

OS RISCOS DE SÃO PAULO

UMA AGENDA SOBRE
MOBILIDADE, SUSTENTABILIDADE,
CONVIVÊNCIA E GESTÃO

OS RISCOS DE SÃO PAULO
Copyright @ 2008 by Marcos Cintra

Pesquisa e Edição de Texto
NEWTON DUARTE MOLON

Capa e Edição de Arte
POLYANA ACHCAR FRIGO MOLON

Comunicação e Marketing
HUGO DUARTE

Revisão
LUDMILA CAMPOS

Ilustrações e Pesquisa Iconográfica
HENRIQUE KOBLITZ ESSINGER

Foto de Capa
ZOLI PLOSZ / STOCK.XCHNG 1009845

Editor
ELIANA BIRKENSTEIN CHUMER

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Cintra, Marcos
Os riscos de São Paulo : uma agenda sobre
mobilidade, sustentabilidade, convivência e gestão /
Marcos Cintra. -- São Paulo : CPV Editora, 2008.

Bibliografia.

1. Problemas sociais - São Paulo, Região
Metropolitana 2. São Paulo, Região Metropolitana -
Condições sociais 3. Sociologia urbana - São Paulo,
Região Metropolitana I. Título.

08-08564

CDD-361.10981611

Índices para catálogo sistemático:

1. São Paulo : Região Metropolitana : Problemas sociais 361.10981611

Todos os direitos desta edição reservados à

Editora CPV Ltda.

Rua Domingos Lopes da Silva, 34

05641-030 - São Paulo - SP

Tel: (11) 3742-4530 / Fax: (11) 3773-4901

editora@cpv.com.br

www.cpv.com.br

MARCOS CINTRA

OS RISCOS DE SÃO PAULO

UMA AGENDA SOBRE
MOBILIDADE, SUSTENTABILIDADE,
CONVIVÊNCIA E GESTÃO





SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

MOBILIDADE – O RISCO DE PARAR

OS PRIMEIROS CONGESTIONAMENTOS.....	14
O MILAGRE ECONÔMICO.....	18
COLAPSO.....	21
O TAMANHO DO PROBLEMA.....	24
OS NÚMEROS DO PREJUÍZO.....	28

SUSTENTABILIDADE – O RISCO DE SUCUMBIR

MUITO LIXO.....	41
POUCA ÁGUA.....	48
FALTA DE AR.....	54
MUITO RUÍDO.....	57
INICIATIVAS PELO MUNDO.....	60
CIDADE LIMPA.....	65
PRA ONDE CRESCER?.....	68

CONVIVÊNCIA – O RISCO DE GUERRA

DIVERSIDADE COMO CARACTERÍSTICA.....	77
A FRAGMENTAÇÃO.....	83
INTEGRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO.....	87

GESTÃO – O RISCO DE ATROFIA

NOVOS TEMPOS.....	101
NOVAS FORMAS.....	106

CONCLUSÕES.....	117
-----------------	-----

REFERÊNCIAS.....	118
------------------	-----

OS RISCOS DE SÃO PAULO

INTRODUÇÃO

A cidade cujo PIB representa 12% do nacional e 36% do paulista que é sede de 36% das multinacionais do país e é considerada o motor da economia brasileira, corre o risco de parar.

O propósito desse texto é o de chamar a atenção, especialmente dos habitantes de São Paulo, para a urgente necessidade de começarmos a agir no sentido de melhorar a qualidade de vida na cidade. Não há mais tempo a perder e não se trata apenas de tentar obter algum desejável porém facultativo ganho de qualidade e sim de estancar um processo de degradação múltipla que, a persistir, nos levará ao colapso e à “guerra de todos contra todos” nas palavras do pensador inglês do século XVII Thomas Hobbes. Situação que já se permite entrever em diversos momentos e espaços do nosso cotidiano.

Como acadêmico e paulistano venho há anos reunindo informações e impressões sobre a flagrante deterioração das condições de vida na cidade para todas as camadas. São dados que, estou certo, muitos dos leitores também tiveram a oportunidade de conhecer e, quem sabe, colecionar. Não me refiro propriamente aos efeitos da crônica incapacidade do estado em prover serviços, mas aos efeitos, nos últimos vinte anos, do crescimento desenfreado da cidade, da população e do consumo, bem como dos desafios que isso representaria mesmo para estados famosos por sua eficiência em bem-estar social.

Recentemente, tanto em livro, quanto em documentário, Al Gore ofertou uma grande contribuição à discussão da sustentabilidade do desenvolvimento no planeta com “Uma Verdade Inconveniente”. Mas, infelizmente, talvez seja preciso que a verdade se torne mais inconveniente ainda, para que muitos de nós comecemos a dar os primeiros passos. Talvez a inconveniência do trânsito, da tosse e dos olhos ardendo, de racionamentos e de apagões. Talvez a inconveniência de notícias como a que li recentemente e que me pareceu bastante simbólica do que quero dizer: “Calor faz quantidade de raios na capital subir 60%”. A notícia, publicada no caderno Ciência da *Folha de S.Paulo* em 09 de julho de 2008, fala de um estudo realizado pelo INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais) e publicado pela revista americana *Journal of Geophysical Research*, segundo o qual a temperatura média da capital subiu 2 graus Celsius nos últimos cinqüenta anos. A responsabilidade, segundo a matéria é do aquecimento global, mas também da urbanização, da falta de vegetação e da poluição. O resultado disso, entre outras coisas, é que a quantidade de descargas elétricas em São Paulo aumentou 60% em meio século. Se nos ativermos apenas às conseqüências econômicas, ainda de acordo com a matéria: “Os raios são responsáveis por cerca de R\$ 1 bilhão em prejuízos por ano no Brasil. O setor elétrico, segundo estimativa, responde por 60% desse valor.”

Sem alimentar o catastrofismo, mas também sem corroborar falsas ilusões gostaria que o leitor encontrasse aqui a sim-

ples inspiração para uma reflexão sincera e profunda sobre o que queremos para o futuro e sobre o papel de cada um na sua construção, sobre possibilidades e limites do poder público e sobre a verdadeira postura do novo cidadão consciente.

O que apresento aqui não é privilégio de São Paulo, mas contingência da sua condição de metrópole, pode acontecer em toda parte, sempre que o desenvolvimento não vier acompanhado do bom senso, da responsabilidade e da visão de um futuro melhor.

A dificuldade em classificar os problemas que discuto aqui, uma vez que é tênue o limite entre eles, fez com que considerasse quatro grandes categorias: **Mobilidade** (histórico, desenvolvimento, custos e saídas para os problemas de transporte de pessoas e produtos); **Sustentabilidade** (Reciclagem de lixo, poluição do ar, abastecimento de água, poluição visual e sonora e ocupação do espaço urbano); **Convivência** (pobreza, degradação, violência urbana, perspectivas de futuro e paz social numa metrópole hostil) e **Gestão** (novos desafios, novos perfis, mudanças de paradigmas e financiamento público).


Anchieta, o gari, conhece
São Paulo como ninguém.
Diz a lenda que por ser tão íntimo
da cidade, ouve dela queixas
e lamentos que os outros
não conseguem ouvir.

CAPÍTULO I

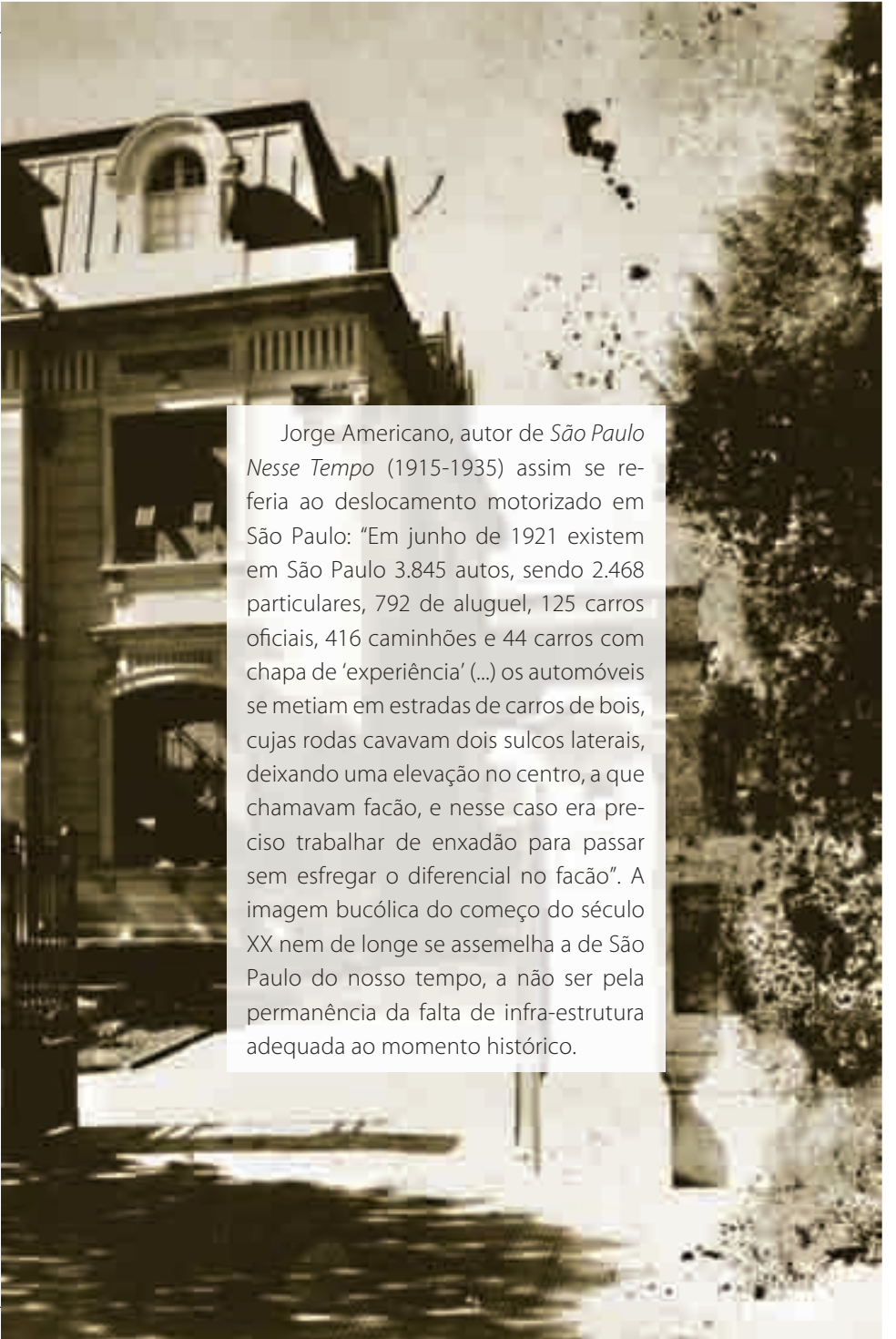
MOBILIDADE

O RISCO DE PARAR





**CASA DE MEU AVÔ ALBERTO
CINTRA ONDE NASCI,
NA AVENIDA PAULISTA,
PROJETO DO ESCRITÓRIO
RAMOS DE AZEVEDO**



Jorge Americano, autor de *São Paulo Nesse Tempo* (1915-1935) assim se referia ao deslocamento motorizado em São Paulo: “Em junho de 1921 existem em São Paulo 3.845 autos, sendo 2.468 particulares, 792 de aluguel, 125 carros oficiais, 416 caminhões e 44 carros com chapa de ‘experiência’ (...) os automóveis se metiam em estradas de carros de bois, cujas rodas cavavam dois sulcos laterais, deixando uma elevação no centro, a que chamavam facão, e nesse caso era preciso trabalhar de enxadão para passar sem esfregar o diferencial no facão”. A imagem bucólica do começo do século XX nem de longe se assemelha a de São Paulo do nosso tempo, a não ser pela permanência da falta de infra-estrutura adequada ao momento histórico.

OS PRIMEIROS CONGESTIONAMENTOS

Na passagem do século XIX para o XX, a população de São Paulo era por volta de 250 mil habitantes. Vinte anos depois, sob efeito dos êxitos da economia cafeeira, ela praticamente dobrou, exigindo do poder público esforços para a organização e orientação do contínuo crescimento. Os primeiros congestionamentos de que temos notícia na capital também são desse período. Em 1923 é aprovada, então, a primeira lei de zoneamento da cidade e ela rezava basicamente que os loteamentos residenciais de alto padrão concentrados na região sudeste contariam com a atenção e os incentivos governamentais, enquanto as atividades fabris seriam afastadas para as regiões periféricas, ficando a ocupação em torno delas, pouco ou nada provida de regulamentação. Começava assim um processo de fragmentação baseada em usos urbanos que nos traria boa parte das dificuldades que temos hoje.



