

Projetos para a metrópole

Ciclo de debates tratou de mobilidade, conhecimento, desigualdade, sustentabilidade e gestão metropolitana para os próximos 14 anos

Fausto Salvadori | fausto@camara.sp.gov.br

Num ano em que as eleições municipais concentraram todas as atenções de candidatos e eleitores sobre propostas para os próximos quatro anos, a Escola do Parlamento da Câmara Municipal de São Paulo (CMSP) propôs olhar para um horizonte de tempo mais amplo e refletir sobre a cidade dos próximos 14 anos. Nasceu, então, o Ciclo de Debates SP 2030, com o tema Pensar São Paulo hoje para construir um futuro melhor.

Durante cinco encontros, entre março e junho, o evento reuniu vereadores, especialistas de diversas áreas do conhecimento e representantes de movimentos sociais para debater o futuro da capital paulista sob a ótica de cinco eixos:

mobilidade, conhecimento, desigualdade, sustentabilidade e gestão metropolitana.

E por que 2030? Segundo o presidente da Escola do Parlamento, Christy Ganzert Pato, a data coincide com o tempo de planejamento previsto em duas importantes leis aprovadas recentemente na Câmara: a do Plano Diretor Estratégico, de 2014, e a de Zoneamento, deste ano, ambas previstas para durar até 2029. “Essa data é o horizonte proposto por duas leis que são grandes marcos da regulamentação aprovados pela Câmara”, afirma Pato.

Além de reunir e ouvir especialistas, a

Escola do Parlamento também foi atrás de saber o que os moradores da maior cidade da América Latina tinham a dizer a respeito de cada um dos temas discutidos pelo ciclo de debates. O resultado foi uma pesquisa exclusiva que entrevistou 2.049 pessoas em todas as regiões da cidade.

CARROS NA MIRA

A mobilidade, bandeira que em 2013 levou multidões a encher as ruas durante as Jornadas de Junho, foi o tema escolhido para o primeiro debate da SP 2030, realizado em 21 de março. Membro do Fórum Viva Fundão M’Boi Mirim, o líder comunitário José Jailson da Silva trouxe o testemunho de quem gasta cin-

co horas de vida, todos os dias, no transporte público. “Embarcar em um trem no horário de pico é um Deus nos acuda”, desabafou durante o evento. Para ele, a mobilidade “interfere em questões de saúde emocional, psicológica e física”.

Uma das raízes dos problemas de mobilidade é a opção feita pela cidade de privilegiar o transporte individual, via automóveis, em vez do transporte público. Victor Callil, pesquisador em mobilidade urbana do Núcleo de Desenvolvimento do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), lembrou que essa escolha foi feita na primeira metade do século passado.

Na época, houve um duelo político entre duas concepções de mobilidade. Uma, defendida pelo prefeito Luís Inácio de Anhaia Melo, era centrada no transporte de massa e previa a otimização dos trilhos de bonde ao longo do tempo. A outra era o Plano de Avenidas pensado por outro prefeito, Prestes Maia, que propunha criar vias expressas nas marginais

dos rios e grandes avenidas transversais de norte a sul, para facilitar a vida dos motoristas de automóveis. A concepção de cidade de Prestes Maia venceu a disputa e se transformou na realidade da São Paulo de hoje.

Deu no que deu. A avaliação dos especialistas reunidos pela SP 2030 foi unânime ao concluir que o modelo de mobilidade baseado nos carros se revelou desastroso, por ser acessível a menos pessoas, gerar muita poluição e consumir mais espaço urbano. “Várias cidades estão percebendo que esse modelo não funciona. Até Los Angeles, cidade por excelência do automóvel, aumentou significativamente a participação dos transportes coletivos”, afirma

Ciro Biderman, pesquisador do Centro de Estudos de Política e Economia do Setor Público da Fundação Getulio Vargas (FGV). Biderman defendeu a adoção de um modelo de mobilidade mais próximo do europeu, em que o usuário de carro financia o transporte público, por meio de medidas como o aumento de impostos sobre a gasolina e a introdução de pedágios urbanos. “Nada contra a pessoa andar de car-





PLANEJAMENTO • Especialistas de diferentes áreas discutiram temas como sustentabilidade e gestão metropolitana

ro, mas ela tem de pagar pelo mal que está fazendo à sociedade”, explica.

