

limites toleráveis de saturação e das deseconomias de escala, exigindo sempre maiores investimentos do setor público, o que eleva excessivamente os custos sociais e compromete os serviços públicos, cuja estrutura nem sempre pode oferecer dinâmica compatível com a demanda, nos setores de transporte, do saneamento básico e ambiental, da habitação, da saúde, da educação e do lazer.

A questão, grave e premente, das grandes concentrações urbanas, não passou despercebida aos altos poderes da República. Daí também os estudos preliminares, em conjunto com a Prefeitura da Capital, cuja elaboração já fora por mim determinada, visando simultaneamente à ligação da Metrópole com áreas de maior potencialidade; ao alívio de pressões de tráfego, nos trechos mais congestionados do sistema viário urbano; e à criação de condições para que se constituíssem corredores capazes de facilitar o fluxo de exportação da produção agrícola e industrial do Estado. Sobreveio a Lei Complementar federal n.º 14, de 8 de junho do ano findo, a qual, introduzindo o novo conceito jurídico de interesse metropolitano, formulou as diretrizes do sistema a ser implantado nos grandes centros urbanos, de modo que os municípios, neles compreendidos, incapacitados, isoladamente, de dar solução a problemas de estrutura, possam, com a participação da União e dos Estados, executar serviços de interesse comum.

Dando cumprimento aos preceitos da lei complementar federal, tive a honra de submeter ao esclarecido exame de Vossas Excelências projeto de lei dispendo sobre a Região Metropolitana da Grande São Paulo.

Aprovada essa propositura, contará meu Governo com os meios de que necessita para dar andamento às providências nela consubstanciadas. A implantação da área metropolitana, nos moldes requeridos, já se encontra, no entanto, em começo de execução, iniciada mediante reuniões com os prefeitos dos respectivos municípios, com a finalidade de compatibilizar os orçamentos municipais com o planejamento financeiro a ser adotado. Elaborado está, também, o levantamento cartográfico-aerofotogramétrico, que abrangê as áreas urbanas de cada município e a área total da Metrópole.

A Região Metropolitana, aí retratada, constituiu uma das faces da questão e dá a justa medida para a avaliação das condições do interior do Estado.

A parte alguns eixos de penetração industrial, surgidos, graças a condições locais favoráveis, da espontânea aplicação de investimentos privados, e que reclamam, também, o fortalecimento de sua infra-estrutura, o interior do Estado oferece características de contraste. A força centrípeta do pólo de maior atração exauria, paulatinamente, a economia interiorana, impedindo-lhe o crescimento, empobrecendo-a, num contínuo esvaziamento de recursos humanos e de suas possibilidades, mantendo na desesperança algumas zonas, votadas à penúria.

É certo que a desruralização, decorrência imediata da crescente industrialização, não constitui peculiaridade nossa, mas fenômeno de amplitude mundial. O que não justifica, porém, que nos quedemos em postura contemplativa, aceitando o fato como um mal irremediável. Não se poderá exigir, também, do homem rural — nem seria possível fazê-lo — que se conforme

com sua situação, por vezes extremamente difícil; ou negar-lhe o direito supremo de aspirar por melhores dias.

Era preciso aceitar o repto. E, aceitando-o, procurar inverter opções, no plano da industrialização, criando novos pólos de atração, com o simultâneo desafogo da Metrópole e a progressiva redução de seus traumas sociais. Aceitando-o, buscar dotar o Interior, em toda sua extensão, de infra-estruturas econômica e social que lhe impulsionassem o crescimento, de modo a torná-lo equilibrado nas diferentes regiões, sem rarefações demográficas, sem subeconomias, sem claros no quadro social. Para atenuar a desruralização, incentivar a agro-indústria, fortalecer e amparar a atividade agrícola, conseguir melhor distribuição de renda.

A tarefa era ingente e continua a sê-lo. Nela me empenho sem devaneios, mas com o espírito preso à realidade concreta, ciente das contingências que condicionam toda a obra humana e convencido de que os problemas do Estado são permanentes e de que os empreendimentos somente se consolidam na sucessão dos governos, crescendo, cada um deles, a parcela de sua contribuição.

Esse foi e é o sentido do plano de interiorização do desenvolvimento, no qual empenhou o Governo o mais decidido interesse. É a parcela de contribuição que me sinto feliz ao dar ao povo de São Paulo, como contribuição, também, a toda a coletividade brasileira.

A interiorização se processa através de amplo conjunto de programas e subprogramas que convergem, todos, para aquela meta-síntese a que me referi. Vale, por isso, expor os pontos de abordagem desses programas, no curso do ano de 1973.

O plano global, posto em execução desde o início de meu Governo, se desdobra em programas de recursos naturais, com ênfase na parte da agricultura e da pecuária; programas de aproveitamento hídrico, compreendendo abastecimento de água, saneamento e energia elétrica; programas financeiro e creditício; programas de educação, de transportes, científico e tecnológico; e programas sociais, compreendendo saúde, promoção social, justiça, segurança, cultura, esporte e turismo; além de programas especiais de desenvolvimento do Vale do Ribeira e do Litoral Sul, do Pontal do Paranapanema e do programa Metropolitano.

A esses programas correspondem investimentos de infra-estrutura econômica, infra-estrutura social e de investimentos na área de serviços.

Sistema Viário

Empreendimento improfícuo seria, certamente, tentar interiorizar o desenvolvimento mantendo estanques, por falta de comunicação, as regiões do Estado. Fazia-se, pois, necessário dotar todo o interior de malha viária que estabelecesse, entre elas, a indispensável interligação, criando-se, ao mesmo tempo, eixos de penetração, a partir da Capital do Estado.

Sem constituir programa independente, mas, ao contrário, tendo por objetivo solução conjunta e homogênea com outros programas, a questão dos transportes adquiriu especial relevo, abrangendo as áreas rodoviária, ferroviária, fluvial e aeroportuária.