias e terciárias, de forma lenta e gradativa; que teve oportunidade de adaptar o crescimento de diversas funções ao seu crescimento populacional, assistia, naquele momento, ao surgimento de um fen meno novo, concretizado por vários empreendimentos: implantação de duas empresas de vulto; integração da Zona da Mata ao sul de Minas Gerais, através da BR-267; Programa Estadual de Desenvolvimento da Zona da Mata – PRODEMATA; e nova BR-040, que melhorou sua ligação com o Estado do Rio de Janeiro e São Paulo. Juiz de Fora vivia grande expectativa de um novo ciclo de desenvolvimento: o contexto político possibilitava, então, uma retomada de posição, no sentido de integrar o Município ao estado e ao país – a cidade deixaria a posição de isolamento político em relação às

esferas superiores de governo e a crise capitalista mundial, já instalada, ainda não se fazia sentir, no cenário econômico brasileiro.

A administração municipal do período de 1977 a 1982, deixava claro no “Plano de Desenvolvimento da Cidade”, contido no seu Plano de Governo, estar ciente do desafio colocado, da importância do planejamento para aquele momento de Juiz de Fora.

Tal fato,, obriga a Administração atual a não se omitir face ao desequilíbrio funcional que pode modificar a Cidade, o Município e a Região. Desequilíbrio que se traduzirá pela rapidez de ocupação do solo, pela sobreposição de usos e funções em estruturas a longo tempo sedimentadas e, com especial relevância, pelo aparecimento de problemas sócio-econômicos somente perceptíveis em aglomerados de maior expressão. (PLANO DE GOVERNO – Administração Mello Reis – 1977 a 1982, p. 27 e 28)

A visão prospectiva do poder público local projetava a duplicação da população do núcleo urbano, até meados da década de 80, e buscava dotar a estrutura administrativa municipal de condições e instrumentos para dar conta da nova realidade socioeconômica e territorial da cidade e região. Dados dos Recenseamentos de 1950, 1960 e 1970, apontavam uma população urbana de 84.995, 124.979 e 218.832 habitantes, respectivamente. Em 1970, essa população, 92 % do total do município, segundo a FIBGE, morava em 41.621 domicílios, resultando daí, uma média de 5,2 hab./domicílio. Os estudos que compuseram o Perfil Juiz de Fora – CNPU/BIRD/CPM, com vistas ao Subprojeto Juiz de Fora, indicavam, com base no crescimento estimado da população de 5,8 % a.a., considerando os novos projetos a serem implantados na cidade, entre eles o próprio CPM, a necessidade de serem construídas mais de 37.500 moradias. Estes estudos indicavam também, que o enfrentamento do déficit na área de abastecimento de água, da ordem de 30 %, demandava grandes investimentos em obras de grande complexidade, que deveriam anteceder a etapa mais simples, a de distribuição; que no tocante à destinação dos esgotos, somente 40 % da população era atendida por rede, e estas eram, na sua quase totalidade, do tipo única (redes que conduziam águas servidas de uso residencial e industrial, junto com águas pluviais). Neste Perfil os dados de educação registravam que mais de 15 % da população em idade escolar, entre 7 e 14 anos, estavam fora das escolas, e que somente 10% das

crianças na faixa de 2 a 6 anos, freqüentavam alguma instituição de ensino pré-escolar.

O Instituto de Pesquisa e Planejamento – IPPLAN/JF é criado em dezembro de 1977 com objetivo de conduzir as ações delineadas no “Plano de Governo”, que estruturou uma estratégia de desenvolvimento urbano a partir de sugestões do Plano de Desenvolvimento Local Integrado – PDLI (1976), reanalisadas, criticadas e complementadas. A estratégia estava centrada na busca da “amplitude da ação pública” (PLANO DE GOVERNO – Administração Mello Reis – 1977 a 1982,), em todas as áreas, voltadas prioritariamente para a política de disciplina e organização da estrutura urbana traduzida pelos Planos Diretores e pela montagem de um Sistema de Planejamento, bem como pela cobertura dos déficits de infra-estrutura e de serviços urbanos.

3 A FILOSOFIA DO BANCO MUNDIAL EM RELAÇÃO AO PROGRAMA ESPECIAL CIDADES PORTE MÉDIO – PECPM

O Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD (Banco Mundial), pretendia, com o Programa Nacional das Cidades de Porte Médio – CPM, complementar os esforços das políticas urbanas do governo brasileiro nas áreas metropolitanas, através da promoção de infra-estrutura urbana, criação de emprego e renda e de serviços sociais no segundo nível da estrutura urbana brasileira – o que abrangia aproximadamente 200 cidades entre 50 e 500 mil habitantes (algumas grandes cidades, como Vitória, estavam incluídas no Programa, apesar de não se encaixarem nessa definição).