São escolhas que ainda não ficaram claras para boa parte dos paulistanos, segundo a pesquisa da Escola do Parlamento. A maioria dos entrevistados disse que apoia a ampliação dos corredores exclusivos de ônibus, mas ao mesmo tempo não quer saber de restrições ao uso do carro (veja infográfico na pág. 24).

Mestre e doutora em Arquitetura pela Universidade de São Paulo (USP), com 33 anos de experiência na Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Maria Ermelina Malatesta diz que os governos precisam priorizar investimentos nos “modos não motorizados de transporte”. Ela se refere às bicicletas e também àquele que é, ao mesmo tempo, o mais antigo e o mais esquecido dos modos de locomoção: andar a pé. “São os que recebem menos prioridade das políticas públicas, embora sejam os mais vulneráveis do sistema viário”, aponta.

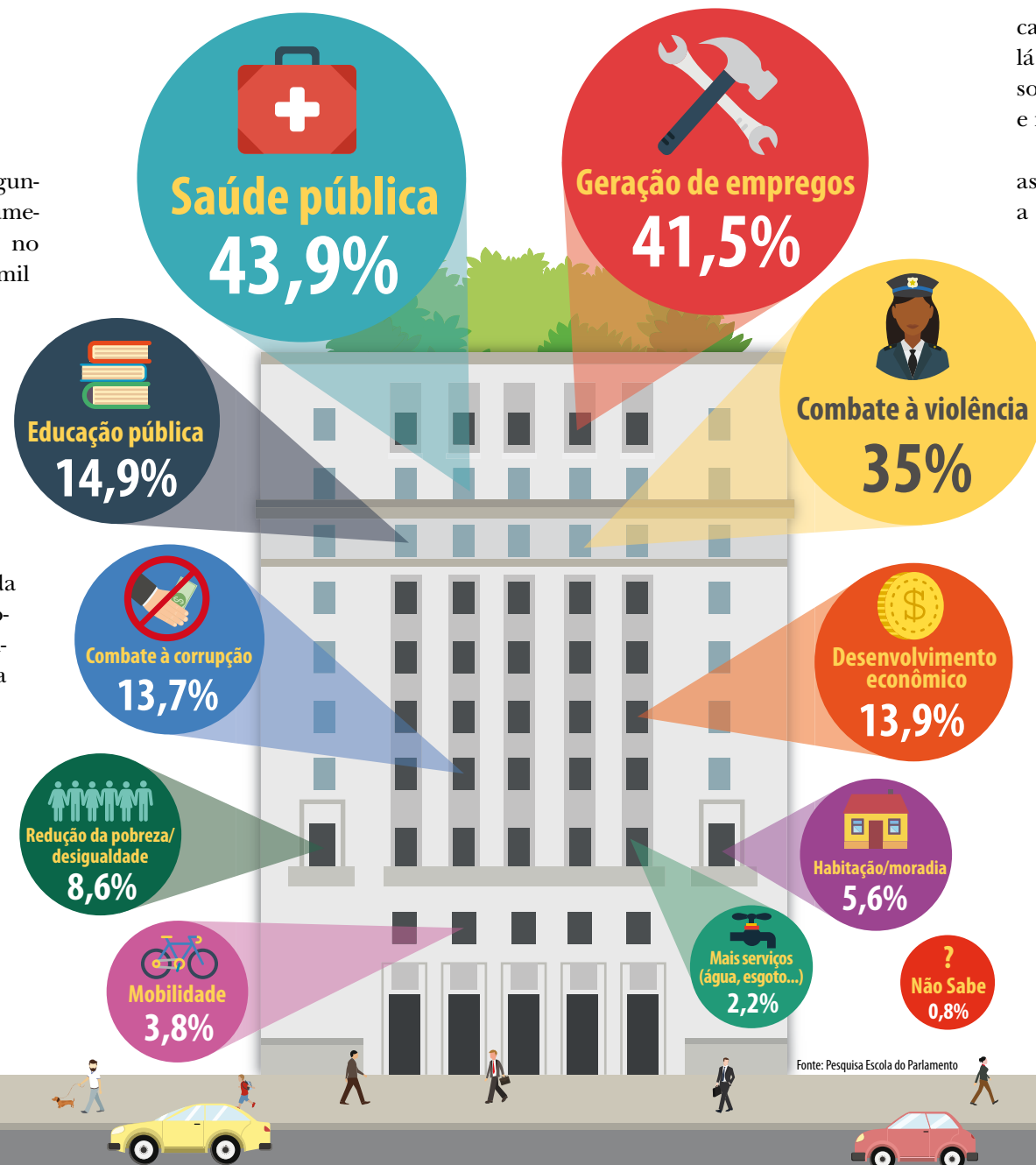
O resultado de tal opção, segundo Malatesta, revela-se nos “números de guerra” contabilizados no cotidiano dos pedestres: 107 mil pessoas morreram no Brasil na última década em consequência de atropelamentos, que também são uma das principais causas de morte de crianças de até dez anos. “Poucos se lembram da mobilidade a pé, mas a falta de infraestrutura nessa área afeta a vida de todos. Todo mundo anda a pé e já foi vítima de algum problema com as calçadas ou se indignou com o pouco tempo para atravessar uma rua”, critica.

