



SP 2030



SP2030



SP 2030

Ciclo de Debates SP2030

Realização:

Câmara Municipal de São Paulo

Coordenação:

Escola do Parlamento

Diretor-Presidente: Christy Ganzet Pato

Diretoria Acadêmica: Lara Mesquita e Gustavo Costa Dias

Diretoria Executiva: Antonio Rodrigues de Freitas Jr., Carolina Cutrupi Ferreira, Fábio Pierdomenico

Relatório SP2030

Coordenação editorial:

Diretoria de Comunicação Externa

Diretor: Antonio Lucio Rodrigues de Assiz

Sub-diretor: Eugênio Araujo

Fotos: André Bueno e Luiz França

Assessoria de Imprensa da Presidência:

Coordenador: Everaldo Gouveia

Camilla Rigi

Carina Martins

Fernando Busian

Redação e edição de texto:

Michele Silva

Ficha catalográfica elaborada pela Equipe de Biblioteca da CMSP - SGP.32

São Paulo (SP). Câmara Municipal.
SP2030 / coordenação editorial da Diretoria de Comunicação Externa da Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo : CMSP, 2016.
107 p. : il. color.

Relatório do Ciclo de Debates SP2030 realizado pela Escola do Parlamento da Câmara Municipal de São Paulo, nos dias 23 de março, 25 de abril, 23 de maio, 20 de junho e 27 de junho de 2016.

1. Administração Municipal – São Paulo (SP). 2. Mobilidade Urbana – São Paulo (SP). 3. Inovação – São Paulo (SP). 4. Desigualdade Social – São Paulo (SP). 5. Sustentabilidade – São Paulo (SP). 6. Região Metropolitana de São Paulo. 7. Políticas Públicas. I. Diretoria de Comunicação Externa da Câmara Municipal de São Paulo. II. Escola do Parlamento da Câmara Municipal de São Paulo. III. Título.

CDU 352(815.6SP)

Apresentação

Ao ser reeleito para o cargo de Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, assumi a tarefa de aprofundar o debate sobre a cidade, seus problemas e os meios para resolvê-los. Começamos a trilhar este caminho em 2015, com o programa *Câmara no Seu Bairro*, que levou os vereadores a todos os cantos desta metrópole de 12 milhões de habitantes para ouvir as demandas da população.

Mas era preciso, também, refletir e debater o futuro de São Paulo num horizonte maior de tempo. Um olhar estratégico sobre temas fundamentais (mobilidade, moradia, saúde, educação etc) e sua preparação para atender as próximas gerações de paulistanos.

Esta foi a ideia que lastreou o “Ciclo de Debates SP2030”.

Partindo de uma premissa básica – “O que é preciso começar a fazer hoje para, em 2030, São Paulo ser uma cidade mais justa, socialmente, e melhor organizada” – levantamos os desafios existentes e tratamos de abrir uma ampla discussão com nossos convidados sobre possíveis caminhos para resolvê-los.

O corte temporal levou em conta o prazo de validade do Plano Diretor Estratégico e a Lei de Uso e Ocupação do Solo, duas normas aprovadas na atual legislatura e que são imprescindíveis para balizar qualquer política pública voltada ao desenvolvimento equilibrado da cidade.

Assunto pouco abordado, mas estratégico para se pensar sobre o futuro de São Paulo, o ciclo de debates inovou ao incluir também o tema Governança Metropolitana. Afinal, várias questões dizem respeito a uma metrópole de 20 milhões de habitantes (o conjunto da região metropolitana) e não apenas a capital paulista. Muita gente que trabalha e estuda em São Paulo reside em uma das 18 (de um total de 39) cidades da RM que fazem divisa com a capital. Soluções para algumas questões passam pelo diálogo e entendimento entre os poderes Executivo e Legislativo destes municípios.

O presente livro traz o resultado do rico conteúdo do “Ciclo de Debates SP2030”. É a contribuição da Câmara Municipal de São Paulo a um assunto em permanente discussão. Boa leitura.

Antonio Donato
Presidente da Câmara Municipal de Vereadores de São Paulo



MESA DIRETORA 2016

Presidente: Antonio Donato – PT

1º Vice Presidente: Milton Leite – DEM

2º Vice Presidente: Edir Sales – PSD

1º Secretário: Adolfo Quintas – PSD

2º Secretário: Adilson Amadeu – PTB

1º Suplente: George Hato – PMDB

2º Suplente: Eduardo Tuma – PSDB

VEREADORES 2016

Abou Anni – PV	Eduardo Tuma – PSDB	Paulo Fiorilo – PT
Adilson Amadeu – PTB	Eliseu Gabriel – PSB	Paulo Frange – PTB
Adolfo Quintas – PSD	George Hato – PMDB	Pr. Edemilson Chaves – PTB
Alessandro Guedes – PT	Gilson Barreto – PSDB	Quito Formiga – PSDB
Alfredinho – PT	Jair Tatto – PT	Reis – PT
Andréa Matarazzo – PSD	Jamil Murad – PCdoB	Ricardo Nunes – PMDB
Anibal de Freitas Filho – PV	Jean Madeira – PRB	Ricardo Teixeira – PROS
Antonio Carlos Rodrigues – PR	Jonas Camisa Nova – DEM	Ricardo Young – REDE
Antonio Donato – PT	José Police Neto – PSD	Rodolfo Despachante – PHS
Ari Friedenbach – PHS	Juliana Cardoso – PT	Rubens Calvo – PDT
Arselino Tatto – PT	Laércio Benko – PHS	Salomão Pereira – PSDB
Atílio Francisco – PRB	Mário Covas Neto – PSDB	Sandra Tadeu – DEM
Aurélio Miguel – PR	Marquito – PTB	Senival Moura – PT
Aurélio Nomura – PSDB	Milton Leite – DEM	Souza Santos – PRB
Celso Jatene – PR	Nabil Bonduki – PT	Toninho Paiva – PR
Claudinho de Souza – PSDB	Natalini – PV	Toninho Vespoli – PSOL
Conte Lopes – PP	Nelo Rodolfo – PMDB	Ushitaro Kamia – PSD
Dalton Silvano – DEM	Noemi Nonato – PR	Valdecir Cabrabom – PTB
David Soares – DEM	Ota – PSB	Vavá – PT
Edir Sales – PSD	Patrícia Bezerra – PSDB	Wadih Mutran – PDT

Prefácio

A despeito de certos estigmas que pesam sobre a atividade legislativa – em todos os níveis federativos –, a verdade é que a atuação parlamentar é das tarefas mais difíceis e complexas, notadamente para os representantes das Câmaras de Vereadores. Sobre estes recaem exigências de fazerem-se presentes assiduamente no território, conversando com seus representados; exigências de soluções urgentes para problemas estruturais do bairro; exigências de que possuam algum saber técnico sobre questões de saúde, educação, mobilidade, habitação etc.; exigências de que construam boas Leis; e ainda exigências de que fiscalizem o Executivo e sejam assíduos nos debates em plenário!

Pois bem, imaginem então o grau de cobranças e expectativas que uma cidade de 12 milhões de habitantes, como São Paulo, deve impor a seus vereadores? Com uma escala de problemas estruturais inimaginável para 99% das cidades, não é difícil compreender também por que a culpa por todas as expectativas frustradas em relação ao que o cidadão espera do poder público recai sobre seus representantes.

Visando, pois, colaborar com esta árdua tarefa de manter-se antenado com todo o debate acadêmico e técnico sobre as mais variadas áreas de gestão pública, em consonância ainda com as expectativas de seus próprios representantes, a Escola do Parlamento ajudou a construir o “Ciclo de Debates SP2030”.

Congregando acadêmicos, gestores, representantes da sociedade civil organizada e os próprios vereadores, o Ciclo SP2030, ainda que concentrado em 5 encontros – todos transmitidos pela TV Câmara –, procurou trafegar por sobre todos os desafios colocados à boa gestão pública.

Como forma de melhor subsidiar os debates, a Escola construiu também, junto à FSB, uma pesquisa, aplicada a 2049 paulistanos das cinco regiões da cidade, visando captar muitas das expectativas e percepções em relação aos maiores problemas da cidade. A partir disso, o Ciclo SP2030 foi então estruturado em 5 eixos: SP Cidade em Movimento; SP Cidade do Conhecimento; SP Menos Desigual; SP Cidade Sustentável; e SP Megacidade.

O recorte transversal desses temas, sob os quais abrigam-se todos os problemas relativos à educação, saúde, habitação, assistência social, mobilidade etc., não foi uma escolha ao acaso. Os desafios da gestão pública não mais podem ser encarados sob o ponto de vista de cada uma das caixinhas setoriais. O tecido da cidade não mais comporta tais delimitações. Vide a questão dos transportes, abordada no eixo SP Cidade em Movimento. Melhoras nas condições de trânsito e mobilidade impactam diretamente o sistema de saúde, seja pela redução nas filas de traumatologia dos prontos-socorros, seja pela melhora nos níveis de poluição das cidades. Da mesma forma, a questão da desigualdade, tratada no SP Menos Desigual, não se limita tão somente a indicadores econômicos. A menor ou maior facilidade de acesso a bens e equipamentos culturais, igualmente conectada à questão da mobilidade e à dispersão territorial dos equipamentos, é também elemento constitutivo da desigualdade. Tome-se ainda a questão do crescimento econômico. Sem ferramentas de políticas

Sumário

monetária e macroeconômica, quais são os instrumentos disponíveis ao município para fomentar emprego, atividade produtiva e, por consequência, aumento das receitas do próprio tesouro municipal? O SP Cidade do Conhecimento procurou colocar todos esses desafios sob o guarda-chuva da inovação e da potencialização de vocações naturais do território. Outra temática que, embora transversal por natureza, revelou-se, ao longo do SP Cidade Sustentável, ainda mais multifacetada, foi a questão da sustentabilidade. Ao princípio do uso racional dos recursos, e ao manejo das inovações tecnológicas como instrumentos necessários dessa racionalização de recursos, todos os debatedores foram unânimes em acrescentar a participação social como elemento indispensável da temática da sustentabilidade. Afinal, sem a tão invocada radicalização da democracia, de que servem os indicadores, os instrumentos de transparência de contas e os instrumentos de análises de políticas públicas? Sustentabilidade não pode ser um arranjo de soluções técnicas. Se o conceito envolve decisões sobre uso de recursos escassos e ponderação sobre as externalidades negativas, a boa decisão depende necessariamente do maior envolvimento de todos.

Por fim, se a dinâmica do território da cidade impõe a derrubada das caixinhas temáticas, esse mesmo território, no qual se apresentam turvas as fronteiras entre os municípios, também impõe a derrubada do próprio muro de atribuições e responsabilidades estanques de cada governante. O SP Megacidade procurou, assim, debater todos os novos arranjos de governança necessários a uma realidade na qual as cidades da região metropolitana conurbaram-se num grande complexo territorial de 39 municípios e 20 milhões de habitantes.

A presente publicação pretende apresentar a um público mais amplo a consolidação destes debates fundamentais. Mais do que soluções, apresentamos aqui os diversos ângulos possíveis de abordagem de nossos inúmeros problemas metropolitanos.

 11	 29	 49	 69	 87
SP Cidade em Movimento	SP Cidade do Conhecimento	SP Menos Desigual	SP Cidade Sustentável	SP Megacidade

Christy Ganzert Pato

Diretor-Presidente da Escola do Parlamento da Câmara Municipal de São Paulo



SP Cidade em Movimento

O desafio da mobilidade em São Paulo é do tamanho da cidade, a maior da América Latina, com quase 12 milhões de habitantes. Para se ter uma ideia dessa dimensão, cerca de 3 milhões de pessoas se deslocam da Zona Leste para o Centro todos os dias. É praticamente toda a população do Uruguai que vai e volta diariamente apenas de uma região da cidade. Ou seria me-

lhor dizer se arrasta, presos em congestionamentos ou apertados nos ônibus e vagões do transporte coletivo.

Sem dúvida, estamos falando de um problema de grandes proporções. E que não para de aumentar. Ainda que o ritmo de crescimento na cidade esteja diminuindo, chegaremos em 2030 com quase um milhão de pessoas a mais vivendo no município, segundo dados da

Ficha técnica

Tema: Mobilidade

Quando: 23 de março de 2016, Auditório Prestes Maia

Participantes: **Ciro Biderman (FGV)**, economista, pesquisador e professor da Fundação Getulio Vargas. Integrou a SPtrans e é pesquisador associado do Laboratório de Urbanismo da Metrópole, da USP; **Maria Emerlina Malatesta**, arquiteta, pesquisadora e gestora em transporte e mobilidade, foi integrante da Companhia de Engenharia e Tráfego (CET) e fez parte de grupos de trabalho sobre uso da bicicleta no Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTP); **Victor Callil (Cebrap)**, pesquisador em mobilidade urbana no Núcleo de Desenvolvimento do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento; **José Jailson da Silva**, líder comunitário e integrante do Fórum Viva Fundação M'Boi Mirim.



Metade dos paulistanos reprovam as condições de mobilidade da cidade segundo levantamento da Câmara de Vereadores

prefeitura de São Paulo¹. Isso sem contar a região metropolitana, responsável por uma parcela importante do movimento na cidade, e que seguirá crescendo em ritmo maior do que São Paulo segundo a Fundação Seade (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados)².

Considerando os atuais níveis de satisfação dos moradores com o trânsito e o transporte público, medidas precisam ser tomadas para garantir que a cidade não pare, literalmente. Metade da população reclama das condições de ir e vir de São Paulo (veja gráfico na página 21). O tempo perdido no trânsito é o principal problema de mobilidade citado pelos entrevistados na pesquisa

realizada pela FSB a pedido da Escola do Parlamento. O congestionamento que emperra o deslocamento da população é o maior problema segundo eles, seguido pela má qualidade do transporte público e das vias (veja quadro na página 19).

A cidade não pode parar

Para contribuir com o debate sobre um tema tão sensível para a cidade e debater alternativas e boas práticas já adotadas em outras regiões do mundo, a Escola do Parlamento convidou especialistas em transporte público e trânsito ligados às universidades, à gestão pública e à socie-

1. Projeção da população total: 12.255.969. Fonte: <http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/index.php?cat=7&titulo=Demografia>, checado pela última vez em 10.11.2016.
2. Fonte: Estudo "A agenda demográfica e de políticas públicas do Estado de São Paulo", disponível em http://produtos.seade.gov.br/produtos/projpop/pdfs/projpop_agenda_demografica.pdf, checado pela última vez em 10.11.2016.

dade civil. A diversidade de conhecimento dos especialistas deu o tom do debate, conforme é apresentado a seguir.

Na pesquisa de opinião que consultou moradores sobre as condições da cidade e a sua perspectiva para São Paulo em 2030, a mobilidade foi identificada como o quarto maior problema do município, atrás apenas de preocupações com saúde, segurança e educação.

A vantagem social das grandes cidades provém da proximidade que ela proporciona de ofertas de serviços, renda, lazer e, muitas vezes, do convívio social com amigos e familiares. Atrair pessoas e empresas também é um importante diferencial competitivo que movimenta a economia. Esses fatores ajudam a explicar a importância das políticas públicas de mobilidade.

“Garantir que as pessoas e as empresas estejam próximas do emprego qualificado e da infraestrutura é uma vantagem das grandes cidades que, inclusive, justifica o maior custo de viver aqui. E não se trata de proximidade física, mas temporal. Se você considera que as pessoas gastam 3 horas para se deslocar entre a casa e o trabalho todos os dias, essa vantagem



“O plano de mobilidade considera sempre a cidade, falta uma unidade administrativa metropolitana. Muita gente que trabalha na Capital mora no seu entorno”.

- Victor Callil

se esvai”, explica o economista e professor da FGV Ciro Biderman.

Mais do que o deslocamento de um ponto a outro, a forma como essa movimentação ocorre tem impacto relevante. Fatores como tempo, qualidade das vias e do transporte, seus impactos na saúde (aumento de doenças e acidentes) e no meio ambiente (influência na poluição do ar e sonora) são tão ou mais relevantes. Esses impactos, chamados de externalidades negativas pelos economistas, são “pagos” por toda a população.



tendido como um recurso, assim como a água e o ar, e seu uso deve ser compartilhado de forma racional”, acrescenta.

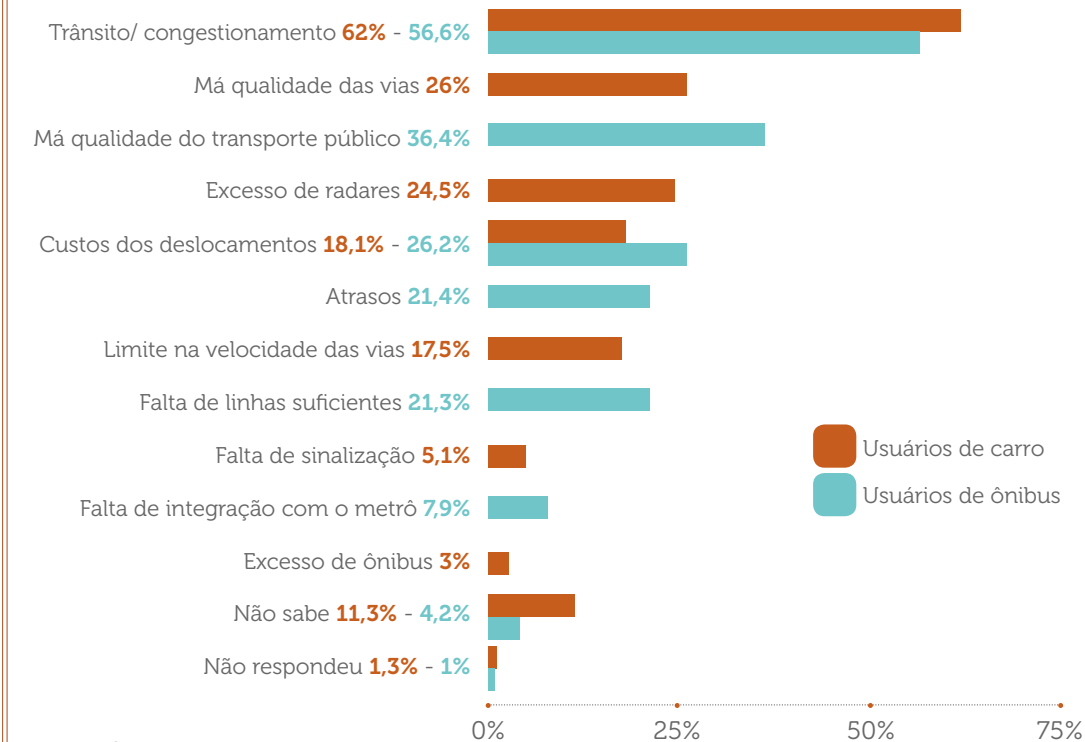
O pesquisador Victor Callil chamou a atenção para a região metropolitana, responsável por parte significativa do movimento em São Paulo. “O plano diretor e estratégico de mobilidade considera sempre a cidade, falta uma unidade administrativa metropolitana para tratar de mobilidade. O número de pessoas que vai e volta da cidade todos os dias é gigantesco. Muita gente que trabalha na região central mora nas bordas da cidade”, avalia.

Motivado pelo público que acompanhou o debate, Ciro Biderman reconheceu que a integração entre o sistema de transporte da cidade de São Paulo e dos municípios vizinhos precisa evoluir. Ele reforça que é necessário rever a conexão entre os ônibus da SPTrans e da EMTU, buscar a integração tarifária e de terminais de transferência e reduzir o número de ônibus que circulam na região central. “É uma ineficiência. Temos ônibus vazios circulando, ocupando espaço urbano, poluindo e a sociedade pagando tudo isso de alguma forma”, comenta³.

A mobilidade também influencia as relações sociais. Para a pesquisadora Maria Ermelina Malatesta, a ocupação mista do espaço público, com pedestres e automóveis, promove a integração social e melhora a convivência entre os moradores. Novamente, é a proximidade beneficiando a segurança e, em última instância, a qualidade de vida das pessoas. “O espaço público deve ser en-

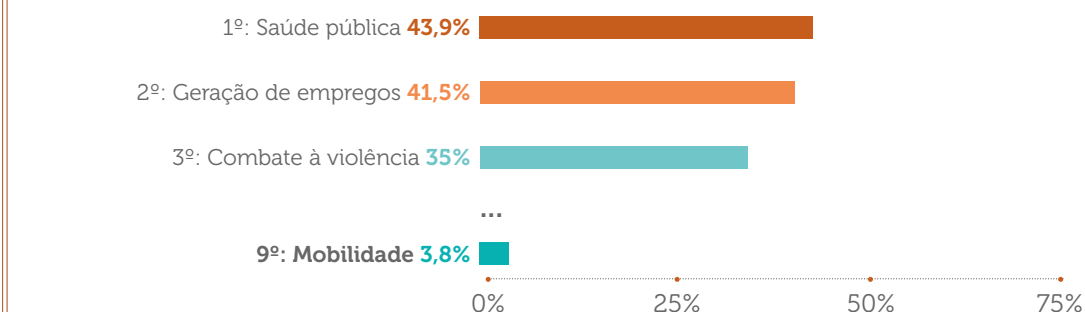
3. A governança metropolitana foi tema do quinto encontro, leia mais na página 91.

Principal problema de mobilidade



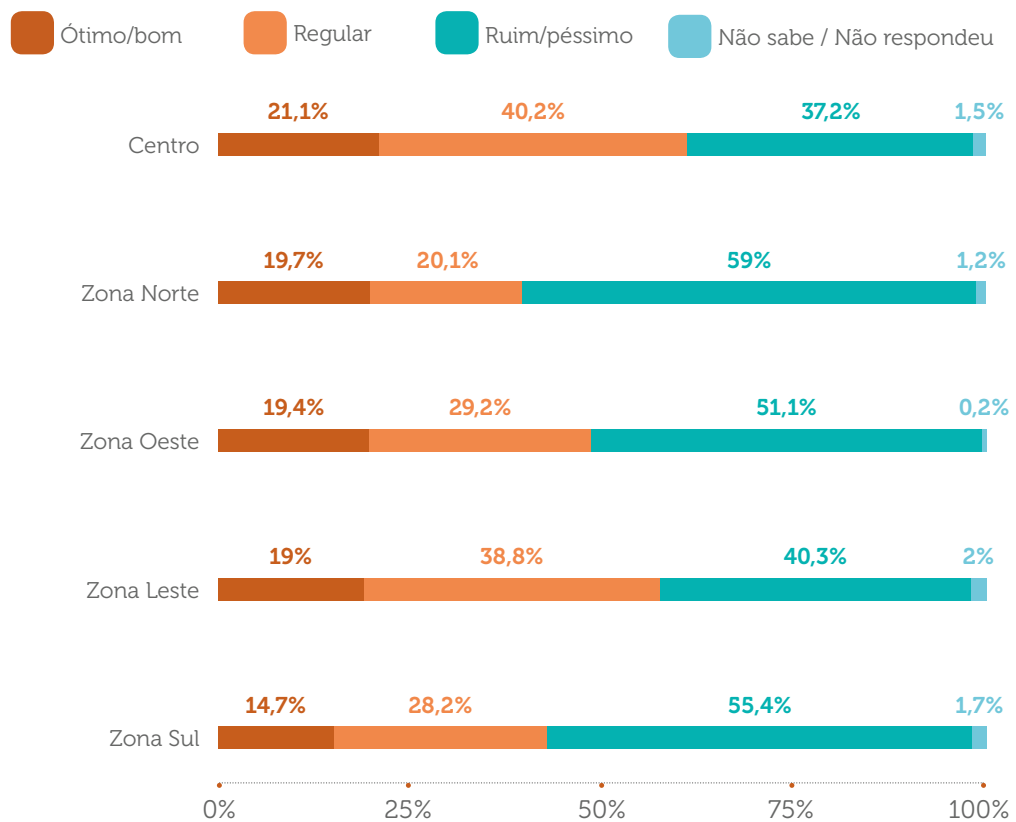
Fonte: FSB Pesquisa

Se você fosse prefeito qual seria a principal prioridade para os próximos 15 anos (até 2 opções)?



Fonte: FSB Pesquisa

Avaliação da mobilidade (por zona)



Fonte: FSB Pesquisa

Metrô ou ônibus rápido?

Biderman é favorável à ampliação dos investimentos em ônibus rápidos, com espaço segregado (corredores), pista dupla para permitir ultrapassagem, estações fechadas, com pagamento antecipado para agilizar o embarque, ônibus maiores e rígido controle de horários.

O sistema chamado *Bus Rapid Transit* (BRTs) ou Transporte Rápido por Ônibus, é a solução mais simples e com um custo muito inferior à construção de novas linhas do metrô, defende ele.

Mas escolher entre a dispendiosa e historicamente lenta expansão metropolitana e a implantação de mais corre-

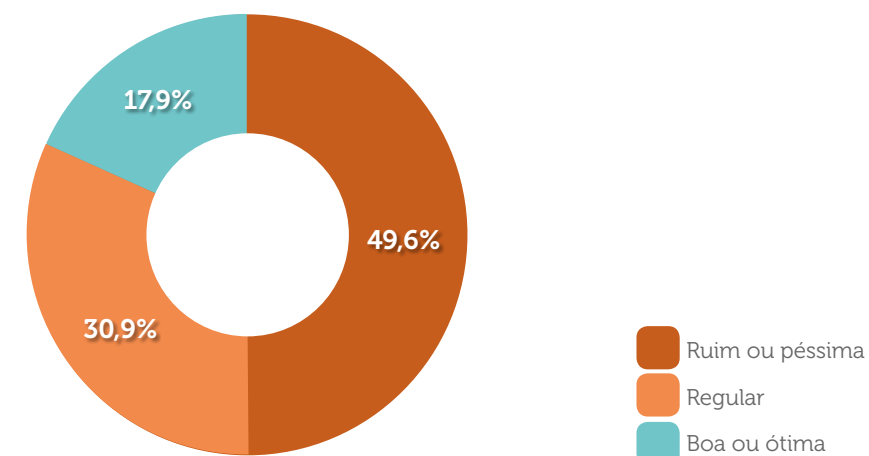
dores de ônibus, que retira espaço dos automóveis das vias, não é uma tarefa simples. Os cidadãos ouvidos na pesquisa rejeitam o aumento de restrições ao uso de automóveis, opinião compartilhada, inclusive, por pessoas que não possuem carro. “Ele [cidadão] é contra novas restrições porque no futuro deseja comprar um automóvel. É um sonho para muita gente”, analisa Biderman.

Ainda assim, a frota de ônibus tem avaliação razoável da população, com média de 31% de qualificação entre bom e ótimo - índice que sobe para 33% se considerada apenas a avaliação do usuário desse meio de transporte.

A adoção de mais corredores também conta com aprovação popular. Na pesquisa, a concordância com essa medida foi de 6,9, em uma escala de 0 a 10.

O sistema BRT teve início na década de 1970, em Curitiba (PR), com o objetivo de reproduzir as mesmas vantagens do metrô - regularidade, rapidez e conforto - em um sistema mais simples e barato. Hoje, a estrutura conta com 81 quilômetros de corredores exclusivos e ajudou a tornar a cidade modelo de urbanização. Mas a iniciativa não fica livre de questionamentos sobre a capacidade de atender a toda a demanda de mobilidade da capital paranaense.

