

Copyright © 1998, TV Globo
Direitos cedidos para esta edição à
Editora Garamond Ltda.
Caixa Postal: 16.300
Cep: 22.222-970
Rio de Janeiro - Brasil
Tel: (021) 553-4266 Fax: (021) 552-3527

Coordenação
Maria Eduarda Marques

Edição
Ari Roitman

Copidesque
Argemiro de Figueiredo

Revisão
Fernanda Perestrello

Editoração Eletrônica
Dilmo Milheiros

Capa
Tira-Linhas Estúdio
sobre foto de
Sebastião Salgado

S239 São Paulo sem medo: um diagnóstico da violência urbana/
Paulo-Sérgio Pinheiro... [et al.]. - Rio de Janeiro:
Garamond, 1998.

ISBN 85-86435-10-4.

Inclui bibliografia.

1. Violência - São Paulo (SP). 2. Violência. 3. São Paulo
(SP) - Condições sociais. I. Pinheiro, Paulo Sérgio.

CDD-303.6098161

Todos os direitos reservados. A reprodução não-autorizada desta
publicação, seja ela total ou parcial, constitui violação da Lei nº 5.988.

Parte I – ABERTURA	7
1. A violência urbana ou a necessidade de se reinventarem instituições <i>Joaquim Falcão</i>	9
2. Diagnósticos da violência <i>Paulo Sérgio Pinheiro</i>	13
Parte II – A QUESTÃO URBANA	19
1. Uma geografia da violência na região metropolitana de S. Paulo nos anos 80 <i>Phillip Gunn</i>	21
2. A violência em São Paulo: causas sociais e soluções urbanísticas <i>Candido Malta Campos Filho</i>	45
Parte III – A EPIDEMIA DA VIOLÊNCIA	57
1. Lei e comunidade: com algumas propostas <i>Contardo Calligaris</i>	59
2. Colômbia: Epidemiologia e violência <i>Alberto Concha Eastman</i>	73
Parte IV – A SITUAÇÃO DO JOVEM	95
1. Os adolescentes e jovens como vítimas da violência fatal em São Paulo <i>Maria Helena P. Jorge</i>	97
2. Violência e juventude na África do Sul: causas, lições e soluções para uma sociedade violenta <i>John Aitchison</i>	121
3. A violência urbana e os jovens <i>Nancy Cardia</i>	133
4. Juventude e violência em Caracas – Paradoxos de um processo de perda de cidadania <i>Ana Maria Sanjuán</i>	155

A VIOLÊNCIA EM SÃO PAULO: CAUSAS SOCIAIS E SOLUÇÕES URBANÍSTICAS UM ROTEIRO DE ANÁLISE

Candido Malta Campos Filho*

Introdução

Estamos no Brasil, no final de um processo intenso de urbanização que esvaziou os campos e inchou as cidades, espaço urbano onde se concentra tudo que a sociedade apresenta de bom e de mau, ou seja, suas contradições sociais.

Dentre essas contradições sociais, a violência, cujas causas urbanas analisaremos em dois níveis: as macrossociais e as relacionadas ao processo de produção, apropriação e consumo do espaço urbano, que donominaremos microsociais.

1. Causas macrossociais

Uma economia que aumenta a produtividade e na qual o lucro é repassado apenas para uma minoria privilegiada faz com que aos demais restem os empregos sem ganhos reais ou com salários diminuídos, ou o desemprego. O chamado modelo neoliberal quer culpar os indivíduos e não a ordenação social por essa contradição social.

O trabalho de Giovanni Arrighi, apoiado em Fernand Braudel, mostra o retorno recorrente (agora pela quarta vez em 600 anos) do capitalismo especulativo financeiro a cada crise da acumulação capitalista.¹

Segundo Braudel/Arrighi, os ciclos sistêmicos de acumulação foram, até agora, de hegemonia: 1º genovesa, 2º holandesa, 3º britânica, e 4º norte-americana.