A CHEGADA DA FORD NOS ANOS 30 E O INÍCIO DA SUBSTITUIÇÃO DE BONDES ELÉTRICOS, QUE DEPENDEM DE TRILHOS E FIOS, POR ÔNIBUS (OU CAMINHÕES ADAPTADOS PARA ESSA FUNÇÃO) QUE PODIAM REALIZAR QUALQUER TRAJETO CONTRIBUÍRAM TANTO PARA AGRAVAR A SEPARAÇÃO DE USOS URBANOS – FORTALECENDO A FUNÇÃO INDUSTRIAL DA PERIFERIA – QUANTO PARA PROMOVER A INTEGRAÇÃO AUTOMOTORA DA CIDADE.

Nosso primeiro plano urbanístico foi o do arquiteto e engenheiro Prestes Maia em 1930, quando ainda ocupava o posto de assessor do Chefe de Planejamento da cidade de São Paulo. Com uma visão futurista para a época, idealizou o Plano das Avenidas, que consolidou em São Paulo, assim como aconteceu em diversas cidades modernas do mundo, a primazia dos automóveis na lógica de deslocamento da população pela cidade. Nas suas duas primeiras gestões como prefeito (1938-1945), mudou radicalmente as feições do município realizando, por exemplo: o alargamento das ruas da Liberdade, Duque de Caxias e da Avenida São João; a construção da interligação Rebouças–Eusébio Matoso, da Avenida Rio Branco, do primeiro trecho da Avenida 23 de Maio, da Ponte das Bandeiras e do prolongamento da Avenida Pacaembu; a Avenida Nove de Julho, com seu túnel foi prolongada através do Jardim América e Europa até Avenida Santo Amaro, fazendo da conexão Santo Amaro–Santana o mais importante eixo diametral da cidade. A diametral passava pelo Vale do Anhangabaú, que foi alterado substituindo-se seu antigo *boulevard* por vias de tráfego.

O MILAGRE ECONÔMICO

O desenvolvimentismo juscelinista com o impulso à indústria automobilística e seu crescimento durante a chamada República Liberal (1945–1964) selaram o pacto de sangue entre a economia brasileira e os motores a combustão ficando indelévels suas marcas no processo de modernização do país. Nesse sentido, com o deslocamento do próprio eixo econômico para a região sudeste e a concomitante mudança da capital federal do Rio para a recém-nascida Brasília, São Paulo adquire uma projeção inédita como metrópole industrial.

A cidade de São Paulo no período militar é o principal fulcro da ação cooptadora das camadas médias pelo canto de sereia do Milagre Econômico e isso se faz sentir no desmedido processo de verticalização das regiões centrais da cidade patrocinado pelo Banco Nacional da Habitação e pela vertiginosa expansão do acesso aos automóveis, principal signo da mobilidade social. Também se verifica

no mesmo período que a incapacidade dos governos em solucionar o problema de moradias populares, agravou o “salve-se quem puder” das periferias institucionalizando o caos da sua ocupação.

Os governos municipais desde o prefeito Faria Lima (1965–1969), alguns com entusiasmo e grande capacidade de extração de dividendos políticos, outros mais parcimoniosos e dividindo suas preocupações com o transporte coletivo investiram somas vultosas na modernização da infra-estrutura de transporte individual como resposta ao exponencial crescimento da demanda. De lá para cá, foram pontes, túneis, viadutos e avenidas cujos custos proporcionais confirmam, até nos governos mais comprometidos socialmente, a evidente prioridade ao transporte automotivo individual, em detrimento de soluções de transporte coletivo.

Mesmo durante a relativa estagnação econômica dos anos oitenta e noventa, o que se percebe é que, mesmo quando a curva de crescimento da circulação de veículos deu sinais de debilidade, o mesmo não ocorreu com a curva de crescimento de aquisições. Em outras palavras: adquiria-se automóveis, mesmo que fos-

se para deixá-lo na garagem a maior parte do tempo.

Nos últimos anos, a expansão do crédito; a generosa ampliação dos números de parcelas nos contratos de financiamento; a terceirização de serviços de remessas; a persistência do automóvel como signo de status e a necessidade real do veículo em uma cidade que não oferece alternativas de transporte, fizeram com que o problema do deslocamento em São Paulo chegasse à beira do colapso.

LEI 12490/97 CRIOU O RODÍZIO

(CONGESTIONAMENTO TEM LIGEIRA QUEDA NO INÍCIO, MAS HOJE ATINGE OS NÍVEIS PRÉ-RODÍZIO)

Ano	média dos congestionamentos em períodos da manhã e da tarde (em quilômetros)	
	7h – 10h	17h – 20h
1996	79	123
1997	65	108
1998	66	103
1999	66	114
2000	71	117
2001	85	115
2002	70	108
2003	62	100
2004	73	114
2005	77	116
2006	86	114
2007	85	120

FONTE: CET

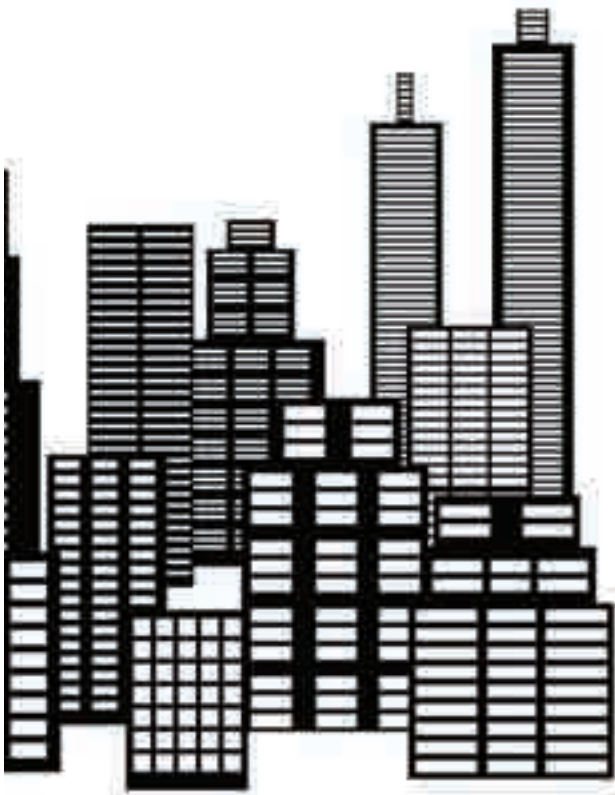
COLAPSO

NO DIA 09 DE MAIO DE 2008, SÃO PAULO ENFRENTOU O MAIOR CONGESTIONAMENTO DE SUA HISTÓRIA. O ÍNDICE DE LENTIDÃO CHEGOU A 266 KM, ATINGINDO 31,4% DOS 835 KM DE VIAS MONITORADAS PELA COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). NESSE DIA FOI QUEBRADO O RECORDE DE 1996, QUANDO TIVEMOS 242 KM DE MOROSIDADE. O MOTIVO FOI O EXCESSO DE VEÍCULOS, ASSOCIADO AO TOMBAMENTO DE UM CAMINHÃO NA MARGINAL TIETÊ; TOMBAMENTO, DIGA-SE, OCORRIDO PELA MANHÃ, HORAS ANTES DO PICO DO ENGARRAFAMENTO.

Não é para menos. De acordo com os dados de licenciamento do DETRAN, a frota da capital chegou, em fevereiro de 2008, aos 6 milhões, entre carros, motos, ônibus e caminhões. Cerca de quinhentos novos carros entram em circulação em São Paulo por dia. Estimativas do mesmo Departamento falavam em cerca de 4 milhões de veículos circulando pela cidade ao mesmo tempo nos horários críticos. Nossa relação carro por habitante é superior a de muitos países desenvolvidos e cada carro, por aqui, circula com menos de dois passageiros por veículo, em média.



Tudo isso ocorre seguindo tendências mundiais. Segundo cálculos da Organização Mundial da Indústria Automobilística (OICA em inglês), em 2007 foram vendidos pelo mundo cerca de 73 milhões de veículos, fazendo com que mais de 1 bilhão de veículos circulem hoje pelo planeta. 30 milhões dessas vendas ocorreram em países emergentes. No Brasil, a estimativa da ANFAVEA é de que a produção tenha um crescimento de 9% em 2008, com 3,2 milhões de veículos, podendo o país chegar ao fim do ano como o quinto maior mercado mundial de veículos.

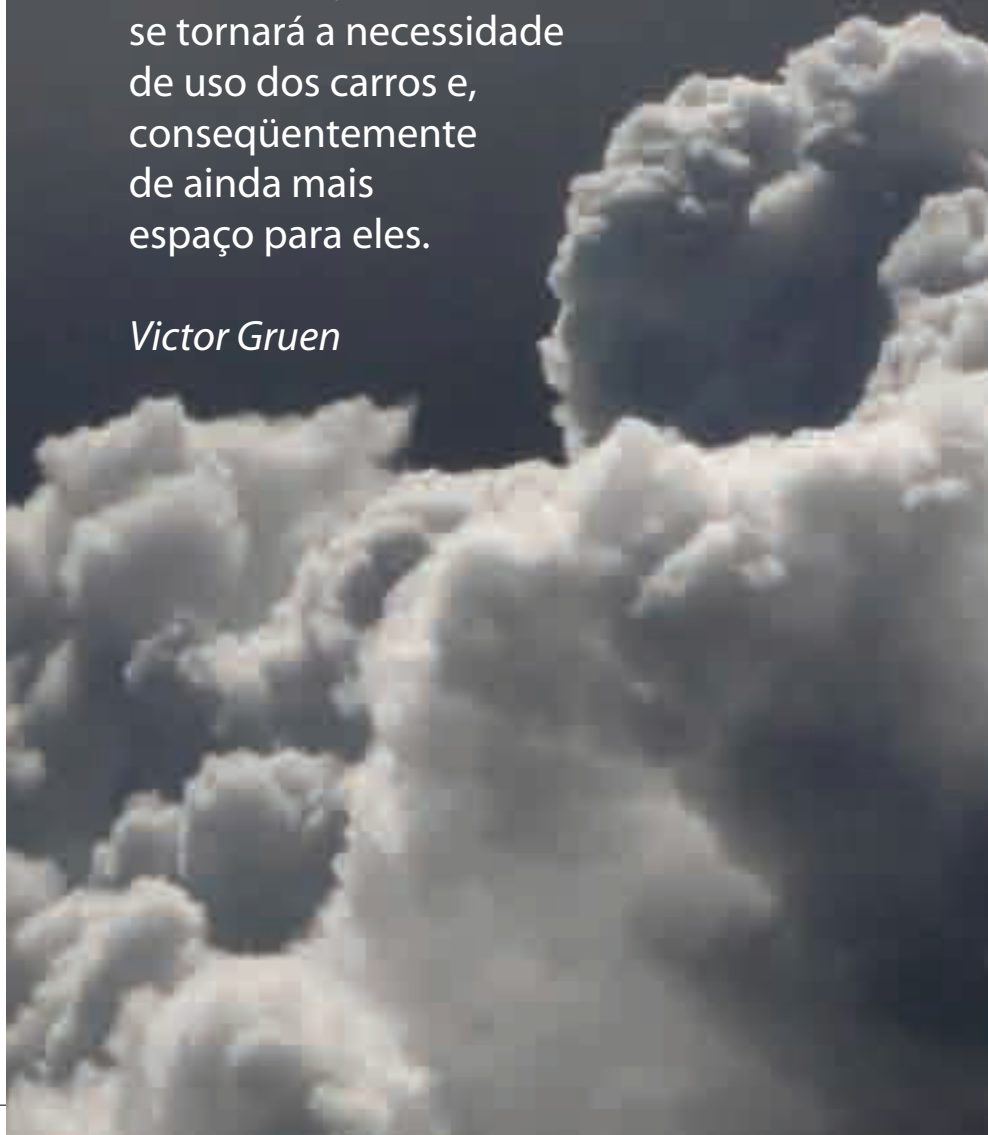


O TAMANHO DO PROBLEMA

Quando esses números, porém, ganham a concretude de algumas toneladas e ocupam alguns metros quadrados, podemos nos dar conta do tamanho do problema. De acordo com dados do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, em 1976 São Paulo tinha 13 mil quilômetros de ruas e avenidas e 1,4 milhão de veículos. Se fossem alinhados, os veículos ocupariam um espaço de 5,2 mil quilômetros, 40% dos caminhos daquela época. Com números de 2007, 5,6 milhões de veículos, o alinhamento provocaria uma fila de 21,4 mil quilômetros. O único problema é que a extensão das vias municipais em 2007 não passava de 17,2 mil quilômetros e, de lá para cá, não deve ter crescido muito. Não é, portanto, apenas no senso comum que em São Paulo existem mais carros do que ruas. Aliás, nesse sentido, a Fundação SEADE informa que de 2002 a 2006 o crescimento do número de veículos foi oito vezes maior do que o crescimento da própria população da cidade.

Quanto mais espaço
se der aos carros
nas cidades, maior
se tornará a necessidade
de uso dos carros e,
conseqüentemente
de ainda mais
espaço para eles.