Metade da população reprova a mobilidade em São Paulo



Fonte: FSB Pesquisa

Inspirado no exemplo brasileiro, Bogotá, na Colômbia, teve mais êxito na execução do projeto. O Transmilenio iniciou sua operação em 2000 e hoje tem 120 quilômetros de extensão, chegando a transportar 40 mil passageiros/hora.

A cidade de São Paulo tem uma pequena experiência de BRT com o Expresso Tiradentes, atualmente com 8,5 quilômetros de extensão, e o monotrilho. Este último apresenta diferenças significativas em relação ao BRT como o alto custo de construção de trilhos elevados do chão.

Segundo Biderman, a expectativa é que o investimento em corredores de ônibus aumente a velocidade dos coletivos e isso atraia mais usuários de automóveis para o transporte público.

A velocidade média em corredores de ônibus é de 20km/h, segundo a SPTrans⁴, enquanto que o metrô circula a 30km/h. O especialista estima que o BRT, se bem projetado, poderia ter uma velocidade equivalente a do metrô.

O metrô supera o ônibus em avaliações positivas, com 40% entre ótimo e bom para os entrevistados na pesquisa. O modal pode transportar 60 mil passageiros por hora, além de velocidade média superior à do ônibus e sem comprometer o espaço dos carros na via. Mas se são inegáveis as vantagens de capacidade, conforto e pontualidade do metrô, também é óbvio que o ritmo de expansão está aquém da demanda da cidade. São Paulo tem 68,5 quilômetros de rede metroviária e uma média de crescimento inferior a 2km de novos trilhos por ano.

Informação em tempo real

Os especialistas participantes do encontro concordam que aumentar o conforto e a qualidade do transporte público, além de oferecer segurança e melhores condições para

quem se desloca a pé ou de bicicleta, é o caminho para estimular o uso desses equipamentos.

Uma inovação nessa área são os aplicativos para telefones móveis. Os usuários do transporte coletivo já

4. Levantamento da SPTrans, que considera a velocidade média nos horários de picos, de janeiro a junho de 2015. Fonte: <http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/5719>, checado pela última vez em 10.11.2016

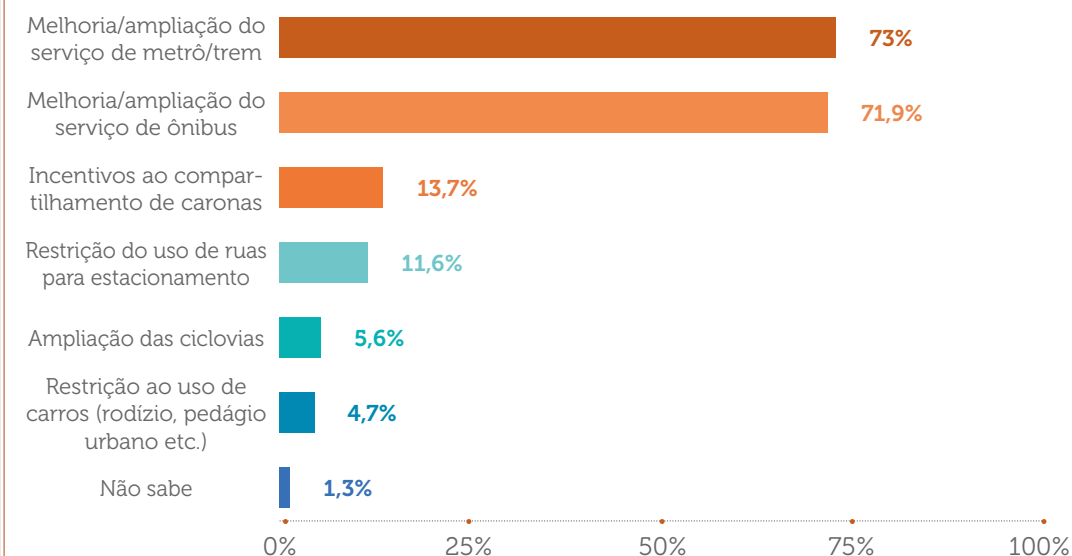
contam com uma série de ferramentas dedicadas a fornecer informações sobre opções de linhas disponíveis, mapa do destino e informação em tempo real sobre a chegada do ônibus no ponto mais próximo a ele.

Uma parcela importante do tempo de deslocamento de quem usa o coletivo se dá na espera pelo ônibus. Com a evolução tecnológica, é possível contribuir para uma redução entre 20% a 30% do tempo gasto pelas pessoas, segundo Biderman. A SPTrans dispo-

nibilizou os dados dos GPS dos ônibus em 2013 e, após 3 meses, havia 60 aplicativos disponíveis oferecendo serviço de busca dos ônibus e informação em tempo real sobre seu deslocamento.

Também já existem ferramentas semelhantes voltadas aos ciclistas com o mapa de ciclovias na cidade, o que comprova que avanços em tecnologia da informação associados à infraestrutura podem ser implementados a custos relativamente baixos e com impacto positivo para a população.

Se você fosse o prefeito, quais as medidas que você adotaria para resolver o problema de mobilidade urbana? (até 2 opções)



Fonte: FSB Pesquisa

Por tais motivos, Biderman rejeita a ideia de que esse é o único modal viável. “O BRT é uma solução possível em que se obtém velocidade de metrô com 10% do custo, mas que nunca foi levada a cabo em grande escala no Brasil”.

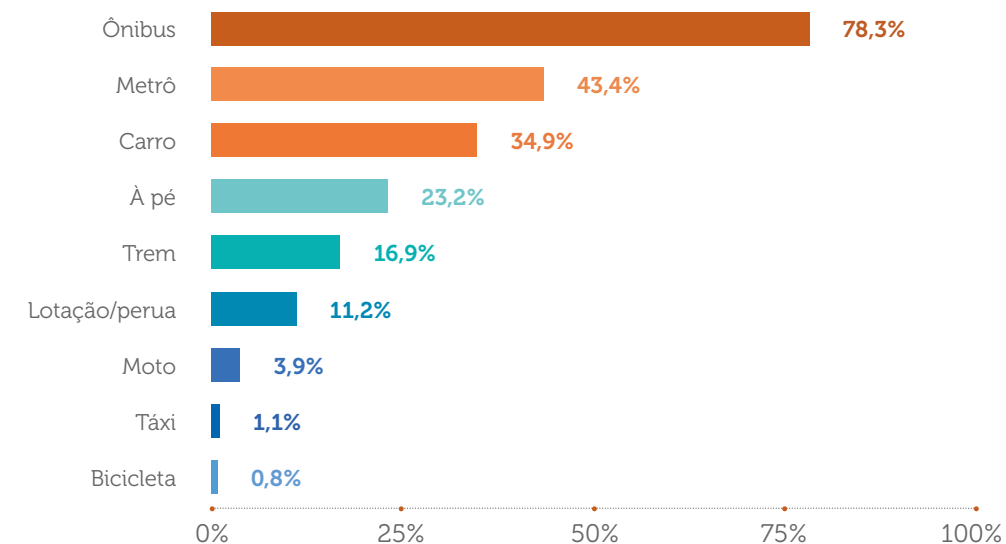
Líder comunitário da região do M’Boi Mirim, José Jailson dos Santos chamou a atenção para o potencial de descentralização dos serviços e dos empregos na redução dos congestionamentos. Ele é morador do Jardim Ângela, no extremo sul da cidade, e integra o Fórum Viva Fundação M’Boi Mirim. “Hoje, por exemplo, é preciso ir até Santo Amaro para solicitar um RG. Devemos levar emprego e serviços para a periferia”, aponta Jailson, que consome até quatro horas do seu dia para ir e vol-

tar do trabalho no centro de São Paulo utilizando ônibus e metrô. “O trânsito influencia muitos aspectos da vida das pessoas, aumenta o estresse, a ansiedade e as doenças respiratórias”, reforça.

A qualificação do transporte público é um dos objetivos do Plano Diretor Estratégico de São Paulo, aprovado em 2014, e da revisão da Lei de Zoneamento, sancionada em 2016. Após meses de debates com a sociedade civil, estes instrumentos buscam promover medidas de aproximação entre moradia e emprego, privilegiar o adensamento de moradias próximas aos modais de transporte e maior integração entre os diferentes modais existentes. Para isso, está previsto o fomento às atividades de serviços e lazer em polos regionais da cidade.

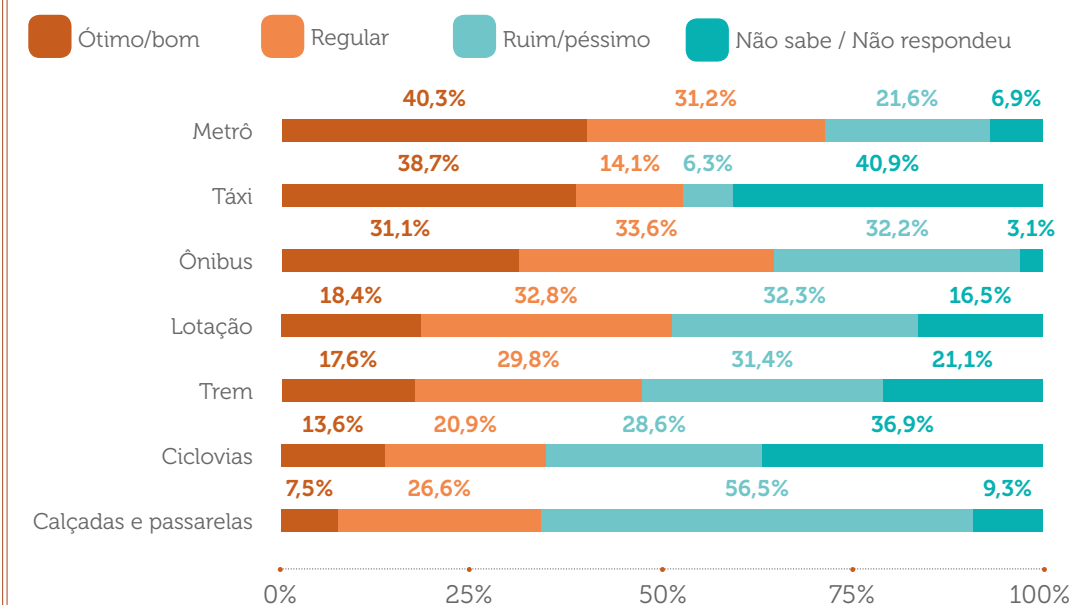
Sete em cada 10 paulistanos preferem metrô e ônibus a alternativas como carona solidária, restrição a estacionamentos, ampliação de ciclovias ou restrição ao uso do carro particular.

Meio de transporte mais utilizado (resposta múltipla):



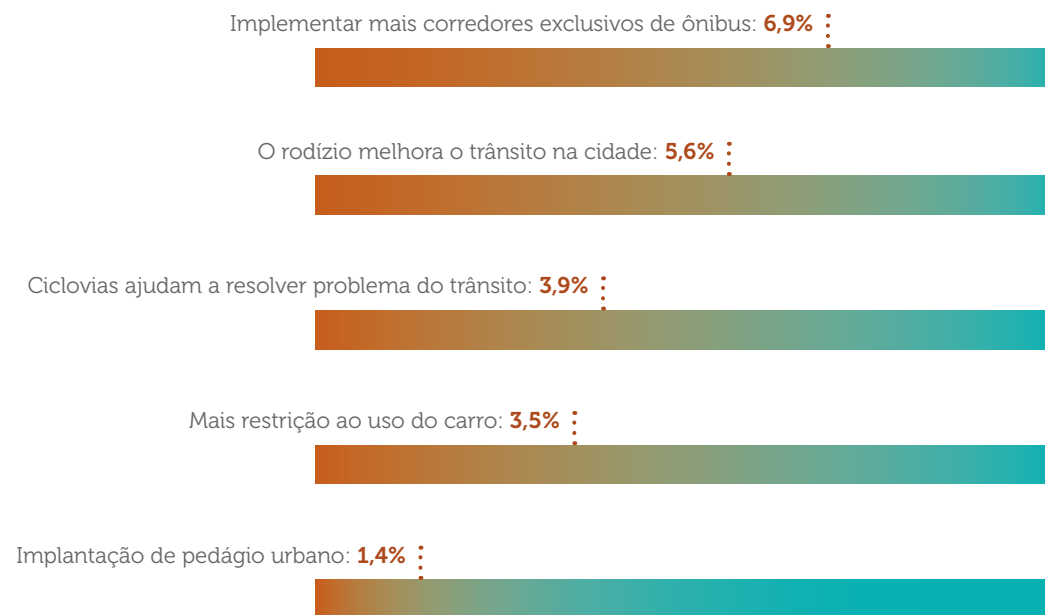
Fonte: FSB Pesquisa

Qualidade dos modais:



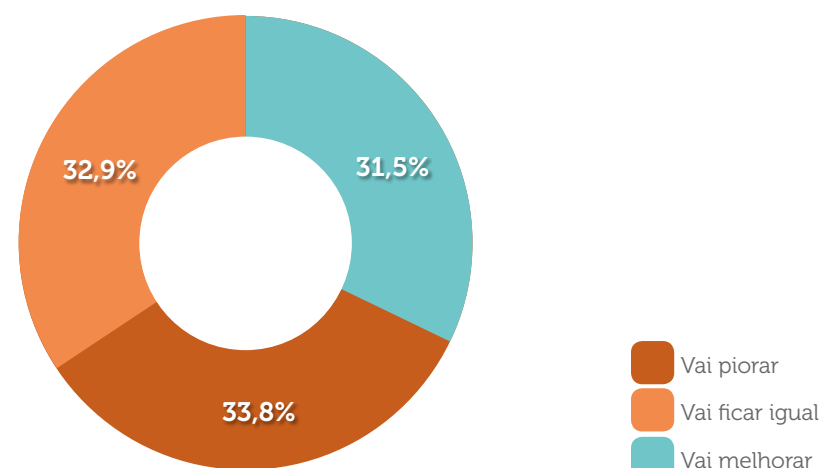
Fonte: FSB Pesquisa

Você concorda com (0 discordância total; 10 concordância total):



Fonte: FSB Pesquisa

A mobilidade irá melhorar até 2030?



Fonte: FSB Pesquisa

Mobilidade ativa

Maria Ermelina Malatesta destaca a necessidade de privilegiar o espaço público para o cidadão e cita exemplos de cidades como Bogotá (Colômbia), Seul (Coreia do Sul) e Nova York (EUA). Essas localidades investiram em programas de estímulo ao transporte não motorizado e de valorização do ambiente urbano, colocando as pessoas e seu bem-estar no centro da administração pública.

Para se chegar lá, é preciso prestar atenção na qualidade das calçadas. O número de atendimentos em traumatologia do Hospital das Clínicas de São Paulo é maior para quedas no passeio público do que para outras vítimas de acidentes de trânsito, segundo levantamento de 2010 apresentado por Malatesta. Também é preciso observar a segurança das vias (quem nunca correu para cruzar uma avenida por conta do tempo reduzido do sinal para pedestres?) e o uso do espaço público respeitando a proporção de ocupação da via.

A mobilidade ativa inclui as formas de deslocamento não-motorizadas, que contam com o esforço do próprio corpo, como a bicicleta e a caminhada. Um terço da população nas grandes cidades realiza a maior parte do seu deslocamento a pé, mas 80% do espaço da via é des-

tinado aos carros, que transportam 20% da população. “O automóvel é o grande vilão de consumo do espaço urbano. Um ônibus tem capacidade para 60 passageiros sentados. Para transportar o mesmo número de pessoas em carros, imagina a quantidade de espaço na via que é ocupado?”, questiona Malatesta.

A especialista também indica que



quem anda a pé não recebe atenção das políticas públicas ou da sociedade. “Todo mundo discute as ciclovias, o assunto se tornou uma polêmica na cidade. Por outro lado, o transporte a pé é muito maior e não gera debate. Não é pauta, nem prioridade”.

Um exemplo de descaso são as más condições das calçadas. Na pesquisa

de opinião realizada, 56% dos entrevistados apontam como ruim ou péssima a conservação das calçadas. Apenas 7,5% dos paulistanos aprovaram os passeios públicos.

As ciclovias têm melhor avaliação, embora sua distribuição ainda esteja concentrada na região do centro expandido. Na periferia, onde o equipamento é um meio frequente de transporte dos moradores, há poucos quilômetros de faixa exclusiva para bicicletas, segundo Malatesta. Outra dificuldade que limita o uso é a falta de bicicletários, principalmente para integração com estações de metrô ou trem.

Uma bicicleta, mostrou a especialista, tem condições de atingir velocidade próxima a dos carros nas cidades, percorrendo o mesmo trajeto em tempo equivalente. “Com condições adequadas, sem precisar disputar espaço com os veículos, mais pessoas vão adotar a bicicleta como meio de transporte. É um modo muito eficiente, que requer menor espaço público, e é uma atividade física. É uma academia urbana!”

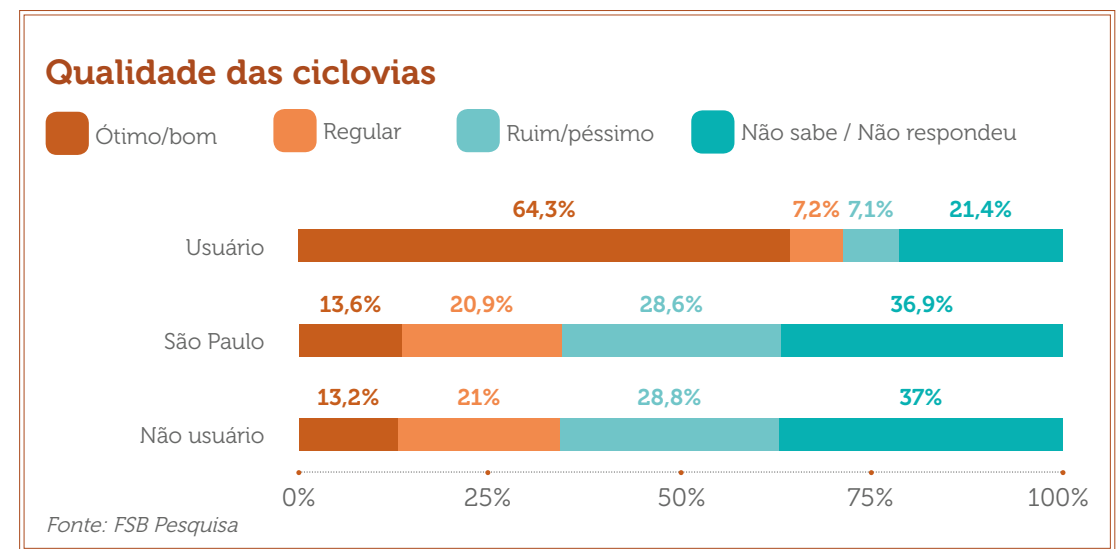
Victor Callil concorda que a bicicleta precisa ser entendida como um equipamento de transporte e não só



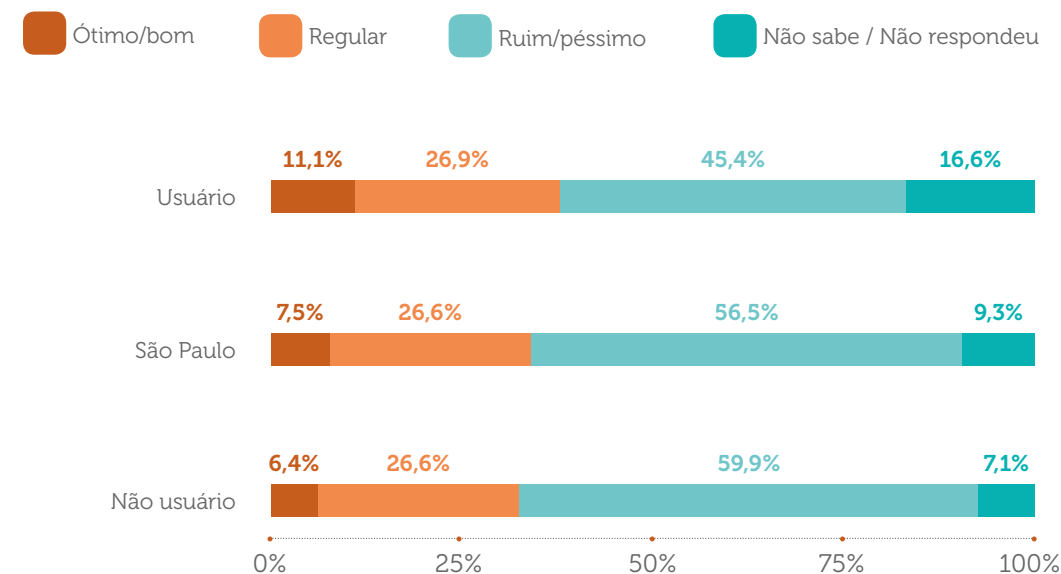
Qualidade das calçadas é um dos aspectos reprovados pelos paulistanos

de lazer, sendo integrado ao sistema da cidade. Ele cita o *first mile, last mile* (primeiro trecho e último trecho, em tradução livre), em que a bicicleta é um modal complementar ao metrô ou ônibus. É preciso refletir como o planejamento cicloviário pode se tornar uma política de estado e não apenas uma política de governo.

Callil lembra ainda que as ciclovias de cidades como Nova York (EUA) e Cidade do México (México) contribuíram para um encarecimento das áreas em que foram adotadas, e consequente migração da população de baixa renda. O encarecimento da terra e do custo de vida, principalmente nos pontos centrais da cidade, precisa ser administrado.



Condições das calçadas



Fonte: FSB Pesquisa

O carro é prioridade histórica

Ao longo do tempo, as políticas para veículos automotores foram priorizadas. O primeiro plano diretor de mobilidade da cidade, feito pelo prefeito Prestes Maia (1938-1945 e 1961-1965), previa o desenvolvimento de ruas para o uso dos carros e abertura das grandes avenidas. Já havia na época uma oposição a essa ideia pelo arquiteto Anhaia Melo, que defendia a otimização do uso dos trilhos de bonde. Mas o avanço do

transporte individual particular foi impulsionado pelo desenvolvimento da indústria automobilística, especialmente a partir da década de 1950.

Hoje os carros transportam um terço da população e ocupam 80% do espaço nas vias. “É um modelo injusto e insustentável”, ressalta Maria Ermelina Malatesta.

“O carro é o elemento único que mais mexeu no desenho urbano no último século”, afirma Ciro Biderman.

Nas cidades europeias, o transporte público tem grande subsídio e o preço do combustível é alto, com impostos mais elevados, desestimulando o uso de veículos particulares. A matriz de transporte no Brasil foi inspirada no modelo norte-americano, em que o transporte individual é favorecido com o baixo preço de combustíveis e pedágios, por exemplo.

Para Biderman, a forma mais eficiente para aliviar o trânsito é mexer no bolso de todo mundo, por meio do aumento de tributos ou pela implementação de um pedágio urbano. Trata-se de um valor a ser pago para quem circular de carro em determinadas regiões da cidade. São medidas rejeitadas pela maioria da po-

pulação, mas podem ser efetivas e já são adotadas em diferentes cidades.

Os cidadãos de Nova York (EUA) rejeitaram a tentativa de restringir automóveis em regiões centrais. Já em São Francisco (EUA), a alteração do sistema de estacionamento contribuiu para reduzir o trânsito. Com precificação dinâmica, as vagas ficam mais caras ou baratas de acordo com a procura. Lugares com maior demanda custam mais para o motorista. “Ao contrário do que as pessoas podem imaginar, na média, o valor pago pelas vagas até caiu. Estacionamento gratuito é péssimo. Não tem que oferecer um serviço de graça a quem está causando só externalidade negativa”, explica Biderman.

Nas cidades europeias, o transporte público tem grande subsídio e o preço do combustível é alto, com impostos mais elevados, desestimulando o uso de veículos particulares.

SP Cidade do Conhecimento

O segundo encontro do ciclo que promove a reflexão sobre São Paulo para os próximos anos debateu a economia baseada no conhecimento. Temas como inovação, economia criativa, empreendedorismo e redes de colaboração lançam a cidade para uma nova agenda e são centrais para o desenvolvimento, assim como a reflexão sobre a indústria, a infraestrutura e o comércio.

Para aproveitar a vocação criativa da cidade, é preciso trabalhar questões

como o fomento à inovação, o papel do poder público, a formação e qualificação dos trabalhadores, o acesso aos meios digitais e tecnológicos, desenvolvimento regional, entre outros. Todas as questões devem ser enfrentadas de forma que a cidade possa incorporar os ganhos desses processos, gerando desenvolvimento econômico e social.

Para debater um tema tão amplo, foram convidados especialistas com experiência acadêmica e *expertise* prática para empreender novos projetos

Ficha técnica

Tema: Inovação

Quando: 25 de abril de 2016, Plenário 1º de Maio

Participantes: **Carlos Eduardo Torres Freire (Cebrap)**, pesquisador do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento; **José Cláudio Terra (FIA)**, economista e professor de pós-graduação da FIA; **Haroldo da Gama Torres**, empreendedor, economista, demógrafo e especializado na área social; **Police Neto (PSD)**, vereador e Presidente da Comissão Permanente de Trânsito, Transportes, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia da Câmara Municipal de São Paulo.

relacionados à inovação. Acompanhe a seguir as principais ideias discutidas pelos convidados.

Em todo o lugar

Um grupo de alunos desenvolve um novo aplicativo em uma escola pública. Na Secretaria Municipal de Transportes, o MobiLab incentiva empreendedores a buscar soluções tecnológicas para melhoria da mobilidade urbana. Esses exemplos mostram que a inovação é muito mais do que o conhecimento encerrado entre os muros das universidades, centros de pesquisa ou grandes empresas.