Em 1970, tais cidades abrigavam cerca de 21% da população urbana brasileira, perfazendo um total de 8 milhões de pessoas.

O Programa financiava projetos propostos por essas cidades, em três categorias básicas: **(a) infra-estrutura urbana e serviços** (saneamento básico, habitação, transporte, coleta de lixo, etc.), **(b) criação de emprego e renda** (parques industriais, assistência técnica e gerencial, treinamento de mão-de-obra, etc.), e **(c) administração e financiamento municipais** (levantamentos cadastrais, sistemas de informação, equipamentos, diagnósticos institucionais, treinamento, etc.).

Para permitir o desenvolvimento de tais projetos, o Programa ainda financiou estudos de planejamento e viabilidade. Através de intervenções positivas no sistema econômico e social das cidades secundárias, visava evitar ou reduzir os altos custos sociais do rápido processo de urbanização ocorrido nas regiões metropolitanas.

Em um nível mais global, esperava-se que o Programa contribuísse na reorientação do fluxo migratório para fora dessas áreas.

A tendência do alto crescimento das cidades de porte-médio, naquele período, pode ser vista nos dados do censo de 1960-70. O BIRD projetava, seguindo o ritmo de crescimento apresentado, que muitas dessas cidades alcançariam uma população de cerca de 1 milhão de pessoas em 20 anos. Assim, o Programa estaria

reforçando uma tendência já existente e forneceria infra-estrutura e emprego necessários, antes que a situação se tornasse inviável.

Regionalmente, o Programa buscava gerar um impacto positivo diretamente na questão da pobreza urbana, através dessa expansão de infra-estrutura, de serviços e do aumento de empregos para os grupos de baixa renda, e, finalmente, contribuir de forma significativa para o aumento da capacidade financeira, técnica e administrativa das cidades selecionadas. No plano financeiro, recursos federais, destinados ao Programa, foram enviados como subsídios para as cidades participantes, às quais cabiam recobrar os custos, repassando-os aos beneficiários finais. A idéia era garantir, assim, um fluxo de fundos disponível, em nível regional, para replicar o investimento inicial.

No nível técnico-administrativo, competia à agência executiva do Programa, trabalhar juntamente com as agências municipais e estaduais para desenvolver capacidade técnica local, a fim de preparar e executar projetos e de identificar e corrigir deficiências e acúmulos nas administrações locais.

O Projeto Especial Cidades de Porte Médio definido através de contrato entre o governo brasileiro e o BIRD, assinado em 20 de junho de 1979, integrou o Programa de Apoio às Cidades de Porte Médio da Comissão Nacional de Política Urbana - Ministério do Interior – MINTER/CNPU, implementado basicamente com recursos da União.

Os contatos do Brasil com o Banco, com vistas ao projeto, se iniciaram bem antes da assinatura dos convênios com os municípios participantes. O BIRD, reconhecendo e apoiando os propósitos do programa existente, prestaria assistência técnica e auxiliaria a sua implementação em determinadas cidades, extraídas de uma lista preparada pela CNPU.

As cidades participantes seriam definidas, com a colaboração do Instituto de Pesquisas – INPES e do Banco Nacional de Habitação – BNH, de acordo com os seguintes critérios básicos:

- a) sua posição estratégica e suas funções regionais;
- b) seu tamanho e dinamismo demográfico e percentagens de migrantes recentes;
- c) sua estrutura e potencial econômico;
- d) os indicadores de pobreza urbana;
- e) a capacidade executora local, posição fiscal e potencial de

desempenho do Programa.

Após elaboração de diversas listagens de cidades, que chegaram a contemplar acima de 50 municípios das diversas regiões do país, exceto a Norte, a listagem final, com as cidades apresentadas para intervenção, em duas etapas, contemplou metade daquele número (29 cidades), incluindo 03 municípios da região Norte.

Em maio de 1979, a CNPU havia selecionado oito cidades para iniciar o Projeto BIRD/CPM:

Região Sul – Florianópolis (SC) e Pelotas (RS)

Região Sudeste – Juiz de Fora (MG), Vitória (ES) e Montes Claros (MG)

Região Nordeste – Natal (RN), Campina Grande (PB), Petrolina (PE) e Juazeiro (BA).

Dessa relação de cidades, as quatro primeiras a serem trabalhadas foram: Florianópolis, Juiz de Fora, Natal e Campina Grande.