Victor Gruen





OS NÚMEROS DO PREJUÍZO

Em artigo feito para a edição de junho de 2008 da revista *Conjuntura Econômica* da Fundação Getúlio Vargas, procurei elucidar o que significam em termos de custos os congestionamentos da cidade. Constatei que os custos pecuniários – relativos ao consumo de combustível e efeitos da poluição em função da diminuição da velocidade média – passaram de R\$ 4,2 bilhões em 2000 para R\$ 6,5 bilhões em 2008. Também estimei um custo de oportunidade, calculando o desperdício de horas de trabalho no trânsito que poderiam ser aplicadas em atividades produtivas. Se em 2004 esse custo era de R\$ 14,1 bilhões, em 2008 ele atinge a marca anual dos R\$ 26,6 bilhões.

Esses custos, porém, perdem a relevância se pensarmos em outras consequências do trânsito em São Paulo. Dados de *O Globo* reproduzindo informações da Secretaria de Segurança Pública dão conta de que uma pessoa que mora em São Paulo tem mais chance de morrer num acidente de

trânsito do que ser assassinada. Entre abril e junho, houve 1.222 casos de morte em acidentes de trânsito sendo que no mesmo período, o total de assassinatos foi de 1.047. Não é preciso muito cálculo para se concluir sobre a relevância relativa só do município nessas estatísticas.

Ainda sobre essa questão, a CET ressalta a especial participação de motociclistas nesse espetáculo de horror. No ano de 2007, a participação das motocicletas na frota do município foi de 10%, mas 29,7% dos mortos e 36% das vítimas no trânsito foram geradas por acidentes envolvendo motocicletas. Dos 27.824 acidentes de trânsito com vítimas registrados em 2007, 15.193 (55%) envolveram motocicletas. O órgão acrescenta, em seu relatório administrativo sobre o ano de 2007, que

“a motocicleta é um veículo inseguro, gerando vítimas graves em 71% dos acidentes, quando para os automóveis este percentual é de apenas 7%”.

Como razões para o fato são apontados, além da insegurança do veículo, a animosidade entre os motoristas de

carros e os motoqueiros e a remuneração por entrega praticada pelo moto-frete, que gera a necessidade de realizar o serviço no tempo mais curto possível, ou seja, com alta velocidade e, claro, com maior risco de acidentes.

Como estratégia para tentar conter essa sangria literal, a CET criou em 2006 o Selo Trânsito Seguro, uma certificação para as empresas de motofrete e as que operam com frotas de motocicletas que comprovem adotar práticas de gestão da segurança de seus funcionários motociclistas. Fazem parte dos requisitos para a obtenção do selo: oferecimento de convênio médico, seguro de vida, registro em carteira, controle de tempo de execução das entregas e manutenção do veículo entre outros.

É muito importante percebermos que o crescimento da frota de motocicletas é e será proporcional ao aumento dos congestionamentos de automóveis. As soluções para o problema da mobilidade terão de levar em conta, cada vez mais, esse novo agente: o motociclista.

Ainda pensando em custos, quantificáveis ou não, um estudo da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb), realizado na cidade de São

Paulo e divulgado pelo Observatório de Políticas Públicas Ambientais da América Latina e Caribe, mediu o índice de emissões de poluentes por tipo de fonte, sendo elas: veículos leves, veículos pesados e processos industriais. O estudo concluiu que entre os gases tóxicos como o monóxido de carbono (CO), os hidrocarbonetos (HC) e os óxidos de nitrogênio (NOx), os automóveis são os maiores poluidores com 77% em média, contra 5% dos processos industriais.

TOTAL DO PREJUÍZO COM OS CONGESTIONAMENTOS EM SÃO PAULO

ANO	CUSTO OPORTUNIDADE (R\$)	CUSTO PECUNIÁRIO (1)	PREJUÍZO (R\$)
2000	6.991.996.050	4.171.828.070	11.163.824.120
2004	14.076.392.149	5.303.623.799	19.380.015.948
2008	26.634.269.801	6.518.159.464	33.152.429.265

(1) Gastos adicionais com combustíveis, poluição e transporte de carga em função da queda na velocidade.

As soluções que os sucessivos governos da capital apresentam para todos esses problemas, entretanto, a despeito das boas intenções, parecem não apenas paliativas como também equivocadas em suas premissas. O sistema viário segue a lógica urbana ultrapassada da cida-



de, segundo a qual persiste um núcleo central rodeado por centros periféricos residenciais e comerciais de segunda ordem. Grandes vias arteriais procuram integrar de forma radial os dois sistemas sendo vitimadas, porém, pelo excesso da demanda. Tudo o que se faz, ainda é feito dentro dos mesmos paradigmas. Não consigo vislumbrar soluções dentro desses mesmos moldes, já que além de demandar investimentos vultosos e projetos faraônicos como túneis, viadutos, pontes e avenidas, o que se obtém, quase sempre, é apenas o adiamento do gargalo para alguns quilômetros à frente e estatísticas pouco encorajadoras.

Acredito que, de fato, só começaremos a sair desse atoleiro automotivo quando formos capazes de: rever o sistema viário arterial condicionado pela urbanização da cidade; implementar um novo sistema de transporte coletivo; produzir uma legislação pedagógica do uso de automóveis; relativizar a cultura do automóvel como signo de *status*, e engajar o mundo corporativo e empresarial na batalha por um deslocamento menos árduo e menos assíduo.

QUANDO TRATO DA REVISÃO DO SISTEMA ARTERIAL, TENHO DITO EM ARTIGOS PARA A GRANDE IMPRENSA QUE SE O CIDADÃO SOBREVOASSE A CIDADE EM HORÁRIOS DE PICO, NOTARIA QUE ENQUANTO AS GRANDES VIAS ENCONTRAM-SE ABSOLUTAMENTE COMPROMETIDAS EM SEU FLUXO, O RESTANTE DO LEITO CARROÇÁVEL PERMANECE QUASE VAZIO. SÃO MILHARES DE RUAS MENORES SUB OU NÃO UTILIZADAS ENQUANTO A LÓGICA VIÁRIA TORNA PARA O MOTORISTA INEVITÁVEL DESEMBOCAR NOS GRANDES LEITOS. COM EXPEDIENTE E INTELIGÊNCIA É POSSÍVEL PROMOVER A **REVASCULARIZAÇÃO DO TRÂNSITO** FAZENDO-O FLUIR MELHOR COM O USO DESSES PEQUENOS VASOS.



O sistema de transporte coletivo precisa ser capaz de incluir – não apenas no que diz respeito ao seu traçado – a enorme população que refrata sua utilização pelo que ele hoje representa em termos de desprestígio social. Falo mesmo de transporte coletivo que pode ser oferecido a preços mais elevados desde que apresente padrões de eficiência e a comodidade compatíveis com as expectativas da demanda. Obviamente sem negligenciar os verdadeiros dependentes do transporte coletivo, nesse caso, trata-se de uma questão social dissuadir a camada mais abastada do uso de transporte individual.



A legislação, como em qualquer canto do mundo desenvolvido, precisa racionalizar o uso de automóveis, sendo realmente justa, isonômica, efetiva e capaz de repercutir sua razoabilidade num contexto em que o ser humano e o meio ambiente chegaram a um verdadeiro impasse. Rodízios ampliados, restrições a usos e estacionamentos e outras medidas afins precisam ser discutidas, independentemente de sua impopularidade. O benefício coletivo certamente recompensará também os críticos e reticentes.

Sem a necessidade de intervenção econômica, mas talvez com o esforço dos formadores de opinião, a sedução dos comerciais de automóvel deve ser confrontada, de maneira racional, com a realidade objetiva que faz com que não tenha grande sentido o empenho financeiro na atualização de modelos e na aquisição de potência que se revelam inócuos em qualquer avenida da cidade às seis da tarde.

Não há reconhecimento social pelo automóvel que se possui, quando todos se encontram parados no trânsito almejando apenas chegar em casa.

Finalmente, é preciso que as empresas assumam o seu papel como agentes organizadores do cotidiano de seus funcionários pensando soluções de deslocamento seja através da flexibilização do horário de trabalho, assumindo responsabilidades quanto ao transporte ou fomentando planos de caronas entre seus funcionários e os de empresas vizinhas. Trata-se de um novo empenho nas agendas dos departamentos de Recursos Humanos. Os procedimentos e a burocracia das empresas também podem ser revistos com o objetivo de diminuir a necessidade de deslocamentos e, nesse sentido, o universo digital pode, e deve, ser explorado.

Anchieta, o gari, passa
a vida tentando limpar
a sujeira que as pessoas
despejam na cidade.

CAPÍTULO II

SUSTENTABILIDADE

O RISCO DE SUCUMBIR



De acordo com o Relatório Brundtland, documento que em 1987 abriu caminho para a Agenda 21, sustentabilidade é o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades.

MUITO LIXO

Em nossa cidade, de acordo com dados do Departamento de Limpeza Urbana (Limpurb), são produzidas diariamente cerca de 15.000 toneladas de lixo, sendo que 94% de tudo isso tem como destino final os aterros sanitários. Apesar do Decreto 48.799 de 09 de outubro de 2007, que normatizou o Programa Socioambiental de Coleta Seletiva de Resíduos Recicláveis, hoje na capital apenas cerca de 0,2% de todo

o lixo é reciclado e pouco mais de 4% transforma-se em fertilizante através do processo de compostagem.

POSSUÍMOS DOIS GRANDES ATERROS SANITÁRIOS: O DE PERUS NA REGIÃO OESTE E O DE SÃO MATEUS NA ZONA LESTE; O PRIMEIRO, O ATERRO BANDEIRANTES, TEM CAPACIDADE PARA 40 MILHÕES DE TONELADAS E O SEGUNDO, O ATERRO SÃO JOÃO, PODE ARMAZENAR 30 MILHÕES. TEMOS TAMBÉM TRÊS ÁREAS DE TRANSBORDOS, PONTOS INTERMEDIÁRIOS EM QUE, DEVIDO À DISTÂNCIA ENTRE A COLETA E OS ATERROS, O LIXO É DESCARREGADO DOS CAMINHÕES COMPACTADORES E COLOCADO EM CARRETAS QUE TRANSPORTAM OS RESÍDUOS ATÉ O ATERRO SANITÁRIO. AS ESTAÇÕES DE TRANSBORDO ESTÃO NOS BAIRROS VERGUEIRO, SANTO AMARO E PONTE PEQUENA.





Da mesma forma que tratei do risco de parar, posso falar também que a cidade corre o risco de sucumbir vitimada por seus próprios dejetos. Chego a pensar que se os velhos utopistas da revolução estivessem atentos, veriam que o maior potencial revolucionário não está mais nos operários das fábricas, mas quem sabe nos motoristas de caminhão compactador e coletores de lixo urbano. *Anchieta, o gari*, nosso personagem, seria a nova vanguarda. Não gosto de imaginar o que ocorreria se em São Paulo ocorresse uma greve dos lixeiros como a que assolou a cidade de Nápoles no final de 2007 e início de 2008, quando o Exército italiano precisou agir. Acontece que um dos motivos da crise do lixo em Nápoles era exatamente o que já vivemos em São Paulo: o esgotamento da capacidade dos aterros sanitários da cidade.

Eu disse que a cidade possui dois aterros e três estações de transbordos, mas na verdade o correto seria dizer que temos cinco áreas de transbordos e nenhum aterro sanitário, isso porque simplesmente, tanto o aterro Bandeirantes quanto o São João praticamente já não têm mais condições de armazenar resíduos. O que

eles fazem é despa-
char a maior parte do
que recebem para
aterros fora do muni-
cípio como o de Caiei-
ras, para aonde vai o
lixo do aterro Bandei-
rantes e o de Pedrei-
ra, para aonde segue
aquilo que o São João
não consegue estocar,
ou seja, quase tudo.

Não bastassem os
custos desse processo
que cada vez envol-
ve mais etapas, espaço e deslocamento
– custos com os quais de uma forma ou
de outra arca sempre o cidadão – esta-
mos diante de uma situação alarmante
em que disputaremos espaço com ra-
tos e garrafas plásticas. Sem contar que
o os aterros representam também o risco
de contaminação da água potável. Por
outro lado, diariamente ouço especialis-
tas afirmando que seria possível reciclar
até 90% do lixo produzido pelo homem.
Ainda que não cheguemos aos 90%, te-
mos urgentemente que nos afastar dos
pífios e vergonhosos 0,2%, isso apenas
para que consigamos dar sobrevida de

**Grande parte
do progresso
está na
vontade
de progredir.**

Sêneca

alguns anos para os antiquados aterros sanitários. Temos que alterar agora a matriz atual de solução para o problema do lixo urbano, enfatizando a usina de compostagem em detrimento dos aterros e realizando um verdadeiro pacto social pela reciclagem. A coleta seletiva de lixo tornou-se, na minha visão, uma questão de segurança de estado. Acho também que o culto à embalagem e a ética do desperdício devem ser superados como foram alguns delírios de outros séculos: geocentrismo, duelos, execuções públicas, escravidão, etc.