SEGREDOS DA INOVAÇÃO

Como São Paulo pode chegar a 2030 figurando entre os grandes polos de inovação do planeta? Essa foi a questão debatida no segundo encontro do evento,

SE FOSSE PREFEITO, QUE ÁREAS PRIORIZARIA NOS PRÓXIMOS 15 ANOS?*

* até duas respostas



Fonte: Pesquisa Escola do Parlamento

intitulado São Paulo, cidade do conhecimento, em 25 de abril.

“A inovação depende essencialmente de capital humano.” A receita é de José Cláudio Cyrineu Terra, especialista em gestão do conhecimento e professor da Fundação Instituto de Administração (FIA) da USP. Segundo ele, Florença, Paris, Nova York, Barcelona, Grenoble (França) e Austin (EUA) são exemplos de cidades que, em algum momento da história, tiveram destaque pela capacidade criativa. E só chegaram lá porque conseguiram “atrair pessoas imbuídas em propor algo novo e relevante para a sociedade”.

E a gente como fica? “De todas as cidades brasileiras, São Paulo é a que tem maior possibilidade de criar um contexto favorável à inovação. É uma cidade que tem a vocação de estar plugada nas cadeias internacionais. Pluralidade, setor financeiri-

ro desenvolvido, universidades: temos tudo isso aqui”, relaciona Terra.

Para o economista Haroldo da Gama Torres, especialista em educação e inteligência de negócios, as grandes inovações não surgem nas descobertas feitas por cientistas em seus laboratórios, mas no momento em que essas novidades são transformadas em modelos de negócios. Aliás, segundo Torres, universidades e empresas perderam o monopólio da inovação. Hoje, as novidades podem vir de qualquer setor da sociedade, inclusive das salas de aula. “Todas as escolas de São Paulo têm laboratórios de informática, por exemplo”, lembra o economista. Então, a receita para inovar, mais do que criar estruturas, é aproveitar o que o Município já tem: “os recursos já existentes podem ser mobilizados e articulados de forma mais intensa e significativa do que são hoje”.

Na mesma linha, Carlos Eduardo Torres Freire, pesquisador

REUNIDOS • Donato (à esq.) e Christy Pato durante o evento que debateu o futuro de São Paulo em cinco encontros



e coordenador de projetos do Ce-brap, aponta que a inovação surge quando se criam soluções para os problemas que afetam a sociedade, algo que o País ainda tem falhado em produzir. “Temos dengue há tantos anos, mas ainda não conseguimos desenvolver uma vacina”, exemplifica. Para ele, o poder público precisa investir mais recursos em grupos de pesquisa com a participação de estudantes: “vira um jogo de ganha-ganha, em que

se capacitam os jovens e se obtêm soluções práticas e inovação”.

Para o vereador José Police Neto (PSD), presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Lazer e Gastronomia da CMSP, o setor público ainda tem dificuldade em lidar com a inovação, pois “quer se ver no controle de todos os processos de transformação”, algo que não tem mais espaço no mundo atual. Segundo ele, há “uma nova receita” a ser desvendada, e o

setor público precisa se libertar “da arrogância de achar que tudo sabe”. E concluiu que “um ambiente mais suave e menos carregado de burocracia é que permitirá que todo conhecimento se traduza em inovação”.