Para alcance de seus objetivos o Projeto envolveria a atuação dos seguintes órgãos setoriais: Banco Nacional de Habitação – BNH, do Ministério do Interior, Empresa Brasileira de Transporte Urbano – EBTU, do Ministério dos Transportes, Companhia Brasileira de Alimentos – COBAL e Superintendência de Desenvolvimento da Pesca – SUDEPE, do Ministério da Agricultura, e, do Ministério da Indústria e Comércio, o Centro Brasileiro de Apoio à Pequena e Média Empresa – CEBRAE, hoje Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE)

4 O SUBPROJETO JUIZ DE FORA

Azevedo (1986) relata que, em maio de 1979, a CNPU havia selecionado oito cidades, que se encontravam mais avançadas na elaboração do seu perfil, para participar inicialmente do Projeto BIRD/ CPM. Juiz de Fora estava entre as quatro primeiras a serem trabalhadas, além de Florianópolis (SC), Natal (RN) e Campina Grande (PB), como já se viu. Mais tarde as demais foram agregadas ao Projeto.

O Subprojeto Juiz de Fora, considerando o Contrato de Empréstimo firmado entre a República Federativa do Brasil e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD, foi celebrado através do CONVÊNIO FNDU Nº 126/ 79, assinado em 26 de dezembro de 1979, que visava à cooperação técnica, administrativa e financeira para sua implantação. Seu objetivo era o definido pelo Programa como um todo, ou seja, a contenção do fluxo migratório em Juiz de Fora, a ser perseguido a partir da dinamização econômica, com conseqüente melhoria na oferta de empregos e dos investimentos na melhoria da infra-estrutura urbana e da garantia de abastecimento de gêneros alimentícios.

Para execução do Subprojeto Juiz de Fora foi destinado o total de Cr\$810.131.000,00 (oitocentos e dez milhões, cento e trinta e um mil cruzeiros), de acordo com as seguintes fontes:

a) UNIÃO - Cr\$567.011.000,00 (quinhentos e sessenta e sete milhões e onze mil cruzeiros), em caráter não reembolsável, sendo: do FNDU/OP (recurso financeiro do Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano destinado para implantação do Subprojeto Juiz de Fora) - Cr\$518.391.000,00 (quinhentos e dezoito milhões e trezentos e noventa e um mil cruzeiros) e do FNDU/FDTU (Fundo de Desenvolvimento de Transporte Urbano, subconta do FNDU) - Cr\$48.620.000,00 (quarenta e oito milhões e seiscentos e vinte mil cruzeiros), para o componente B. 40 - Melhoria do Sistema de Transporte e Trânsito Urbanos;

b) ESTADO - Cr\$162.108.000,00 (Cento e sessenta e dois milhões e cento e oito mil cruzeiros), em caráter não reembolsável, do orçamento do Estado, podendo ser representados por terrenos;

c) MUNICÍPIO (Prefeitura de Juiz de Fora) - Cr\$81.012.000,00 (oitenta e um milhões e doze mil cruzeiros), podendo ser representados por terrenos.

O Subprojeto Juiz de Fora era composto de 12 (doze) Componentes (cada um dos conjuntos homogêneos de obras e serviços que integram o Subprojeto), relacionados a seguir:

Melhoria de Feiras-Livres e Implantação da Rede Somar de Abastecimento – A. 10

Implantação do Programa de Cadeias Voluntárias de Abastecimento (SOMAR), com a construção de uma central de serviços e orientação quanto à distribuição dos gêneros alimentícios básicos para o pequeno varejista, e Reestruturação do Sistema Tradicional de Abastecimento: Feiras-Livres.

Implantação de Sistema de Fomento à Pequena e Micro-Empresa – A. 20

Implantação de uma estrutura básica de apoio ao setor de malharias/confeccões através de assistência gerencial, financeira, física, técnica e tecnológica, gerando novos empregos; implantação de um Distrito Industrial Especializado, em área de 110.000 m², localizado no bairro Francisco Bernardino, constituído de lotes a serem vendidos às indústrias, implantação de uma Central de Serviços e de galpões divididos em boxes a serem alugados ou vendidos às indústrias.

Implantação do Centro de Treinamento de Mão-de-Obra – A. 50

Construção de um Centro de Ensino Profissionalizante, com 2.630 m², também localizado no bairro Francisco Bernardino, objetivando a formação intensiva de mão-de-obra, da qual o município era carente, relacionada à mecânica, carpintaria, eletricidade, serviços de escritório, de corte e costura, de recepcionista, e enfermagem etc, atendendo aproximadamente a 4.000 alunos até 1981.

Ampliação do Sistema de Abastecimento de Água – B. 10

Implantação de sistema de abastecimento de água, com nível satisfatório, para as populações periféricas, beneficiando aproximadamente 75.000 pessoas, nos seguintes bairros: Jóquei Clube/Vila Vidal, Santa Luzia/Bomba de Fogo, Teixeiras/Santa Efigênia, Ipiranga/Ipiranguinha, Vila Olavo Costa, São Benedito/Vila Alpina, Santo Antônio, Linhares*, Grama* e Retiro/Santo Antônio*.