Essa reconstrução da história capitalista tem seu próprio limite, como afirma Arrighi. A noção de ciclo sistêmico de acumulação, como observamos, deriva diretamente da idéia braudeliana do capitalismo como camada superior da hierarquia do mundo dos negócios. O constructo analítico de Arrighi, portanto, concentra-se nessa camada superior e fornece uma visão limitada do que se passa na *camada intermediária*, a *economia de mercado*, e na *camada inferior*, a da *vida material*. Esse, simultaneamente, o ponto forte e o ponto fraco do constructo teórico.²

* Representante da Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de São Paulo.

É seu ponto forte porque a camada superior é “o verdadeiro lar do capitalismo” e é, ao mesmo tempo, menos transparente e menos explorada analiticamente do que a camada intermediária – a da economia de mercado. A transparência das atividades que constituem a camada da economia de mercado e a profusão de dados (sobretudo quantitativos) geradas por essas atividades fizeram dessa camada intermediária a área privilegiada da sociologia histórica e da economia. As camadas abaixo e acima da economia de mercado, ao contrário, são “zonas de opacidade” (*zones d'opacité*): A camada inferior, a da vida material, “é difícil de visualizar, por falta de documentos históricos adequados”. A camada superior, em contraste, é difícil de visualizar por causa da efetiva invisibilidade ou da complexidade das atividades que a constituem no interior do Estado, onde os beneficiários de muitas dessas atividades buscam não deixar rastros.³

Braudel nos convidou a deixar por algum tempo a esfera ruidosa e transparente da economia de mercado e a acompanhar o dono do dinheiro até outro domicílio oculto, onde só se é admitido a negócios, mas que fica um andar acima, e não um andar abaixo, do mercado. Ali, o dono do dinheiro encontra-se com o dono, não da força de trabalho mas do poder político. Ali, prometeu Braudel, desvendaremos o segredo da obtenção dos grandes e sistemáticos lucros que permitiram ao capitalismo prosperar e se expandir indefinidamente nos últimos 500 ou 600 anos.⁴

Tendo concentrado sua atenção nos aspectos domésticos da acumulação de capital, Marx não destacou a importância, sempre reiterada, das dívidas nacionais no contexto de um sistema de Estado, as quais, lutando pelo poder, disputam entre si a ajuda dos capitalistas. Para Marx, a alienação dos ativos e das receitas futuras das nações foi apenas um aspecto da acumulação primitiva, a acumulação prévia de Adam Smith, “uma acumulação que não resulta do modo de produção capitalista, mas é seu ponto de partida.”⁵

Com a dívida nacional surgiu um sistema de crédito internacional que, amiúde, oculta uma das fontes de acumulação primitiva deste ou daquele povo. Assim, as vilanias do sistema veneziano formaram uma das bases secretas da riqueza da Holanda, a quem Veneza, em sua decadência, emprestava grandes somas de dinheiro. O mesmo se deu entre Holanda e Inglaterra. No início do século XVIII, a Holanda deixava de ser a nação predominante no comércio e na indústria. O empréstimo de imensas somas de capital, especialmente para a sua então grande rival, a Inglaterra, tornou-se um de seus principais ramos de negócios. O mesmo vem acontecendo hoje entre Inglaterra e Estados Unidos.⁶

Hoje discutimos, como faz Arrighi, se a hegemonia norte-americana sobre o mundo persistirá ou será substituída por uma hegemonia leste-asiática, com centro no Japão ou na China, ou em ambos os países, ou se alguma configuração ainda desconhecida emergirá.

Mas destacaremos agora não essa luta básica pelo poder mundial, e sim o fato de que na transição de uma hegemonia para outra o capital busca maciçamente se tornar líquido e livre, para encontrar um novo nicho de acumulação. São períodos de grande liberdade de locomoção, quando predomina o ideário liberal sobre o período em que se vê o controle do Estado como uma necessidade para a acumulação do capital.