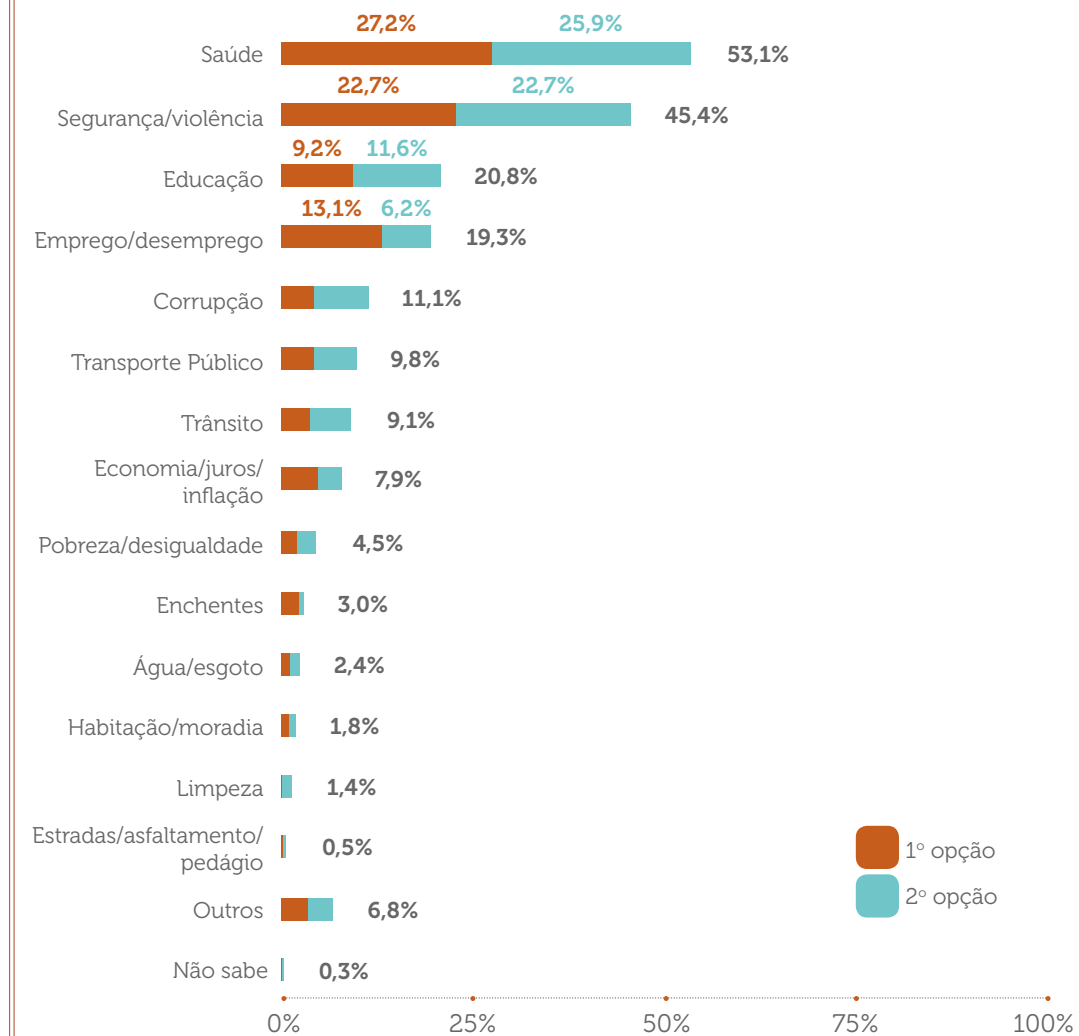
Foi consenso no debate sobre inovação que novas ideias e soluções criativas para a cidade podem surgir na sociedade. “Há muito conhecimento leigo, tradicional, que produz inovação pela sua própria capacidade”, afirmou o vereador Police Neto.

Para Carlos Eduardo Freire, “o que vários estão fazendo – e precisamos fazer cada vez mais como política pública – é entender que a inovação pode vir de um problema existente na sociedade. O Brasil enfrenta uma epidemia de dengue há décadas e ainda não conseguiu desenvolver uma vacina.

Temos mecanismos legais para reunir conhecimento, promover consórcios entre universidades e empresas para buscar essa solução”. Essas medidas valem para outros problemas da cidade, como a mobilidade. “O Mobilab abriu os dados do trânsito e transporte em São Paulo para estimular a criação de recursos tecnológicos. Precisamos de mais iniciativas como essa. É o famoso jogo ganha-ganha. A sociedade ganha com soluções práticas e de impacto, formando e qualificando quem participa destas iniciativas, e com a expansão da inovação, por meio do emprego de recursos públicos”, explica Freire.

Haroldo da Gama Torres aponta sua preocupação com o ambiente que envolve a inovação. Não basta só fomentar iniciativas ou focar nos criativos, mas é necessário criar condições para concretizar a nova ideia, ou seja, gerar negócios, beneficiando a sociedade. Entre o surgimento de uma ideia e sua materialização em um produto ou serviço, há um grande caminho a percorrer. “Muitas vezes, a maior parte da inovação acontece não necessariamente no momento da descoberta, mas na construção do modelo de negócios. Tenho visto muita pesquisa nas universidades e uma parcela muito pequena desse trabalho de fato chegar na

Qual o principal problema da cidade de São Paulo hoje? E o segundo?



Fonte: FSB Pesquisa

ponta e beneficiar a população na forma de produtos ou serviços”, afirma ele.

Há todo um sistema envolvido e que o poder público pode contribuir

para viabilizar, como os processos para abertura de empresas, assessoramento jurídico e contábil, modelagem comercial e inteligência financeira



Especialistas consideram que muito pode ser feito com baixo investimento

para mobilizar recursos. Para Torres, “raramente um cientista que está desenvolvendo uma nova substância ou um novo *software* conhece, de fato, as condições de mercado. Ele não sabe o que o consumidor pensa, além de toda a questão financeira. É preciso reunir todo esse conjunto de conhecimentos para tornar um negócio viável”.

O papel do poder público

Uma cidade precisa ir além da concessão de incentivos fiscais a empresas e organizações para impulsionar a inovação e o conhecimento. Para fomentar uma cultura criativa, o setor público deve criar condições que favoreçam o surgimento de novas ideias, o acesso à tecnologia e à informação em diversos ambientes e pro-

mover a interação entre as pessoas. “É do encontro das pessoas que se revelam inovações, troca de informações, e a partir daí o conhecimento floresce”, afirma o vereador Police Neto.

Em primeiro lugar, é necessária uma mudança de paradigma para quem governa. Para o vereador, o agente público ainda observa os processos pela dinâmica do passado, em que o administrador precisava ter o controle de todo o sistema. Uma visão que não dá conta das transformações atuais da cidade e do novo modelo de aproveitamento mais intenso de bens de capital e de consumo. Experiências de compartilhamento de carro, casas e outros espaços pelos paulistanos estão aí para provar essa nova realidade. “O poder público jamais será capaz de

alcançar a velocidade da sociedade na produção de conhecimento e inovação. Não quero tirar a importância da decisão pública, mas a sociedade tem que assumir um papel mais protagonista e ser reconhecida pelo agente público nesses processos. Se não compreendermos isso, não entenderemos a economia que vai nos mover para os próximos anos”, afirma Police.

Um dos pontos dessa adaptação está no perfil da receita. “Nossa arrecadação é industrial. Temos 3,2 milhões de unidades residenciais e, ainda assim, falta casa com qualidade para dois terços da população. A nossa tributação está fortemente baseada no IPTU e no ISS sobre serviços. O sistema de captação de recursos do município, calcado no modelo patrimonialista, precisará evoluir”.

A inovação parte de um problema concreto, frisa José Cláudio Terra. “Quais são os problemas fundamentais que a cidade tem? Coleta do lixo, trânsito, poluição, enfim. Como que outros lugares no mundo atacaram esses problemas via inovação? Talvez não seja a resposta definitiva, mas o



“Pensar todos os elementos do processo de sair da pesquisa até chegar ao mercado é essencial. E, para isso, uma cidade tem muito a contribuir.”

- Haroldo da Gama Torres

que um agente público tem que fazer, é começar pelos grandes problemas da cidade e buscar soluções estruturantes por meio da inovação e a consequente atração de talentos”.

Para Haroldo Torres, um bom início é escolher as “frutas fáceis de colher”. Ele utiliza a analogia para explicar que existem muitos problemas que exigem pouco esforço adicional e serão importantes para gerar um ambiente favorável ao desenvolvimento.

Ele exemplifica citando o acesso de mulheres grávidas ao acompanhamento pré-natal. A Organização Mundial de Saúde recomenda que as gestantes façam pelo menos sete consultas médicas no período, com benefícios importantes na redução das internações e de ocupação de leitos em UTIs Neonatal, aumen-

to da saúde da criança e custo menor para o município. Na periferia de São Paulo, o índice de gestantes que faz o pré-natal completo não aumentou mesmo com a abertura de novas unidades de saúde, segundo Torres. “Há uma série de barreiras culturais que fazem com que a mulher não acesse o serviço, como a adolescente grávida que teme ser maltratada. Você pode usar a tecnologia para estreitar o relacionamento, enviando lembretes a essas mulheres sobre a consulta. Um aplicativo muito simples poderia ajudar a resolver esse problema. Então, por que não provocar empreendedores para instigar medidas para o aumento de atendimentos de pré-natal? Você passa a identificar problemas de políticas públicas que são muito relevantes, que mereceriam soluções simples, do ponto de vista de tecnologia, e que não são feitos”, comenta.

Os debatedores também concordaram que ideias como a promoção de concursos ou desafios tecnológicos devem ser valorizadas: abertura de processos para que empresas e empreendedores possam propor soluções a problemas cotidianos da cidade.

Outro movimento interessante são as chamadas incubadoras ou acele-

radoras corporativas, lembra Carlos Eduardo Freire. Criadas geralmente por grandes empresas, elas dispõem recursos a empreendedores ou às *startups* na busca de soluções inovadoras para seus negócios. Dessa forma, a empresa amplia sua oportunidade de gerar negócios e também contribui para a viabilidade econômica de pequenos empreendedores criativos. E essas ideias podem ser replicadas na sociedade. Ele cita o exemplo de bancos que buscam esse tipo de parceria para desenvolver soluções tecnológicas e de segurança financeira para o seu negócio.

Fomentar as boas ideias para desafios da cidade, chamando organizações, empresas e empreendedores, é uma tendência em todo o mundo e fundamental para dar escala e agilidade às iniciativas. A parceria com outros setores, que detêm excelência em

diferentes tecnologias e processos gera a famosa sinergia, obtendo o melhor de cada segmento. “Temos instituições com alta capacidade para entender os problemas das cidades e identificar as possíveis soluções para questões sociais. Por que não fazer um desafio tecnológico para resolver problemas? É possível fazer uma parceria com instituições que já sabem utilizar tais instrumentos. Testa-se por um ou dois anos e, se der certo, amplia-se a ação para outras áreas, como saúde e educação, afirma Freire.

Ele também fala sobre co-investimento para financiar o empreendedorismo. “Setor público e investidores privados aplicando recursos no mesmo empreendimento. O investidor vê o governo colocando o dinheiro e acredita que aquele empreendedor pode ter mais sucesso. Para o setor público,

Promoção de concursos ou desafios tecnológicos devem ser valorizados: abertura de processos para que empresas e empreendedores possam propor soluções para a cidade.



a participação do investidor privado é relevante porque ele vai cuidar daquele empreendedor. Existem coisas possíveis de se fazer logo, e é necessário fazer em parceria. Quanto mais o setor público se aproximar de universidades, centros de pesquisa e empresas, melhor será a ação. Pesquisas no mundo inteiro mostram isso”, conclui Freire.

Para o vereador Police Neto, o setor público precisa enxergar os espaços que se revelam poderosos à atividade inovadora. É possível fazer muita coisa com os recursos financeiros, de capital humano ou de legislação existentes. Por exemplo, investir em concursos, fundo para investimento em inclusão digital, o VAI (programa de Valorização de Iniciativas Culturais) e o VAI-Tec.

A frequência desse investimento também precisa ser observada e ser constante, perene e estável para que possa atrair os empreendedores. Empresários, jovens criativos ou mesmo pesquisadores interessados em abrir um negócio precisam vislumbrar antecipadamente os meios de financiamento ao seu alcance, segundo Freire.

Outro ponto importante é aproveitar ideias já realizadas em todo o mundo e se inspirar em iniciativas testadas e comprovadas para obter o

melhor resultado. “Você pode copiar inovação. Boa parte das soluções tecnológicas que a gente precisa para essa cidade já foram inventadas em algum lugar. Por que criar um novo sistema de coleta de lixo, se uma pesquisa comparativa em outras grandes cidades pode reunir sistemas de coleta de eficiência comprovada? Posso observar como eles abordaram o problema, como definiram a tecnologia, e posso atacar o problema do lixo aqui”, sinaliza o professor José Cláudio Terra.

Para garantir que os projetos avancem, também é fundamental definir indicadores de acompanhamento de metas. Dessa forma, será possível garantir que as parcerias com organizações privadas cumpram seus objetivos e sejam eficientes. É dever do poder público assegurar que não haja desvios da finalidade principal, que é atender às necessidades da população. “Se ninguém tiver uma meta, o normal é fazer como se faz sempre. Se São Paulo tem uma meta de digitalização, por exemplo, isso atrairá empreendedores. Quem quer entrar nessa área vai gerar demanda de mão-de-obra das faculdades, que, por sua vez, terão que formar mais gente, ou seja, é o estado direcionando todo o sistema”, completa Terra.



Para garantir que os projetos avancem, é fundamental definir indicadores e o estabelecimento de metas, cobram os painelistas

Educação e cultura

Sem dúvida, a promoção de um ambiente propício à criatividade e à inovação inclui também o acesso a opções de lazer, à informação e à educação de qualidade. A cultura forma uma sociedade mais consciente e cidadã, ela é fundamental para formar valores éticos e solidários.

Embora São Paulo seja reconhecida por suas opções de entretenimento e lazer variadas, estas atividades estão concentradas na região central da cidade. Mais da metade dos 115 espaços de cultura e lazer, públicos, privados ou independentes, estão localizados no Centro ou na Zona Oeste, segundo dados da SPTuris, empresa de turismo e

eventos da prefeitura. Os números não incluem os 110 museus da cidade⁵.

A pesquisa de opinião apresentada no debate mostra que a participação da população paulistana é baixa nas atividades. Ler livros, ir ao cinema e a shows são os programas mais frequentes, mas em percentuais pequenos. Ir ao teatro ou a exposições de arte não é um hábito para a grande maioria das pessoas ouvidas na pesquisa (veja gráfico na página 44).

E, apesar do senso comum, a falta de opções ou o custo não lideram a lista de razões para esse cenário. Segundo o levantamento, realizado em fevereiro de 2016, a maioria da população não frequenta serviços de cultura e lazer porque não gosta ou não tem hábito

5. Fontes: <http://www.cidadedesaopaulo.com/sp/br/guiadeviagem> checado última vez em 26.06.2016 e http://www.observatoriodoturismo.com.br/pdf/infografico_centrosculturais.pdf checado pela última vez em 10.11.2016

(38,8%), este é o principal motivo entre os moradores do Centro e das zonas Sul e Norte. Já a falta de dinheiro (25,4%) ou tempo (25,3%) foram as opções mais citadas entre quem vive nas zonas Oeste e Leste, respectivamente.

Police Neto lembra que “quando 40% da população não gosta das ativi-

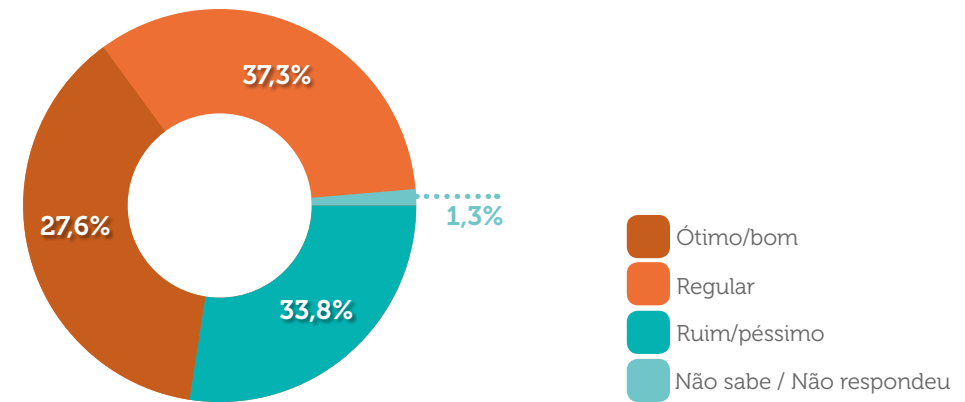


dades, isso revela o pouco valor dado às relações sociais, por razões históricas. Acredito que as legislações mais recentes, como o Plano Diretor e o Plano Municipal de Educação buscam valorizar o conhecimento. A cidade não é só material, o conhecimento gera valor imaterial. Se tivermos essa boa ambição de propagar a cultura deste conhecimento e uma economia de cidade fundamentada nisso, algumas respostas para os problemas serão influenciadas por essa nova leitura. Passamos a enxergar a escola diferente, a saúde diferente, assim como as formas de circular na cidade. Os fluxos, tanto financeiros como econômicos, também se modificam”.

A população se divide em relação à percepção da qualidade dos equipamentos. O levantamento apontou que 37% daqueles que vivem em São Paulo classificam as opções de cultura e lazer como regular, outros 33% como ruins ou péssimas. A parcela que qualifica estas atividades como boas ou ótimas somou pouco mais de 27%. Analisando o resultado pelas regiões da cidade, a avaliação mais positiva está na Zona Oeste, com 43%, e, a pior, na Zona Leste, com 19,6%.

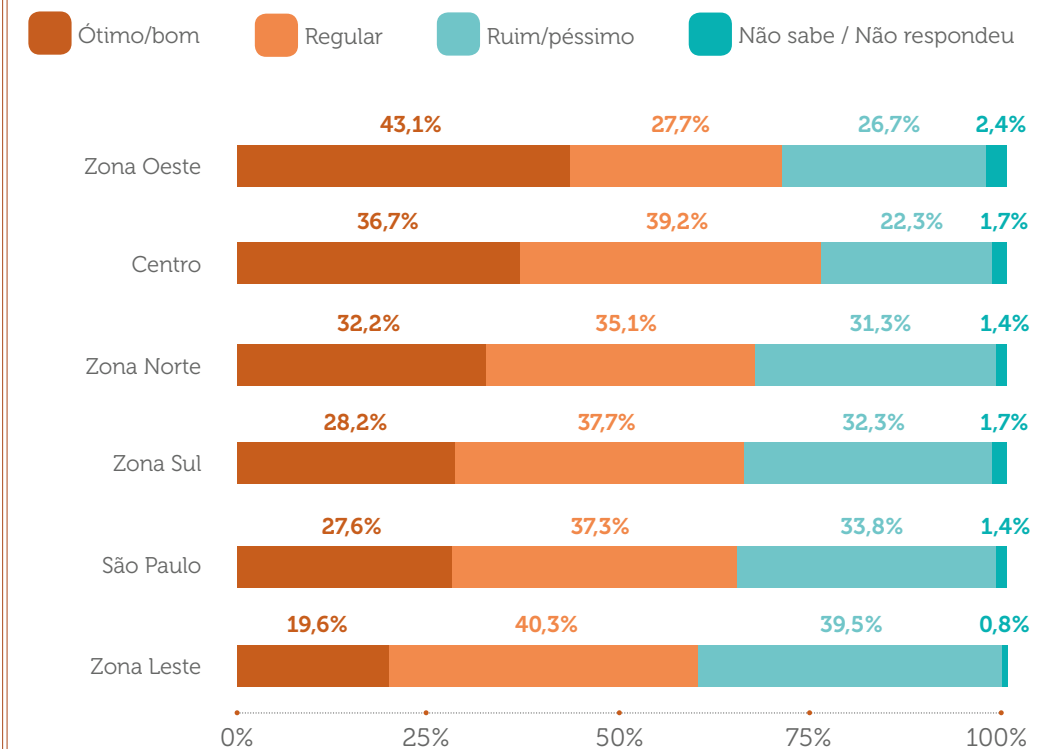
A capacidade da cidade em atrair talentos e, principalmente, desenvolver seu próprio capital humano é outro elemento fundamental para a promoção

Avaliação das opções de cultura e lazer:



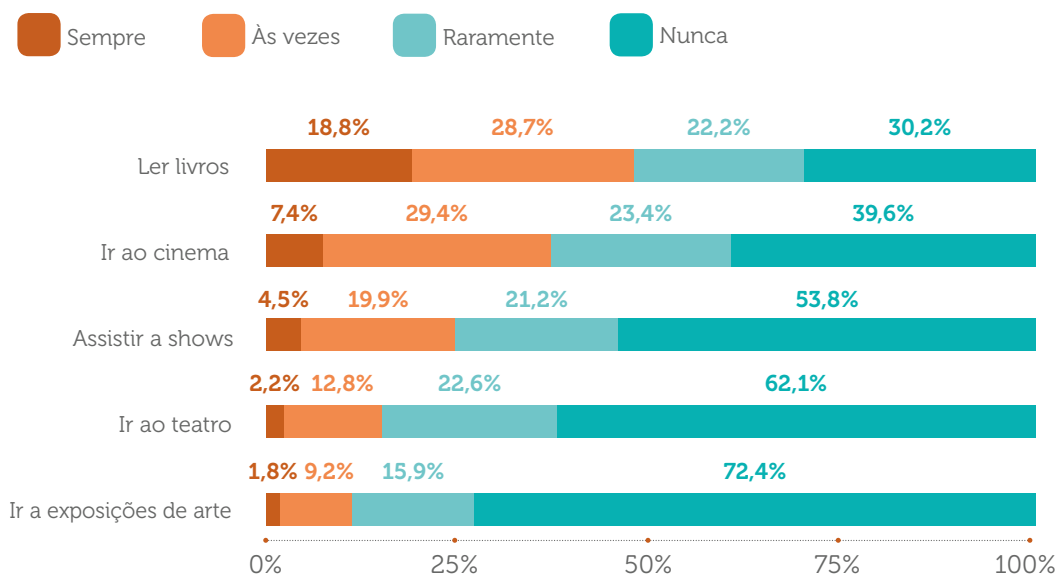
Fonte: FSB Pesquisa

Avaliação das opções de cultura e lazer (por região):



Fonte: FSB Pesquisa

Com que frequência você pratica uma das atividades abaixo?



Fonte: FSB Pesquisa

Qual o motivo para você não ter acesso a eventos/atividades culturais (por região)?

	Centro	Zona Leste	Zona Norte	Zona Oeste	Zona Sul
Gosto pessoal	48,8%	32,5%	39,6%	31,1%	41,9%
Falta de dinheiro	19,6%	24,8%	25,1%	38,2%	19,1%
Falta de tempo	22,8%	35,3%	25,4%	16,1%	27,5%
Falta de opções na região onde mora	1,7%	3,3%	6,6%	7,1%	5,1%
Falta de opções na cidade	3,4%	1,3%	2,4%	6,1%	2,7%

Fonte: FSB Pesquisa

do ambiente propício à geração de conhecimento e desenvolvimento de negócios inovadores. “A inovação depende essencialmente das pessoas, pessoas imbuídas em criar algo novo, de relevância para sociedade. Sem isso, não temos nada. Por isso sou fascinado pelo tema”, enfatiza o professor Cláudio Terra.

Mas a educação pública precisa melhorar. Entre os cidadãos consultados na pesquisa de opinião, 38% consideram o ensino público regular e 31% indicam que ele é ruim ou péssimo. Os dados segmentados mostram uma maior percepção de valor entre aqueles que estudam ou têm familiar matriculados em escola pública (39,5% de bom ou ótimo) do que aqueles ligados a instituições privadas (11,5% consideram bom ou ótimo).

Entre os principais problemas, a maioria dos cidadãos indicou os baixos salários dos professores, a estrutura das escolas e a capacitação dos educadores.

Questionados sobre as possíveis soluções para elevar a qualidade do ensino, eles indicaram o aumento da remuneração dos educadores e mais contratações, entre outras medidas. A redução do número de alunos em sala de aula e a ampliação do ensino em tempo integral também contam com alta aprovação dos paulistanos ouvidos na pesquisa (79% e 77%, respectivamente).

São Paulo conta com profissionais de referência em diversas áreas como ciência, saúde, tecnologia, gastronomia, moda, entre outros, e equipamentos de excelência como hospitais, universidades e grandes empresas. Muitos congressos e eventos que debatem conhecimento de fronteira tomam a cidade todos os anos. Como estimular ainda mais essa massa crítica e ampliar o desenvolvimento da cidade? Como São Paulo pode aproveitar seu tamanho e a diversidade da sua população para impulsionar essa economia da inovação?

Os debatedores lembram que muita coisa pode ser feita com investimentos relativamente baixos: o vereador Police Neto indica ações educativas que podem ser potencializadas; Haroldo Torres chama a atenção para o fomento de talentos regionais; Claudio Terra defende a formação baseada em soluções de questões práticas como umas das principais vias geradora de inovação e conhecimento; e Carlos Eduardo Freire reforça a urgência da carência de profissionais de nível técnico para diversos segmentos.

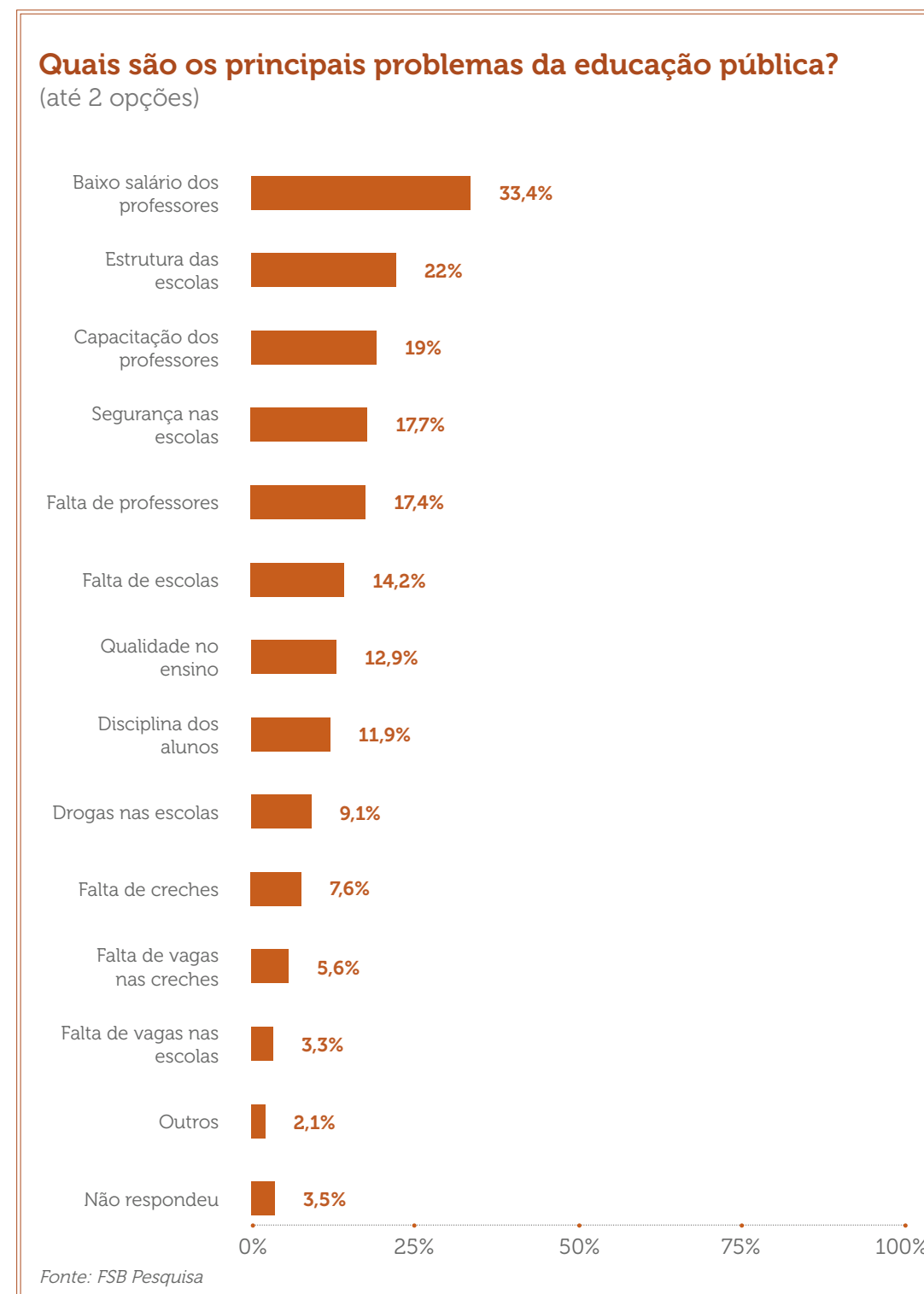
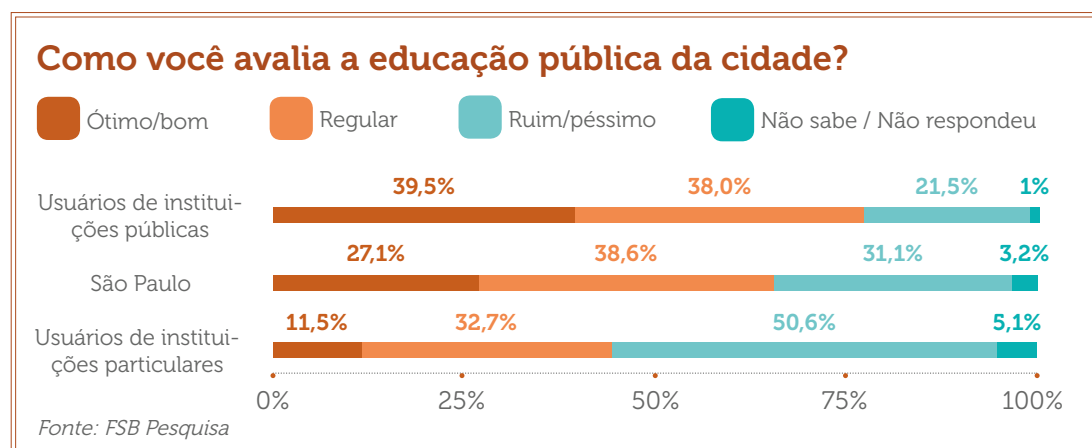
O vereador Police Neto destaca a importância dos eventos de referência em educação como olimpíadas do conhecimento ou o WorldSkills, maior competição de educação profissional do mundo e que aconteceu em São

Paulo em 2015. Aprender com essas metodologias e adaptá-las para o ambiente local são medidas que podem contribuir para elevar a formação dos jovens. “As nossas escolas técnicas entenderam a dinâmica do WorldSkills e vão lançar um desafio em 2017. As batalhas entre estudantes confeiteiros do Brasil e de outros países foram acompanhadas por 8 mil pessoas. É uma nova cultura e está colocado o desafio para o agente público, enxergar que o mundo dá valor a isso e replicar”.