* Cada um desses bairros constituiria um sistema isolado com captação, tratamento e distribuição.

Drenagem de Córregos – B. 30

Canalização de cerca de 2.500 m nos trechos críticos dos Córregos Humaitá, Tapera, Matirumbide, Ipiranga, Yung, beneficiando aproximadamente 200.000 pessoas, visando a uma melhoria das condições ambientais, à defesa contra inundações e erosões e à minoração das mortalidades relacionadas à veiculação hídrica.

Melhoria do Sistema de Transporte e Trânsito Urbanos – B. 40

Implantação do Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito – PAITT, no que se refere aos subsistemas de sinalização semafórica, horizontal e vertical e abrigos de passageiros na Área Central; implantação do Plano de Racionalização do Transporte Coletivo – PRTC no que se refere à melhoria das vias itinerárias dos coletivos nos bairros: Dom Bosco, Ipiranga, Santa Efigênia, Lourdes, Santo Antônio, Bonfim, Marumbi, Progresso, Vila São Benedito, Vila Alpina, Vila Santa Rita e Vila São Vicente de Paulo, realizando obras de captação de águas pluviais, implantação de meio-fio, pavimentação e abrigos de passageiros.

Melhoria do Sistema de Limpeza Urbana – B. 50

Adequação do serviço de limpeza urbana, nos subsistemas de Limpeza de Logradouros, Coleta e Destinação do Lixo, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida urbana, preservação do meio ambiente e promoção do equilíbrio ecológico. Seriam adquiridos equipamentos próprios para o DEMLURB, e construídos um Centro Operacional e de Manutenção do serviço, bem como, quatro Núcleos de Apoio ao serviço nas Zonas Norte, Sul, Centro e no Aterro Sanitário.

Implantação de Lotes Urbanizados – B. 60

Implantação de aproximadamente 771 (setecentos e setenta e um) lotes, a preços reduzidos, nos bairros Francisco Bernardino, Lourdes e Monte Castelo, com condições mínimas de infra-estrutura, objetivando atendimento à população de baixa renda, e contribuindo ao mesmo tempo, para a fixação da população migrante,

também de baixa renda; implantação de Centro de Triagem, com área edificada de 2.000 m².

Implantação de Unidades de Saúde (Casas da Comunidade) – B. 71

Implantação de 16 (dezesesseis) unidades, visando atender à população carente nos setores social e de saúde, voltadas para a prestação de serviços em caráter permanente, beneficiando diretamente 60.000 habitantes, nos seguintes bairros: Bomba de Fogo, Cerâmica, Dom Bosco, Esplanada, Jardim Esperança, Jardim Natal, Industrial, Marumbi, Progresso, Retiro, Santa Cecília, Santo Agostinho e São Tarcísio.

Ampliação e Melhoria do Atendimento e Assistência ao Pré- Escolar – B. 73

Construção de 13 (treze) unidades de Pré-Escolar, beneficiando diretamente 10.000 estudantes nos seguintes bairros: Cerâmica, Marumbi, Progresso, Santo Antônio, São Tarcísio, Ipiranga, Santa Efigênia, Vila Olavo Costa, Santa Rita de Cássia, Vila São Vicente de Paulo, Nossa Senhora Aparecida além dos locais que receberiam os lotes urbanizados do Componente B.60. O Objetivo era ampliar e desenvolver a capacidade operacional do Programa Pré-Escolar em Juiz de Fora, de forma a superar o déficit de atendimento à população de baixa renda.

Implantação e Operação da Unidade de Administração do Subprojeto Juiz de Fora – UAS – C. 10

Objetivava fortalecer o órgão municipal de planejamento, para que pudesse orientar e coordenar ações permanentes de modernização e racionalização, do poder público local, bem como possibilitar o seu desempenho na gerência de projetos especiais.

Complementação da Cartografia Urbana – C. 30

Nova cobertura aerofotogramétrica visando cobrir a área de expansão urbana do município.

A execução do Programa, em nível municipal, requeria, para uma resposta satisfatória aos projetos a serem implementados, que a máquina pública estivesse apta a ser, como atividade-meio, instrumento adequado.

Em 1978, quando o país já mantinha conversações com o Banco Mundial, com vistas ao Programa de Cooperação Técnica, o IPPLAN/JF promoveu um Seminário de Planejamento Urbano, evento totalmente inusitado para o meio técnico local. Nesse seminário estiveram presentes figuras do cenário nacional político e técnico, como o conceituado diretor do IPUC de Curitiba, o arquiteto Jaime Lerner, e o titular da Subsecretaria de Desenvolvimento Urbano do Ministério do Interior – SDU/MINTER, Militão de Moraes Ricardo. O Programa CPM veio, então, somar esforços na capacitação dos técnicos e possibilitar a concretização de projetos numa cidade que já mantinha um “processo de planejamento” em curso. *“O planejamento era uma questão tônica naquele momento de Juiz de Fora”*, comenta um dos entrevistados (Entrevistado 2).