DA PONTE PRA CÁ

Vindo da Paróquia dos Santos Mártires, no Jardim Ângela, zona sul de São Paulo, o padre irlandês Jaime Crowe, que há meio século vive na capital, levou duas horas para chegar

ao Palácio Anchieta (sede da CMSP), na região central, para participar do terceiro encontro da SP 2030, ocorrido em 23 de maio e com o tema desigualdade.

A enorme distância entre as partes da cidade, o centro expandido e as periferias, foi tema da fala do padre Jaime. Não a distância física, possível de ser medida em quilômetros, mas uma espécie de abismo que parece separar os territórios, a ponto de seus habitantes não se verem como moradores do mesmo município. “Quando encontro a dona Maria a caminho do centro, ela me diz ‘padre, vou pra cidade’. As pessoas do bairro não se sentem incluídas. Jardim Ângela não é cidade, a cidade é do outro lado da ponte”, conta o padre, referindo-se à Ponte João Dias, na Marginal Pinheiros, espécie de marco da fronteira entre centro e periferia, cantada em rap pelos Racionais: “Não adianta querer, tem que ser, tem que pá, / O mundo é diferente da ponte para cá”.

Para Jaime, o poder público trata as periferias como se fossem, mesmo, mundos diferentes. Ele contou que a ONG Santos Mártires fez levantamento mostrando, por exemplo, que os moradores da região da Subprefeitura de Campo Limpo (afastada do centro) recebem do orçamento municipal cinco vezes menos do que é investido na Vila Mariana (um dos bairros mais valorizados e com melhor estrutura da capital). O pior é o desconhecimento que um mundo revela em relação ao outro. “Já falei para secretário de Educação que tinha sala de aula com 60 alunos e 35 carteiras e ele não acreditou em mim. Os gabinetes não sabem o que se passa na periferia”, denuncia. E confessa: “temos um povo muito paciente, que espera. Não sei se isso é bom ou ruim. Às vezes até eu fico bravo”.

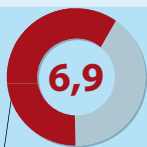
A desigualdade possui três dimensões, segundo Eduardo Marques, professor livre-docente do Departamento de Ciência Política da USP e vice-diretor do Centro de Estudos da Metrópole. São elas: oportunidades, acesso a serviços públicos e segregação espacial. A cidade de São Paulo, explica o especialista, consegue ser desigual em todas. E aponta que, nos últimos anos, a desigualdade de acesso aos serviços públicos ganhou novos ingredientes: “os poderes públicos passaram a produzir serviços de forma mais intensa nas áreas periféricas. Por outro lado, hoje há maior diferença na qualidade do que é oferecido”.

Assim como o padre Jaime, Marques aponta que a desigualdade “aparece com muita clareza no orçamento municipal”, que destina menos investimentos para as periferias do que para os distritos centrais, justamente os que menos precisam, uma vez que “já têm estoque de equipamentos e de infraestrutura”. A recomenda-

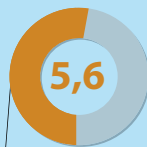
DE 0 A 10, O QUANTO CONCORDA COM ESSAS AFIRMAÇÕES?

0 – discordo totalmente / 10 – concordo totalmente

O poder público deve implementar mais **corredores exclusivos de ônibus**



O **rodízio de veículos** em vigor na cidade ajuda a melhorar o trânsito



As **ciclovias** são boa alternativa para ajudar a resolver o problema do trânsito



O poder público deve restringir mais o uso de **carros particulares**



O poder público deve cobrar **pedágio** de carros particulares na região central



PEDÁGIO URBANO 1 KM

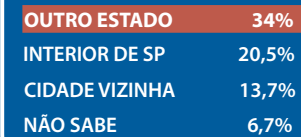
Fonte: Pesquisa Escola do Parlamento

1 EM CADA 3 PAULISTANOS QUER DEIXAR A CIDADE

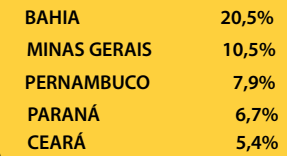
VOCÊ PRETENDE FICAR O RESTO DA VIDA EM SÃO PAULO?



PARA ONDE MUDARIA?



PARA QUAL ESTADO?



Fonte: Pesquisa Escola do Parlamento

ção de Marques foi ao encontro das observações do religioso: “é preciso fazer uma inversão; a proporção de investimento tem que ser muito maior nos lugares que não têm esse estoque de equipamentos, já que o custo de manutenção é muito menor do que o de construir escolas, postos de saúde, ruas”.