Arrighi não o afirma, mas sua análise sugere que nessa disputa, nos períodos de “expansão material dos mercados”, quando prosperam os produtores sobre os especuladores (estes dominantes nos períodos de “expansão financeira”), a tarefa dos Estados e dos acordos supranacionais é mais de assegurar a permanência desses mercados e seu aumento, seja pela anexação de territórios, seja pela ampliação da capacidade aquisitiva dos cidadãos nacionais. As guerras podem e são usadas muitas vezes para a queima do excesso de bens produzidos.

Regular os mercados assegurando a sua fluidez e continuidade passa a ser uma atividade essencial dos Estados, nesses períodos históricos, configurando o que hoje chamamos de social-democracia. Não sendo mais útil, o ideário liberal é então abandonado como prática das camadas dominantes.

Parece que novamente e pela quinta vez, desde as origens do capitalismo há cerca de 600 anos, estamos nessa etapa histórica de transição, nos últimos 20 anos, de recrudescimento do ideário liberal: o chamado neoliberalismo. Já há sinais no Primeiro Mundo de que o liberalismo extremado está sendo abandonado, como apontam as eleições desses últimos anos na Itália, França e Inglaterra.

Quando analisamos as nossas grandes cidades como São Paulo temos, a partir dos anos 70, o recrudescimento das desigualdades históricas acumuladas por quatro séculos de um capitalismo fundamentalmente baseado em práticas da acumulação primitiva, isto é, o da predominância das práticas de um capitalismo de Estado sobre as de um capitalismo de mercado, na concepção de Braudel/Arrighi.

As massas rurais e habitantes das pequenas cidades em todo o Brasil e de parcelas da América Latina migraram para as grandes cidades como São Paulo e nela encontraram uma incipiente economia de mercado que vinha se implantando com a industrialização – centralizada em São Paulo – e que, no entanto, mantinha a maioria dos cidadãos à margem dos melhores empregos, mas lhes oferecia, retoricamente, uma esperança de vida melhor.

Essa esperança entrou em declínio a partir da crise dos últimos 20 anos, em que parece ter entrado o capitalismo de hegemonia norte-americana. E o Brasil, que no início quis ficar à sua margem na década de 70, na de 80 não pôde dela se furtar e a mesma atingiu em cheio o país, especialmente São Paulo, por sua posição de metrópole de vanguarda na economia nacional.

Se estávamos tentando desenvolver o mercado interno, expressão do capitalismo de mercado, esta tentativa foi se esboroando com uma inflação crescente, de origem nos desequilíbrios estruturais da sociedade e da economia.

O combate à inflação passou a ser uma prioridade nacional, e com o real se fez presente uma relativa melhoria das condições de vida dos pobres, renovando em parte a esperança antes reprimida.

O capitalismo de Estado da acumulação primitiva continua, no entanto, presente com suas organizações predadoras da riqueza social.

É sobre as dimensões urbanas dessas práticas que vou me estender a seguir.

Galbraith identificou uma contradição fundamental entre a racionalidade presente na maximização do lucro num mercado auto-regulado e a racionalidade tecnológica implicada no uso de instalações e de mão-de-obra industriais dispendiosas e especializadas.⁷

Essa contradição se exacerba nas grandes cidades e especialmente nas do Terceiro Mundo, como São Paulo.

2. Causas microssociais

O processo especulativo com o solo urbano é parte de uma prática própria do capitalismo da acumulação primitiva, ou seja, aquela em que a ação do Estado é usada para a sua promoção. No capitalismo avançado, mecanismos reguladores do mercado imobiliário vão sendo historicamente implantados pelo Estado com o objetivo de reduzir o poder de barganha dos proprietários do solo em obter renda fundiária, como preço a pagar pelo acesso a esse solo pelos agentes produtivos, para as atividades de produção, e pelos usuários do solo em geral, para os usos úteis à sociedade, como valor de uso, inclusive a não-atividade ou baixa atividade humana da preservação ambiental.

Para se compreender como essa questão se coloca no Brasil, é importante entender o seu processo histórico de desenvolvimento como um todo, de cada uma de suas regiões e nelas, inseridas, as cidades e cada uma delas em particular.