O IPPLAN/JF não só conduziu todo o processo de candidatura da cidade para se incluir no rol dos municípios a serem beneficiados pelo Programa CPM como, na condição de um dos órgãos intervenientes, ficou responsável por toda a execução do Convênio, em nível municipal. A responsabilidade pela execução de convênio, de tal envergadura, obrigou o órgão de planejamento ao constante esforço de estudo e aprimoramento técnico.

Esse período foi de grande importância para o amadurecimento do Instituto, colocando-o na condição de incubadora de alguns órgãos da administração municipal, em diversas áreas de atuação: a Secretaria de Transportes e Trânsito – SETTRA, atual GETTRAN; o Departamento de Limpeza Urbana – DEMLURB; a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico – SMDE; a Secretaria Municipal de Abastecimento e Agropecuária – SMAA; o PROCOM; a Empresa Municipal de Habitação – EMCASA. Não por coincidência, algumas dessas áreas técnicas se relacionam a projetos bem sucedidos do Programa em análise. É consensual, no meio técnico relacionado, a percepção da ligação do Programa, também, com a evolução e transformação, alguns anos depois, do então Departamento de Água Esgoto – DAE para Companhia de Saneamento Municipal – CESAMA. Tratava-se de uma ação de vanguarda, quando a maioria das cidades brasileiras estava submetida a companhias estaduais de água. Um dos entrevistados diz, inclusive, que *“...para essa área o CPM foi um divisor de águas”* (Entrevistado 1).

Expressões como *“a grande virada da cidade”*, *“a redenção da cidade”*, *“a cidade sendo passada a limpo”*, *“agora nós também podemos”*, usadas pelos

entrevistados, evidenciam a visão positiva sobre os efeitos do Programa CPM para Juiz de Fora.

Três pontos podem ser destacados de um documento da Coordenação Nacional do Projeto Especial CPM, preparado em junho de 1983, com vistas a uma avaliação preliminar do projeto em operação. Tal documento, contendo advertências, foi elaborado a partir de observações e críticas recebidas dos órgãos responsáveis pelos Subprojetos nas cidades até então envolvidas no Programa. Cada ponto realçado recebeu alguns comentários dos entrevistados quanto à pertinência dessas críticas e observações para o Subprojeto Juiz de Fora, como segue abaixo:

a) o direcionamento maciço dos investimentos para áreas de baixa renda não permitiu a solução de outros problemas estruturais dos municípios – Hospitais Regionais, Centros de Ensino Profissionalizantes etc.;

O escopo do Programa CPM tinha objetivo muito definido – a extensão de serviços urbanos para as áreas pobres da cidade nas quais o investimento era uma necessidade real no município. Juiz de Fora, no final da década de 70, apesar de não ter aglomerados urbanos de favelas, tinha uma população periférica bastante empobrecida.

“O Programa atuou em problemas importantes para a cidade, como o investimento na área do transporte público: os muitos morros da cidade que eram mal atendidos por ônibus, no período das chuvas, que sempre foi longo na região, se viam totalmente desprovidos do atendimento de transporte e de coleta de lixo, problema que foi minorado, em grau significativo, com o asfaltamento de todos os itinerários de ônibus da cidade; na área de saúde: as Casas da Comunidade tinham um conceito de assistência social muito avançado para a época.” (Entrevistado 1)

Juiz de Fora tinha um órgão de planejamento recentemente criado que estava dando conta de enfrentar outros problemas estruturais. *“... vários Planos e Projetos Especiais estavam sendo desenvolvidos para promoção e melhoria da cidade como um todo ou de determinada região, vinculados a um ou vários aspectos da competência pública.”* (Entrevistado 2).

“A intervenção na avenida Rio Branco foi uma obra transformadora, tirou bancas e camelôs...” (Entrevistado 3)

“O Programa trouxe benefícios diretos e indiretos, que vieram a reboque de seus projetos. O projeto de ampliação das redes de água desencadeou obras de esgotamento sanitário, custeadas por recursos advindos das próprias tarifas de

água – foram ligados mais de 40.000 hidrômetros (a maioria dos consumidores de água, pagava uma taxa anual ao serviço municipal); o Plano de Racionalização do Transporte Coletivo – PRTC promoveu grande valorização imobiliária nos bairros periféricos.” (Entrevistado 5).