“A desigualdade é um tema essencial para pensar o futuro da cidade e do planeta”, diz Vera Masagão, doutora em educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) e coordenadora-geral da ONG Ação Educativa. Ao mencionar estudo da ONG britânica

Oxfam segundo o qual 1% da população mundial tem renda maior do que os outros 99% juntos, declarou no evento que “a forma como a economia mundial está organizada é uma máquina de produzir desigualdade”.

Enfrentar o problema tem uma receita simples, segundo Masagão: usar as políticas públicas para “voluntariamente favorecer aqueles que estão em situação mais difícil”. O que complica a aplicação dessas políticas é a tendência estrutural do sistema de só beneficiar os mesmos grupos que sempre tiveram poder e acesso aos recursos. “Se não for pela luta, e se não tiver mais mandatos que representem

os movimentos sociais, as comunidades, os bairros pobres, não vai ter mudança”, prevê a coordenadora.

A vereadora Juliana Cardoso (PT) reafirma que somente com a luta dos mais pobres é possível conquistar a redução da desigualdade. “O povo sabe muito bem se organizar”, diz. A organização popular, contudo, nem sempre encontra eco no poder público. Um exemplo, segundo a vereadora, ocorreu com o Plano Municipal de Educação, aprovado na CMSP sem menções à luta contra as desigualdades de gênero. “É um plano que foi construído através do povo, em seis anos de diálogo, e destruído pelo Parlamento”, lamenta Cardoso.

DESENVOLVIMENTO E COLAPSO

Sustentabilidade. A palavra, repetida a torto e a direito (mais a torto, aliás) nos dias atuais em tudo quanto é discurso de político, empresário e ativista, deu título ao quarto debate da SP 2030, em 20 de junho. Mas a onipresença da palavra não significa que o conceito esteja sendo, de fato, compreendido.

Segundo Luciana Travassos, professora de bacharelado em Planejamento Territorial da Universidade Federal do ABC (UFABC), o mais comum é que o termo sustentabilidade seja usado em seu “sentido fraco”, que aborda a questão ambiental isoladamente, “sem mencionar estruturas, nem a distribuição de recursos da sociedade”. Travassos afirma que a opinião pública precisa chegar à “sustentabilidade forte”, um conceito que “leva a mudanças estruturais da realidade”.

É uma briga que vem desde os anos 60, quando a ideia de sustentabilidade começou a ultrapassar a questão ambiental e passou a questionar as consequências do desenvolvimento econômico. Tanto tempo depois, “a classe política ainda não absorveu as pautas estruturais da sustentabilidade”, diz o assessor do programa Cidades Sustentáveis da Rede Nossa São Paulo, Américo Sampaio.

A razão, para Sampaio, é uma só: como “a política no Brasil é muito dominada pelo dinheiro”, não consegue trabalhar com um conceito que “questiona o modelo de desenvolvimento que temos hoje, absolutamente irracional e predatório”. Segundo ele, “a mudança só vai ocorrer quando a sustentabilidade for abraçada pela sociedade civil”.

Outro problema que atrapalha o poder público na criação de políticas sustentáveis é a dificuldade em trabalhar de forma integrada. “Falar em sustentabilidade é reconhecer a interdependência”, define Fernanda Meirelles, do Centro de Pesquisa Jurídica Aplicada da FGV. Na visão sustentável, tudo está ligado: diferentes setores influenciam um ao

VOCÊ SE SENTIU ESTRESSADO(A) NOS ÚLTIMOS 12 MESES?