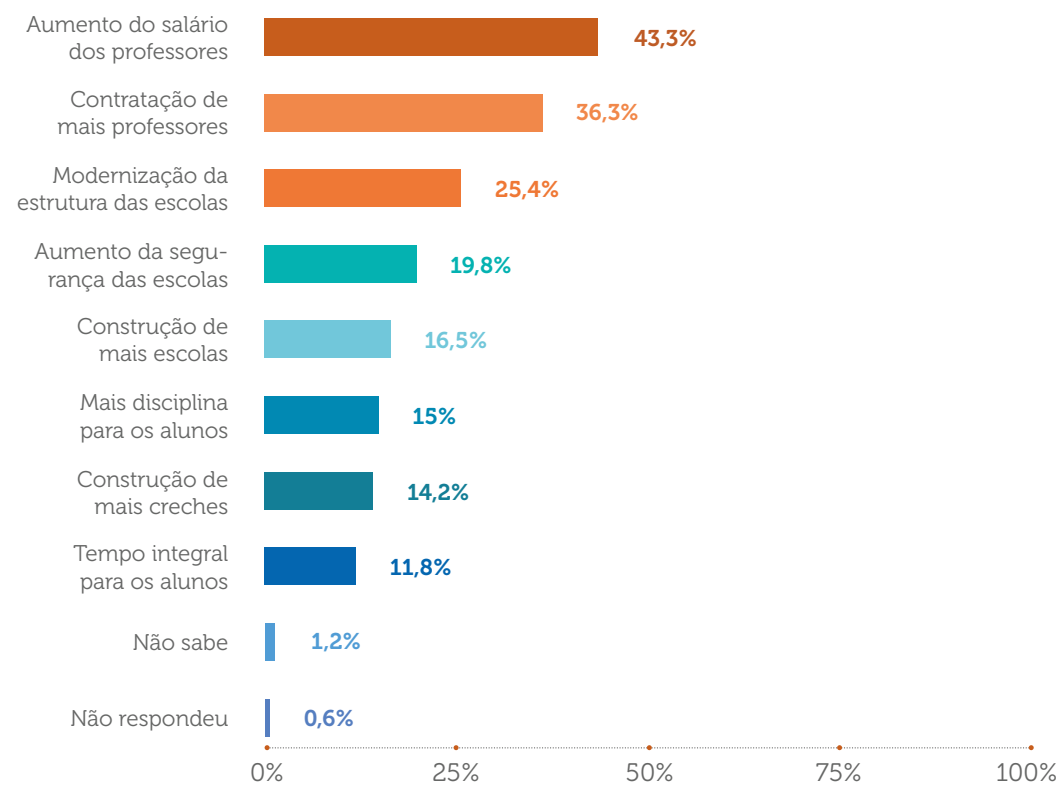
Apesar da distribuição centralizada de escolas e instituições de ensino técnico e equipamentos públicos como hospitais e universidades, existe a possibilidade de fomentar a inovação na ponta do sistema com poucos instrumentos. Torres menciona que a maior

parte dos telecentros não tem wi-fi livre e as escolas públicas também não têm por conta de um receio de que a internet implique em falta de atenção na aula. “A possibilidade de um desenvolvedor que nasceu e viveu na periferia acessar com mais facilidade tais recursos faz uma enorme diferença do ponto de vista das experiências”.

Terra aponta que as principais teorias de educação reforçam a relevância da formação baseada no aprendizado prático, via projetos que instiguem os jovens a buscarem o conhecimento, os chamados *project based learning* ou *teen based learning*. “A gente pode influenciar para que tenha um pouco mais dessas metodologias nas escolas municipais. O setor público tem um poder enorme de valorização disso”.

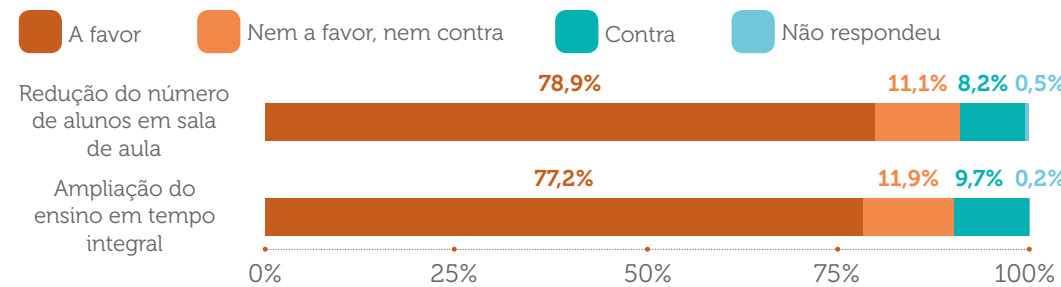


Se você fosse o prefeito, quais são as duas medidas que você adotaria para resolver o problema da educação? (até 2 opções)



Fonte: FSB Pesquisa

Você concorda ou discorda com as seguintes mudanças no ensino de São Paulo:



Fonte: FSB Pesquisa

Dessa forma, parece claro que existe um conjunto de recursos que poderia ser articulado e mobilizado de forma muito mais intensa e significativa do que ocorre hoje. “A gente não pensa com esse olhar e fica querendo construir uma coisa nova, sem ver o que já existe e que com pouco investimento adicional poderia produzir bons resultados”, repete Torres.

“Temos espaços vigorosos, pú-

blicos, espalhados pela periferia, espaços de cultura, lazer e encontro. Precisamos saber é começar a juntar esses universos”, acrescenta o vereador Police Neto.

Carlos Eduardo Freire lembra que não se pode perder de vista as políticas estruturantes necessárias. “Empresários da área de produção de medicamentos biológicos, algo nunca produzido no Brasil anteriormente,

Vocações da cidade

O Plano Diretor Estratégico de São Paulo incentiva a criação de polos regionais de desenvolvimento econômico e tecnológico. A iniciativa faz parte do projeto de cidade desenhado pelo Plano, em um esforço de descentralizar as oportunidades de emprego e serviços públicos ao mesmo tempo em que espera ampliar as opções de moradia social ao longo dos corredores de ônibus no centro expandido.

Os especialistas veem a iniciativa como positiva, mas não esperam que os polos tecnológicos e de inovação se instalem em toda a cidade. Para eles, é mais efetivo identificar espaços

que já geram conhecimento e negócios hoje e traçar estratégias para ampliá-los. “A política de inovação não é o mesmo que uma política de desenvolvimento regional. A questão mais escassa para o empreendedor é o tempo”, explica Torres, enfatizando que a localização é um aspecto importante para o empreendedor. Ele precisa estar próximo de negócios similares, ter boas condições de transporte, de acesso à tecnologia e à assessoria técnica de que necessita. “É importante considerar todo esse sistema, entender o entorno desse empreendedor para o negócio vicejar. A política tem maior viabilidade em regiões que já

tenham potencial, como o Bom Retiro, com localização central, tradição empreendedora e muito bem servida de transporte”, considera.

Cláudio Terra acrescenta que é preciso entender as vocações de cada região como, por exemplo, Guaiunizes, São Miguel Paulista ou outros bairros periféricos e identificar algum tipo de vocação. “É pensar grande, mas também regionalmente”.

Torres também aponta outras políticas importantes que podem incentivar a geração de negócios em toda a cidade como o sistema de compras do município. Fornecedores, especialmente os menores, têm dificuldade em se comunicar diretamente com o setor público, em compreender o mecanismo de compras do governo para eventualmente oferecer algum serviço, segundo ele. “Existe um conjunto de possibilidades nas áreas de saúde e educação, existe também o uso de informações que o próprio estado produz, no segmento do transporte, que poderia ser objeto de desenvolvimento de aplicativos, por exemplo”.

Embora necessite de mais ações, São Paulo já é reconhecida como uma cidade empreendedora e de serviços, o que serve como atrativo natural de talentos. O que falta ao município, sugere Terra, é valorizar ainda mais essa característica, impulsionando negócios inovadores em diversos segmentos. Com frequência, ao longo do ano, os melhores cérebros nas áreas de saúde, turismo, transporte, moda e outros vêm para a cidade. São Paulo também tem um grande centro de saúde com hospitais de referência que forma massa crítica no tema, abrindo caminho para a inovação. “Acho que promover o talento de São Paulo dentro e fora do país é uma ação pública de grande valor”, comenta.

Ampliar ações já existentes também é o caminho indicado pelo vereador Police Neto. Para ele, São Paulo já tem um processo vigoroso de inovação que muitas vezes não é reconhecido. “E se você está querendo que São Paulo seja a capital do Hemisfério Sul, você tem que dizer isso para a sociedade”.

relatam a dificuldade de encontrar mão-de-obra para trabalhar nas fábricas. Precisamos de profissionais de nível técnico altamente capacitados. Isso é um problema sério”.

A mensagem final do encontro é que há muitas ações que podem ser realizadas de imediato, que extrapolam o campo da inovação em si, mas são fundamentais para valorizar a cultura criativa da cidade. O tema é amplo e influenciado por diversas questões. Para que qualquer iniciativa de fomento ao desenvolvimento de negócios, inovadores ou não, seja exitosa é preciso cuidar do entorno. Não adianta conceder incentivo fiscal sem garantir a segurança dos profissionais ou apenas criar uma universidade em uma região com alto índice de violência sem promover outras melhorias para a queda deste indicador.

Para estimular os negócios, é preciso também incentivar o convívio entre as pessoas, e isso só é possível com a disponibilidade de todos os serviços básicos e qualidade de vida. “O capital humano de valor, seja um menino que saiu de uma escola técnica ou um grande cientista, quer atuar em um contexto favorável. Você tem que



“Inovação não é concurso de originalidade, você pode copiá-la. Boa parte das soluções tecnológicas que a gente precisa já foram inventadas em algum lugar”.

- José Cláudio Terra

oferecer oportunidade de trabalho, um bom modelo fiscal, segurança e lazer. Parte do desafio de uma cidade do tamanho de São Paulo é pensar em políticas públicas do mais alto nível, que coloque a cidade como uma referência. Seja no Bom Retiro, no Jaguaré ou na Zona Leste, temos que ter estratégias muito bem delineadas para que o profissional permaneça na região, more lá e interaja com as outras pessoas”, finaliza Cláudio Terra.



SP Menos Desigual

As várias faces da desigualdade em São Paulo foram debatidas no terceiro encontro do ciclo São Paulo 2030. Com a participação de especialistas, representantes do legislativo e da liderança comunitária, foi possível traçar um diagnóstico das diferenças regionais na cidade e como isso afeta o dia a dia do 12 milhões de moradores.

A desigualdade está presente em uma série de questões da cidade: no desequilíbrio da ocupação territorial, na falta de empregos qualificados nas periferias, na carência de serviços pú-

blicos de educação de qualidade e opções de cultura e lazer nas regiões mais distantes da área central.

Esses mecanismos de exclusão não podem ser isolados uns dos outros, mas, ao mesmo tempo, são tratados de forma segmentada na gestão pública. Esse contexto ajuda a explicar porque reduzir o desequilíbrio entre centro-periferia é um dos maiores desafios nas grandes cidades, especialmente na metrópole paulistana.

O encontro também apresentou dados da pesquisa realizada com ci-

Ficha técnica

Tema: Desigualdade

Quando: 23 de maio de 2016, Plenário 1º de Maio

Participantes: **Eduardo Marques (USP)**, professor do Departamento de Ciência Política da Universidade de São Paulo e pesquisador do Centro de Estudos da Metrópole; **Vera Masagão**, doutora em educação e integrante da ONG Ação Educativa; **Vereadora Juliana Cardoso (PT)** e **Padre Jaime Crowe**, líder comunitário do Jardim Ângela, na Zona Sul de São Paulo.

dados paulistanos sobre qualidade de vida. O levantamento ouviu moradores de todas as regiões da cidade e traçou o perfil da população e sua opinião sobre a distribuição de serviços e oportunidades em São Paulo.

Uma cidade centralizadora

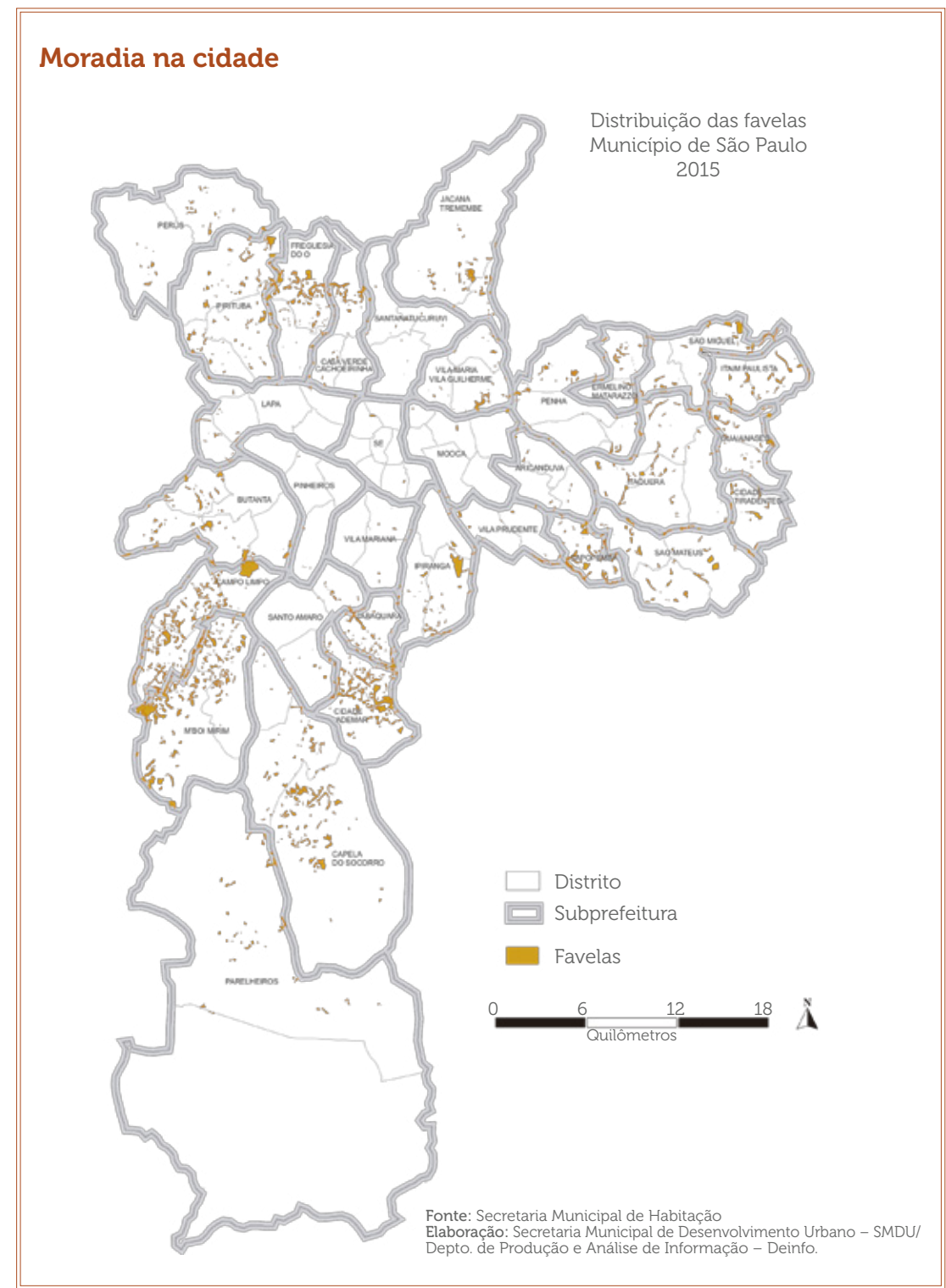
O tema da desigualdade é crucial para pensar a cidade, o destino do planeta e da humanidade. A professora Vera Masagão cita pesquisa da Oxfam em parceria com outras organizações internacionais que mostrou que 1% da população mundial detém a mesma renda que todo o resto dos indivíduos. “Estamos vivendo em uma economia que nos leva a uma constante desigualdade. Precisamos conhecer a amplitude e a magnitude do problema dessa máquina de produzir desigualdades que é a forma como as economias e a nossa sociedade mundial está organizada”, argumenta.

O professor e pesquisador do Centro de Estudos da Metrópole (CEM), Eduardo Marques, agrupa o problema em três dimensões multifatoriais: acesso a políticas e serviços na cidade; oportunidades de emprego e de emprego de melhor qualidade; e, por fim, a

segregação da metrópole e as distâncias entre os grupos. “São Paulo e a sua região metropolitana são muito desiguais em todas essas dimensões. Por outro lado, houve redução destas diferenças. Observamos o poder público mais presente nas áreas periféricas e uma certa troca destes problemas. A questão da quantidade está sendo substituída pelo problema da qualidade destas iniciativas. Elas chegaram recentemente nestas regiões e têm pior qualidade”, justifica.

Os mapas sobre a distribuição de moradias conforme a faixa de renda e da presença de favelas no município explicitam essa relação desigual. As famílias com menor rendimento domiciliar ocupam uma grande faixa ao longo das zonas Sul, Norte e Leste. Coerente com esta realidade, as condições mais precárias e a formação das favelas são mais frequentes nestas regiões e também próximo a áreas de preservação de mananciais (*veja quadro ao lado*).

Vivendo no extremo Sul da cidade de São Paulo, com altos índices de violência e precariedade de serviços públicos, o padre Jaime Crowe, do Jardim Ângela, é um militante em busca de melhores condições para a região. Ele



Avaliação das condições de moradia (por zona)	Ótima/Bom	Regular	Ruim/Péssimo	Não Sabe/ Não Respondeu
Zona Leste	31,7%	42%	26%	0,3%
Centro	29,2%	44,4%	26,4%	0%
São Paulo	24,2%	38,1%	37,1%	0,6%
Zona Oeste	22,8%	40,4%	36,5%	0,2%
Zona Norte	21,1%	29,6%	48,8%	0,4%
Zona Sul	17,7%	37,5%	43,7%	1,2%

Fonte: FSB Pesquisa

reside há quase 30 anos na área e aponta o desconhecimento dos gestores a respeito da realidade da periferia. “Eu tenho salas de aula com 60 alunos e 35 carteiras! Há alguns anos, o secretário municipal de educação à época disse que eu estava faltando com a verdade. Eu o convidei para conhecer a região e ele não acreditava que estava pisando no solo da cidade de São Paulo”.

O sacerdote também chama a atenção para diferenças do orçamento municipal, o que não contribui para a melhoria da situação do bairro. Segundo ele, os valores de investimento público *per capita* são significativamente menores nas áreas periféricas, citando levantamentos feitos pela organização que lidera e que realiza atividades sociais nestas regiões.

“Teria que ter uma inversão, pois nas áreas centrais já existe uma estrutura, um estoque de equipamentos que só precisa ser mantido. O investimento para instalação desses serviços como postos de saúde, escola, asfalto, sarjeta etc. é muito maior do que a manutenção nas regiões em que eles já estão consolidados”, alerta o professor Eduardo Marques.

Criadas como regionais durante o mandato da prefeita Luiza Erundina (1989-1993) e rebatizadas na gestão de Marta Suplicy (2001-2004), as 32 subprefeituras nasceram para aproximar o poder público da comunidade, agrupar questões relacionadas a educação, saúde e cultura de cada região, assim como cuidar da manutenção do sistema viário, da rede de drenagem,

limpeza urbana, vigilância sanitária e epidemiológica, entre outros. Mas o modelo não deu conta da descentralização dos serviços, segundo os debatedores. “Hoje elas são meras zeladorias e não um mecanismo que consegue organizar a região. Temos que trabalhar mais com essas estruturas. Para solicitarmos um serviço ou informações, é uma burocracia enorme, seja para iluminação, obras ou saúde, é uma peregrinação!”, afirma a vereadora Juliana Cardoso.

“O próprio tamanho das subprefeituras [é desigual]”, emenda o padre Jaime. “Na Zona Leste, a grande maioria das subprefeituras como Ermelino Matarazzo, Guianases e São Miguel Paulista, têm população de menos de 300 mil habitantes. Na Zona Sul, as subprefeituras de Campo Limpo e M’Boi Mirim são responsáveis por mais de 700 mil habitantes cada uma. Isso é maior que muitas capitais, e sem infraestrutura nenhuma. Não tem coordenadorias de educação ou saúde. O poder tem que estar mais próximo da cidade, em pequenos núcleos, para ajudar as pessoas a se apropriarem das suas ideias”, conta.

A deficiência na representação política e a falha das subprefeituras em reaproximar a sociedade civil do poder público abre espaços para outras formas de organizações locais, que dão força às



demandas desses territórios e ampliam a voz dessa população. São exemplos dessa realidade os movimentos sociais e também as instituições religiosas. Essas organizações ajudam as comunidades a se apropriarem das demandas do bairro, e se mobilizarem por esses pedidos. Exemplo disso ocorreu no Jardim Ângela, onde o padre Jaime liderou as manifestações por mais segurança e pela construção de um hospital municipal - o que ocorreu em 2009.

Ampliar o espaço para que as vozes dessas comunidades sejam ouvidas é uma questão crucial. “Acho difícil caminhar nesse sentido sem reforçar também a questão democrática, porque se não for pela luta e se não tivermos cada vez mais mandatos que representem movimentos sociais, as comunidades e os bairros

dessas regiões, não teremos mudança. É preciso lembrar que uma outra forma de promover igualdade é promover democracia”, enfatiza Vara Masagão.

A vereadora Juliana Cardoso recorda outras formas já utilizadas para incluir a população nas decisões do município, como o Orçamento Participativo, no qual as comunidades se reúnem para definir o destino do investimento público, priorizando as questões mais urgentes. “São mecanismos que temos em nível municipal, mas o povo também sabe muito bem se organizar. Quando ele está precisando de alguma intervenção na sua região e não tem voz, logo procura uma associação, comunidades da igreja evangélica ou católica ou associações setoriais, que puxam e se organizam para ir à luta”.

Muito se falou também sobre o Plano Diretor Estratégico como um ponto positivo e que pode influenciar a distribuição mais equilibrada da cidade. Mas é preciso ficar atento e garantir que os objetivos previstos nesse modelo saiam do papel, como alertou o padre Jaime, lembrando que o Plano anterior, de 2004, fracassou nesse intuito. “O poder público erra muito ao apresentar planos e não realizar. O



Padre Jaime liderou manifestações no Jardim Ângela e atua em outras ações comunitárias

hospital do Jardim Ângela foi prometido desde 1989 (Hospital Municipal M’Boi Mirim, inaugurado em 2009)! Em 1996, quando o bairro ficou conhecido como o mais violento do mundo pela ONU, não tinha sequer um pronto-socorro! Mas o povo se articulou, foi para a rua, pararam estradas até conquistar esse benefício. Mas isso vai decepcionando a população. Temos que reconhecer que o povo tem muita paciência”, comenta o sacerdote.

O professor Eduardo Marques indica que os temas do Plano Diretor precisam se tornar políticas públicas, atrelados a planos e indicadores para que se materializem em ações na cidade. “É o jogo político. Eles precisam estar associados a políticas e, nesse ponto, destaco a participação dos movimen-

tos setoriais, sociais e territoriais para fiscalizar e pressionar a prestação das políticas construídas a partir dos planos. Independente da coalizão de governo no comando da cidade de São Paulo nos próximos anos, é preciso que os avanços que se produziram nessas políticas setoriais, como mobilidade, planejamento urbano, uso do solo e outros, se transformem em políticas públicas”, defende ele, que acrescenta: “outra dimensão que não está presente aqui, mas que gostaria de destacar, é o retorno dos investimentos na periferia, que não aconteceu nos anos recentes em função da crise nacional e da falta de recursos. É preciso, porém, seguir com as políticas que deram certo e ter uma agenda de ações mais redistributivas e progressistas”, completa Marques.



A deficiência do poder público de se reaproximar da sociedade civil abre espaços a outras formas de organizações locais

“Vivemos um momento de profunda crítica e insegurança em relação ao poder instituído. O que fazer, então? Vamos para rua, vai ser tudo na base do grito? Acho importante ir para a rua, mas também acho importante não perdermos a referência dos planos instituídos. Temos, por exemplo, o Plano Municipal de Educação, ele deve estar articulado a planos maiores da cidade. Precisamos trabalhar para que o povo conheça esses planos, se aproprie deles, e possa exigir que contenham metas de equalização, e que os governantes se comprometam com elas. Sem a pressão popular dificilmente conseguiremos reverter uma tendência, estrutural na minha avaliação, do sistema que vivemos, de produzir as desigualdades”, argumenta Masagão.