Alerto ainda os empreendedores em busca de oportunidades de sucesso que soluções criativas e sustentáveis



para o problema do lixo já são e serão ainda mais, grandes negócios.

Uma matéria da revista *Esquinas* do segundo semestre de 2007 trazia alguns dados muito interessantes sobre consumo e produção de lixo na cidade:

- 33 mil toneladas de bitucas de cigarro são jogadas anualmente nas ruas de São Paulo;
- 66 milhões de sacolas plásticas são consumidas mensalmente;
- 660 metros de papel higiênico são gastos por cada paulistano por ano;
- 50 milhões de metros cúbicos de madeira são queimados anualmente na capital da pizza.

POUCA ÁGUA

A região de São Paulo, em termos de disponibilidade hídrica por habitante, possui um nível que já é considerado crítico pelas Nações Unidas.

Para abastecer a cidade são produzidos cerca de 3,4 bilhões de litros de água por dia, 40 metros cúbicos por segundo; o cálculo diz respeito ao volume de água que sai das estações de tratamento que abastecem o município e provém dos sistemas Cantareira, Guarapiranga/Billings, Rio Claro e Alto Tietê. Dados do Instituto Sócio Ambiental falam num consumo diário *per capita* de 221 litros.

Antes de prosseguir com o argumento, alerto o leitor mais afeito aos números que ele não está enganado: se multiplicar o consumo diário *per capita* pela população, chegará a um número cerca de 30% menor do que os 3,4 bilhões de litros referidos anteriormente. Trata-se do desperdício de água tratada que ocorre dentro da própria rede pública. De acordo com a Sabesp, essa perda atinge 30,8% de toda a água retirada dos mananciais.

Quer dizer que antes que o cidadão pouco consciente comece a desperdiçar sua água, um terço da produzida já foi desperdiçada em vazamentos, rompimento de adutoras, etc. Mas quando chega a vez do cidadão, o que se percebe é o agravamento do problema e não a tentativa de remediá-lo. Cálculos das Nações Unidas consideram que 110 litros diários por habitante são absolutamente suficientes para suprir as mais diversas necessidades que o ser humano tem da água. Na cidade de São Paulo o consumo médio é mais de duas vezes maior.

Não é sempre que esse desperdício ocorre por sandices evidentes e voluntárias como a limpeza de calçadas ou automóveis. Muitas vezes isso se dá pela grave e simples desatenção do indivíduo para com o valor da água tanto para a vida quanto para o bolso. Uma torneira pingando, um chuveiro que não fecha direito ou um vazamento na descarga do banheiro, basta uma dessas coisas para que milhares e milhares de litros preciosos de água sejam destruídos sem qualquer contrapartida.

Além da tomada de consciência por parte de cada cidadão de sua necessária responsabilidade solidária com respeito à questão, é possível desenvolver políticas públicas que atuem, tanto no sentido de fomentar essa consciência, quanto efetivamente na normatização, na fiscalização e, porque não dizer, na punição. Exemplos assim não faltam. Nos Estados Unidos, a legislação limitou a vazão de chuveiros e torneiras a 9 litros de água por minuto, regulamentando também um consumo máximo de 6 litros por descarga.



O governo da Cidade do México desenvolveu um programa de substituição de válvulas que consomem em média 20 litros de água por descarga por vasos sanitários com caixas acopladas que reduzem esse consumo a 6 litros. Foram 3,5 milhões de válvulas substituídas representando uma redução de 432 milhões de litros por dia.

NÃO PODEMOS NOS ESQUECER TAMBÉM QUE, EM FUNÇÃO DE RAZÕES QUE JÁ APRESENTEI, MUITAS REGIÕES DE MANANCIAS DA NOSSA CIDADE SOFRERAM OCUPAÇÃO DESENFREADA E DESCUIDADA, O QUE COLOCA EM RISCO AS PRÓPRIAS FONTES DO RECURSO HÍDRICO, TORNANDO O PROBLEMA AINDA MAIS COMPLEXO. MAS ACREDITO QUE DARÍAMOS UM PRIMEIRO PASSO SE ESTABELECÊSSEMOS UM PLANO DE METAS DE REDUÇÃO DE CONSUMO POR CIDADÃO.

FALTA DE AR

Não é preciso nenhuma especialização em engenharia ambiental para que se perceba a duvidosa qualidade do ar que respiramos em São Paulo. Basta a experiência de retornar à cidade após um fim de semana na praia ou no campo para que vejamos, quando nos aproximamos das marginais, nossa lenta e inevitável imersão na calota de poeira, fumaça e opacidade que envolve a cidade. Depois esquecemos, mas na chegada parece que instintivamente nossas narinas e pulmões se retraem e passamos a respirar, ou apreciar o ar “com moderação”, como aconselham os comerciais de bebida.

De acordo com o ranking de qualidade de vida elaborado pela Mercer Human Resource Consulting em 2005, São Paulo ocupa a 108ª posição mundial. Uma das principais razões da péssima colocação é a qualidade de seu

ar. E não surpreende que seja também a cidade campeã de poluição no Brasil, por conta de sua dimensão e relevância econômica para o país.

Ao contrário das cidades situadas em regiões frias, onde as casas precisam de aquecimento, São Paulo tem como principais geradoras de poluição as fontes móveis e não as estacionárias. Isso quer dizer basicamente carros, ônibus e caminhões e não indústrias ou chaminés residenciais. Voltamos, assim, à preponderância da questão dos veículos e da mobilidade também na questão da sustentabilidade.

Conforme apresentei ao discutir os custos do trânsito, os automóveis são os maiores poluidores e respondem por 77% dos gases tóxicos jogados na atmosfera da cidade. As indústrias contribuem com 5%.

Isso não pode, porém, significar indulgência com a irresponsabilidade criminosa de indústrias, mas reforça a idéia de que a reversão da ação predatória do capitalismo industrial não é suficiente para a reparação das condições ambientais se não for acompanhada pela contenção das mesmas pulsões, só que na esfera individual.

Nesse sentido, sem prejuízo das demais medidas de restrição do uso de automóveis, a inspeção veicular deve ser enfatizada pelo poder público com o total apoio e envolvimento da sociedade civil.

Além das implicações individuais, apenas para que tenhamos idéia dos custos sociais da poluição, em matéria publicada por *O Globo* em julho de 2008, Fabiana Parajara afirma que a região metropolitana de São Paulo gasta por ano cerca de US\$ 1,5 milhões para tratar doenças relativas à qualidade do ar. A mesma matéria alerta para o fato de que a poluição do ar é responsável pela redução de um ano e meio na expectativa de vida da população da região.

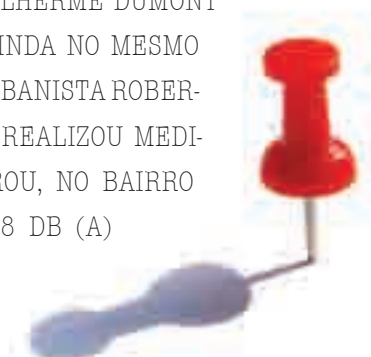
MUITO RUÍDO

Em uma grande cidade as principais fontes da poluição sonora são geralmente o trânsito em primeiro lugar e a construção civil em segundo. Com São Paulo não é diferente e possuímos agravantes como máquinas pesadas, sirenes, aparelhos de ar condicionado, caminhões que vendem frutas, aviões, helicópteros, latidos de cães, etc.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde, ruídos de até 55 dB (A) não incomodam os ouvidos do cidadão. Entre 56 dB (A) e 75 dB (A), apesar de incomodarem, não causam problemas diretos à saúde; mas a exposição duradoura a ruídos de mais de 76 dB (A) pode causar gastrite, insônia, ansiedade, irritabilidade, aumento do nível de colesterol, distúrbios psíquicos, desconforto, medo, tensão e perda da audição. É bom lembrar que, ao contrário de outros sentidos, a audição não experimenta trégua nem durante o sono.

Aqui em São Paulo, uma pesquisa feita pela fonoaudióloga Carolina Moura, da Faculdade de Saúde Pública da USP e divulgada pela *Vejinha* on-line em 2002, demonstrava que em todos os 75 pontos analisados da cidade, os índices de ruído eram superiores aos permitidos pela legislação municipal, que variam de 50 a 60 dB (A), de acordo com a utilização da via (estritamente residencial, mista predominantemente residencial ou mista com vocação comercial e administrativa).

NA PISTA LOCAL DA MARGINAL PINHEIROS, POR EXEMPLO, O RUÍDO MÉDIO ERA DE 79,42 DB (A); NO CRUZAMENTO DA AVENIDA PROFESSOR FRANCISCO MORATO COM A DOUTOR GUILHERME DUMONT VILARES, 81,44 DB (A). AINDA NO MESMO ARTIGO O ARQUITETO E URBANISTA ROBERTO SARUÊ, QUE TAMBÉM REALIZOU MEDIÇÕES, AFIRMA QUE APUROU, NO BAIRRO DE MOEMA, PICOS DE 118 DB (A) DURANTE A DECOLAGEM DE AVIÕES.



Não há carência de instrumentos legais na cidade para que se restrinja a poluição sonora. Nesse sentido, a preocupação dos legisladores vem de longe. Um decreto imperial de 6 de maio de 1824, por exemplo, vedava a produção de poluição sonora estabelecendo multas de 8 mil réis e penas de dez dias de prisão ou de cinquenta chicotadas quando o infrator fosse escravo.

Atualmente, temos a Lei nº 11.501/94, que funciona como uma espécie de regra geral sobre a emissão de ruídos; a 11.938/95 que regula a produção de sons na comercialização ou propaganda de produtos nas ruas e a 13.885/04, que dispõe mais especificamente sobre ruídos em canteiros de obras. Há também uma polêmica lei que trata de ruídos de templos religiosos. Mas, apesar de possuímos uma legislação que, em última análise, proíbe a emissão de ruídos acima dos limites, a fiscalização e a punição tornam-se praticamente impossíveis pela dispersão e dificuldade na identificação das fontes.

A solução, também nesse caso, exigirá a tomada de consciência por parte do munícipe dos danos causados pela poluição sonora e exigirá também uma

mudança individual de postura. Se os riscos para a saúde e a perda de qualidade de vida não forem argumentos convincentes, é bom lembrar também que os níveis de ruído urbano costumam ser grandes responsáveis pela desvalorização de imóveis.

INICIATIVAS PELO MUNDO

Nova Iorque está tão preocupada com a questão da poluição sonora que entrou em vigor em julho de 2007 o City's Noise Code, e o Department of Environmental Protection (DEP) emprega meios para envolver o cidadão em uma grande campanha pela redução de emissões individuais. Além dos instrumentos legais detalhados e específicos do Código, o departamento procura instruir o novaiorquino sobre as mais diversas maneiras de reduzir a produção de ruídos, começando, por exemplo, com a sugestão para que se mantenha em níveis mais baixos os toques da campanha do celular, entre outras coisas:



- KEEP EQUIPMENT VOLUME LEVELS DOWN

Televisions, stereos, musical instruments this equipment should be used at a reasonable volume, especially at night or in the early morning, to avoid disturbing neighbors. The new noise code specifically restricts the volume of car stereos on public rights of way.



Um excelente exemplo para São Paulo, quando se trata de sustentabilidade em termos gerais, é a iniciativa da cidade australiana de Sidney, que responde sozinha por quase 10% do PIB da Austrália. O governo da cidade, em conjunto com a sociedade civil, realizou um estudo cujo resultado demonstrou que entre 2004 e 2031 ocorrerá um acréscimo de 1,1 milhão de habitantes; o município que tinha na época 4,2 milhões, passará a ter 5,3 milhões de moradores em 2031. Em dezembro de 2005 foi lançado *Plan for Sydney's Future*. O Plano de Sidney merece ser conhecido e discutido pois é admirável. Foram estimadas as mais diversas necessidades futuras em função das projeções de crescimento da população e desenvolveu-se um plano de diretrizes urbanas que já começa a ser aplicado. Dentre as questões contempladas, encontram-se o fortalecimento de laços econômicos entre as regiões da metrópole; o provimento de moradias e empregos; o desenvolvimento de uma rede de transporte integrada e "compreensiva"; a melhoria da qualidade do meio ambiente; a integração das áreas verdes da cidade por corredores verdes para o deslocamento a pé e de bicicleta, etc.

O setor privado, além de medidas cosméticas de baixa efetividade, também tem apresentado iniciativas interessantes em termos de sustentabilidade. Uma das que reputo bastante significativas e abrangentes é a dos Prédios Verdes. Edifícios que possuem a certificação internacional: Leed – Leadership in Energy and Environmental Design, fornecida pelo United States Green Building Council. Até 2007 já existiam cerca de 700 prédios verdes em países como Estados Unidos, Inglaterra e Índia.