SIM 75,4%

24,3% NÃO

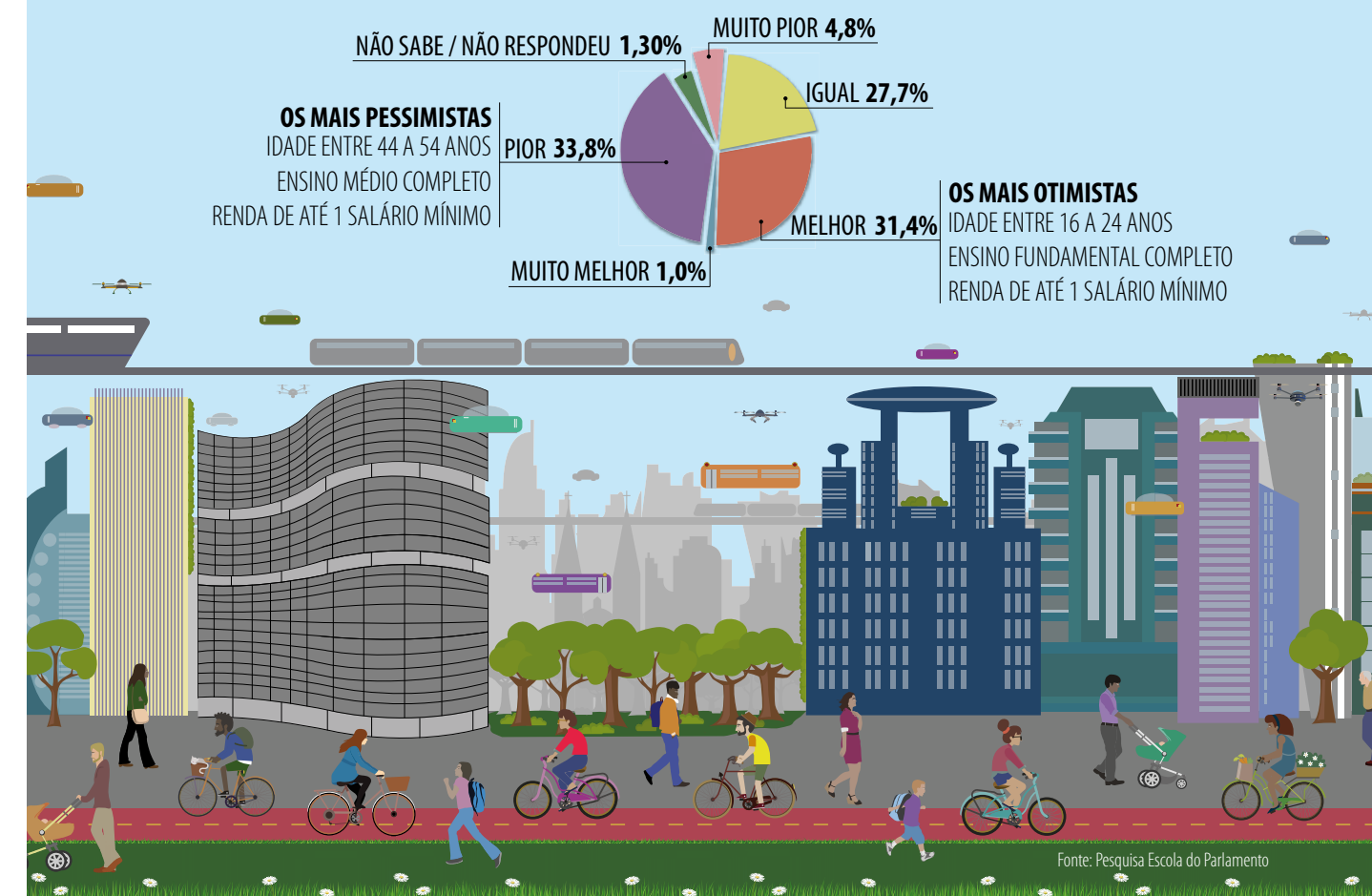
NÃO SABE OU NÃO RESPONDEU 0,3%

Fonte: Pesquisa Escola do Parlamento

Arte: Julia Gemignani

COMO SERÁ A SÃO PAULO DOS PRÓXIMOS 15 ANOS?

Arte: Julia Gemignani



outro, a coleta de lixo está relacionada ao transporte, uma geração colhe os frutos das decisões tomadas pela anterior. O setor público, geralmente, tem outra cabeça. “O jeito com que o poder público se estrutura para gerenciar uma cidade é muito departamentalizado, tem várias caixinhas e competências em cada órgão. O desafio é como dar fluidez a uma lógica de gestão que vem dessa tradição tão segmentada”, aponta a pesquisadora.