Pode-se afirmar, no entanto, sem grande risco de erro, que temos assistido neste século a um movimento intenso de urbanização que faz surgir densas redes de cidades em várias regiões, como no Estado de São Paulo, e nelas ao crescimento das metrópoles conurbadas, como a que tem centro em São Paulo e inclui várias metrópoles dispersas como Bauru e Ribeirão Preto.

Um processo geral especulativo com imóveis, em que poucos ganham em detrimento da maioria, ocorre nas grandes cidades e metrópoles: o centro se congestionava de prédios e atividades – desproporcionalmente à capacidade de suporte infra-estrutural, notadamente de circulação –, porque é onde se localizam as moradias e as atividades de trabalho, lazer, cultura e serviços das faixas da população de renda alta; e na periferia se situa a população de baixa renda, sem grande parte dos serviços urbanos, sem emprego próximo e um território rarefeito, cheio de terrenos vazios, glebas e lotes – os chamados vazios urbanos.

Os especuladores imobiliários, que não devem ser confundidos com os produtores imobiliários, embora algumas vezes sejam híbridos, beneficiam-se de ambos os processos de produção, apropriação e consumo do espaço urbano. Na área adensada, beneficiam-se da valorização do solo urbano, decorrente da possibilidade de se construir mais intensamente, e na periferia, pela retenção especulativa de terreno visando à sua valorização.

Se esse processo histórico começa com o processo de industrialização-urbanização, nos últimos 20 anos, com o desenvolvimento dos processos industriais e de produção de serviços cada vez mais automatizados pela informática e um crescente avanço da

ideologia da desregulamentação dos mercados, o chamado neoliberalismo, a capacidade de planejamento público se enfraquece e a especulação financeira internacional reduz a capacidade de investimentos nacionais por força dos ajustes macroeconômicos praticados pelas nações para conter a inflação mediante âncoras cambiais, necessitando de juros altos para atrair capitais financeiros internacionais, em grande parte especulativos. Desse modo, além de pagarmos caro pelo dinheiro que equilibra nossas contas externas, pagamos o preço de dificultarmos o investimento produtivo com capitais nacionais e ficamos na dependência do capital produtivo internacional e da vontade de permanecer entre nós o volátil capital financeiro especulativo.

Paradoxalmente, com os mercados financeiros nacionais e internacionais cada vez mais interligados, quanto mais se ganha com aplicações em dinheiro, mais diminui a especulação imobiliária, e vice-versa, como comprovou entre nós João Sayad.

Uma redução drástica da especulação financeira como se deu no início do Plano Cruzado provoca uma corrida à especulação imobiliária como ocorreu em 1976, quando dobramos o lançamento de edifícios de apartamentos de 300 para 600 prédios, na expectativa não de um consumo produtivo que nunca poderia dobrar de um ano para outro, mas na busca de investidores, que obviamente manteriam fechados seus apartamentos, na ausência de consumo útil suficiente.

Essas relações mostram a complexidade da regulação imobiliária, mas de modo algum apontam para a sua inexistência ou sua redução. Já se percebe a necessidade de se montarem dispositivos de regulação que impeçam a migração predatória de capitais financeiros para capitais imobiliários quando do controle dos primeiros, por meio do controle fiscal-monetário nacional, atualmente uma necessidade supranacional. No nível urbano, no nível técnico-urbanístico e mesmo no âmbito de nossos políticos legisladores a necessidade de definição de políticas públicas com esse objetivo já ficou muito clara. É preciso uma estratégia básica de enfrentamento no plano intra-urbano das cidades que, pela Constituição Federal, deve consubstanciar-se em um Plano Diretor que defina os instrumentos institucionais e financeiros a partir de uma Política de Desenvolvimento, todos definidos por lei. Nas regiões metropolitanas, como prevê a mesma Constituição, o mesmo deve ocorrer, já que os problemas e soluções não respeitam as divisas municipais, máxime o tráfego, as enchentes, a poluição do ar, os mananciais de água e a habitação popular.

Como se traduz essa problemática no caso de São Paulo?