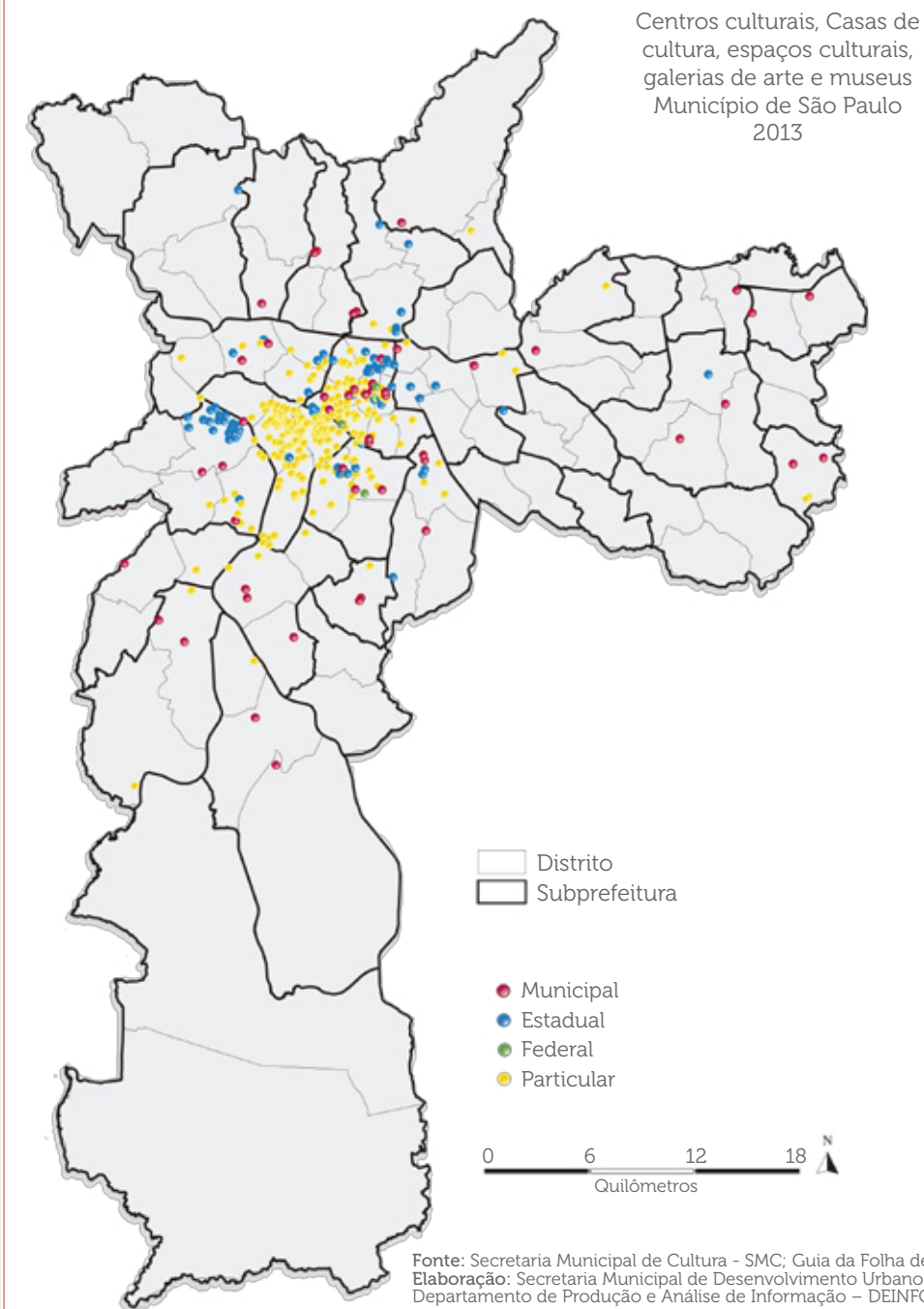
Educação e cultura

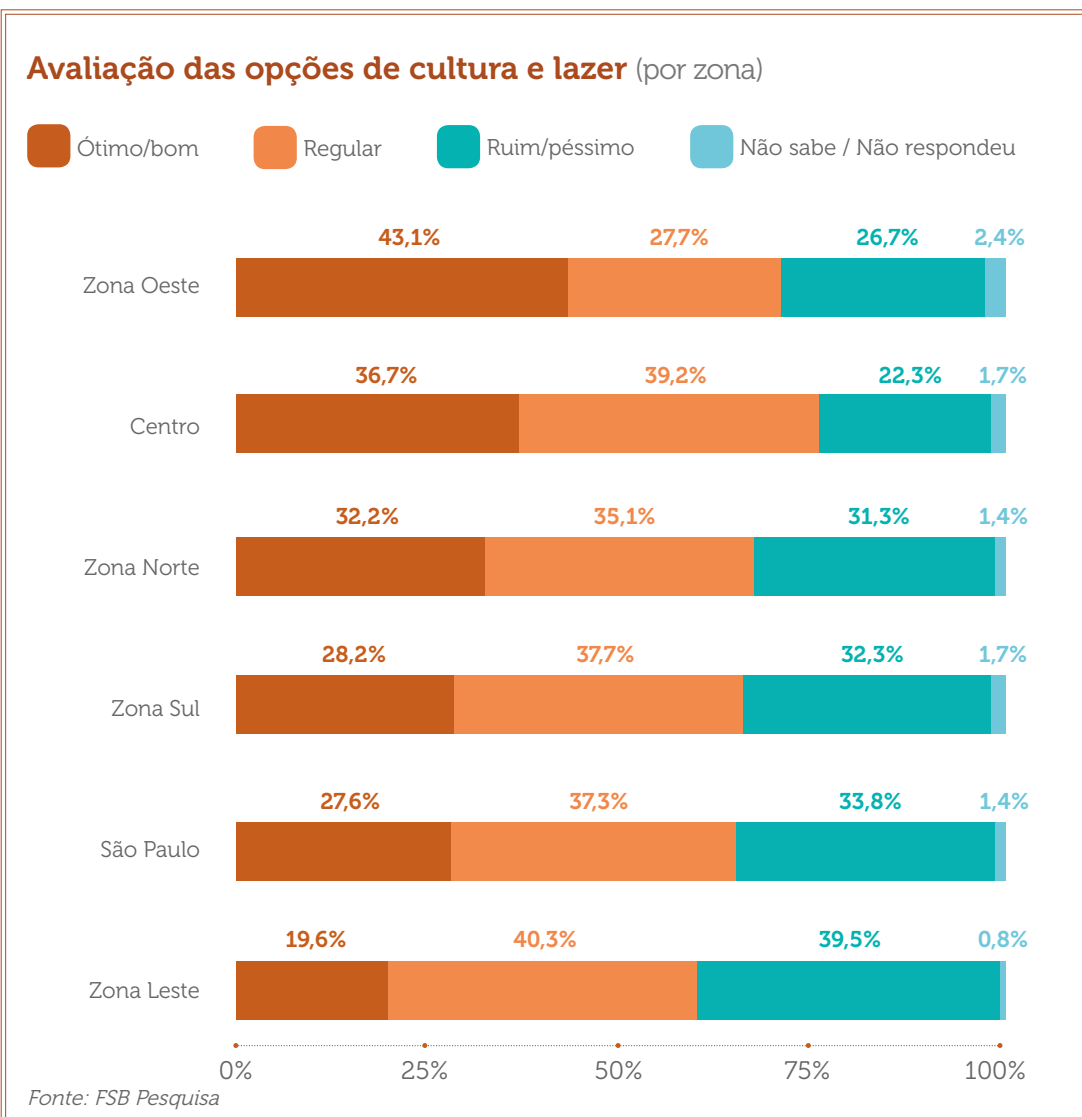
Pela pesquisa de avaliação dos moradores, a Zona Oeste é a que concentra o maior percentual de pessoas que avalia como boas ou ótimas as opções de cultura e lazer (43,1%). No Centro, o índice foi de 36,7%, seguidos pelas zonas Norte (32,2%), Sul (28,2%) e, por último, Leste (19,56%). É também na Zona Leste onde se concentra o maior número de avaliações péssimo ou ruim (39,5%).

Para além da desigualdade na distribuição dos equipamentos, os debatedores ressaltaram o vigor cultural existente nos bairros e sua importância na formação da identidade local, na valorização da autoestima da região e na busca de vozes regionais para o debate.

“Acredito que cultura transforma

Distribuição dos equipamentos culturais





as pessoas. Música, dança, literatura e teatro ampliam o seu leque. Os CEUs – Centros Educacionais Unificados – foram pensados nessa concepção de reunir cultura, esporte, lazer, educação, entretenimento e tecnologia em um

mesmo espaço. Outra coisa são as casas de cultura que estamos lutando para serem ampliadas nos bairros”, avalia a vereadora Juliana Cardoso, que também reclama da falta de espaço para divulgação dos grupos culturais dessas regiões.



A professora Vera Masagão destacou a pujança da cultura popular e periférica

“A concentração acaba não deixando outros grupos de cultura se expressarem. Você tem muita gente boa nas regiões, compondo músicas fantásticas, como, por exemplo, uma cantora que usa o hip-hop para falar de direitos das mulheres. Mais recentemente, iniciou-se a descentralização da Virada e da Viradinha Cultural. Ainda falta chegar a alguns lugares, mas se iniciou, misturando artistas das regiões e outros mais conhecidos”, afirma a vereadora.

Padre Jaime chama a atenção para espaços que poderiam ser melhor aproveitados para promover encontros e trocas das comunidades. “Espaço público é para o público. É de chorar quando vemos na periferia, carente de tudo, escolas com grades, quadras de futebol nas escolas fechadas aos sábados e domingos. As salas de aula e as cozinhas

equipadas e paradas. A integração escola-comunidade acontece por aí”, diz.

Ou seja, a cultura pode acontecer, independente da distribuição de espaços exclusivamente dedicados. Existe uma dinâmica própria nessas regiões e uma variedade de manifestações e grupos culturais – e essa também é uma oportunidade para investimento pela prefeitura para ajudar a combater os desequilíbrios. “A cultura não depende totalmente da política pública para acontecer. Temos uma série de iniciativas acontecendo, uma pujança da cultura popular e periférica que, muitas vezes, dita a moda e a regra para a cultura mais ampla. Essas são iniciativas que a política pública tem que fomentar e articulá-las a iniciativas educacionais”, concorda Masagão, relacionando cultura e educação.

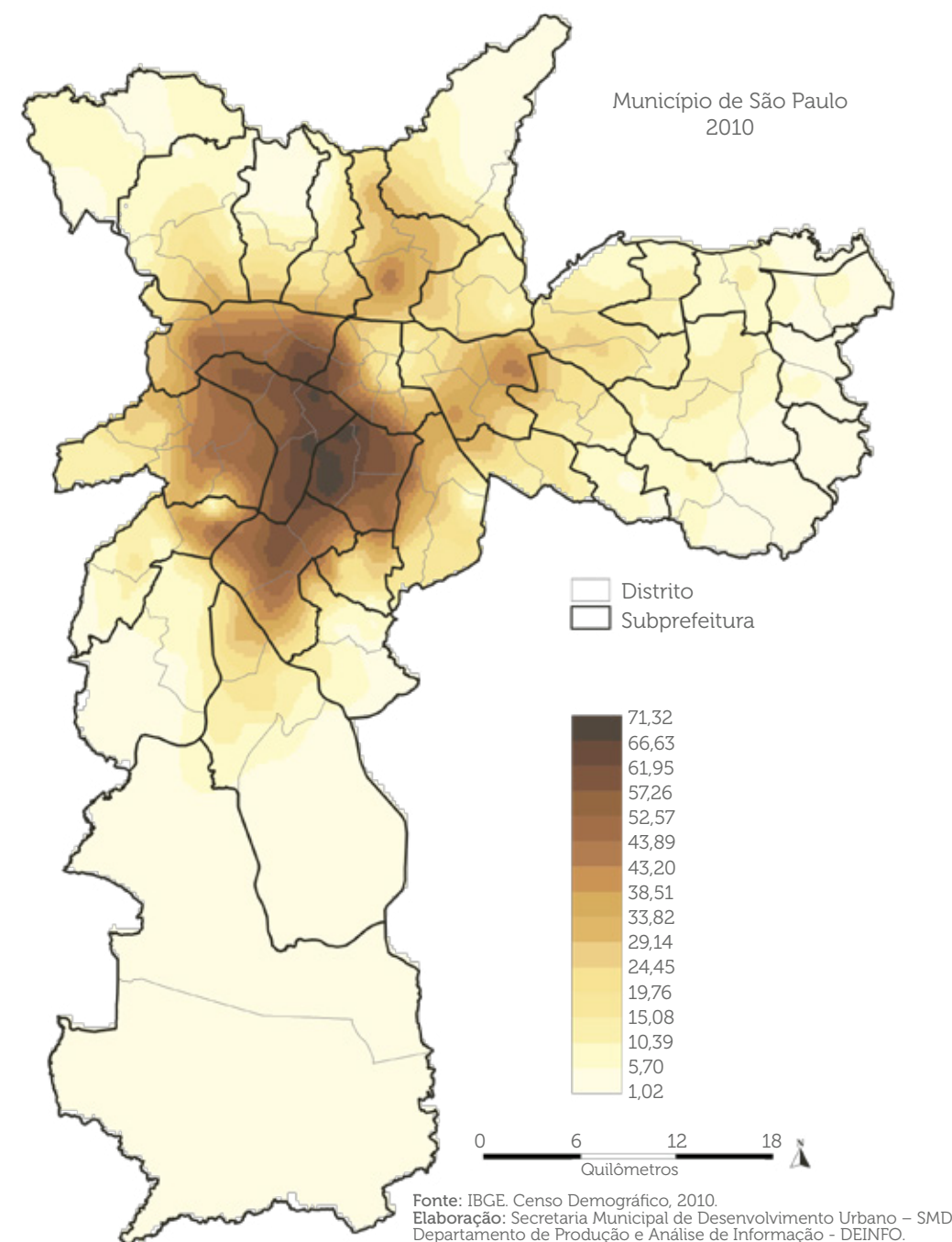


Embora reconheça o avanço no acesso à educação pelos jovens de comunidades mais pobres, o padre Jaime exemplifica como a concentração de riqueza e de serviços interfere no aproveitamento dessas oportunidades pela população de baixa renda. “Qual o proveito que um jovem terá em uma universidade tendo que pegar um ônibus às 5h para trabalhar e voltar para a casa às 23h? O desgaste das pessoas é grande, que não produzem nem no trabalho nem no estudo. Como superar isso? A cidade precisa urgentemente ser descentralizada. Estive em Campina Grande recentemente, há duas faculdades públicas e uma escola profissionalizante em uma cidade de 400 mil habitantes. No M’Boi Mirim, com quase o dobro de habitantes, não tem nada disso”, comenta.

Em julho de 2016 foi entregue o primeiro prédio do campus da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), após oito anos de mobilização dos movimentos sociais e da comunidade local pela instalação na Zona Leste. “Mas precisamos preparar os nossos jovens para poder ingressar nessas instituições”, ressalta a vereadora Juliana Cardoso.

Basta analisar a distribuição geográfica da população paulistana para avaliar o potencial que mais ou menos anos de estudo têm na determinação das condições de vida e de moradia das famílias. O mapa na página ao lado apresenta a distribuição de moradias a partir dos anos de estudo. Grande parte da população acima de 25 anos com Ensino Superior completo concentra-se na região central.

Distribuição da população com mais de 25 anos e Ensino Superior



Marques ressalta o crescimento do acesso ao ensino superior nos últimos anos e da política de expansão das universidades públicas – diretriz que precisa continuar a ser implementada. Mas também é necessário preparar melhor os estudantes da rede pública para acessarem esse espaço. “Tem a ver com capacitarem melhor o ensino público nas periferias. Mas não com essa visão etapista de primeiro atuar no ensino básico, depois no médio para, por fim, trabalhar o ensino técnico e superior. É preciso melhorar o ensino de forma

geral, é preciso mais ousadia nas políticas públicas de melhoria da educação”, reforça a professora Vera Masagão.

Trabalho e moradia

A pesquisa também questionou a população sobre as oportunidades de emprego e renda na cidade. Na média geral, mais de 60% da população avalia como ruins ou péssimas as condições de acesso ao emprego, influenciada também pelo contexto atual de recessão econômica. Na avaliação por regiões de São Paulo, a Zona Norte, com quase 70%, e a Zona

Avaliação das oportunidades de emprego e renda (por zona)	Ótimo/Bom	Regular	Ruim/Péssimo	Não Sabe/ Não Respondeu
Centro	14,2%	29,7%	54,9%	1,2%
Zona Oeste	14,1%	30,2%	55,5%	0,2%
Zona Leste	9,8%	32%	56,8%	1,5%
São Paulo	9,5%	27,5%	62,1%	0,9%
Zona Sul	9%	24,5%	65,9%	0,4%
Zona Norte	6,6%	22,7%	69,9%	0,7%

Fonte: FSB Pesquisa



Há um desencaixe entre oferta de emprego e estrutura residencial, que ficam muito afastados

Sul, com 65,9%, têm maior percepção negativa, superando a média geral. O Centro registrou o menor índice de descontentes, com 54,9%, e com 14,2% de bom ou ótimo.

“Há um desencaixe entre a oferta de emprego e a estrutura residencial, especialmente dos empregos de melhor qualidade. Você tem uma densidade de empregos formais por habitantes muito menor na Zona Leste ou na Zona Sul do que no Centro expandido. Portanto, mais uma vez, reafirmando a concentração das atividades econômicas e das oportunidades na área mais central da cidade que é área habitada pela população de mais alta renda”, analisa Eduardo.

Padre Jaime concorda e cita a realidade dos moradores da sua região. “A moradia, o trabalho e a mobilidade são muito interligados. Tem gente que mora no fundão do Jardim Ângela e passa

mais tempo no transporte do que no trabalho. Não estou exagerando, muita gente passa mais tempo no transporte que no trabalho e isso implica em desgaste, a pessoa não aproveita as oportunidades e não consegue viver a vida”.

Novamente, foi citado o potencial do novo Plano Diretor como mecanismo para distribuir melhor as opções de emprego e renda pela cidade. O sacerdote fala da sua experiência na região Sul. “Estamos em um lugar bonito, uma área de mananciais, temos a represa do Guarapiranga, poderíamos pensar a gestão da psicultura e do agroturismo, mas foi [as propostas nessa área] tudo engavetado. Quando falei do hospital, insisti que as pessoas que trabalham deveriam ser da região, mas não, vêm pessoas de São Miguel trabalhar como faxineira lá. Se fossem profissionais que não têm na região, mas não é o caso. Se tiver vontade se faz muita coisa”, conclui.



“Há 20 anos as periferias eram iguais. Isso não é mais verdade. Hoje há muitos subcentros, com dinâmicas próprias. Temos negócios locais, como imobiliárias fortes, por exemplo, na Zona Leste”.

- Eduardo Marques

É preciso reconhecer ainda o processo de transformação das periferias, hoje mais heterogêneas e complexas a partir da ascensão socioeconômica recente das famílias de menor renda. “Há 20 anos, você tinha aquela descrição das periferias metropolitanas brasileiras em que tudo faltava, que era tudo igual. Isso não é muito mais verdade. Hoje você tem uma série de subcentros, com dinâmicas próprias. Temos negócios locais, como imobiliárias fortes, na Zona Leste, por exemplo”, segundo Marques.

Especulação imobiliária

Nesse sentido, um outro desafio a ser superado é o encarecimento das propriedades a partir da melhoria nas condições de mobilidade e serviços. A valorização imobiliária dessas regiões pode empurrar famílias de baixa renda, sem condições de arcar com o custo do equipamento público e da renovação do entorno, para localidades ainda mais distantes e precárias. Esse fenômeno é chamado de gentrificação. “É papel da regulamentação estatal controlar esse processo e reduzir seus efeitos. Fazer com que a incorporação imobiliária esteja associada à promoção de uma cidade mais solidária, melhor de se viver, de se deslocar etc. O novo plano diretor é melhor do que o anterior em relação a isso porque ele é mais focado e objetivo, delimitando um conjunto de instrumentos para isso acontecer”, comenta Marques.

Como se viu, a complexidade da desigualdade envolve mais do que a diferença de renda das famílias, ela afeta também as condições de moradia, mobilidade e o acesso a serviços públicos, educação e cultura. O caminho para a

solução destes desequilíbrios, como sempre, deve passar pela via democrática, como ressaltado pelos debatedores. “Gostaria de acrescentar algo sobre o papel dos vereadores nessa discussão. Falamos de poder local, da radicalização da democracia, de um processo decisório mais próximo do cidadão etc. Mas a representação política tradicional e clientelista brasileira precisa controlar um território e não deixar que os habitantes do território falem por si. Isso é um dos motivos pelos quais os processos se reverterem com tanta frequência”, opina Eduardo Marques.

Sobre a implementação do Plano Diretor, o padre Jaime reforçou a importância da atuação do legislativo. “Quais as condições que nós temos para cobrar se não tivermos uma Câmara forte ao lado? Aí estaremos perdidos de novo. Me preocupa a continuidade do PDE. Aconteceu em 2004,

tenho medo que aconteça de novo”.

Masagão mencionou as deficiências do sistema político brasileiro. “As diferenças nos recursos econômicos e culturais acabam rebatendo em uma diferença de influência nos poderes constituídos. Os grupos econômicos acabam dominando as eleições e o sistema eleitoral franqueia o acesso, por meio do financiamento privado. Então, os grupos com mais poder evidentemente vão colocar seus representantes”, afirma ela.

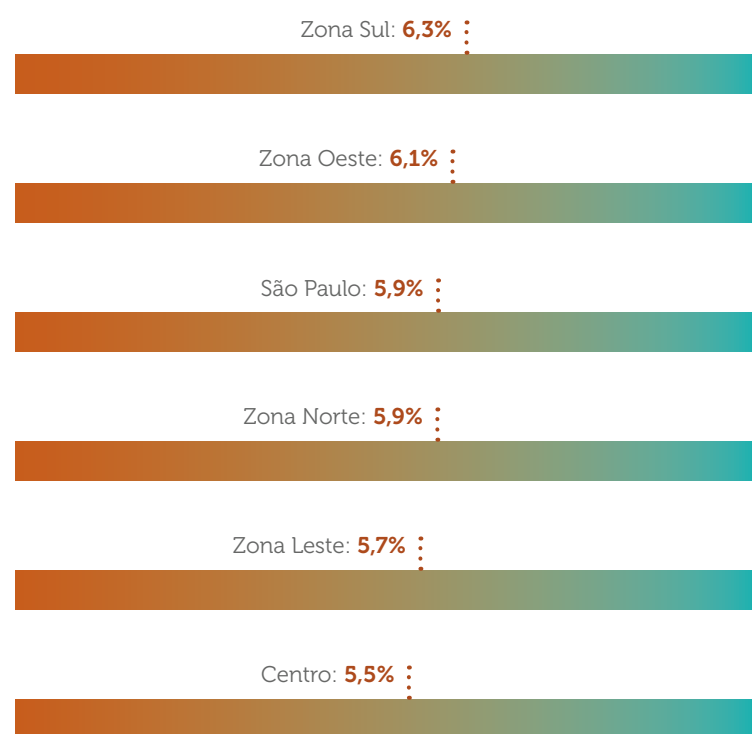
“Mas também vejo o lado cheio do copo. Acredito que também avançamos. O povo está organizado, lutando, está na rua, e temos que acreditar que isso vai resultar, acho que já conseguimos avanços. Cada vez tenho mais consciência de que só vamos mudar esse sistema político baseado em corrupção e poder econômico com mobilização social, com mais candidatos de fato, representantes, da população”.

Quase três quartos dos paulistanos avaliam como ruins ou péssimas as oportunidades de emprego e renda.

Os paulistanos parecem compartilhar do otimismo de Masagão. Apesar dos problemas apontados na pesquisa, a maioria tem o desejo de continuar vivendo na cidade (62,3%), especialmente pelas oportunidades de crescimento, oferta de empregos e acesso a eventos culturais. A maioria também recomenda São Paulo como um lugar para morar.

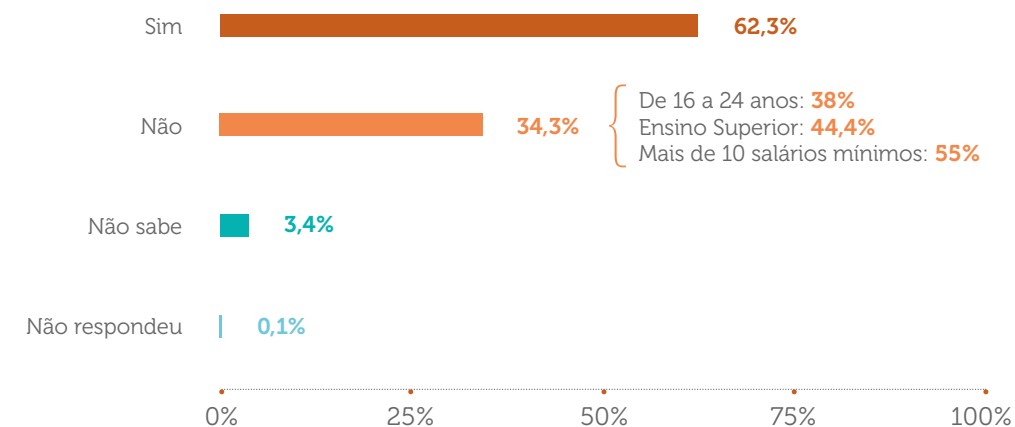
Ao analisar a sua qualidade de vida, a população também tem mais avaliações positivas do que negativas. Em todas as regiões, a nota para a sua condição variou entre 5,5 a 6,3. Entre os que desejam deixar a cidade, a maioria pretende fazer isso como um projeto de aposentadoria, para morar no interior do Estado ou retornar à sua região de origem.

Qual a nota que você daria para a sua qualidade de vida (de 0 a 10)



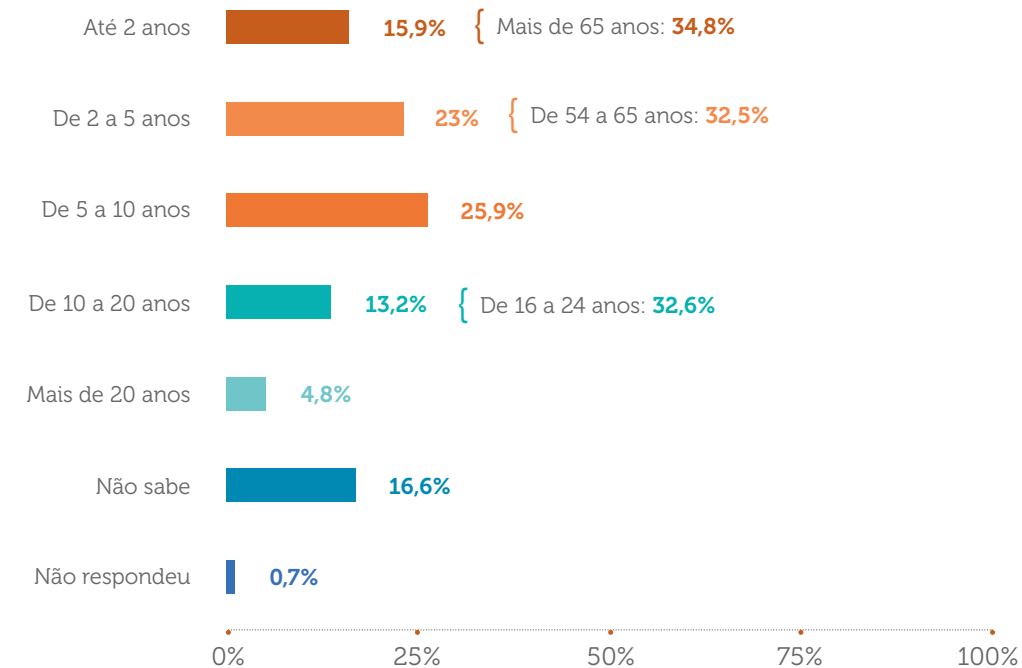
Fonte: FSB Pesquisa

Você pretende viver o resto da vida em São Paulo?