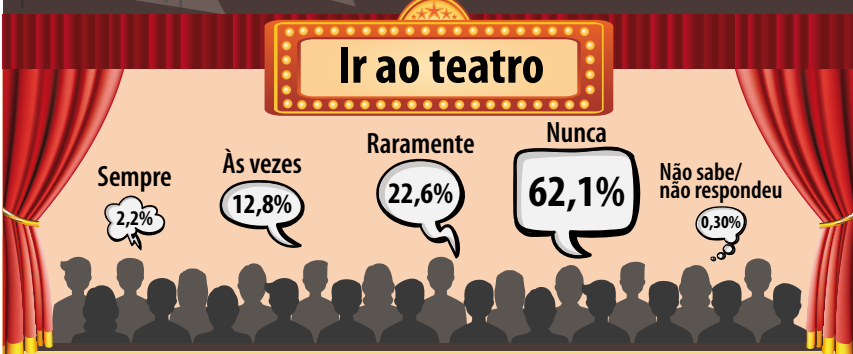
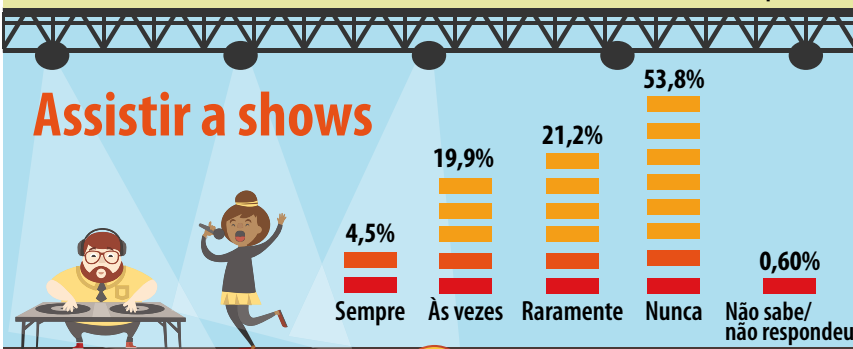
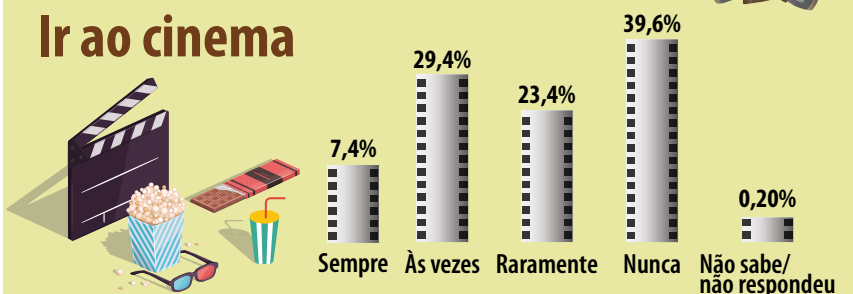
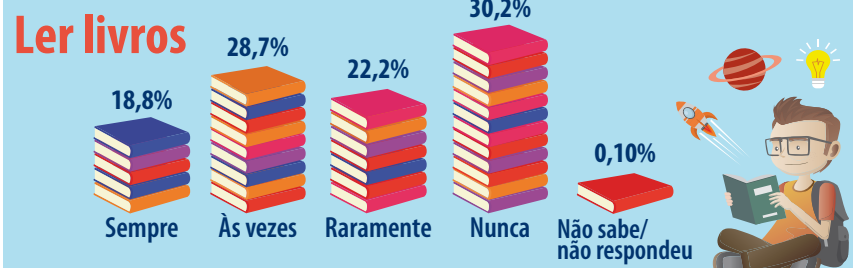
De acordo com o vereador Ricardo Young (Rede), sustentabilidade é “antes de mais nada, saúde”. Para Young, “uma cidade sustentável é uma cidade saudável, que tem um desenvolvimento harmônico, regenerador de serviços ambientais, que possibilite o combate à desigualdade social”.

Algo muito utópico, parecido demais com o paraíso? Na visão do vereador, o risco de não buscar o paraíso é cair direto no inferno. Com

o “processo de urbanização caótico das últimas cinco décadas”, explica, São Paulo e as demais metrópoles “se transformaram em verdadeiros buracos negros, que absorvem tudo à sua volta: água, alimento, energia, ar. E não conseguem repor nada”.

É uma conta que não fecha, e as consequências podem ser trágicas. “Se não transformarmos as cidades em sustentáveis, vamos entrar num colapso”, prevê Young, ao alertar

AS ATIVIDADES CULTURAIS MAIS COMUNS



Fonte: Pesquisa Escola do Parlamento



PODER • Vereadora Juliana Cardoso: “o povo sabe muito bem se organizar”

para o risco, se nada for feito, de não haver São Paulo em 2030 para que se debata sustentabilidade.