NO BRASIL JÁ EXISTE O CONSELHO BRASILEIRO DE PRÉDIOS VERDES (GREEN BUILDING COUNCIL DO BRASIL) PARA ESTIMULAR A PRODUÇÃO DE EMPREENDIMENTOS COM BAIXO IMPACTO AMBIENTAL E, NO MÊS DE JUNHO DESSE ANO, O BANCO REAL RECEBEU A CERTIFICAÇÃO LEED PARA UMA AGÊNCIA INAUGURADA EM JANEIRO, EM COTIA. AO QUE ME CONSTA FOI A PRIMEIRA CONSTRUÇÃO SUSTENTÁVEL DA AMÉRICA DO SUL COM A REFERIDA CERTIFICAÇÃO.

CIDADE LIMPA

Aqui mesmo em São Paulo tivemos um exemplo recente de que problemas complexos e tendências aparentemente irreversíveis, se enfrentados com coragem e inteligência e em nome do bom senso e do bem comum, podem ser derrotados. Refiro-me à Lei Cidade Limpa proposta pelo prefeito Gilberto Kassab em 2006 e aprovada de maneira quase unânime e sem emendas pela Câmara Municipal.

Quem poderia imaginar que o caos visual da cidade teria uma solução em menos de dois anos? De acordo com o jornalista Leão Serva, no seu recentemente publicado livro *Cidade Limpa – O projeto que mudou a cara de São Paulo*, cerca de 70% de toda a propaganda que se via nas ruas de São Paulo estava fora da lei. Havia cerca de 4.500 anúncios regulares para 15.000 irregulares. A arrecadação do município com a publicidade em espaço público era pífia: R\$ 3 milhões em média. E o mais curioso é que a própria legislação em vigor inviabilizava qualquer solução para os problemas verificados.

Convivíamos com aberrações legais como o fato de que uma placa, lado a lado com outra das mesmas dimensões e características, poderia estar ilegal enquanto a outra estava perfeitamente regularizada. A fiscalização pressupunha, então, a análise do processo de cada uma das placas, para que se averiguasse se esta ou aquela fora instalada antes ou depois da lei de 2003 que tentava colocar ordem na bagunça mas, ao mesmo tempo preservava muitos “direitos adquiridos”.

Foi preciso uma ação contundente. O projeto de lei realizado pela diretora de Urbanismo da Emurb, Regina Monteiro, segundo Serva, pioneira na defesa da paisagem urbana, foi encomendado pelo Prefeito Kassab com a recomendação de que fosse o projeto necessário e ideal para a solução do problema da poluição visual da cidade. Independentemente de contrariar fortes interesses, o projeto tornou-se prioridade para a Prefeitura e acabou ganhando a simpatia popular, mesmo que também demandasse sacrifícios individuais.

O resultado é, sem dúvida, uma cidade melhor tanto para quem vive nela hoje, quanto para os que virão e

a Lei Cidade Limpa é reconhecida hoje mundialmente como a maior intervenção na paisagem urbana realizada pelo poder público em uma cidade.



PRA ONDE CRESCER?

Outro problema sobre o qual precisamos buscar soluções urgentes é o da escassez de espaço físico para comportar o crescimento urbano. Convido o leitor para um passeio pelos limites do município.

Em sentido horário e começando pelo norte, temos primeiro a Reserva da Cantareira, o Município de Guarulhos e o Parque Ecológico Tietê, para aonde não é mais possível expandir. Até Itaquaquecetuba e o norte de Ferraz de Vasconcelos, ainda temos áreas mais rarefeitas de povoamento que podem ser aproveitadas. Ao sul de Ferraz de Vasconcelos e boa parte de Mauá temos uma grande ZEPAM – Zona Especial de Proteção Ambiental. O território segue bastante preenchido depois até Santo

André, São Caetano do Sul e Diadema. A região sul, onde estão as represas Billings e Guarapiranga, também não comporta mais crescimento pois trata-se de ZEPAG - Zona Especial de Produção Agrícola e Extração Mineral, mesclada com ZEPAM, Parques e Reservas e Terra Indígena. Ocorre exatamente o mesmo na região sudoeste, cujo limite é o município de Embu-Guaçu. Ainda existe uma área com menor ocupação entre os arredores do Parque Ecológico de Guarapiranga e Itapeverica da Serra. Na direção do Embu, Taboão da Serra e Osasco os espaços disponíveis para o crescimento urbano são exíguos. Mais para cima, na direção de Santana de Parnaíba, Cajamar e Caieiras temos outra área de preservação, onde está o Jaraguá e o Parque Anhangüera e que praticamente emenda com a Reserva da Cantareira, vedando o crescimento também para o noroeste.

Encerra-se o percurso com a certeza de que a extensão territorial do município não será capaz de acomodar por muito tempo o crescimento da população que gira em torno de 0,5% ao ano. O que fazer? Quer queiramos ou não, o futuro exigirá maior verticalização e

melhor aproveitamento do nosso espaço subterrâneo.

Sem que nos lembremos disso constantemente, quando andamos pelas ruas de São Paulo hoje, já o fazemos sobre mais de 17 mil quilômetros de rede de água; 13 mil de esgotos e 60 de linhas de metrô. Isso além das redes de gás, fibras óticas e fios de alta tensão; estacionamentos e subterrâneos de empresas. Está na hora de começarmos a nos preparar para ampliar e diversificar essa utilização. A Geologia de Engenharia, ainda tão pouco conhecida do público, vai desempenhar um papel cada vez mais importante na solução de problemas urbanos.

Como Toronto, Montreal no Canadá vem construindo sua cidade subterrânea desde os anos 60 e hoje já são mais de 30 quilômetros de um subsolo que abriga praças de alimentação, lojas e faculdades entre outros serviços. Estão ali também importantes equipamentos culturais como a Place des Arts com as sedes da Ópera de Montreal e da orquestra sinfônica da Cidade.

No Japão, onde é celebre o problema de espaço, existem mais de mil quilômetros de galerias espalhadas pelo país. São as *chikagais* ou, cidades subterrâneas, que

estão absolutamente incorporadas ao cotidiano dos cidadãos. Em Osaka, a Nagahori Chikagai possui 81 quilômetros divididos em quatro andares abaixo do solo.

Ainda que por razões diferentes, já que o espaço não é o problema, Pequim também possui um imenso pavimento inferior e isso acontece com diversas outras cidades modernas do mundo.

NÃO PODEMOS CORRER O RISCO DE QUE A OCUPAÇÃO DOS ESPAÇOS AÉREO E SUBTERRÂNEO DA CIDADE INCORRA NOS MESMOS ERROS DE DESORGANIZAÇÃO E DESREGULAMENTAÇÃO QUE SOFREU A OCUPAÇÃO TERRITORIAL. O PLANO DIRETOR DA CIDADE DEVE, O QUANTO ANTES, INCORPORAR ESSAS NOVAS QUESTÕES.

Como em Sidney, no México, no Japão, aqui mesmo, ou em qualquer outra parte, não é preciso reinventar a roda, basta começar a levar a sério aquilo que os ecologistas vêm dizendo e propondo faz tempo. Relembro aqui alguns dos tópicos da Agenda 21 que, apesar de ser o resultado dos esforços iniciados no Rio de Janeiro há mais de quinze anos na Rio-92, ainda não obtiveram a devida atenção e precisam entrar para ordem do dia das autoridades e dos cidadãos paulistanos.

- Evolução das modalidades de consumo
- Integração do meio ambiente e do desenvolvimento na tomada de decisões
- Proteção da qualidade dos recursos de água doce: aplicação de critérios integrados para o aproveitamento, ordenação e uso dos recursos de água doce
- Gestão ecologicamente racional dos rejeitos sólidos e questões relacionadas com as matérias fecais
- Fortalecimento do papel das organizações não governamentais associadas na busca de um desenvolvimento sustentável
- Fortalecimento do papel dos trabalhadores e seus sindicatos
- Fortalecimento do papel do comércio e da indústria
- Transferência de tecnologia ecologicamente racional, cooperação e aumento da capacidade
- Fomento da educação, da capacitação e da conscientização

Anchieta, o gari, faz da calçada
o seu espaço. Convive com pessoas
distintas que vêm e vão. Sabe
quando tudo vai bem e sabe
quando algo está errado.

CAPÍTULO III

CONVIVÊNCIA

O RISCO DE GUERRA



DIVERSIDADE COMO CARACTERÍSTICA

Os dados que apresento a seguir são extraídos do SIM Direitos Humanos: um mapa elaborado pela prefeitura do município sobre a garantia dos direitos humanos na circunscrição de cada subprefeitura e podem dar uma idéia do quanto é complexa e repleta de nuances a convivência numa metrópole de 11 milhões de habitantes. População compósita quanto às origens; heterogênea quanto ao nível de renda e de escolaridade e diversa quanto à expectativas, disposição e capacidade de ação.

Enquanto a subprefeitura de Pinheiros possui 1,64% de sua população com renda familiar *per capita* inferior a meio salário mínimo, na de Parelheiros esse percentual é de 27,03%.

Se na região da subprefeitura da Sé o percentual de domicílios com rede de esgoto é de quase 100%, na região de Parelheiros ele, por mais incrível que possa parecer, é de 17,25%.

Se na região da Vila Mariana, 2,14% da população de mais de cinco anos é analfabeta, na circunscrição de Guaianazes esse percentual salta para 12,25%.

A taxa de desemprego que em áreas como a do Butantã, Lapa e Pinheiros fica em torno de 11%, pode chegar ao dobro disso nas regiões do Campo Limpo, Cidade Ademar, São Miguel e Erme-lindo Matarazzo entre outras.

De cada mil crianças nascidas na região do Socorro no ano de 2004, 17 morreram antes de completar um ano. Em Pinheiros a taxa de mortalidade infantil foi de 8 por 1.000.

Em 2004, a ocorrência de homicídios ou tentativas de homicídios para cada 100.000 habitantes registrada na região da subprefeitura da Vila Mariana foi de 14,43, enquanto na de Pare-lheiros chegou a 117,16. No mesmo ano, 124 moradores da cidade foram mortos por policiais,

Uma cidade é
construída por
diferentes tipos de
homens; pessoas
iguais não podem
fazê-la existir.

Aristóteles







10% deles habitavam a região da Vila Prudente/Sapopemba.

Em 2003, a taxa de adolescentes da região da Sé envolvidos com ato infracional foi de 1.992,65 por cem mil habitantes. Em Cidade Tiradentes foram menos de 250.

De acordo com o Senso Escolar 2004, a taxa de reprovação ou evasão de alunos do Ensino Fundamental foi de quase 8% no Itaim Paulista e de menos de 4% em Santo Amaro.

Em São Miguel, em 2004, 66,62 mulheres por cem mil habitantes foram internadas vítimas de agressão, mas não houve nenhum registro semelhante nas regiões de Parelheiros, Perus, Pinheiros, Santana/Tucuruvi, Santo Amaro e Vila Mariana.



A FRAGMENTAÇÃO

O que se percebe pela disparidade dos indicadores é que, apesar de sermos todos cidadãos de São Paulo, cada um de nós vivencia essa experiência de maneira distinta não apenas por questões idiossincráticas, mas também em função da região que habitamos ou pela qual circulamos. É como se vivêssemos numa grande confederação de cidades menores, da qual participam algumas com altíssimo nível de desenvolvimento sócio-econômico e outras com índices assombrosos. Essa falta de homogeneidade é causa e efeito, entre outras coisas, da grande mobilidade interna; do processo de encastelamento dos bolsões de prosperidade e de uma convivência marcada pela impessoalidade, pela desconfiança mútua e pela pré-disposição ao conflito. Vivemos diariamente o risco da guerra.