Fonte: FSB Pesquisa

Quando você pretende se mudar?



Fonte: FSB Pesquisa



SP Cidade Sustentável

O que é sustentabilidade? Muitas pessoas associam o termo aos desafios ambientais esquecendo-se das outras duas importantes variáveis que formam o conceito: o desenvolvimento econômico e social, formando assim o chamado *triple bottom line*.

Mas esse significado se modifica e evolui em conjunto com os desafios da sociedade. As dimensões cultural e política, além de outras variáveis importantes, vêm sendo incorporadas na agenda da sustentabilidade. “O conceito tem a capacidade de aglutinar pau-

tas contemporâneas dos mais variados aspectos”, afirma Américo Sampaio, da Rede Nossa São Paulo, chamando atenção para as adaptações que o termo ganhou desde o seu surgimento, entre os anos 1960 e 1970. Hoje, não se pode falar em desenvolvimento sustentável sem abordar questões como transparência, ética, gestão de indicadores, sistemas de decisão de órgãos públicos e privados e participação social, entre outros aspectos.

“Muitos veem o conceito como aquela forma de desenvolvimento que

Ficha técnica

Tema: Sustentabilidade

Quando: 20 de junho de 2016, Plenário 1º de Maio

Participantes: Vereador Ricardo Young (Rede Sustentabilidade); Américo Sampaio, integrante da Rede Nossa São Paulo e assessor do Programa Cidades Sustentáveis; Luciana Travassos (UFABC), arquiteta e professora da Universidade Federal do ABC e Fernanda Meirelles (FGV), advogada e professora da Fundação Getulio Vargas.

preserva para as gerações futuras as mesmas condições de desenvolvimento do presente. Sim, mas isso é muito simples. Ela integra a questão econômica aos aspectos sociais e do meio ambiente em uma nova visão de desenvolvimento. É uma cidade saudável, com desenvolvimento harmônico, acolhedor, regenerador de serviços ambientais, que possibilite o combate à desigualdade social, em que as pessoas se relacionem, onde as pessoas podem se locomover se apropriando da cidade sem medo”, ensina o vereador Ricardo Young.

Assim, refletir sobre sustentabilidade é também pensar em participação social e democracia, transformando a cidade em um lugar mais humano e solidário. “Essa pauta deixou de ser ambiental, como era vista no passado, e passa a ser uma questão política”, complementa Sampaio.

Desenvolvimento caótico

A qualidade de vida nas metrópoles está intimamente ligada a um desenvolvimento sustentável. O grande processo de urbanização também acelerou o consumo de recursos – hoje mais de 85% da população brasileira já vive nas cidades. Em cinquenta anos, os moradores das áreas urbanas cresceram três

vezes mais do que a população total do País, segundo o IBGE. E esses dados continuam em crescimento no Brasil e no mundo. Até 2050, a ONU (Organizações das Nações Unidas) estima que o número de moradores nas cidades aumentará 3,1 bilhões.

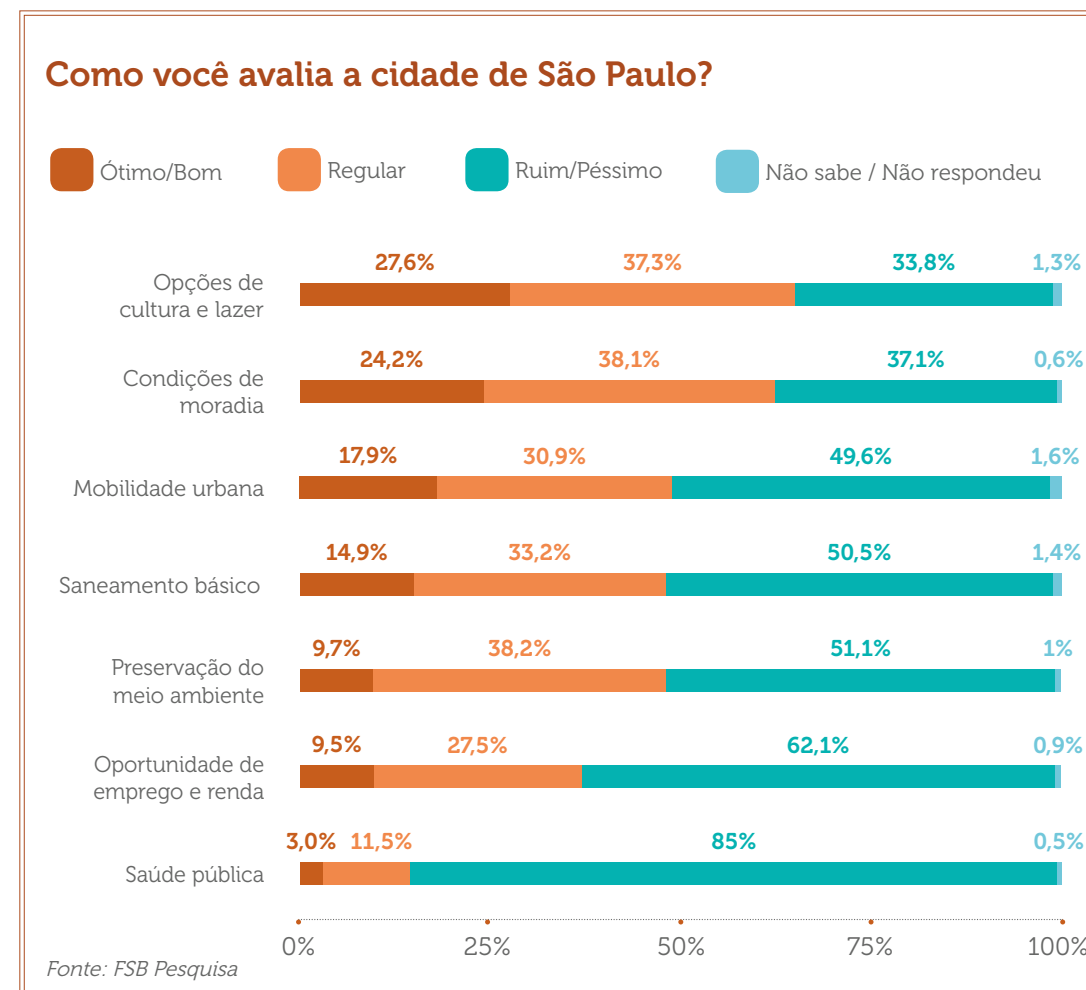
Além de intensa, essa ocupação ocorreu de forma desordenada, não planejada, com a degradação de áreas importantes para a manutenção da qualidade de vida nas cidades, como extinção de matas ciliares que protegiam mananciais de água e muita poluição. “É um buraco negro que absorve do seu entorno tudo o que necessita e não consegue repor nada. As cidades não produzem alimentos, nem água ou energia nelas mesmas. Esse desequilíbrio leva a um ponto que compromete toda a civilização. Eu costumo dizer que as cidades se transformaram em uma espécie de “armagedon”. Se não revertermos esse processo, vamos entrar em um colapso muito maior do que conhecemos em relação às mudanças climáticas”, acrescenta o vereador.

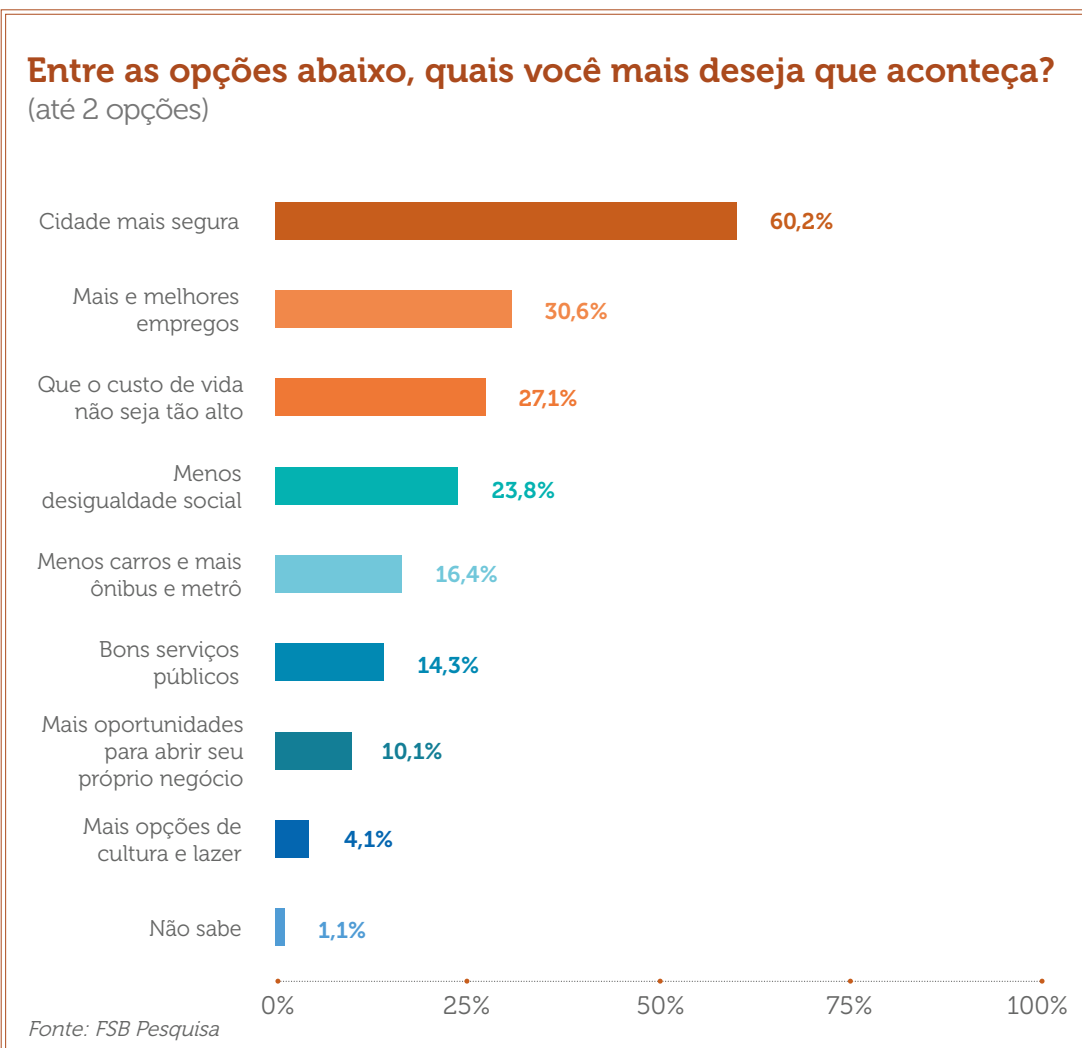
Apesar de cenário de cataclismo global, as gestões governamentais ainda estão distantes de fazer as mudanças estruturais necessárias para reverter essa tendência à degradação na opi-

nião dos debatedores que participaram do quarto encontro sobre o futuro de São Paulo. A visão de desenvolvimento econômico, social e ambiental ainda é muito estanque na administração, e não está integrada à formulação e implementação de políticas públicas.

“Falar de sustentabilidade é reconhecer a interdependência dos setores:

a coleta de lixo interfere no trânsito, está associada à poluição e impacta a saúde. Temos também a relação entre territórios e seu entorno, especialmente nessa cidade tão adensada. Nosso sistema administrativo está estruturado em departamentos, com várias caixinhas. Administramos sob a noção de responsabilidade, de poder identificar





quem está fazendo o quê e responsabilizar por aquilo. Então, como vamos sair de uma lógica de gestão tradicionalmente segmentada e trabalhar com esse conceito da interdependência? Um secretário de uma pasta terá que olhar para além do que a lei define como sua atuação. Teremos que ganhar essa flui-

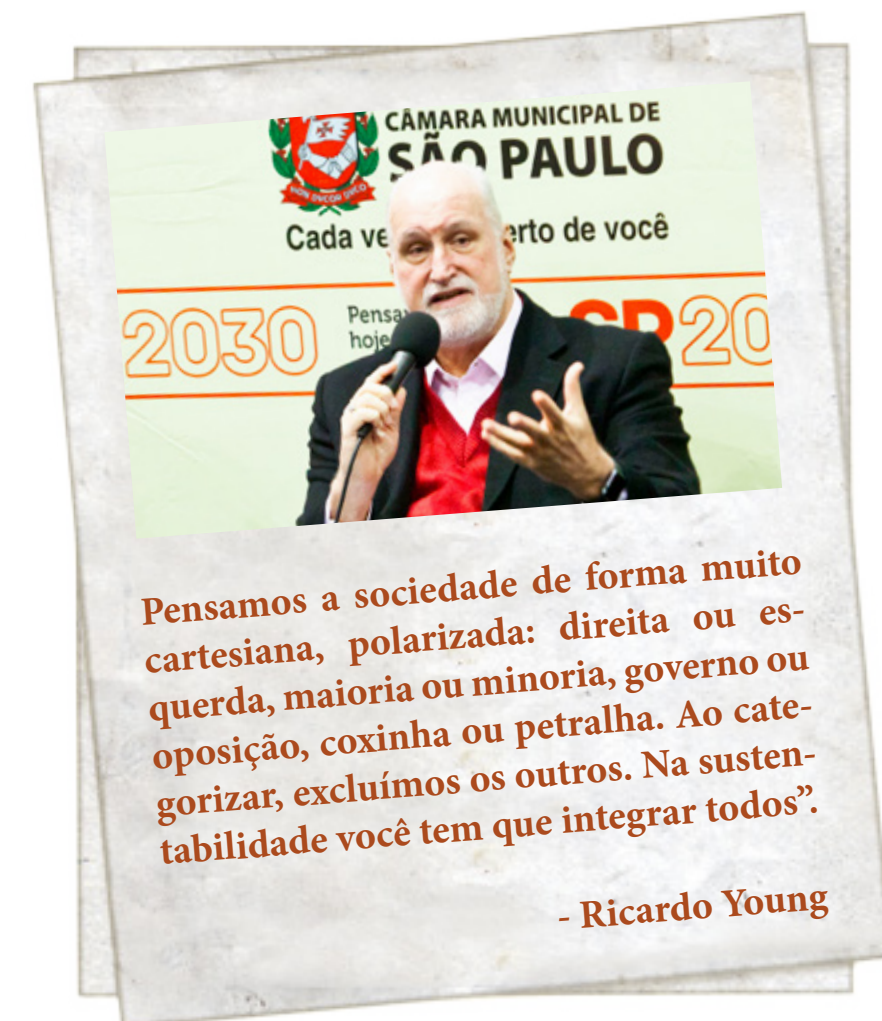
dez de alguma forma”, afirma a advogada e professora Fernanda Meirelles.

Se os arranjos institucionais não estão prontos para encarar isso, por outro lado, também não são empecilhos, na opinião da advogada. “Eu quero ser otimista. Temos uma série de ferramentas

que podem arejar. Eu não sei quais os instrumentos jurídicos para o futuro, mas a gente tem brechas para situações mais dinâmicas”, conclui.

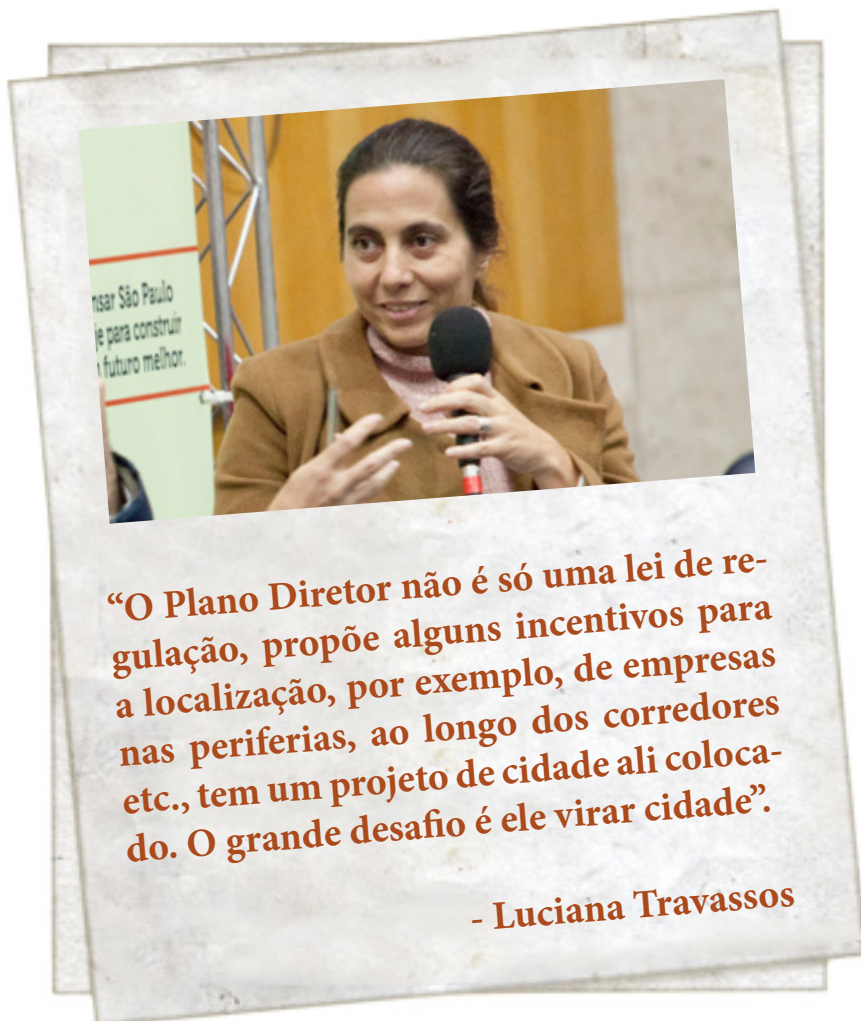
Arquiteta e especialista em planejamento territorial e urbano, Luciana Travassos indica que a grande questão é o quanto a sustentabilidade tem a capacidade de mudar as estruturas já consolidadas, a economia ou a desigualdade, como vai proporcionar a intersetorialidade. “O que a gente vai chamar da ideia da sustentabilidade fraca, que fica na camada mais superficial e não muda as estruturas de poder, de distribuição de recursos na sociedade, como vamos partir dessa leitura para uma sustentabilidade forte, na qual a gente talvez nem precisasse do adjetivo sustentável para o desenvolvimento?”, explica Travassos.

“As propostas colocam limites ao desenvolvimento econômico, na perspectiva de que não dá para caminhar mais nessa direção predatória e irracional. E o sistema político só absorve os pontos que ficam nas camadas mais superficiais”, diz Sampaio. “É fundamental assumir essa responsabilidade – entendo que a classe política é muito ‘dinheirada’, é muito dominada pelo poder do dinheiro – é fundamental uma mobilização da sociedade civil para que a



pressão e a inteligência popular possa trazer transformações”, acrescenta ele.

Ricardo Young exemplifica essa necessária visão sistêmica com o tema da habitação. A condição de moradia, infraestrutura e serviços existentes no seu entorno são indispensáveis à qualidade de vida da população. “A primeira sabotagem à ideia da sustentabilidade é achar que os programas de moradia para baixa renda têm que ser feitos em terrenos baratos. Isso leva a projetos



veis e não são, pois haverá custos extras de saúde e de infraestrutura em geral. Esse é um exemplo pequeno e claro de que essas visões, se isoladas, geram desequilíbrio”, detalha o vereador.

“O que está por trás disso é a questão econômica. Pensamos mobilidade só na casca, habitação social só na casca. Esse é o ponto mais difícil. A habitação de interesse social está na periferia por causa do valor do solo. Quem vai construir nas áreas mais consolidadas? Se a gente não consegue garantir democratização do acesso à terra nesses locais, em algum lugar é preciso construir essas habitações independentemente do impacto que isso pode ter no meio ambiente etc.”, comenta Travassos. A visão superficial mascara o problema, mas ela vê sinais de mudança. “Foi uma batalha a inclusão de zonas especiais de interesse social no Plano Diretor. Ele não é completo, mas propõe um projeto de cidade interessante, mais compacta, com adensamento nos corredores, melhor distribuição dos empregos, que gera diminuição ou melhora na mobilidade. O grande desafio é que o Plano Diretor vire cidade”, explica.

“Uma visão da habitação popular de qualidade deveria considerar a regeneração dos serviços ambientais,

em lugares inadequados na periferia e estimula a ocupação irregular da região de mananciais. Habitação social é mais importante que a produção de água? Talvez pelo viés da política social, mas não da política ambiental. O interesse econômico, isolado, entregará a moradia mais barata, não a melhor. Dissociada da preocupação com bem-estar, a população vai morar mal, em áreas sem regeneração ambiental, que aparentemente seriam baratas e acessí-

o uso de energia renovável, o saneamento adequado e os serviços básicos e, a partir dessas premissas, buscar os recursos necessários para a política pública”, completa o vereador.

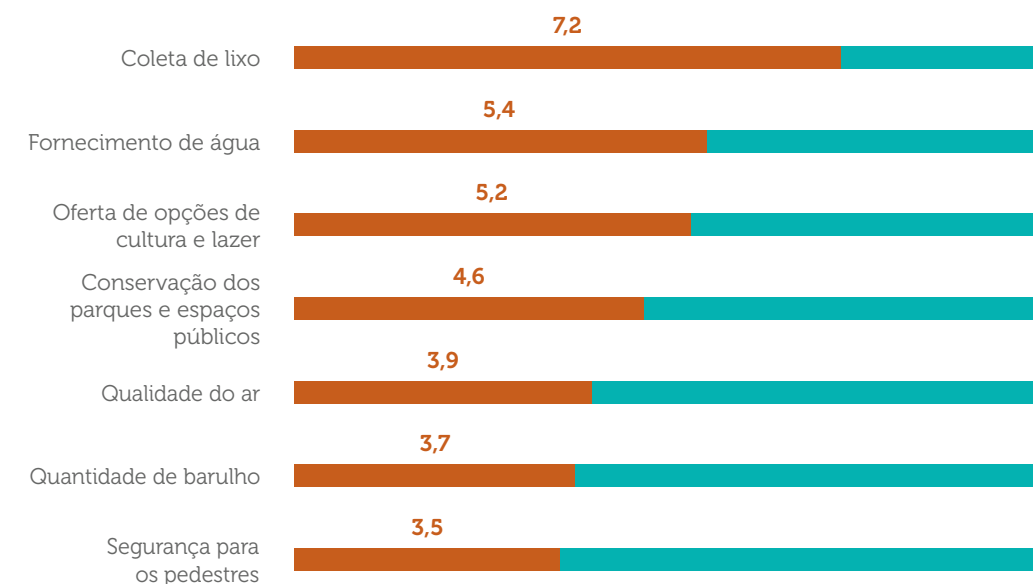
Novos indicadores

Mesmo a avaliação estritamente econômica, se for inteligente, comprovará que o custo do solo pode ser muito maior do que o inicialmente calculado, ressalta Fernanda Meirelles. Basta incluir na análise todos os custos e benefícios de uma opção ou outra. “Ao fazer

a comparação de política habitacional em área consolidada ou em área preservada ou periférica, você está comparando alhos e bugalhos. Em uma das pontas você está computando a creche que já existe, as redes de água, gás, energia e assim por diante. E no outro você desconsidera o custo de levar essa estrutura toda às novas regiões”, diz.

Para que a percepção seja clara, esses elementos precisam se transformar em diretrizes e padrões à disposição dos gestores. “Temos uma literatura econômica enorme, que já permite trabalhar

De 0 a 10, qual seu grau de satisfação com os seguintes aspectos:



Fonte: FSB Pesquisa



A ideia de desenvolvimento sustentável pressupõe uma visão sistêmica

com isso. Se houvesse um guia do que os gestores devem considerar na tomada de decisão, ficaria muito tranquilo defender esse tipo de moradia. Ele está computando o custo para a secretaria de saneamento, de saúde e outras. Alguém tem que juntar isso em uma mesma equação. Se não tiver essa clareza, a tendência é fazer como sempre se fez, a decisão menos ousada possível”, indica Meirelles.

O ambiente jurídico e burocrático é mais um entrave para se avançar nesse pensamento sistêmico. Um estudo recente sobre compras públicas sustentáveis cita posicionamento do Tribunal de Contas da União alertando que exigências e requisitos em licitações não podem comprometer a competitividade das empresas. Ou seja, uma concorrência com muitas restrições em relação a tipos de materiais poluentes ou à cobrança de certificações que comprovem

o processo menos impactante pode ser identificada como tentativa de desvio do gestor. “Quando um Tribunal de Contas decide isso, fica muito difícil para o gestor fazer essa opção”, afirma Meirelles.

Especialista no tema das cidades sustentáveis, Sampaio diz que os municípios brasileiros já possuem um grande número de indicadores. Mas falta uma análise integrada entre as diferentes métricas e fontes de informação. “Nosso problema é o nível de desagregação dessas informações. Temos índices nacionais, regionais ou metropolitanos, que não abarcam toda a realidade do País. O segundo ponto é o nível de absorção e uso desses indicadores. O Brasil tem mais de cinco mil municípios, mas apenas 300 tem mais de 100 mil habitantes, ou seja, 99% das cidades são muito pequenas. Soma-se a isso o fato de que muitos indicadores são baseados no nú-

mero de habitantes, que levam a uma reiteração da desigualdade: os municípios maiores recebem mais recursos, mais políticas e tudo o mais”, comenta. Prova disso são regiões no Brasil sem internet ou com acesso precário, prefeituras sem impressoras, gestores que não têm um celular institucional, não têm equipes, entre outras dificuldades. “Essa é a realidade brasileira que precisa ser compreendida. Quando a gente fala em utilizar indicadores como ferramenta de gestão, precisamos entender que ainda tem um processo de transformação, um trabalho pedagógico a ser feito. No Brasil, apenas São Paulo e Porto Alegre têm observatórios de indicadores, as demais não conseguem ter estrutura para levantar dados próprios”, conta Sampaio.

Sistema político

O Programa Cidades Sustentáveis atua justamente nesse contexto, com mobilização, monitoramento e análise de indicadores e informações públicas de maneira gratuita para os municípios. A plataforma está estruturada como uma agenda de ações e iniciativas que dissemina boas práticas para a construção de cidades mais inclusivas.

Problemas estruturais do sistema político brasileiro também precisam



“A sustentabilidade tem a capacidade de aglutinar pautas contemporâneas dos mais variados espectros. Mais que isso, é interessante ver que nesses últimos anos ela se tornou indissociável da questão da democracia”.