COMO REUNIR CIDADES

Para finalizar a SP 2030, o último debate, em 27 de junho, abordou o tema “governança metropolitana”: o desafio de reunir os 39 municípios da Grande São Paulo na criação de políticas em comum para problemas que afetam a todos.

“A necessidade de um planejamento articulado para as questões que atingem a região metropolitana é fundamental, senão ficamos reféns de improvisos”, afirma o presidente da CMSP, vereador Antonio Donato (PT). Enquanto não se criam estruturas de governança metropolitana, os municípios vão se virando como podem para dar conta dos problemas, com soluções que acabam sendo ruins para todos. Donato exemplifica: “metade do lixo coletado na capital é depositada em Caieiras e isso ocorreu sem qualquer arranjo;

São Paulo gasta mais dinheiro no transporte do material e Caieiras não recebe qualquer contrapartida”.

Como São Paulo é muito maior do que as demais cidades da metrópole, Donato sugere a criação de uma instância que junte à mesa os representantes dos 39 municípios e das 32 subprefeituras paulistanas. “Precisamos de estruturas que dialoguem com as políticas locais”, sugere. Na prática, e à margem do Estado, já há grupos que fazem isso. “Na diocese do bairro do Campo Limpo, que abrange cidades como Embu e Itapeverica da Serra, o bispo criou uma estrutura para articular políticas na região negociando com a Subprefeitura e as Prefeituras”, afirma o presidente.

Um exemplo do desequilíbrio metropolitano, levantado pelo urbanista Anderson Kazuo Nakano, professor do programa de pós-graduação em Direito Imobiliário da FGV-SP, é o modelo de condomínios fechados distantes da região central. Além de altamente dependentes dos carros

DESAFIO Para vereador Police, setor público tem dificuldade para lidar com inovação



e, portanto, geradores de trânsito e poluição, esses condomínios levam à proliferação de favelas e loteamentos irregulares em suas vizinhanças, formados pelas pessoas pobres que vão trabalhar nos prédios. “Precisamos superar isso e fazer as cidades crescerem para dentro, com um adensamento equilibrado”, aponta Nakano.

No fundo, segundo o urbanista, não importa o tamanho das cidades. “Tudo é uma questão de planejamento territorial, de como distribuir oportunidades para o maior número de pessoas e na maior quantidade possível de lugares. É possível fazer isso numa cidade pequena, grande ou média”, explica.

A criação de autoridades metropolitanas não é uma tarefa fácil, a julgar pelas afirmações de Mariana Mencioni, professora-adjunta de Direito Ambiental e Urbanístico da UFABC. “A construção da autoridade metropolitana traz um germe de conflito, porque sempre temos uma grande questão a resolver: de um lado a economia local e de outro o interesse metropolitano com relação à partilha entre Estado e município”, diz Mencioni.

A professora questiona como o Estado vai trabalhar na instituição de uma região metropolitana sem suprimir a autonomia de cada cidade. Um dos que vêm buscando responder na prática a questões como essa é o engenheiro Luís Paulo Bresciani, secretário-executivo do Consórcio Intermunicipal Grande ABC. Criada em 1990, a entidade reúne os municípios de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra para planejamento, articulação e definição de ações de caráter regional.

“Toda trajetória do Consórcio envolve a formação de consensos,



ALERTA • Vereador Young: “se não virarmos sustentáveis, entraremos em colapso”

numa visão de curto, médio e longo prazo”, explica Bresciani. Entre os desafios, a busca de pontos comuns entre diferentes partidos e municípios de tamanhos desiguais. Uma das estratégias é variar a presidência da entidade. “Todos os sete integrantes já presidiram o Consórcio”, diz.

O passo mais importante, segundo o secretário, é montar planos metropolitanos para áreas estratégicas, como resíduos sólidos e, principalmente, mobilidade. “A região metropolitana de São Paulo é a única grande metrópole do planeta que não tem uma política de transporte integrada”, ressalta. De acordo com Bresciani, “essa é uma questão urgente”. Que, espera-se, esteja resolvida antes de 2030.

SAIBA MAIS

Site
Acesso aos vídeos dos debates e relatórios da pesquisa:
www.camara.sp.gov.br/sp2030