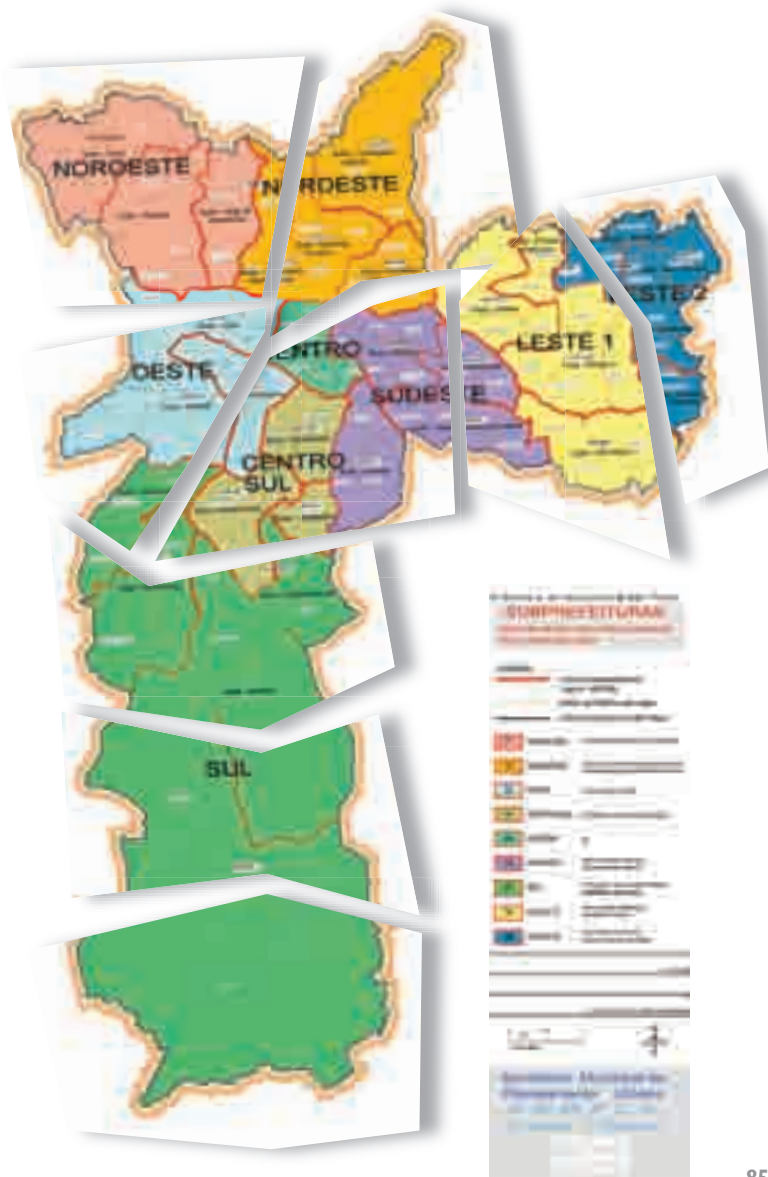
O crescimento da cidade ao longo de sua história não se deu acompanhado por uma preocupação com a integração de suas partes. Ao contrário, seguiu uma tendência de fragmentação e compartimentalização dos espaços da cidade, destinando-se um às indústrias, outro ao

lazer, outro às populações de baixa renda, outro ao comércio, outro a moradias de alto padrão e assim por diante.

Problemas como o da violência urbana, o da decadência econômica de regiões, o da degradação do meio ambiente, o da deterioração do patrimônio histórico e cultural, etc, encontram boa parte de suas razões na questão do desenvolvimento regional desintegrado. Basta ver que não faltam métodos e mecanismos eficientes para evitá-los ou corrigi-los em certas regiões, mas em outras eles inexistem.

Essa inconveniente fragmentação dos usos sociais da cidade esteve presente em boa parte dos mais renomados projetos urbanísticos do século XX. Lucio Costa, Lewis Mumford, Clarence Stein, Henry Wrigth, Le Corbusier, Daniel Burnham e Prestes Maia entre outros, desenvolveram projetos fabulosos visando a racionalização da grande expansão que algumas cidades experimentavam, mas acabaram por facilitar, assim, o desenvolvimento regional desigual.

Jaime Lerner, ao contrário, enfatizou recentemente a importância da integração no processo de descentralização atualmente necessário ao crescimento de Curitiba,



modelo internacional em urbanismo.

O inglês Ebenezer Howard, ainda no séc XIX, lançou a tendência perigosa com suas cidades-jardins, Le Corbusier nos anos 20 propôs a Ville Radieuse e Daniel Burnham encabeçou o movimento City Beautiful. Todos com projetos brilhantes e bem intencionados para a organização da vida nas grandes metrópoles, mas que minavam, sem se dar conta, a seiva que nutre e viabiliza a vida de uma grande cidade: a convivência integrada do que é diverso. Projetos como o do Jardim América e o do Jardim Europa em São Paulo seguiram essa trilha. O mesmo pode-se dizer de Cidade Tiradentes.



INTEGRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO

Jane Jacobs, grande crítica americana do planejamento urbano do séc XX afirma que as calçadas de uma cidade são seus órgãos mais vitais. Quando se fala em segurança, por exemplo, a autora esclarece:

“(...) Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas.”

Mas o que essencialmente torna uma calçada segura? A circulação regular de pessoas. E o que provoca a circulação regular das pessoas? A necessidade que se tem dos vários usos que a calçada permite fazer: pagar uma conta, comprar leite, andar de skate, ir ao cinema, ao Fórum, à escola... tudo isso ao mesmo tempo. Utilizar o espaço público, enfim é o que



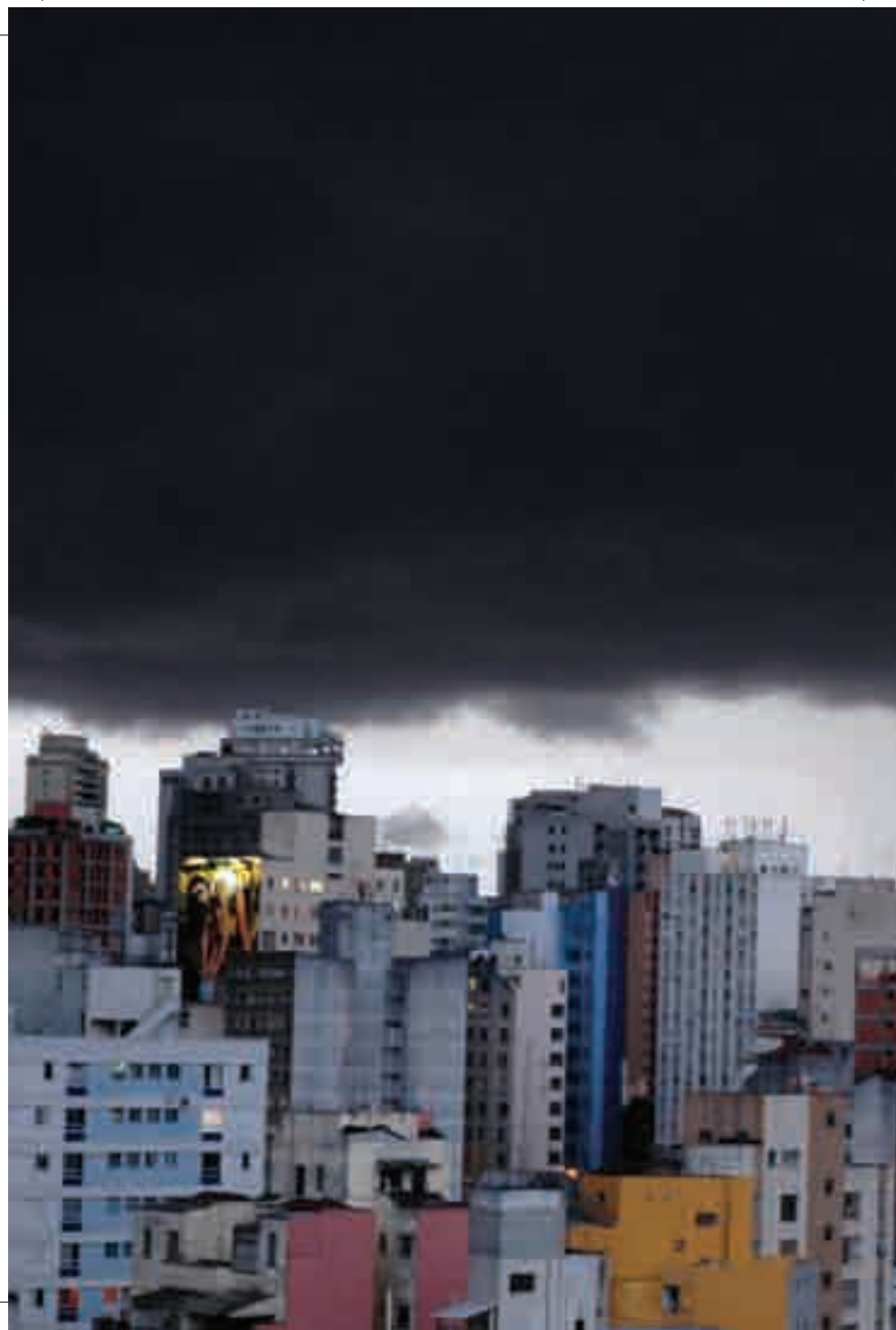
o torna seguro. O controle social dessa horda de desconhecidos que vivem numa metrópole não poderá ser feito exclusivamente pelo patrulhamento policial. Antes, será primordialmente realizado por sistemas e mecanismos, muitas vezes inconscientes, produzidos e aplicados pelo próprio povo.

Buscar a segurança no isolamento e no auto-cercamento é retirar potência da mais eficiente forma de controle social que é aquele exercido pela própria sociedade. Trata-se, em última análise, de um perverso sistema retro-alimentativo: retiro-me do espaço público pela insegurança que ele cria em mim; ao



me retirar, sou um a menos no exercício do controle social, que, efetivamente, enfraquece; a insegurança faz com que meu vizinho também abandone o espaço público, o que justifica em certa medida a minha deserção e também a do meu vizinho.

Acredito que seja possível transpor esse raciocínio que envolve presença e ausência, ação ou omissão, problema individual e problema geral, para outras questões da convivência urbana.



O progresso tem
suas desvantagens;
de quando em quando
explode.

Elias Canetti



A luta isolada da sub-prefeitura da Vila Mariana para manter seus positivos indicadores sociais não preservará a região do convívio com as consequências dos indicadores negativos de outras. A ação precisa ser integrada e o esforço, coletivo. As experiências que tornaram positivos os indicadores de uma região precisam ser compar-

As cidades, como
os sonhos, são feitas
de desejos e de medos.

Ítalo Calvino

tilhadas afim de que todas elas atinjam os melhores índices já atingidos por qualquer uma delas, em qualquer um dos quesitos.

Isso faz pensar que tornar melhor a convivência numa cidade como São Paulo exige a integração física e social de todas as partes e indivíduos que a compõe e exige também a presença corpórea do cidadão nos espaços públicos, além da sua reflexão continuada sobre o fato de que os riscos da cidade, em qualquer parte dela, são os seus riscos.

A retomada do espaço público po-

deria começar pela educação, tão necessária à boa convivência e, ao mesmo tempo, desacreditada.

DADOS DA PESQUISA “OS PAIS E A QUALIDADE DA EDUCAÇÃO PÚBLICA”, REALIZADA PELO INSTITUTO FERNAND BRAUDEL, EM PARCERIA COM FUNDAÇÃO VITOR CIVITA NA CIDADE DE SÃO PAULO NO INÍCIO DO ANO REVELAM QUE APENAS 16% DOS PAIS ESTÃO SATISFEITOS COM A EDUCAÇÃO QUE SEUS FILHOS RECEBEM.

82,9% deles acreditam que a bonificação de professores por mérito é correta, pois atrelam a boa educação à competência dos mestres para ensinar. Sendo assim, embora isso não apareça na pesquisa, estou certo de que concordariam que é um absurdo o processo seletivo para a contratação de professores atualmente, em que o candidato pode ser aprovado com um índice de acerto menor do que 50%, conforme vem apontando há tempo o Prof. Hugo Duarte, especialista em Concursos Públicos.

A pesquisa revela ainda que 44% dos pais considera que a escola de seus filhos não é segura. Acredito que esse quadro seja triste e sintomático, mas

novamente aposto na ampliação da presença do cidadão no espaço público para sua reversão.

Assim como hoje é tão comum a existência de associações de ex-alunos de escolas superiores renomadas e colégios particulares tradicionais, por que não difundir também associações dos egressos de escolas públicas?