- Américo Sampaio

ser enfrentados, segundo o vereador Young. “A lógica da política é fazer coalizões para vencer as eleições. E isso define os próximos quatro anos de governo porque já demonstra como será distribuído o poder público entre os partidos. Poucos funcionários de carreira têm a opção de chegar ao primeiro ou ao segundo escalão e o corpo técnico, a inteligência da municipalidade, acaba aliado do centro das decisões, que se tornam partidárias. E as políticas são fei-



tas independentes umas das outras, não são integradoras”, avalia o vereador que sugere, ainda, a reorganização do pacto federativo. Para ele, a relação entre municípios, estados e União, assim como a distribuição da arrecadação dos tributos, não favorece a autonomia das cidades.

“Primeiro, temos que lutar por um novo pacto federativo e garantir aos municípios e às cidades muito mais poder do que eles têm. Segundo, temos que ter modelos de governança alta-

mente descentralizados, que reduzam o risco do governo de coalizção, com o máximo de decisão no próprio território. Aí alguém dirá, mas a descentralização já foi tentada e não foi resolvida. Com a atual inteligência tecnológica, é possível ter o máximo de descentralização e inteligência, estão aí os sistemas Waze, Uber, Airbnb para comprovar, são inteligências centralizadas com distribuição da decisão na ponta. Temos que trazer essa revolução para dentro da gestão pública. Precisamos dar muito mais autonomia aos municípios, quem efetivamente opera nos territórios, que é o poder público, mas também é a sociedade civil organizada”.

Meirelles tem um entendimento um pouco diferente do vereador, chamando a atenção para a importância da visão global. “A gestão, a inteligência, a operação precisa de um certo grau de centralização ou você terá uma amálgama de micro-decisões pontuais, que pode ser muito interessante naquele micro-território, mas no conjunto não necessariamente se reverte em uma política regionalmente sustentável ou eficiente”, explica. “É um paradoxo, temos essa necessidade de maior proximidade com o cidadão, mas precisamos reconhecer que existe uma série de decisões nas quais o olhar regionalizado vai gerar um resul-



Especialistas também falaram sobre necessidades locais e regionais e o papel dos administradores

tado mais interessante do que o local. E ele não é necessariamente autoritário ou despreza a política do município”.

A mudança das estruturas políticas parece uma tarefa árdua e nem mesmo é um consenso entre os especialistas. Mas, novamente, são os avanços tecnológicos, somados à maior participação social, que podem dar início às transformações.

Assim como o vereador Young, Meirelles cita a produção de informação como elemento-chave, oriunda tanto dos aplicativos e das redes sociais, como da academia e do acompanhamento constante das políticas públicas. Para a advogada, deve-se aproveitar o grande volume de dados produzidos, em diferentes plataformas, para favorecer a tomada de decisão consciente. Hoje, já existem aplicativos que monitoram e avaliam o transporte público, e que podem render informações preciosas ao poder público sobre aspectos como pontualidade, segu-

rança, qualidade. Há outros para denunciar buracos em ruas ou calçadas, sinalização na estrada etc. O próprio poder público já tem alguns aplicativos com uma série de funções semelhantes. Eles abrem espaço para uma maior participação dos cidadãos, geram dados mais capilarizados, na ponta, transformando-se em uma ferramenta valiosa para o poder público, e de baixo custo. “Enquanto a informação for muito restrita, com pouco acesso e abrangência, as pessoas que tomam decisões ou elegem seus representantes nunca estarão do nosso lado. Nunca vão conseguir ter a noção total do que essa decisão significa. Não basta saber que eu produzi tantas habitações populares, quero saber se a longo prazo elas se tornaram ambientes de integração, de convívio, de engrandecimento da dignidade. Se a habitação não serve para isso, não serve para nada”, diz Meirelles.

Participação: uma cidade solidária

Américo Sampaio também relaciona sustentabilidade à participação social. Mas se o tema se associa cada vez mais à democracia, dar conta de uma visão coletiva da sociedade e trabalhar a cultura da solidariedade ainda são desafios.

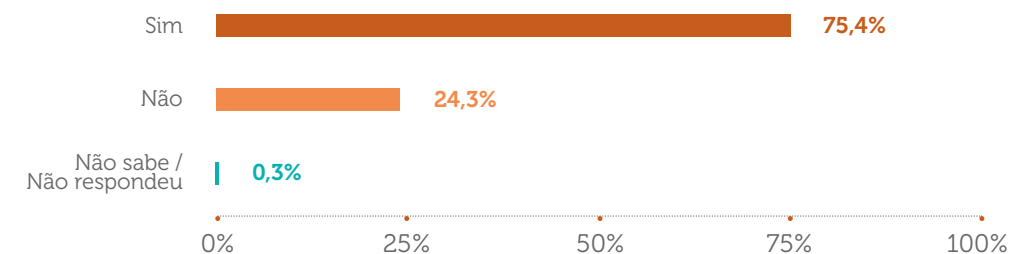
Em pesquisa de opinião realizada com moradores paulistanos, predomina o desejo de ter uma cidade mais segura (60%), com melhores e mais empregos (31%), menor custo de vida (27%) e mais igualitária (24%). Por outro lado, se percebe um desinteresse crescente da população em atuar nos espaços públicos formais e movimentos que podem promover a geração de ideias e soluções a estas questões. Segundo o mesmo levantamento, mais de 90% dos moradores da cidade não participam de associações profissionais (94%) ou de bairro (93%). Na escola, 75% não acompanham as associações de pais e mestres. A organização social que desperta maior atenção da população é a religiosa: mais da metade dos entrevistados afirma frequentar sempre ou às vezes essas instituições, enquanto 37% nunca o fizeram.

“Vivemos 80% da nossa história sob regimes autoritários, seja escravocrata ou ditadura. Não se pode esperar dessa sociedade uma participação tão abrangente”, analisa Sampaio.

Esses dados podem dar a ideia de uma São Paulo pouco afeita ao engajamento social ou à participação política, mas ele lembra que a não participação também pode ser um posicionamento. “Pode significar que muita gente está interessada, mas esses espaços não apresentam respostas. Essa desmobilização tem que ser analisada com cautela”, complementa.

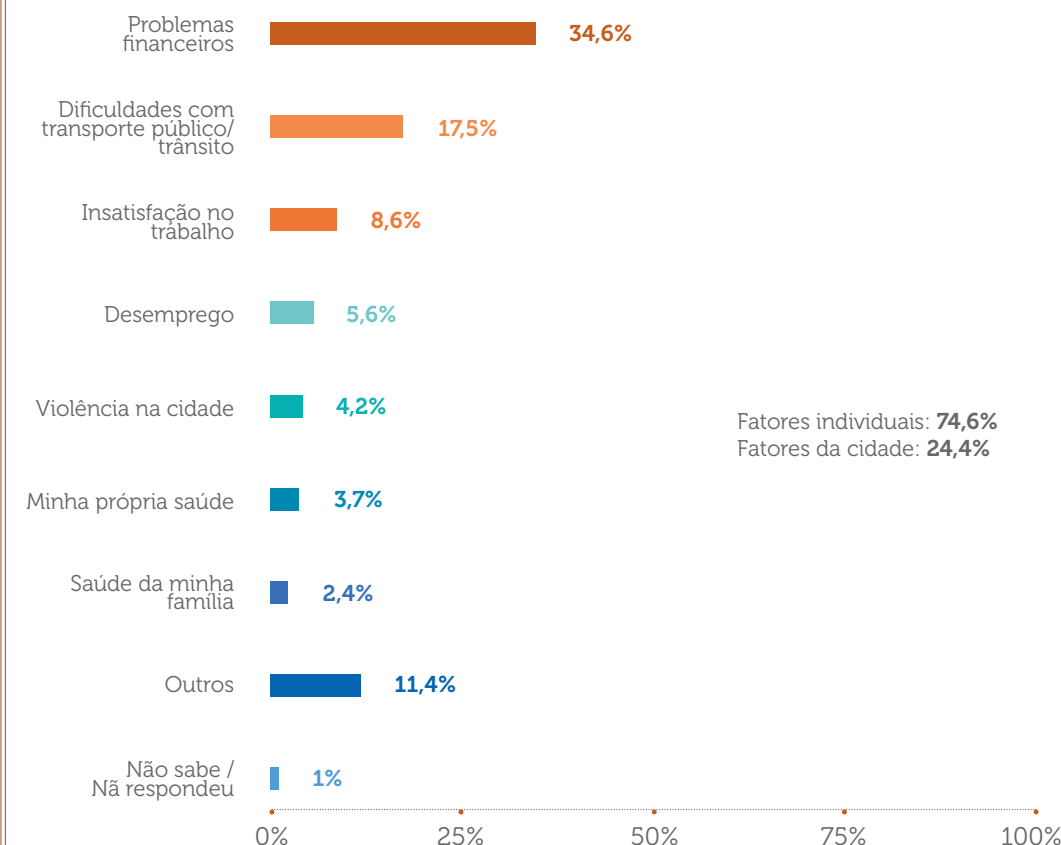
Luciana Travassos acrescenta outras pistas para o baixo envolvimento social. “Depois que o cidadão fala que tem algo de errado na comunidade dele, isso gera uma demanda para o poder público. Logo, é preciso uma gestão dessa demanda e dar resposta a ela. Como se definem as prioridades da municipalidade? Na construção do Plano Diretor, houve uma estratégia de participação muito ampla. Mas como ele discutiu cada um dos pontos trazidos pelos cidadãos? Acho que deixar isso bem claro é importante para o cidadão querer participar de novo”, avalia.

Você se sentiu estressado nos últimos 12 meses?

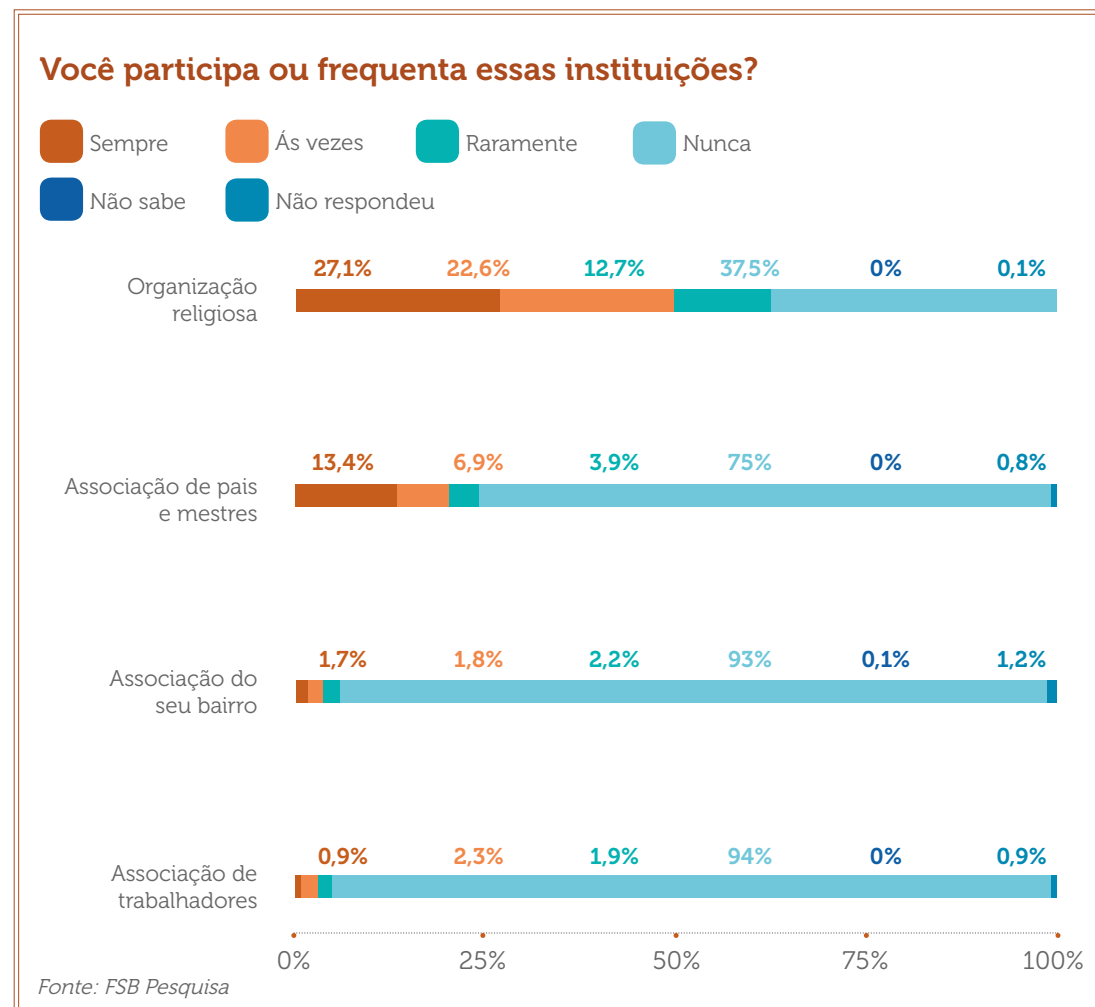


Fonte: FSB Pesquisa

Qual a principal causa do seu sentimento de estresse?



Fonte: FSB Pesquisa



A opção por soluções individuais também fica expressa em outros pontos da pesquisa de opinião. Ao avaliar sua própria qualidade de vida, 75% dos paulistanos afirmam sofrer com estresse, em grau alto ou moderado, e grande parte das causas desse sofrimento é for-

mada por fatores pessoais (75%).

“Temos instituições muito a reboque da dinâmica da sociedade, que faz com que a participação se dê fora dos grupos políticos, da Câmara, dos partidos. Se olharmos as igrejas, as entidades culturais, a participação é enorme,

há muita vitalidade. Mas não há diálogo com o poder público porque não há resposta. A tecnologia vem produzindo o fenômeno das sociedades exponenciais, os saltos de mudança de comportamento ocorrem em dimensões cada vez maiores e espaços de tempo menores. A universalização da informação que um *smartphone* nos dá não existia há 10 ou 15 anos e as nossas instituições são iguais há pelo menos 50 anos. Temos que criar novas instituições ou revolucionar as que temos para que dialoguem com essa nova dinâmica de sociedade”, analisa o vereador Young.

Por outro lado, essa atuação não deve ser simplória ou superficial. Para Sampaio, a tecnologia cumpre papel fundamental na mobilização, mas também adiciona outros desafios ao processo. “A questão da sociedade vigilante, toda a dinâmica do direito à

privacidade, do direito à neutralidade da rede vem junto com esse processo. Temos, de novo, mais um tema entrando na pauta da sustentabilidade. Teremos participação digital, que chamam aí de democracia digital? Bom, então vamos debater acesso à informação, o marco civil da internet e tal. A sustentabilidade acaba sendo uma grande janela que consegue amplificar as nossas contestações ao modelo atual”.

Assim, fica evidente a complexidade que envolve o tema da sustentabilidade e a relevância cada vez maior desse conceito nos anos recentes. Para além da dicotomia do interesse econômico *versus* o uso dos recursos naturais, vale reforçar que a preocupação com um desenvolvimento urbano sustentável abrange, em último grau, o bem comum e a vivência harmoniosa nas cidades.

O pensamento sistêmico, a conciliação de interesses privados e públicos, individuais e coletivos, precisam ser os guias que vão orientar a cidade rumo ao futuro.

Para ser mais sustentável em 2030, São Paulo precisa de...

Aproveitando o mote do encontro, os especialistas definiram quais seriam as suas prioridades para a cidade avançar nos próximos 15 anos:

“Uma questão concreta é o trabalho nas áreas mais vulneráveis. A macroárea de redução da vulnerabilidade, prevista no Plano Diretor Estratégico, precisa ser o foco das políticas públicas, das nossas conversas, dos movimentos sociais e outros porque só assim conseguiremos uma cidade mais justa do ponto vista socioambiental. E as políticas devem ser amplas: equipamento social, drenagem, rede de parques, habitação, lidar com a questão dos assentamentos precários, urbanização, realocação, enfim, tem uma série de programas que precisam atuar em conjunto para, de fato, reconstruir esse território das áreas mais vulneráveis.” **Luciana Travassos**

“Um ponto fundamental para avançarmos é o combate à desigualdade. Temos indicadores noruegueses e subsaarianos na mesma cidade. A desigualdade é simétrica, acontece

sempre nas mesmas regiões, atinge a mesma parcela da população, faixa salarial e cor. Desigualdade não faz bem para ninguém, rico ou pobre. Isso é um desafio, especialmente porque a desigualdade em São Paulo vem se ampliando. Pesquisas registram recrudescimento da concentração de renda. Para avançar, precisamos garantir mais democracia, soberania à população e descentralização da gestão municipal. A centralização reitera a dinâmica da governabilidade, que impera na política brasileira e está de costas às questões sociais”. **Américo Sampaio**

“Uma prioridade é desenvolver centralidades ao longo da cidade, algo previsto no novo Plano Diretor, mas que precisa ser implementado. Essa lógica de tudo no centro e nada nas bordas é um desastre. Precisamos ter centralidades de geração de emprego, lazer e cultura no município. Como setor prioritário, indico o saneamento básico, muito relacionado à desigualdade. Temos grande cobertura de abastecimento de água e esgoto em São Paulo, mas quando vamos analisar por faixa de renda dos moradores,

a variação é um absurdo. A falta de esgotamento sanitário impacta a saúde pública, a educação, a capacidade de aprendizado e a produtividade.”

Fernanda Meirelles

“Devemos criar mecanismos para que o serviço público possa dialogar com os pontos de vitalidade da cidade, que os recursos possam ser utilizados de forma mais inteligente e com melhor controle social. Isso é possível porque temos muito mais

abundância do que escassez em São Paulo. Também escaparia do dilema entre social, econômico e ambiental e procuraria trabalhar numa cidade mais acolhedora, mais criativa, mais dinâmica. Por fim, mudaria a relação entre Executivo e Legislativo. O próprio conceito de poder público teria que ser revisto e repaginado com mais transparência, capacidade de diálogo e tecnologia para permitir a participação direta da população.” **Ricardo Young**



SP Megacidade

Com cerca de 12 milhões de moradores, a cidade São Paulo sozinha abriga uma população maior do que a grande maioria dos estados brasileiros, perdendo apenas para quatro (estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Bahia). No seu entorno, vivem mais 9 milhões de pessoas em outros 38 municípios. Assim, a região metropolitana de São Paulo soma 21 milhões de moradores, o que equivale a toda a população de Minas Gerais.

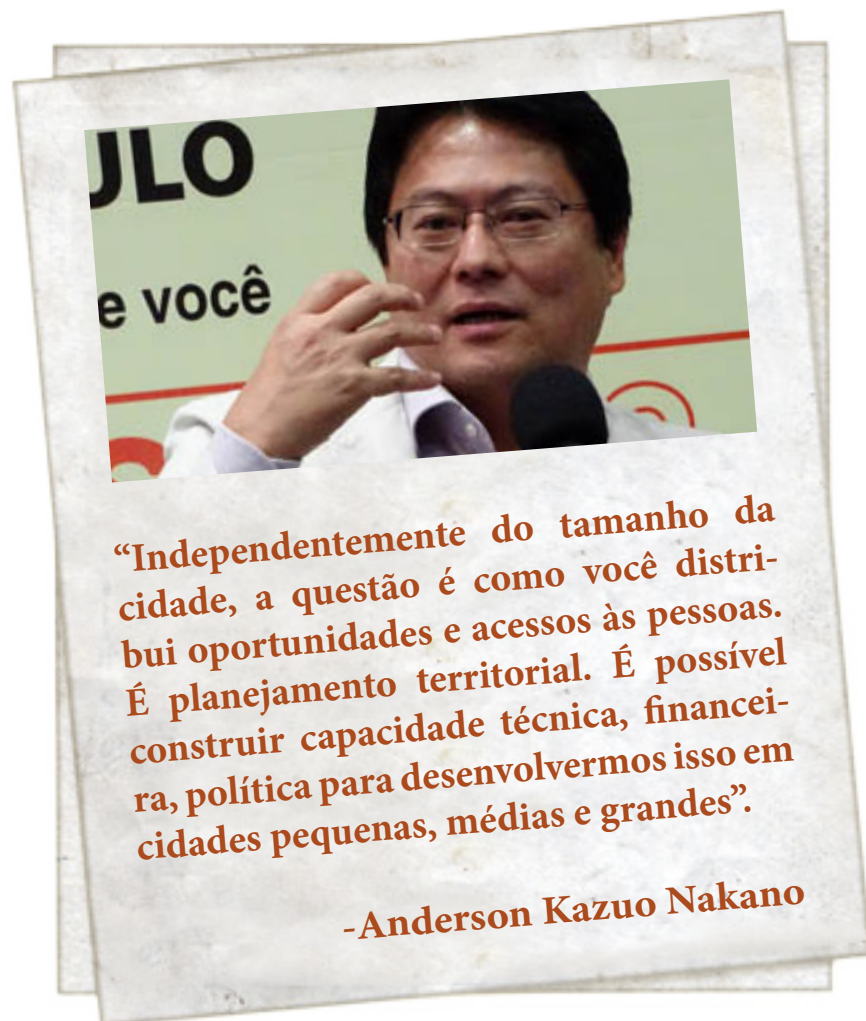
Seus limites geográficos são quase imperceptíveis, com movimentação intensa entre seus moradores que podem trabalhar em uma cidade, estudar em outra e morar em uma terceira. A região concentra 39 prefeituras, suas respectivas Câmaras de Vereadores e toda a estrutura administrativa municipal de cada cidade – de diferentes partidos e ideologias. Se já é difícil gerir uma cidade tão grande e complexa como a Capital, imagina

Ficha técnica

Tema: Governança metropolitana

Quando: 27 de junho de 2016, Plenário 1º de Maio

Participantes: **Vereador Antonio Donato (PT)**, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo; **Mariana Mencio (UFABC)**, doutora em Direito Urbanístico pela PUC-SP e professora adjunta de Direito Ambiental e Urbanístico da Universidade Federal do ABC (UFABC); **Anderson Kazuo Nakano (FGV/ Direito-SP)**, professor, arquiteto e urbanista; **Luis Paulo Bresciani (Consórcio ABC)**, secretário Executivo do Consórcio do ABC e professor do Programa de Pós-graduação em Administração da Universidade Municipal de São Caetano do Sul (USCS).



promovido pela Escola do Parlamento da Câmara Municipal de São Paulo.

“Para enfrentarmos o futuro ambiental, social, político e econômico, essas metrópoles são as nossas grandes ferramentas. Aqui está a inteligência coletiva, aqui a gente consegue mudar padrão de vida, modo de vida, padrão de consumo e modo de produção. Apostar na metrópole é garantir o século XXI para a humanidade”, acredita o urbanista e professor da Faculdade de Direito da FGV, Anderson Kazuo Nakano.

Uma complexa governança

A governança metropolitana é um tema novo na administração pública e um desafio em todo o País. Em 12 de janeiro de 2015, o governo federal sancionou a lei que criou o Estatuto da Metrópole. A legislação estabelece regras para a governança compartilhada dos grandes centros urbanos e fixa diretrizes gerais para planejamento, gestão e execução de políticas públicas. O Estatuto prevê ainda que essa governança se dê com a participação da população, com órgãos colegiados de política urbana; debates, audiências e consultas públicas; conferências sobre assuntos de interesse urbano e iniciativa popular de

pensar nesta megacidade, que se inter-relaciona e se conecta nos mais diferentes aspectos, como: transporte, mobilidade, resíduos, drenagem urbana, preservação dos mananciais, serviços de saúde, educação, etc.

Será que sozinhos seremos capazes de dar conta dos problemas da cidade de São Paulo? Administrar os conflitos e interesses comuns da região metropolitana foi o tema do encontro que encerrou o “Ciclo de Debates SP2030”,



Os gestores locais têm a atribuição de construir planos de desenvolvimento considerando o contexto regional

projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

A partir disso, os gestores locais e governadores têm a atribuição de construir os planos de desenvolvimento em cada região, que deve ser apreciado e validado pelas respectivas Assembleias Legislativas até janeiro de 2018. Isso vem dando origem a uma série de questionamentos sobre o papel de cada ente federativo e as questões de interesse comum.

“É obrigatoriedade de todos os prefeitos da região metropolitana articular os seus planos, definir como vai pactuar com os demais colegas e com o governo do Estado”, frisa Mariana Mencion, professora de direito ambiental e urbanístico da Universidade Federal do ABC (UFABC).

Como um assunto emergente, ainda há poucas experiências que possam se

tornar referência a outras regiões. Um deles é o Consórcio Intermunicipal do ABC, que reúne sete municípios vizinhos para planejar e articular assuntos de interesse comum da região. Criado em 1990, desde 2010 a entidade se tornou o primeiro consórcio multisetorial de direito público e natureza autárquica do País. Essa mudança permitiu ao órgão firmar convênios, abrir processos licitatórios e receber recursos estaduais, federais e internacionais para soluções comuns aos sete municípios. A mudança foi precedida de um protocolo de intenções assinado pelos prefeitos e aprovado pelas sete Câmaras Municipais. Compõem o consórcio os municípios de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.



O Estatuto da Metrópole foi aprovado em 2015 e determina as condições para a governança interfederativa

“A construção política não é simples, ao mesmo tempo em que a persistência no caminho orienta esse rumo. [Temos] diferentes partidos e cidades de portes distintos. A questão metropolitana é uma prioridade para a gente por conta da fragilidade da governança”, define o secretário executivo do Consórcio, Luis Paulo Bresciani. Ele indica que o colegiado do ABC busca estabelecer objetivos e orientar o trabalho no curto, médio e longo prazo. Construído com apoio de representantes da sociedade, o primeiro plano regional estabeleceu metas para 2017 e prioridades em 10 temas estratégicos.

A questão das megacidades está em debate em outras regiões do mundo. Ela foi tema de um fórum multilateral que reuniu prefeituras da América Latina e do Caribe em 2015 – evento

que teve a participação da Escola do Parlamento. O encontro foi organizado pela Comissão para América Latina e Caribe da ONU (Cepal). Um dos principais questionamentos foi como cada uma das cidades latino-americanas está dando conta da problemática.

Além das dificuldades mencionadas, a Capital concentra quase 60% da população metropolitana, abarcando dentro de seus limites uma grande e diversa área. Para enfrentar esse desafio, o vereador Antonio Donato sugere a inclusão das subprefeituras nessa estrutura regional, especialmente, no gerenciamento de questões locais. “Muitas questões podem ser articuladas regionalmente. E São Paulo, no gigantismo de seus problemas, pouco vai poder fazer para resolver essas questões de divisa, como um problema em um córrego.

Você tem que trabalhar com dois níveis de estruturas. As macropolíticas como disposição de resíduos, drenagem e transporte metropolitano, que precisam de estruturas próprias, e na estratégia micro podemos aproveitar as dinâmicas locais para criar estruturas que dialoguem e consolidem esses espaços de debates entre os poderes”, afirma.

Entre os assuntos locais, o vereador inclui questões cotidianas como o atendimento nos postos de saúde e nas escolas. As divisões não são bem definidas nas franjas da metrópole e os limites de cada cidade não respeitam obrigatoriamente a geografia. A proximidade entre os municípios e as diferenças de qualidade destas estruturas fazem com que exista uma migração nessas localidades. Se melhora a oferta de saúde em um deles, a população dos arredores vai buscar o serviço nesta região. O mesmo vale para as escolas. Fora das estatísticas oficiais, essa situação gera distorções nas políticas públicas, que consideram apenas o município.