“O elenco dos projetos foi bem definido, pois a cidade precisava fazer investimentos para os setores de baixa renda.” (Entrevistado 4).

b) necessidade de ampliação do leque de intervenções relativas aos componentes de administração municipal e à montagem de sistemas locais de planejamento – capacitação dos quadros técnicos para elaboração de planos setoriais de habitação, notadamente, e de projetos de emprego e renda;

O IPPLAN/JF, criado dois anos antes do Programa CPM, que contava com uma equipe multidisciplinar (arquitetos, engenheiros, sociólogos, economistas, geógrafos, assistentes sociais, geólogo), já trabalhava com o conceito de Sistema de Planejamento. Os Componentes definidos pelo Programa para o incremento institucional, isto é, a Implantação e Operação da Unidade de Administração do Subprojeto – UAS, e a Complementação da Cartografia Urbana foram suficientes para consolidar a atuação do órgão de planejamento local como gestor das diversas políticas públicas, e a própria gestão do Programa foi um processo de aprendizado e aprimoramento técnicos.

“O Programa CPM foi para o IPPLAN/JF uma escola, oxigenando os técnicos com idéias de planejamento e modernidade na administração pública, levando a se pensar a cidade de forma mais ampla, enxergando seus problemas de forma integrada.” (Entrevistado 2)

“Já existia o IPPLAN/JF, que gozava de grande conceito, mas o CPM contribuiu de forma muito positiva para o amadurecimento do órgão, que se credenciou a buscar outros programas federais para a cidade (FAS/CEF, Habitar Brasil/BID).” (Entrevistado 4)

“Nos seus mais de vinte anos de existência, em diversos momentos políticos, O IPPLAN/JF sofreu pressões e risco de extinção, e só resistiu pela história construída, na qual o Projeto CPM tem um papel de destaque” (Entrevistado 1)

c) a elaboração das estratégias de desenvolvimento local sem a participação das autoridades teria se tornado um mero exercício dos técnicos de planejamento, já que não haveria comprometimento político com a sua execução;

“Aqui isso não aconteceu. A equipe técnica tinha grande autonomia de ação, mas com o acompanhamento e apoio do poder executivo, o que não poderia ser diferente, na medida em que as obras do CPM causaram um impacto muito positivo na população, e por conseqüência no nível de satisfação desta com o prefeito.” (Entrevistado 4)

“As definições do Projeto se deram de fato num processo tecnocrático, mas não inconstante. O chefe do executivo tinha uma visão que valorizava o planejamento e buscava naquela administração implantar uma estrutura de eficiência e governança local.” (Entrevistado 2)

“A administração local acompanhava e dava todo o apoio às ações de planejamento urbano empreendidas pelo IPPLAN/JF.” (Entrevistado 5)

“O IPPLAN/JF tinha carta branca do prefeito para definir os rumos do Projeto.” (Entrevistado 1)

Uma crítica comumente relacionada ao Projeto CPM/BIRD é quanto ao baixo nível de participação da sociedade civil e comunidade local. Não apenas em Juiz de Fora, mas também nas outras cidades trabalhadas na primeira etapa do Programa, como destacado por Azevedo (1986), o caráter novo e democrático do discurso da participação popular ainda não encontraria, na época, condições políticas e sociais efetivas para ser testado adequadamente.

“As definições dos Componentes do Subprojeto, acatadas pelo Prefeito, foram resultantes de estudos técnicos, sem participação ou interferência política. A tímida participação comunitária aconteceu nas etapas posteriores, quando já estavam eleitas as áreas a serem contempladas pelo Programa, para definição, em alguns casos, da localização de equipamentos, por exemplo” (Entrevistado 1)

“O Programa sinalizou a possibilidade de transformação com conciliação de interesses, com qualidade” (Entrevistado 3)

“O nível de participação social foi muito baixo; as sociedades de bairros foram chamadas a opinar num momento posterior, os subprojetos já estavam definidos.” (Entrevistado 5)

“Houve muito ciúme na cidade. O sentimento era de que o diretor do IPPLAN/JF era um ‘forasteiro’, e não chamou ninguém da cidade.” (Entrevistado 6)

Essa afirmação não é totalmente pertinente, porque, na verdade grande parcela dos técnicos era da cidade, inclusive os técnicos que assumiram as gerências (socioeconômica e financeira) da UAS.

O panorama da participação popular se alterou nas cidades da segunda etapa, e mesmo em Juiz de Fora, na continuidade ou segundo período do Programa, que não foi concluído nos três anos, conforme cronograma inicial. As cidades vivenciaram um momento político e social distinto, quando não só seria viável um maior envolvimento da população com o planejamento, como também tal participação já estaria sujeita a um questionamento mais crítico por parte dos técnicos, administradores e população.

“Todas as intervenções eram discutidas com a comunidade, através das Sociedades Pró-Melhoramento de Bairros.” (Entrevistado 4).