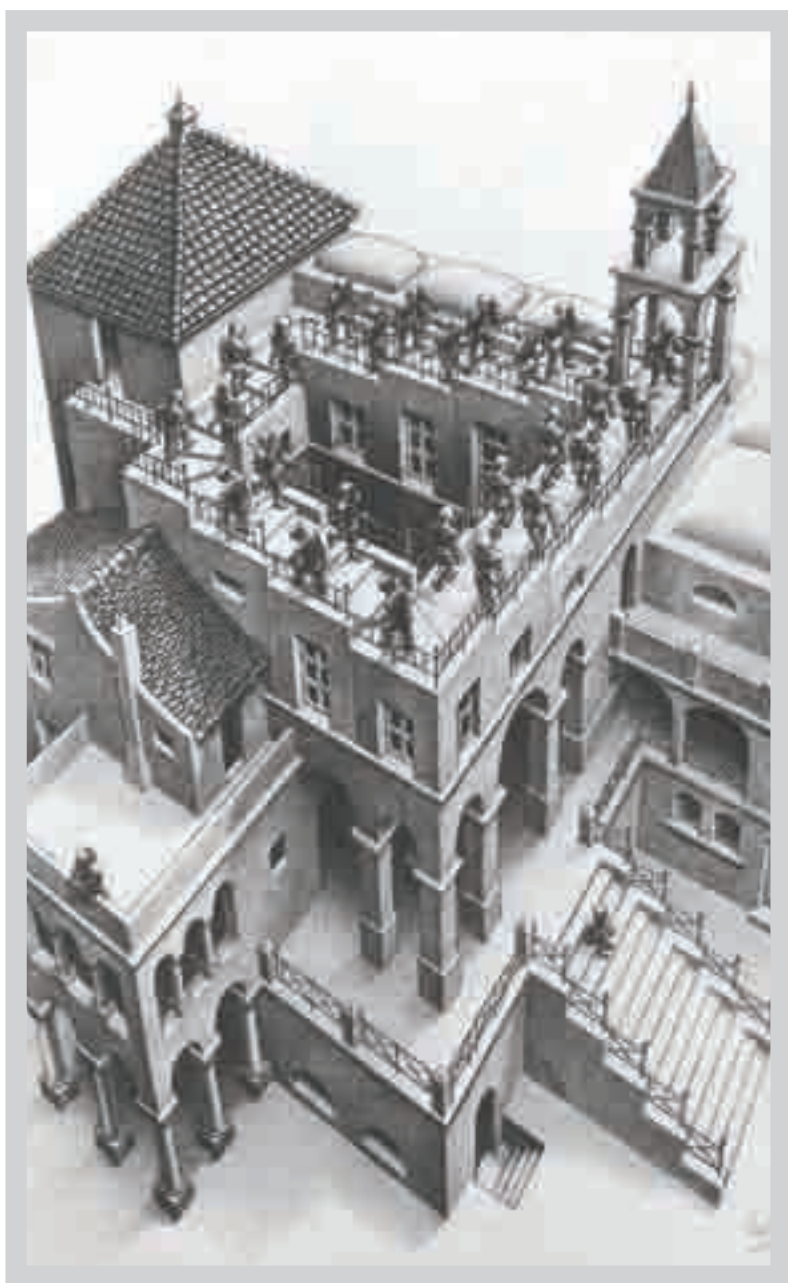
Os objetivos principais das associações seriam: o fortalecimento da identidade da escola através da preservação da sua história; o incentivo ao sentimento de pertencimento a uma comunidade por parte do aluno; o estímulo à apropriação da escola e de sua realidade pela comunidade local e a sinergia real na solução de problemas ou dificuldades.

Estou falando basicamente de encontros de ex-alunos; de uma agenda de festas comunitárias; de palestras com profissionais que foram alunos; estou falando de trazer de volta adultos que amaram seu bairro e sua escola e que hoje são capazes de doar um pouco do seu tempo, de sua inteligência e até dos seus recursos para preservar a instituição que ajudou a construir (e vice-versa) e, quem sabe, melhorá-la para os que estão e virão. Estou falando



também de retomar um espaço esvaziado e, assim, reintroduzir a comunidade escolar no cotidiano da sociedade, conferindo-lhe relevância, prestígio e destaque social.

Além da educação, a cultura, o lazer e o esporte também são instrumentos poderosos de integração social e de melhoria da convivência urbana. Apenas para citar uma prova eloqüente disso, lembro um momento dramático vivido pela população em 2006. Uma facção criminosa, incrustada no sistema carcerário do Estado, desencadeou um ataque violento e



Os homens devem
ter corrompido um
pouco a natureza,
pois não nasceram
lobos e acabaram se
tornando lobos.

Voltaire

generalizado. O pânico tomou conta da cidade de São Paulo, provocando uma espécie de toque de recolher voluntário. No final de semana subsequente, apesar do clima de insegurança, foi mantida e realizada a 2ª Virada Cultural, com 24 horas ininterruptas de eventos e atividades. A população compareceu.

Entre outros méritos, o evento teve o de, num momento crucial, demonstrar a quem pertence a cidade. Resgatar a auto-estima do cidadão e reestabelecer o espírito público.

*Anchieta, o gari, sabe
usar com destreza o seu
principal instrumento de
trabalho, mas anseia por
novos desafios.*

CAPÍTULO IV

GESTÃO

O RISCO DE ATROFIA



NOVOS TEMPOS

Acredito que as questões apresentadas até agora nesse livro não sejam questões que devam preocupar um ou outro agente público, essa ou aquela agremiação partidária, mas simples e absolutamente toda a máquina administrativa da cidade além, é claro, da própria sociedade civil. A despeito de outras tantas questões que talvez possam ainda receber uma abordagem político-ideológica, essas dizem respeito ao *common sense*, expressão com a qual o liberal Thomas Paine convocou o povo americano à luta pela independência.

A gestão pública, dessa forma, exige condução impecável tanto do ponto de vista técnico quanto ético, na medida em que podem ser literalmente fatais os erros de visão e procedimento cometidos pelos agentes públicos. Trate-se de operar um sofisticadíssimo aparelho de precisão com grande potencial de destruição. Com uma gestão simplesmente razoável, poderíamos escapar do risco de sucumbir, mas não fugiremos do risco de atrofia.

Não bastasse ser arriscada a operação, ainda existem dois complicadores: há um evidente esgotamento da capacidade de

financiamento do estado; e o poder discricionário do gestor é cada vez menor.

Tanto como vereador (1993-1996), quanto na Câmara dos Deputados Federais (1999-2003), apontei enfaticamente o problema da incapacidade de financiamento do estado no modelo que vigia e ainda está vigendo. Estão no limite de sua utilização no Brasil dois dos instrumentos clássicos principais para o financiamento das ações do poder público: o tributo e o endividamento.

Temos uma carga tributária simplesmente indecente: cerca de 35% do PIB brasileiro. Uma das maiores do mundo em termos relativos. Se a dos EUA é de 33% e a de muitos países europeus 35% ou 40%, sua renda *per capita* anual é de US\$ 15, US\$ 20 ou US\$ 25 mil e não de US\$ 6,5 mil como aqui. Isso quer dizer que a elevação de tributos para financiar as despesas públicas é simplesmente uma não-possibilidade. Com risco de, quando aplicada, provocar efeito contrário, aumentando a sonegação, a elisão e a evasão fiscal; reduzindo enfim, a arrecadação. Vimos recentemente em São Paulo a reação popular à Taxa do Lixo Domiciliar (TRSD), criada pela então prefeita Marta Suplicy, independentemente de seu mérito.

Temos uma carga tributária simplesmente indecente: cerca de 35% do PIB brasileiro. Uma das maiores do mundo em termos relativos.



Da mesma forma, a captação de recursos no mercado de capitais, robustecendo a dívida futura com taxas generosas de juros é como varrer a sujeira para debaixo do tapete. Em algum momento a fatura virá. Além disso, a Lei de Responsabilidade Fiscal proíbe o endividamento acima da capacidade de pagamento do Município que, no nosso caso já foi suplantada há tempo.

Em números de 2006, para cada real arrecadado pela prefeitura existiam mais de dois reais de endividamento, num montante de dívida total consolidada na casa dos R\$ 33 bilhões.

A referida situação levou o governo paulistano a tomar uma medida que considero bastante temerária. Remeto-me ao Projeto de Lei 559/06 apresentado pelo Executivo e já aprovado pela Câmara. A lei permite a criação da Companhia São Paulo de Desenvolvimento e Mobilização de Ativos (SPDA), cujo objeto social é exposto no seu Art. 2º:

“A SPDA tem como objeto social auxiliar o Poder Executivo na promoção do desenvolvimento econômico e social da Cidade de São Paulo e na otimização do fluxo de recursos financeiros para o financiamento de projetos prioritários, bem como na administração do pagamento de dívidas do Município.”



O grande problema é que nos ítems II e III do Parágrafo Único que trata da consecução do seu objeto social, vem expresso que a SPDA poderá “emitir e distribuir publicamente quaisquer títulos e/ou valores mobiliários, observadas as normas emanadas da Comissão de Valores Mobiliários – CVM” e “contrair empréstimos e financiamentos no mercado nacional ou internacional”, respectivamente.

NOVAS FORMAS

ACREDITO QUE O CAMINHO CORRETO E SAUDÁVEL PARA O FINANCIAMENTO PÚBLICO ESTEJA NA AMPLIAÇÃO DOS HORIZONTES DOS GESTORES E NA BUSCA DE NOVOS INSTRUMENTOS, QUER ELES JÁ ESTEJAM SENDO APLICADOS EM OUTRAS LATITUDES, QUER PRECISEMOS CONSTRUÍ-LOS A PARTIR DO EXAME DA NOSSA REALIDADE ESPECÍFICA.

A proposta do CEPAC surgiu em 1994, por meio de um projeto de minha autoria, apresentado à Câmara Municipal de São Paulo. O projeto de lei 259/94 foi aprovado em 1995, após ter recebido entusiástica avaliação em um congresso de administradores públicos realizado em Toronto, no Canadá.

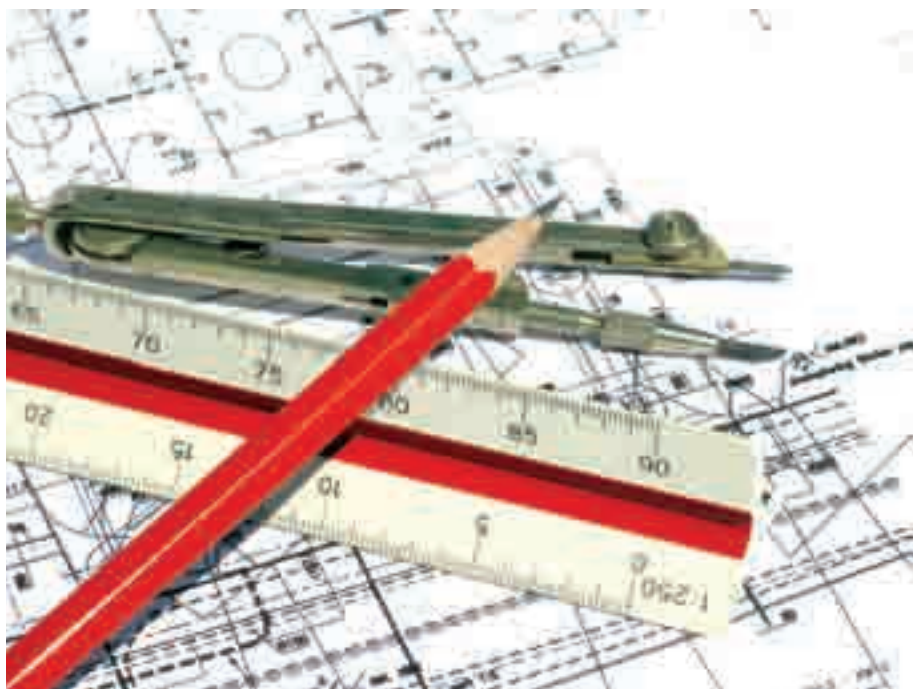
Os CEPACs – Certificados de Potencial Adicional de Construção – são novos instrumentos de captação de recursos para financiar obras públicas. O poder público negocia, através da venda de títulos, o direito de construção além dos limites previstos na lei de zoneamento em áreas com potencial de expansão da infra-estrutura urbana.

A Comissão de Valores Mobiliários regula a emissão dos títulos, que podem ser negociados no mercado secundário pela BOVESPA. Como sua rentabilidade está atrelada à valorização do espaço urbano, os títulos são ativos de renda variável. Os recursos só podem ser usados em obras específicas, segundo regras que são fixadas quando os títulos são emitidos. Os valores arrematados nos leilões permanecem apartados do caixa único da prefeitura com destinação exclusiva.

Trata-se, portanto, de um mecanis-

mo que além de ampliar sobremaneira a capacidade de investimento do poder público na melhoria da cidade, aquece de maneira coordenada o mercado imobiliário local, além de representar uma forma de diversificação das opções de investimento. O mais importante, contudo, é que não oneram o contribuinte e nem aumentam a dívida do município.

Exemplo do êxito dos Certificados de Potencial Adicional de Construção foi o fato de que no primeiro leilão de títulos realizado em 2006, por conta da



Nesse mundo, nada
é seguro, apenas
a morte e os impostos.