- São Paulo, como as demais metrópoles no mundo, sofre as conseqüências da globalização da economia.

- São Paulo está perdendo indústrias porque é natural numa grande metrópole a saída de indústrias e a sua substituição por comércio e serviços. Cada vez mais os shopping centers sofisticam-se, assim como o comércio em geral, atendendo pessoas que vivem no Brasil e até em outros países da América do Sul.

- Quando há deseconomias na cidade geradas, por exemplo, pelos congestionamentos, estes somam um *Custo-São Paulo* que se agrega ao *Custo-Brasil*, aumentando

enormemente o custo, a produção e o consumo de todas as atividades que se fazem neste sentido, na cidade.

- Esses congestionamentos expulsam indústrias e serviços, e com isso vão-se os empregos e reduz-se a riqueza de todos.

- A vida do paulistano torna-se cada vez mais estressante porque além da insegurança da perda do emprego e a busca constante de um ganho adicional para garantir a sobrevivência, ainda tem de conviver com um ambiente urbano cada vez mais agressivo.

- A violência urbana, com assaltos e roubos crescentes, diretamente proporcional ao aumento do desemprego, soma-se a violência do trânsito, exacerbada pelos congestionamentos, chegando a assassinatos gratuitos ou discussões causados por um simples "fechamento".

- Diante da violência das ruas, praças e parques, cada um de nós se transforma em prisioneiro de sua própria moradia, engradando-se em casas e apartamentos. Se cada um de nós se isola em "seu canto", isto contradiz a própria idéia de cidade, que desde o início das civilizações estimula o convívio e a comunhão entre as pessoas.

- Sendo o Brasil campeão mundial da desigualdade social, a cidade se subdivide em bairros segregados: uns, com toda a assistência pública; outros, poucos ou nada assistidos em suas necessidades de serviços urbanos, aumentando as desigualdades. Como exemplo, um túnel construído para atender 30 mil moradores do Morumbi em vez de uma linha de metrô de 20km para atender 450 mil habitantes com igual custo: 1,2 bilhão de reais. Ainda com esta quantia, poderiam ser construídos alternativamente 250km de corredores de ônibus, atendendo 1,5 milhão de habitantes, e ser atendida a totalidade dos moradores da periferia pobre da cidade em *todas* as suas necessidades: desde educação e saúde até toda a infra-estrutura de água, esgoto, drenagem e pavimentação, ao custo de 300 reais per capita segundo os planos de bairro que temos elaborado para bairros muito empobrecidos de nossa metrópole, significando atendimento para 4 milhões de habitantes.

- O crescente uso do automóvel, que parece ser um desejo de todos, somado ao fato de não termos dinheiro para construir as avenidas necessárias – 90km a mais a cada ano que passa –, mostram que a solução, como já se concluiu desde os anos 60 no Primeiro Mundo, é um transporte coletivo de qualidade que atraia a classe média, ficando o automóvel em casa na maioria dos deslocamentos. É preciso coragem para enfrentar esse tabu, a mesma que se teve em relação ao cinto de segurança, ao hábito de fumar em público, ao rodízio de automóveis por final de placa.

- Nas regiões onde se multiplicam os prédios de famílias de renda média, e em consequência o número de automóveis, as ruas e avenidas próximas ficam logo congestionadas, em um raio de 8km, a partir de cada um desses prédios.

- As linhas de metrô, que seriam a solução ideal para atender ao adensamento de prédios na parte central da metrópole e que se espalha para os bairros em direção à periferia, não conseguem atender a essa demanda porque mesmo a uma velocidade histórica para implantar as suas linhas, de 2km por ano, levar-se-ia 100 anos para completar

os 200km adicionais, em termos de linhas subterrâneas, e formar uma malha substituidora do automóvel nesses bairros de apartamentos, como ocorre em Paris, Nova York e Londres.