A análise das entrevistas revela que os ganhos sociais e físicos foram os mais evidenciados, pelos impactos positivos que causaram na estrutura da cidade, mas é de notar que o incremento institucional esteve também muito presente nas conversas sobre o Programa. O investimento de uma grande soma de recursos, possibilitados pelo Programa CPM, a fundo perdido, não provocando endividamento do município, permitiu à cidade, num curto prazo, ampliar em quantidade e qualidade os serviços prestados às populações mais pobres. *“Ao colocar dinheiro a fundo perdido em um município, o Programa cobrava desdobramentos futuros de ações, abrindo acesso a programas estaduais e federais, acima de partidatismo político”.* (Entrevistado 1)

Até então, as intervenções não atingiam, os problemas das classes de menor renda, de forma efetiva. Os bairros periféricos, eram muito desassistidos quanto ao abastecimento de água, e à coleta de lixo, o que mantinha as taxas de mortalidade infantil muito altas nessas regiões. *“Os indicadores de incidência de roedores, de mortalidade por doenças hídricas, por exemplo, coletados antes e depois do programa, apresentaram grandes diferenças. Era como se assistíssemos à cidade sendo passada a limpo”* (Entrevistado 2)

O maior acesso aos equipamentos e serviços urbanos contribuiu, também, para uma impulsão nos pleitos da população à administração pública, que se davam até então de forma pulverizada. *“... com a implantação das 13 (treze) unidades de pré-escolar, a administração municipal viu aumentadas as reivindicações das mulheres por creches; cada vez em maior número, elas buscavam uma colocação no mercado de trabalho. A saúde foi incorporada como direito.”* (Entrevistado 2)

No segundo período do programa, na primeira metade dos anos 80, quando já tinham sido concluídos, na sua totalidade, os Componentes de Transporte, de

Água, de Pré-escolas e de Casas da Comunidade, o país estava vivendo um momento político de mudanças, e se assistia a uma expansão no exercício de cidadania. *“A cidade havia dado um salto qualitativo em termos de serviços públicos, e isso fez uma grande diferença nas relações reivindicatórias da população com a máquina pública.”* (Entrevistado 2) Era o investimento na área física promovendo e atuando no social. Juiz de Fora, pioneiramente no país, em 1983, instituiu o Conselho Comunitário Municipal. *“O ganho social foi muito grande, sobre vários aspectos, principalmente pela ampliação da cidadania.”* (Entrevistado 4)

“O meio técnico local, com o tempo, quando viu os resultados positivos, bateu palmas.” (Entrevistado 6)

O CPM era um programa completo. Seus componentes previam a construção, a equipagem e a capacitação e treinamento de pessoal. *“Ele elevou os índices de abastecimento de água e, por consequência, de esgoto, a níveis de primeiro mundo; dificilmente o município, naquele momento, teria condições de dotar a cidade com um Sistema de Transporte com o nível de excelência do implantado pelo Programa; o status atual das pré-escolas e creches municipais é consequência de um trabalho continuado, iniciado pelo Programa.”* (Entrevistado 1)

“Os investimentos nos serviços de abastecimento de água e de esgoto ampliaram substancialmente a qualidade de vida das populações pobres da cidade” (Entrevistado 5)

Os componentes relacionados à geração de emprego e renda foram os que apresentaram pior desempenho dentro do Programa. *“A dificuldade de lidar com os setores econômicos informais, a serem trabalhados, estava relacionada à falta de informação técnica, à ausência de participação dos atores diretamente atingidos nas definições da política pública adotada.”* (Entrevistado 1)

“O empresariado local era refratário a mudanças.” (Entrevistado 5)

CONCLUSÃO

As ocorrências no período abordado, no qual o Projeto CPM/BIRD se apresenta como uma das suas grandes iniciativas, revelam-se fundamentais para o perfil de cidade que foi se constituindo desde então, seja físico, social ou institucional.

Ainda que marcado por intensa descontinuidade, o processo de pensar a cidade de Juiz de Fora sempre esteve presente, em graus mais ou menos desejáveis e necessários, nas administrações subseqüentes à administração do Prefeito Mello Reis (de 77 a 82). Essa administração, que indiscutivelmente valorizava o Planejamento, administrava, como idealizado em seu Plano de Governo, corajosa e arrojadamente com os olhos no futuro. Os diversos Planos e Projetos dessa época, executados ou não, corroboram essa afirmação, dada a sua relevância para a cidade. Alguns desses planos – Plano Diretor da Cidade Alta (PDCA), Plano Diretor da Zona Norte (PDZN), Plano Geral de Turismo/Morro do Imperador e outros, mesmo quando não executados pela administração daquele momento, foram retomados, naquilo que tinham de essencial, em vários momentos posteriores em que se pensou Juiz de Fora de forma mais ampla, como quando da elaboração dos Planos Diretores e do Plano Estratégico. Durante e após a vigência do Convênio BIRD/CPM, o IPPLAN/JF elaborou, ainda, entre outros trabalhos, o conjunto das Leis Urbanísticas (Uso e Ocupação do Solo, Parcelamento do Solo e Código de Obras) e o Cadastro Técnico Municipal.