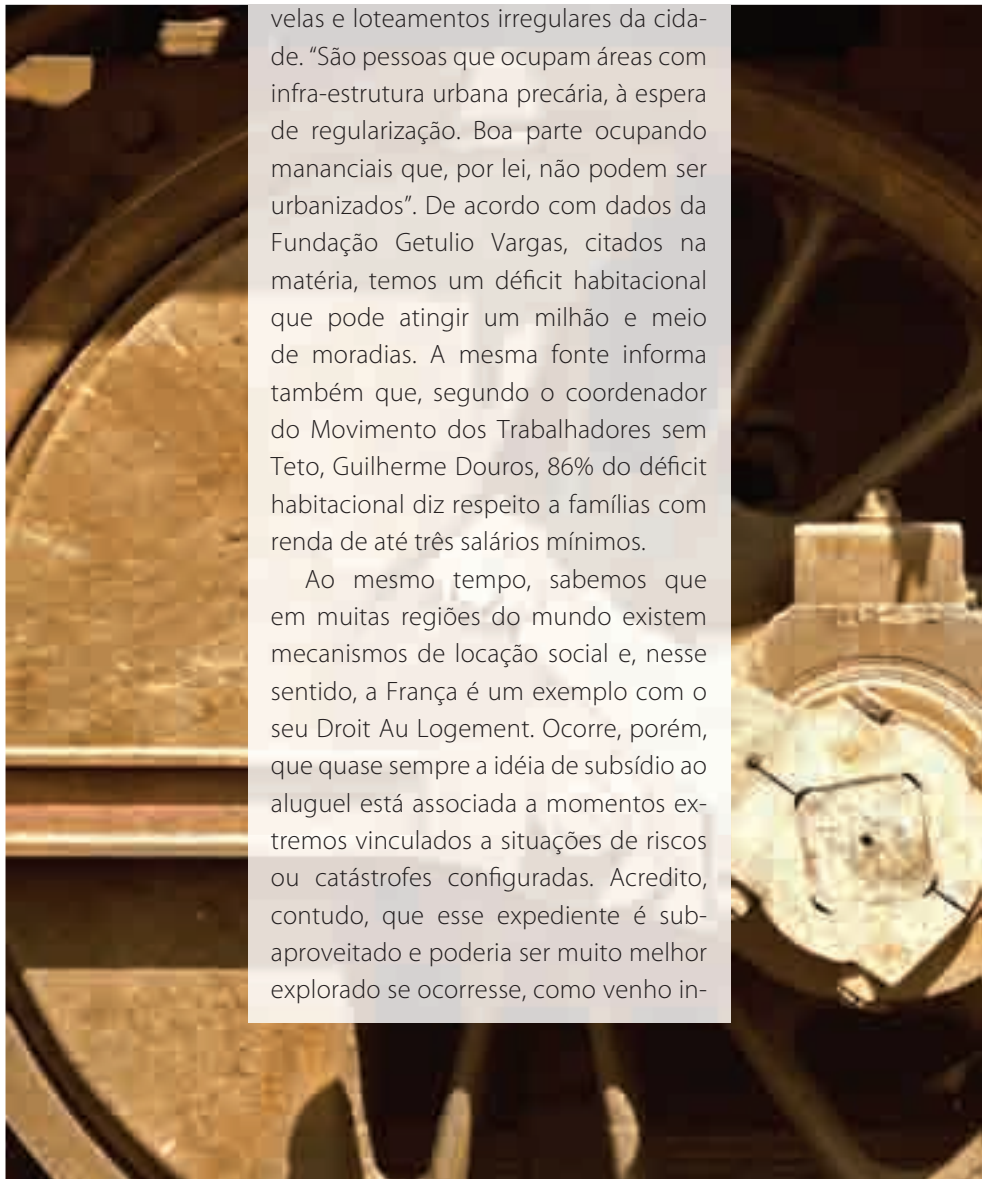
Benjamin Franklin

Operação Urbanística Águas Espaiadas, em apenas 15 minutos foram negociados 100 mil títulos, que geraram R\$ 30 milhões para investimentos em projetos urbanísticos. Com um pouco mais de esmero e atenção por parte do poder público, os CEPACs podem significar a possibilidade real de municiar a administração municipal com os recursos necessários para a reestruturação do espaço urbano segundo novos moldes.

Dispositivos que transcendam os tradicionais com justiça social, responsabilidade e criatividade poderiam ser utilizados para a solução de diversas carências pontuais de financiamento público. A questão habitacional no município, por exemplo, poderia ser melhor equacionada através de mecanismos como a Locação Social.

De acordo com Juliano Domingues, do site *Brasil de Fato*, mais de três milhões de paulistanos vivem hoje em favelas e loteamentos irregulares da cidade. “São pessoas que ocupam áreas com infra-estrutura urbana precária, à espera de regularização. Boa parte ocupando mananciais que, por lei, não podem ser urbanizados”. De acordo com dados da Fundação Getúlio Vargas, citados na matéria, temos um déficit habitacional que pode atingir um milhão e meio de moradias. A mesma fonte informa também que, segundo o coordenador do Movimento dos Trabalhadores sem Teto, Guilherme Douros, 86% do déficit habitacional diz respeito a famílias com renda de até três salários mínimos.

Ao mesmo tempo, sabemos que em muitas regiões do mundo existem mecanismos de locação social e, nesse sentido, a França é um exemplo com o seu *Droit Au Logement*. Ocorre, porém, que quase sempre a idéia de subsídio ao aluguel está associada a momentos extremos vinculados a situações de riscos ou catástrofes configuradas. Acredito, contudo, que esse expediente é subaproveitado e poderia ser muito melhor explorado se ocorresse, como venho in-



sistindo, uma espécie de *new deal*. Uma mudança de visão e métodos no exercício da administração pública.

Conhecemos os esforços empregados pelo poder público na construção de moradias populares. Entra governo, sai governo e novos projetos habitacionais são idealizados e aplicados, alguns originais e engenhosos, outros copiados e transplantados. Todos, porém, exigindo investimentos altíssimos, processos de distribuição complexos e custosos e, quase sempre, apresentando resultados aquém das expectativas e das necessidades.

Sem aprofundarmos na análise sociológica da questão, onde poderíamos discutir as raízes tradicionais e atávicas do problema, o fato é que o ideal da “casa própria” no Brasil, muitas vezes oblitera as possibilidades de solução para o impasse da moradia. Talvez não rendamos conta do grau de intervenção do estado na vida privada do cidadão quando concedemos à burocracia o direito de definir quantos banheiros são necessários à moradia de uma família de baixa renda. Na prática é o que fazemos ao endossar, por ação ou omissão, os projetos de casas populares do poder pú-



blico, que definem metragem, número de cômodos, área de lazer, etc. Prefiro pensar que o que falta às famílias pobres é renda e não discernimento para suas escolhas individuais.

Sendo assim, um projeto moderno, justo e eficiente de aluguel subsidiado poderia funcionar da seguinte maneira: o poder público definiria – mediante um estudo urbano focado na fusão e não na segregação – locais propícios para a construção civil; fazendo uso de um fundo para moradias, concederia financiamentos para que empreendedores imobiliários construíssem moradias verticais ou horizontais destinadas à locação; mediante um cadastro de moradores de baixa renda da região, avalizaria o aluguel dos imóveis, complementado a diferença entre sua capacidade financeira e o valor do aluguel. Passado o tempo e ressarcido condignamente o empreendedor em seu investimento, o inquilino perseverante adquiriria o imóvel.

Não tenho dúvidas de que seriam menores os custos para o governo, que deixa de administrar estoques, ampliando sua capacidade de atendimento à demanda. Da mesma forma, o financiamento e o aluguel garantido representariam gran-

de atrativo, especialmente aos pequenos investidores de perfil menos arrojado. O morador manteria sua prerrogativa de escolha e, ainda, a cidade veria minimizado o problema da fragmentação urbana que discuti ao tratar de Convivência.

Como afirmei, além das dificuldades de financiamento, a gestão municipal tem hoje que lidar com outra questão complexa: a diminuição do poder discricionário do gestor. Felizmente, foram os tempos em que o exercício do poder político dava-se de acordo com os princípios do patrimonialismo weberiano, segundo o qual é tênue a distinção entre a coisa pública e o patrimônio do gestor. Existe agora uma sofisticada teia burocrática que limita, fiscaliza e dá transparência aos atos administrativos. Isso é uma característica das democracias avançadas e algo do que devemos nos orgulhar. Mas, ao mesmo tempo, exige do administrador público muito mais capacidade técnica do que sensibilidade ou voluntarismo político. As regras do jogo foram sendo mudadas para melhor ao longo dos anos e hoje, para que se exerça um cargo público de maneira competente, é necessário um grau de preparo e de profissionalismo no mínimo igual ao que é exigido pelo setor privado.

Os desafios não param de surgir e um dos mais recentes exemplos disso é a nova Lei de Metas. De acordo com a saudável proposta do Movimento Nossa São Paulo, transformada em lei municipal em fevereiro de 2008, os prefeitos deverão apresentar um plano de governo detalhado em até 90 dias após assumir o cargo. A Lei prevê também que a cada 6 meses o prefeito preste contas da execução de seu plano à população.

A LEI DE METAS; OS TRIBUNAIS DE CONTAS; A LEI DE RESPONSABILIDADE FISCAL; OS ÓRGÃOS INTERNOS DE CORREGEDORIA; A INTEGRAÇÃO DIGITAL DA INFORMAÇÃO; A ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO DAS CIDADES; A VIGILÂNCIA DAS ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL; A MARCAÇÃO CERRADA DA IMPRENSA, ETC. TUDO ISSO FAZ COM QUE O AGENTE PÚBLICO TENHA QUE CAMINHAR POR UM TRILHO MUITO ESTREITO, CONHECENDO MILIMETRICAMENTE O SOLO SOBRE O QUAL DARÁ O PRÓXIMO PASSO, AFIM DE NÃO DESEQUILIBRAR. DIANTE DESSE NOVO CENÁRIO NÃO BASTAM MAIS A SIMPATIA E AS BOAS INTENÇÕES PARA O EXERCÍCIO DA VIDA PÚBLICA.

É bom lembrar também, que o setor público é hoje a fronteira da Administração. Existe um vasto território a ser ex-

plorado. Campos do saber como os de TI, Tecnologia e Informática apenas engatinham porta a dentro da área pública e já fazem sentir seu impacto positivo. A evolução dos processos, das técnicas e da infraestrutura administrativa será mais veloz nessa esfera do que no setor privado, onde a competitividade acirrada fez, há muito tempo, da gestão, uma ferramenta estratégica de uso corrente.

Resta ainda assinalar que o risco de atrofia não pode ser afastado com a simples rendição à experiência privada. Existem diferenças excenciais entre os setores público e privado que precisam ser guardadas. Exemplos empresariais podem ser inspiradores, desde que adaptados e ajustados ao objetivo fundamental de promoção do bem comum, que deve nortear a Administração Pública.



CONCLUSÕES

A verdade é que esse texto não tinha a proposta de produzir conclusões. Ao contrário, o plano sempre foi apenas o de suscitar a reflexão, o debate e, pelo menos, um pouco mais de desconforto sobre o rumo das coisas. Quem sabe, aquele pouco mais de desconforto necessário ao movimento e à ação.

Pode ser que não cheguemos a ver concretizado o risco de parar. Pois ao mesmo tempo que somos muitos dentro de nossos carros para produzir congestionamentos de 266 quilômetros, também somos muitos para pensar e criar rotas alternativas.

Quem sabe o risco de guerra se revele apenas distúrbio paranoico. Porque não pode haver guerra quando os soldados se recusam a lutar, quando os soldados são apenas cidadãos, como você e eu, tentando levar a vida e buscando uma existência feliz na cidade de São Paulo.

Talvez o risco de sucumbir como espécie continue existindo apenas por conta dos cometas. Afinal um espécie tão esperta e sensível, capaz de obras incríveis e de gestos tão nobres não se deixaria morrer envolvida pelo próprio lixo.

É possível que o risco de atrofia seja apenas um formigamento que desaparece quando se força o movimento. As novas gerações vêm chegando e trazem consigo poderes, fórmulas e antídotos que ainda desconhecemos.

De qualquer forma, os riscos de São Paulo existem. Não fechemos os olhos para isso.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS
AUTOMOTORES DO BRASIL www.anfavea.com.br
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO www.cetesp.com.br
- COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL
www.cetesb.sp.gov.br
- DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL PROTECTION NY
www.nyc.gov/dep
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO
www.detran.sp.gov.br
- FOLHA DE S.PAULO www.folha.uol.com.br
- FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS – SEADE
www.seade.gov.br
- INSTITUTO CHAMBERLAIN DE ESTUDOS AVANÇADOS
www.institutochamberlain.org
- INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS www.inpe.br
- JOURNAL OF GEOPHYSICAL RESEARCH www.agu.org/journals/jd/
- MOVIMENTO NOSSA SÃO PAULO www.nossasaopaulo.org.br
- O ESTADO DE SÃO PAULO www.estadao.com.br
- ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS
www.oica.net
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE www.who.int/en
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS BRASIL www.onu-brasil.org.br
- O GLOBO oglobo.globo.com
- PLAN FOR SYDNEY'S FUTURE www.sidney.ca
- REVISTA CONJUNTURA ECONÔMICA www.fgv.br/ibre/cecon

REVISTA ESQUINAS www.facasper.com.br/jo/esquinas.php

SECRETARIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO

www6.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/habitacao

SECRETARIA MUNICIPAL DE SERVIÇOS – LIMPURB

www.limpurb.sp.gov.br

SIM - DIREITOS HUMANOS www.prefeiturasp.org/sim_dh

UNITED STATES GREEN BUILDING COUNCIL www.usgbc.org

IMAGENS

SIM - DIREITOS HUMANOS www.prefeiturasp.org/sim_dh

STOCK.XCHNG www.sxc.hu

BIBLIODYSSEY www.bibliodyyssey.blogspot.com

GOOGLE EARTH www.earth.google.com

BLOG DO ALE' ITALIA www.blogdoaleitalia.blogspot.com