- O adensamento excessivo é por isso gerador de violência urbana. É resultado do descompasso de uma lei de zoneamento que vem sendo sistematicamente desrespeitada; desrespeito este que chegou a ser institucionalizado por lei nas absurdas "operações interligadas" – inventadas pelo prefeito Jânio Quadros e apoiadas enfaticamente pelo prefeito Paulo Maluf – que se transformaram num balcão de negócios onde "pagou", "pode tudo", com total desconsideração à qualidade de vida do cidadão paulista. Além disso, ainda coloca como nosso único representante na comissão do Executivo, que tem poder de decisão, a CNLU, um funcionário público da própria Secretaria de Planejamento, totalmente destituído da independência de opinião em relação ao poder público: "um pelego". A Sociedade Civil tentou mudar a lei que estabelece essa regra de representação durante toda a gestão de Paulo Maluf, mas não obteve sucesso.

- Essa violência generalizada, incluídas nela as poluições de todos os tipos – do ar, da água, do solo, auditiva e visual –, traz conseqüências graves para a saúde física e mental de todos nós, produzindo doenças muitas vezes fatais.

- Temos de mudar a lógica que diz que a desorganização da sociedade é incontrolável como uma frente fria.

- O único jeito de compatibilizar a altura dos prédios de apartamentos, distribuição do comércio e das indústrias com a capacidade de circulação das ruas e avenidas, somadas às linhas de metrô, trens e ônibus, é uma lei que obrigue cada governante a seguir um plano que diga onde tais sistemas de circulação devem ser construídos e diga para a iniciativa privada onde os prédios, os comércios e as indústrias, coerentemente com a circulação implantada, podem ser erguidos.

- Essa lei é a de um Plano Diretor que tenha, no mínimo, um plano de transporte coerente com uma lei de zoneamento. Sem isso, nunca teremos solução.

- Esse plano não pode ser feito apenas por técnicos e grupos políticos porque, feito assim, seguramente estará atendendo ao interesse de poucos: ricos e/ou especuladores imobiliários. Terá de ter amplo respaldo popular, por intermédio, especialmente, da participação de associações de moradores, se quisermos que o plano seja respeitado pelo poder público e não simplesmente engavetado.

- Para se obter uma participação mais efetiva é preciso apoiar, como decididamente faremos, as iniciativas que a sociedade civil já manifesta de planejamento de bairros e bolsões como, por exemplo, o Jardim Dom José e o Jardim Angela, na estrada de Itapeverica na Zona Sul, e o Jardim São Carlos, Vila Matilde, na Zona Leste, bairros pobres da periferia de São Paulo.

- Bolsões já foram implantados em bairros de classe média como Interlagos e Alto de Pinheiros. Vários estão pleiteando bolsões à prefeitura de São Paulo, como Jardim da Saúde, Alto da Boa Vista, Santo Amaro, Granja Julieta, Brooklin e Jardim Lusitânia. É nosso objetivo não só implantá-los mas estimular a sua multiplicação pela

cidade; protegendo todos os bairros da violência de um tráfego sempre crescente de veículos em ruas de caráter residencial. Isso vem sendo feito no Primeiro Mundo há 25 anos. Começou há poucos anos entre nós, com a Lei Municipal nº 11.322/92, mas rapidamente vai obtendo adesões da maioria.

Optar pelo transporte individual como política prioritária por meio de avenidas, túneis e viadutos, como fez Maluf, é optar pelos engarrafamentos, pela poluição, conseqüentemente por problemas de saúde, altos custos econômicos individuais e coletivos e menos tempo para o lazer.

• Dada a situação de congestionamentos crescentes a cada ano, causados pela quantidade excessiva de automóveis nas vias, paralisando o tráfego por várias horas, é preciso a curtíssimo prazo, como está demonstrado pela operação rodízio, retirar das ruas 20% dos automóveis.

Para retirá-los permanentemente, o ano todo, só oferecendo um sistema que possa ser implantado rapidamente, de baixo custo ou nulo para o poder público, e que atraia a classe média, substituindo a mobilidade oferecida pelo automóvel.