Bresciani concorda que as subprefeituras podem contribuir para a articulação territorial e o diálogo com os vizinhos, como já ocorre, mas não



considera a inclusão das subprefeituras na estrutura organizacional metropolitana. “O nosso problema é a consolidação dos consórcios públicos regionais de São Paulo. Para além do consórcio do ABC, temos outros quatro, todos recentes. A prefeitura da Capital tem uma visão da lógica metropolitana que avançou nos últimos anos, de trabalhar no entorno de planos regionais que se costurem com o nosso plano e o de outras regiões. A questão, a meu ver, é de

pactuação e planejamento. Vamos ter um plano metropolitano de resíduos, de transportes? É estratégico investir no planejamento metropolitano no curto prazo, nas funções públicas de interesse comum assim definidas”, opina.

O papel de cada ente

E como definir o que é de interesse comum e o que é responsabilidade exclusiva de cada município?

“Teremos sempre a questão a resolver: de um lado a soberania e do outro o interesse metropolitano. Por isso, o Estatuto da Metrópole criou uma espé-

cie de governança interfederativa, em que se articula um Conselho de Desenvolvimento, consultivo e deliberativo, junto à instância do governo estadual e ainda com a instância de participação popular. Hoje a sociedade civil já compõe os conselhos. Alguns instrumentos como o Plano Metropolitano ainda precisam ser aprovados pela Assembleia Legislativa”, explica Mencio. “A competência compartilhada entre estado e município só vai dar conta do que é comum aos dois, o que for exclusivamente da competência do estado ou do município não pode ser objeto

da gestão metropolitana. Justamente por conta do arranjo federativo que privilegia a autonomia de cada ente. A grande questão é como articular as competências entre os entes de forma compartilhada”, completa.

Bresciani lembra que essas competências são acordadas entre os integrantes do consórcio – e aprovadas nos legislativos municipais e na Assembleia Legislativa. No Consórcio do ABC, ele exemplifica, além das questões mais comuns, como disposição de resíduos e transporte, foi adicionado o tema da economia metropolitana. A professora Mariana Mencio também aponta que ações relacionadas à segurança podem ser arranjadas em agrupamentos metropolitanos como, por exemplo, a definição sobre sistemas de monitoramento eletrônico. “A região de Ribeirão Preto está discutindo uma articulação metropolitana e essa é uma das demandas que está estimulando essa formação”.

“Cada lei que cria a região metropolitana deve prever qual é a função pública de interesse comum. Nesse sentido, a governança interfederativa, via Executivo, vai discutir nos seus conselhos e articular junto à Assembleia Legislativa”, reforça.

Um ponto crítico é o financiamento dessas organizações e a discussão de mecanismos de compensação entre os municípios.

Questões relacionadas à saneamento e destinação dos resíduos sólidos são essencialmente dependentes de uma articulação regional. Coleta domiciliar, poda e varrição são competências municipais, mas o transporte dos resíduos e sua destinação para aterros podem contar com um arranjo entre os municípios. “Temos relatos de um município geograficamente distante do outro que utiliza um único espaço para fazer o depósito final dos seus resíduos. Nesse



O limite entre a autonomia de cada município e as questões de interesse comum da região é um desafio.



sentido, entra a dinâmica metropolitana”, explica Mencio. “Parte do lixo coletado em São Paulo hoje é depositado em Caieiras”, concorda o vereador Donato.

“Do ponto de vista temático, é possível construir, no caso da mobilidade e do saneamento, autoridades metropolitanas que tenham contratos de programas entre os entes federativos e que possa entrar inclusive na questão do financiamento”, acrescenta Bresciani.

O transporte público é uma questão emblemática. Essa é uma das maiores demandas, vide o fluxo de pessoas que se deslocam para trabalhar e estudar via transporte coletivo. Segundo Bresciani, São Paulo é a única região metropolitana que não tem um plano integrado para o sistema. Essa integração deve ser operacional e tarifária. “Essa é uma das nossas bandeiras, e está no nosso plano regional. Passamos de um município para o outro pagando várias tarifas diferentes. A rigor, isso seria responsabilidade da Secretaria de Transportes Metropolitanos, mas isso não aconteceu”, afirma.

A responsabilidade da Capital

“Milhares de pessoas caminham longos trajetos, vindo de outros municípios, para pegar o Bilhete Único na Capital. Não tem mais lógica de transporte intermunicipal, a cidade é a mesma, você passa de um lado para o outro sem perceber. A necessidade de um planejamento articulado para essas questões é fundamental. Para não ficarmos refém de soluções que são o improvisado completo”, diz o vereador Donato.

Outro dos muitos desafios que a governabilidade metropolitana precisa



A Capital influencia seu entorno e também depende da região, especialmente nas questões ambientais

equilibrar é a desigualdade entre as cidades. Uma das críticas ao desenho da legislação sobre as metrópoles é o fato dela desconsiderar a diversidade da rede urbana brasileira, segundo Kazuo.

Em geral, percebe-se uma grande dependência entre os municípios do entorno da cidade-sede. No caso de São Paulo, isso é bastante perceptível. Com estrutura de serviços consolidada, a Capital concentra muitos recursos, não apenas de empregos, mas também em saúde e educação e gera uma grande movimentação de pessoas. Mas essa mesma estrutura encarece o uso e a ocupação do solo e o custo de vida de uma maneira geral, empurrando moradores de menor poder aquisitivo para regiões periféricas dos municípios do seu entorno.

“A questão da qualidade de vida entre sede e região precisa ser resolvida,

para haver justiça social. Esse processo está destruindo recursos naturais e outros recursos importantes. Autarquias que atuam em saneamento básico, energia elétrica e transporte, por exemplo, investem efetivamente no espaço urbano e estão completamente fragmentadas. Articular esses setores é um papel importante para uma autoridade da metrópole”, argumenta Kazuo.

Por outro lado, São Paulo também depende dos vizinhos em diferentes questões, especialmente ambientais. E sua responsabilidade também equivale ao seu porte. Como cidade-sede, deveria liderar discussões e congregar diferentes interesses.

“Representamos quase 20% da economia nacional, mas com alta concentração na região central. A equação econômica é central justamente nessa questão da desigualdade”, afirma Bresciani.



Especialistas indicam que os vereadores das cidades da Grande São Paulo precisam se envolver na discussão da governabilidade regional

Kazuo cita ainda os grandes condomínios fechados em cidades próximas à Capital como um agravante. “São implantados na periferia da metrópole, sem equacionar os problemas das pessoas que não moram, mas trabalham lá. Vemos as favelas crescendo no entorno. Não equacionam o tipo de cidade mais equilibrada. Um modelo dependente do carro, com mais congestionamentos, poluição e menor qualidade de vida. Os empregos continuam centralizados. O modelo urbanista internacional colocou isso na berlinda”, reforça. “Esse espaço urbano não deve ser articulado no carro, mas no transporte público. A cidade deve crescer para dentro, não expandir. O Plano Diretor Estratégico fez isso. Implica colocar no centro da discussão esse modelo de adensamento. Para vivermos misturados, com residência, trabalho, comércio e serviço e com diferentes grupos nesses lugares”, completa Kazuo.

Cidadão metropolitano

O Estatuto da Metrópole reforça a importância da participação popular nas decisões da cidade, prevendo a necessidade de formação de conselhos consultivos. Assim como em outros temas discutidos no fórum, engajar a população no debate sobre a integração entre os municípios vizinhos foi indicado como um ponto fundamental.

Muitos moradores, entretanto, nem compreendem direito o que significa governança metropolitana, como mostra pesquisa de opinião realizada com cidadãos paulistanos. Ou, ainda, têm dificuldades em separar necessidades individuais de direitos coletivos, resguardando privilégios apenas para o indivíduo em detrimento da coletividade.

Questionados se as prefeituras devem ter autonomia total na administração das cidades ou se devem atuar seguindo um conselho administrativo único, os moradores se mostram divididos com percentuais próximos de 40% e 35% para cada um, respectivamente. Para 13% deles, as duas situações estão corretas, demonstrando certa falta de compreensão sobre o tema. Além disso, cerca de 5% não sabem ou não responderam à pergunta.

Em outra questão, inquiridos a atribuir uma nota sobre a vantagem ou desvantagem da cidade estar localizada em uma região metropolitana, a nota média foi de 5,2. Novamente, indicando uma divisão sobre o tema.

Apesar do resultado da pesquisa, Bresciani acredita em uma conscientização crescente sobre os problemas comuns das cidades. “39% acham que deve prevalecer a autoridade do município, mas o restante, não. Na medida em que não existem soluções comuns, informação, comunicação e transparência, fica difícil para o cidadão entender. Assim que políticas forem tratadas de forma metropolitana, uma coisa vai levar a outra. E a participação tem que ser também um ingrediente desse caminho”, analisa.

“As pessoas não se relacionam com



“A governança metropolitana precisa entrar na agenda de debates, inclusive, eleitoral. Não só em São Paulo, mas também nas grandes cidades da metrópole”.

- Antonio Donato

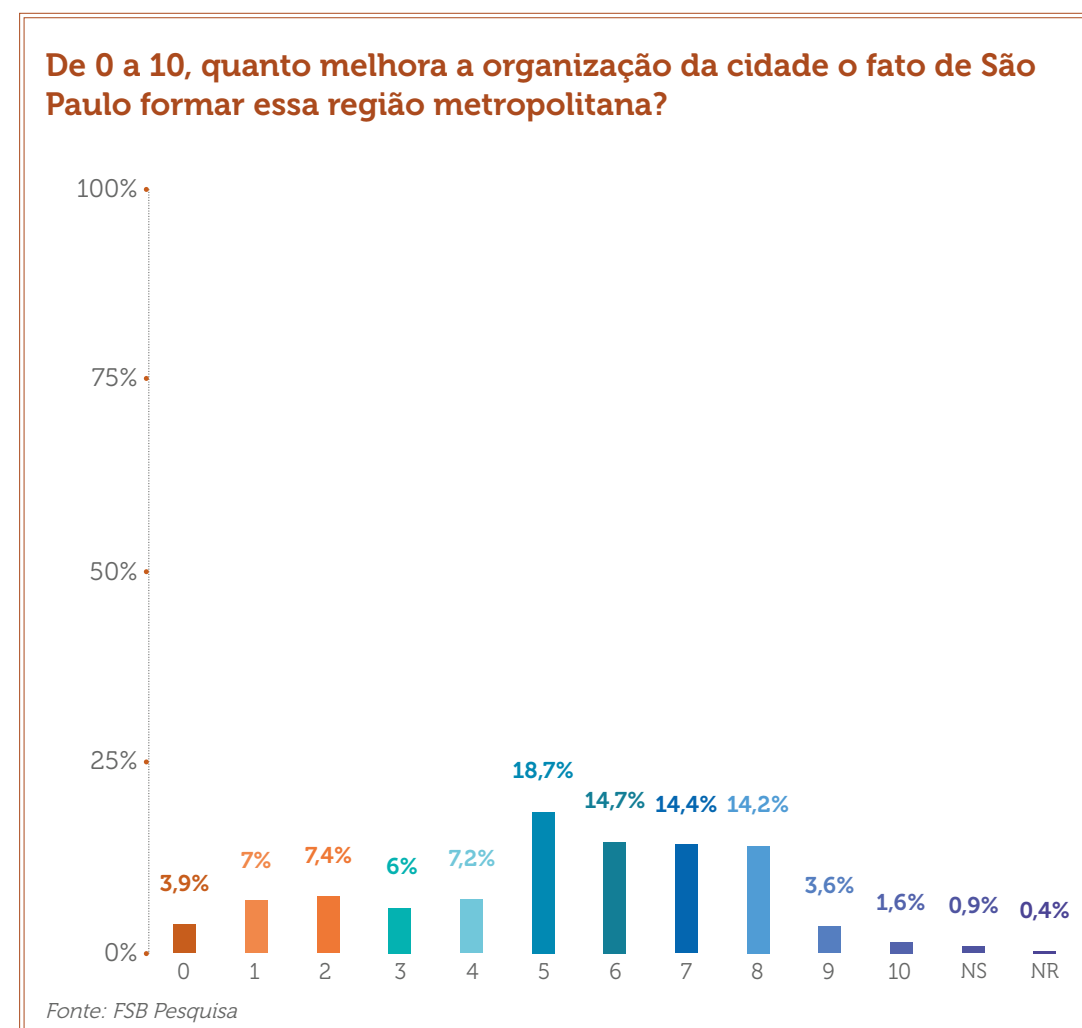
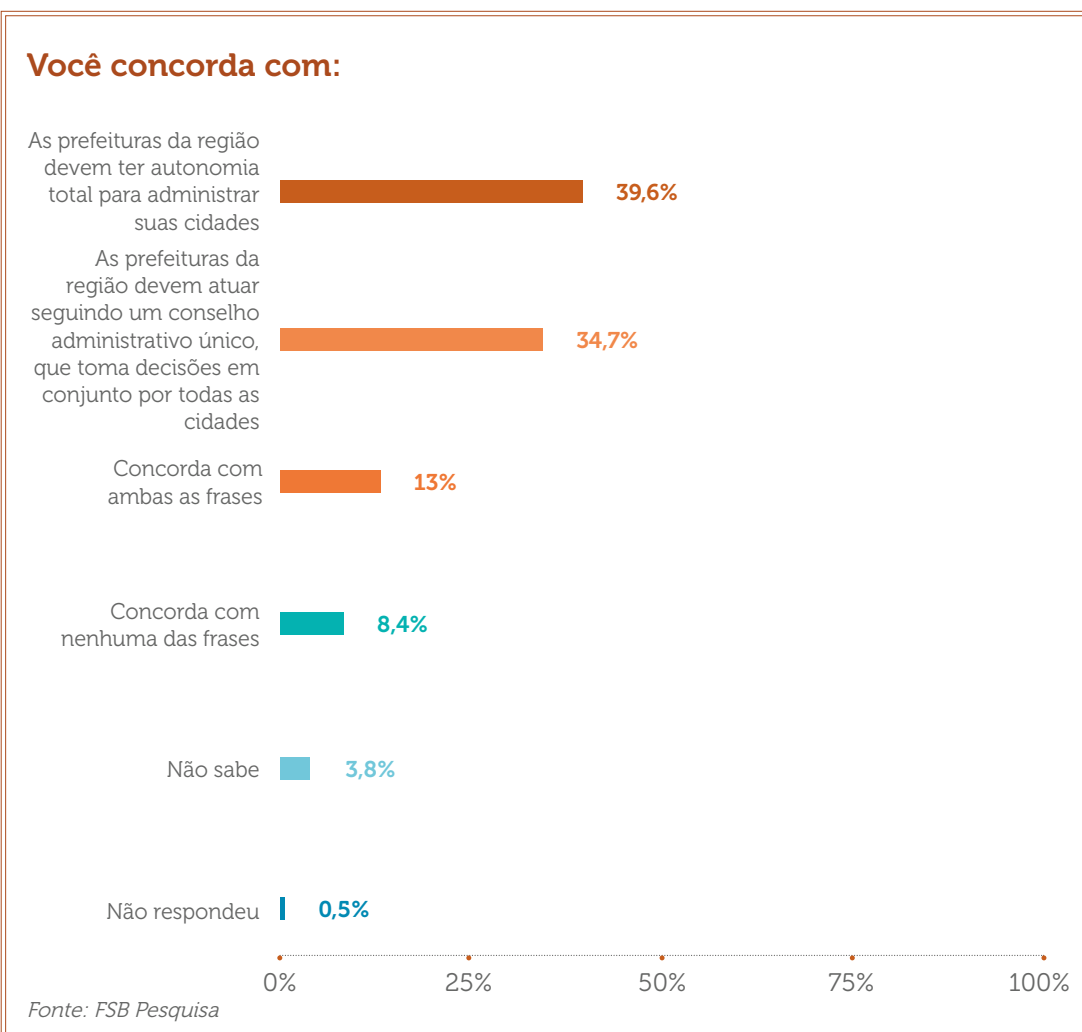
a metrópole como um todo, mas com o bairro onde moram e trabalham. A política pública tem que transitar entre essas diferentes escalas”, observa Kazuo.

A falta de engajamento para a discussão de problemas comuns é reforçada por outro ponto da pesquisa, que mostra que mais de 90% das pessoas não frequentam associações do seu bairro ou de trabalhadores. Nas escolas, apenas 20% dos entrevistados afir-

maram participar, sempre ou às vezes, das associações de pais e mestres. O engajamento só é mais efetivo com as organizações religiosas: só 37,5% dos entrevistados não participam desses grupos. (leia mais na página 86)

“Na periferia, a instituição religiosa tem, muitas vezes, o papel de se organi-

zar localmente em defesa dos interesses [das comunidades]. Na Diocese do Campo Limpo, que também abrange parte de Embu da Artes e Juquitiba, o bispo criou um espaço de diálogo com prefeito e subprefeitos”, afirma o vereador Donato. Ele acredita que quando o espaço é aberto, as pessoas se motivam a participar. “Tivemos experiências



como o *Câmara no seu Bairro*, com 32 sessões e participação média de 400 a 500 pessoas. Essa participação depende dos espaços em que o poder público possa abrir e acreditar nesse diálogo, nesse processo em conjunto com a população. Quando alguém participa e consegue resolver um problema do seu bairro, vai

querer participar mais. Se não, vai desanimar”, completa o vereador.

A intensa movimentação entre as cidades da região e sua proximidade física explicita as relações de dependência, na opinião de Mariana Mencion. Um morador de Osasco pode trabalhar em Barueri e estudar em São Paulo. Outro pode

residir em Poá e estudar em São Bernardo do Campo. É o que ela chama de cidadão metropolitano. “Essas pessoas sabem que do ponto de vista do transporte é muito necessária essa articulação”, diz.

Como foi abordado em outros encontros do “Ciclo de Debates SP2030”, Kazuo reforça a ideia de que para ampliar a participação é necessário ter estrutura e dar retorno às demandas. “Para o processo participativo ter credibilidade, tem que dar resultado para aqueles que se mobilizam a participar. É importante que essas estruturas tenham equipes, recursos, infraestrutura, *expertises*, instrumentos de planejamento. Tenha condições de dar respostas. Temos uma estrutura institucional prevista para as regiões metropolitanas, mas ainda não temos uma ligação eficiente de decisão-operação; ação-investimento. O Estatuto da Me-

Atuação dos legislativos municipais

“Se sensibilizar o cidadão comum em um tema aparentemente distante não é fácil, a gente deveria também trabalhar para sensibilizar os agentes públicos. Nesse debate, falamos dos arranjos do Executivo,

trópole não contemplou a criação de um fundo nacional para financiar as obras de interesse metropolitano. Então, isso não está equacionado. Tem planos em alguns municípios, avanços. Temos equipes técnicas, mas estamos percebendo que o financiamento está bloqueado”, observa Kazuo.

Para Bresciani, os conselhos municipais são bem-estruturados e podem ser o embrião da participação e do controle social para o ambiente da metrópole.

Mencio lembra, ainda, que o Estatuto da Metrópole prevê a ferramenta de audiências públicas. “E se resgataremos essas dimensões via debates no plano metropolitano nas regiões que estão construindo esse planejamento? Acho que poderia ser uma aposta interessante para sensibilizar o cidadão comum”, opina.

da participação da sociedade civil, mas os legislativos não estão presentes”, adverte o vereador Donato.

“Essa discussão está avançando e precisa ser aprovada pelas Assembleias Legislativas antes de janeiro de 2018. E os parlamentos municipais não estão envolvidos”, concorda

Bresciani, que cita uma experiência no grupo de cidades integrantes do Consórcio do ABC. “Criamos no final dos anos 90, a Câmara Regional do ABC, em meio à crise econômica, com uma participação intensa da sociedade civil. De novo, penso que podemos nos beneficiar muito dos avanços que já temos em vários dos conselhos municipais gestores de políticas públicas como uma plataforma para avançarmos na participação metropolitana”, afirma.

“De que maneira essas 39 câmaras deveriam participar e contribuir com esse debate? É uma questão para a qual não tenho resposta. Sabemos das dificuldades de articulação, as dinâmicas são muito próprias. Sei que não é simples, mas envolver o legislativo de cada cidade nesse processo

é decisivo para que se tenha o arranjo político”, reitera Donato.

“Na nossa experiência no ABC, as Câmaras se interessam pelas questões à medida em que planos se transformam em ações concretas”, responde Bresciani.

Soma-se a baixa adesão dos legislativos locais ao cenário de eleições municipais e a equação fica ainda mais complexa. Haverá um descompasso entre as gestões que se iniciam em 2017 e as articulações que já estão em andamento em cada município.

Temos o desafio de como trabalhar esse descompasso de desenhar uma governança em um momento de transição dos governos municipais. De todo o modo temos que avançar”, completa o gestor do consórcio do ABC.

Falando sobre as expectativas para 2030, a professora da UFABC espera que a instância de decisão compartilhada consiga chegar ao seu propósito. “Não que eu considere o Estatuto da Metrópole perfeito, mas ele pode contribuir para o aperfeiçoamento dessas ferramentas. Se chegarmos a um bom planejamento metropolitano, com bom nível de participa-

ção popular, tratando dessas questões de função pública de interesse comum e se estivermos próximos a um grau de implementação desses instrumentos eu já ficaria um pouco satisfeita”, define.

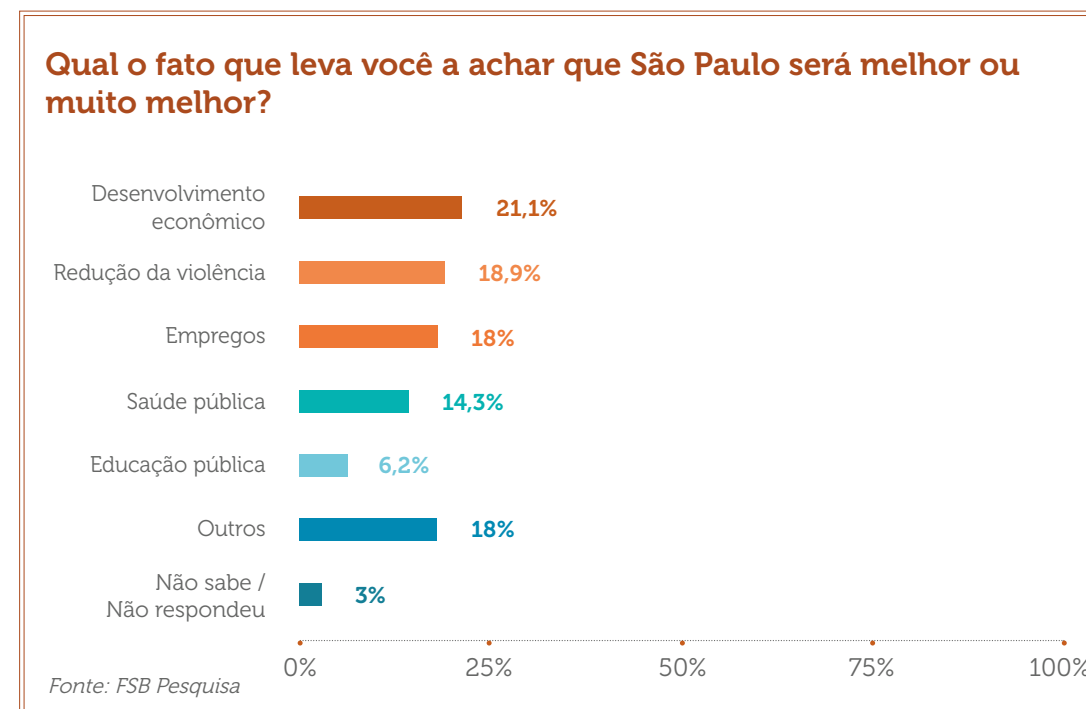
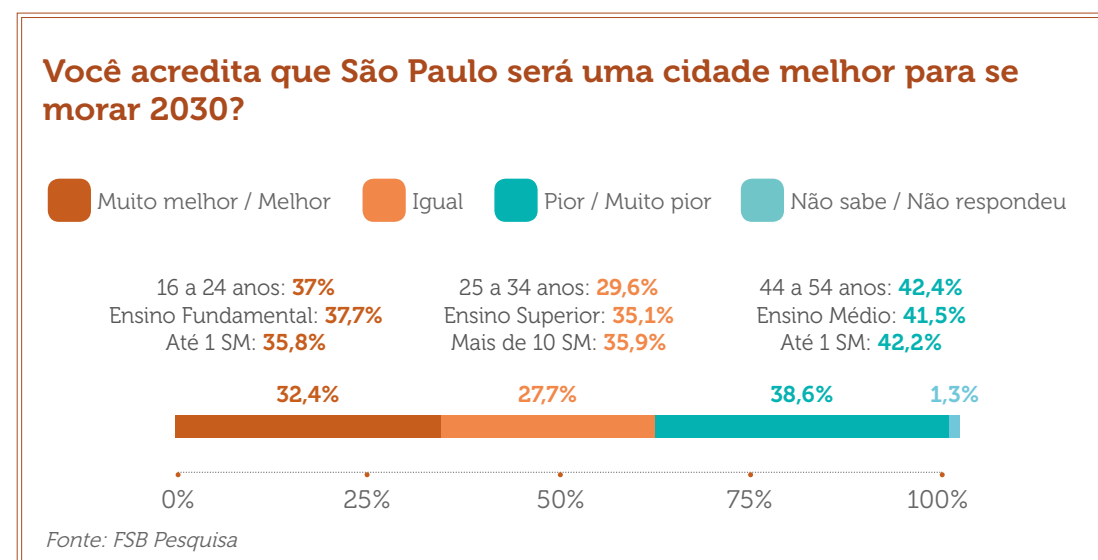
Na pesquisa de opinião, a população se apresentou dividida em relação ao futuro de São Paulo. Quase um terço tem a percepção de que a cidade será

um lugar melhor pra se viver em 2030. Para 28%, ela ficará igual e outros 39% acreditam que ela vai piorar.

Os otimistas acham que fatores como desenvolvimento econômico, violência e emprego tendem a melhorar nos próximos anos. Em contraponto, quem considera que a cidade vai piorar aponta fatores semelhantes para seu pessimismo: segurança, saúde pública e desempenho econômico, entre outros.

Utilizando sua experiência na gestão do Consórcio Regional do ABC, Bresciani chama a atenção para as necessidades do curto prazo, os próximos passos que precisam ser definidos. “Antes de chegar a 2030, temos algumas tarefas e responsabilidades críticas no

curto prazo, como desenhar e colocar de pé essa estrutura de governança efetiva. O Conselho de Desenvolvimento Metropolitano operou formalmente nos últimos anos. [Também precisamos de] Uma agenda clara, que não seja muito extensa, com meia dúzia de questões e temas. E a questão do pacto do financiamento entre os entes que vão fazer parte disso. Nós temos um rateio para sustentar uma agência metropolitana interfederativa e temos que ter contratos de programas entre os entes em que, evidentemente, a participação do governo do Estado e da prefeitura de São Paulo devem ser proporcionalmente maiores, mas também uma estrutura técnica que vá buscar recursos”, conclui ele.





SP2030