O Programa, indiretamente, por seu impacto na estrutura da cidade, obrigou a administração posterior a optar pela continuidade das ações empreendidas pela administração findada, fato a que a cidade assistiu poucas vezes, não sem grandes prejuízos.

A avaliação da eficácia do Programa CPM na reorientação do fluxo migratório para fora das regiões metropolitanas não esteve, em nenhum momento, entre os objetivos deste artigo, que não esgota, sequer, as indagações relativas ao Programa para Juiz de Fora, nos seus mais variados aspectos – político, de eficiência, de eficácia e de efetividade, como se convém avaliar uma Política Pública. Na rota de

reconhecimento da contribuição do Programa para o município, viés que resume o objetivo deste estudo, enfim, o que se vê é que ele possibilitou o enfrentamento efetivo de grandes problemas urbanos, como os decorrentes de abastecimento de água e esgoto e transporte público, que tenderiam ao agravamento. Além disso o Programa CPM inaugurou e determinou um padrão de investimentos futuros em algumas áreas, como Pré- escolas e Casas da Comunidade, o que foi determinante para o nível de qualidade urbana da cidade, apesar de, com essas medidas, não se poder solucionar todos os problemas de uma cidade do porte de Juiz de Fora .

BIBLIOGRAFIA

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro: heranças e urgências**. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.

AZEVEDO, Ângela Regina dos Santos. **Política Urbana – uma reflexão sobre técnicas e métodos: o Projeto Especial CPM/BIRD**. Rio de Janeiro, UFRJ, PUR, 1986.

BASTOS, Suzana Quinet de Andrade. **Juiz de Fora: Análise do Desenvolvimento Industrial e dos desafios colocados pela Implantação da Mercedes-Bens**. In: XI Seminário sobre Economia Mineira, 2004. Diamantina (MG).

_____. **Tempo e Espaço nas Estratégias de Desenvolvimento Local: Estudo de caso de Juiz de Fora (MG)**. In: IX Seminário Internacional Red Iberoamericana de Investigadores em Globalizacion Y Territorio, 2006. Bahia Blanca, Buenos Aires.

DAVIDOVICH, Fany R. **Transformações do quadro urbano brasileiro: período 1970-1980**. In: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, Volume 49, Número 4, Out./Dez., 1987.

GOVERNO BRASILEIRO. **II Plano Nacional de desenvolvimento – II PND**. Brasília, 1974. Disponível em: http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/5bd/2br/plans/3-II-PND/index.html. Acesso em 22 mar.2008.

IBGE. **Censo Demográfico de Minas Gerais: VIII Recenseamento Geral – 1970**. Rio de Janeiro, 1970.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2007.

OLIVEIRA, Francisco de. **O Estado e o urbano no Brasil**. In: Espaço & Debates, São Paulo, Número 6, pp. 36-54, Jun./Set., 1982.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Convênio FNDU Nº 126/79 – Subprojeto Juiz De Fora**. Juiz de Fora, 1979.

_____. **Perfil Juiz de Fora – CNPU/BIRD/CPM**. Juiz de Fora, 1978.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Plano de desenvolvimento local integrado – PDLI**. Juiz de Fora, 1976.

_____. **Projeto Cidades de Porte Médio – CPM / BIRD**: Subprojeto Juiz de Fora – súmula dos projetos, 1980.

_____. **Filosofia da Administração Municipal** (versão preliminar para discussão): Administração 1977/1982. Juiz de Fora, 1979.

_____. **Plano de Governo**: Administração 1977/1982. Juiz de Fora, 1977.

SILVA, José Maria da; SILVEIRA, Emerson Sena da. **Apresentação de Trabalhos Acadêmicos**: normas e técnicas. 3.ed. Juiz de Fora: Templo, 2004.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. **Cidades Médias**: elos do urbano-regional e do público-privado. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/livros/cidadesmediabrasileiras/capitulo2_cidademedia.pdf. Acesso em 29 mar.2008

TAVARES, Hermes Magalhães. **Planejamento regional e mudança**: o Projeto Furtado/ JK para o Nordeste. Rio de Janeiro: IPPUR, 2004.

THE WORLD BANK. **Brazil medium-sized cities project**; report based on the findings of an appraisal mission that visited Brazil in November/December 1978, pp. 01-12, 1979.