• Esse sistema pode ser o de uma malha de microônibus ou vans, com linhas distantes entre si de no máximo 1km, de modo que ninguém tenha de andar mais de 500m para chegar ao ponto de parada do sistema. Todos devem andar sentados, com ar-condicionado, em pequenos ônibus ou vans de no máximo 15 lugares. Por esse sistema, ninguém deverá esperar mais de cinco minutos no ponto de ônibus e poderá ir para qualquer lugar, servido por essa malha que seria estendida desde a Lapa até a Penha; desde Santana até o Morumbi; desde a Lapa até Pinheiros; desde Pinheiros até Santo Amaro; desde Santo Amaro até Jabaquara, Bairro da Saúde, Ipiranga, Alto da Mooca, Tatuapé, fechando com a Penha. Seriam cerca de 15 linhas Norte-Sul e 15 linhas Leste-Oeste, somando aproximadamente 240km de extensão. Todos com trajeto e horários fixos, totalmente diferente do sistema aleatório das lotações hoje existentes. O sistema radioconcentrico de ônibus-metrô e agora de "fura-filas", com linhas que logo se distanciam entre si a partir do centro histórico, não pode prestar o mesmo serviço que os automóveis, mesmo que melhorados. Só uma malha de microônibus ou vans o fará enquanto não for possível (parece que nunca o será!) termos uma malha equivalente em distância em linhas de metrô.

• Se os táxis tiverem tarifas liberadas de sua conexão com as tarifas de ônibus, pois hoje sobem junto por lei, e com liberdade de definir seus preços, poderíamos ter, como em Nova York, uma importante ajuda para os automobilistas deixarem o seu carro em casa. Mais de 90% dos taxistas querem essa redução de preço. Nos governos estadual e municipal ninguém fala sobre o assunto. Nós temos de consegui-lo, alterando as leis que impedem isso na Câmara Municipal.

• Com os microônibus ou vans implantados, e os táxis competitivamente barateados, ganharemos um fôlego de alguns anos para replanejar a cidade. Esse fôlego será tão maior quanto maior for a aceitação dos microônibus ou vans e a utilização dos táxis pela classe média.

• Os corredores de ônibus, cerca de 15, ao contrário do que fez a administração de Maluf, devem ser priorizados e em dois anos implantados na totalidade, eliminando-se o absurdo dos "trens de ônibus" quase vazios, hoje existentes nos corredores.

• O sistema de metrô terá de ser dinamizado. Deverá receber a mais alta prioridade das administrações estaduais e também municipais, construindo-se o máximo de quilômetros de linhas possíveis com o dinheiro disponível. Nos próximos dez anos queremos construir não 2km por ano, nossa média histórica, mas quatro ou mais.

• Da malha de transporte de alta capacidade sobre trilhos tipo metrô, que já deveríamos ter construído, e que somam 400km como nas cidades mundiais do Primeiro Mundo do mesmo porte que São Paulo, só temos 43km de metrô e 140km (no município de São Paulo) de precários subúrbios. Temos de levar o metrô aos subúrbios em trabalho conjunto dos governos municipais com o governo estadual, colaborando com os incentivos dados pelo zoneamento em operações urbanas. Com relação ao metrô, temos de desenvolver um programa de expansão máxima de suas linhas, em associação e com o governo estadual. Sabemos que ainda assim estaremos longe dos desejáveis 200km adicionais, mesmo com um Plano Diretor com horizonte de tempo de 20 anos, necessários para termos uma malha de Primeiro Mundo.

• Como é impossível, porém, oferecer avenidas e metrô subterrâneo na proporção da demanda, pois a cidade já se verticalizou com prédios de apartamentos, que é por onde estarão circulando as vans ou os microônibus, é preciso rever o zoneamento para eliminar o descompasso entre ele e a capacidade de circulação.

O zoneamento estabelece as densidades máximas de ocupação do solo e, se necessário for, é factível reduzir o potencial construtivo permitido por essa lei porque isso não custa um único tostão de investimento. É só aprovar na Câmara uma lei contrária à ampliação da circulação para automóveis. Quando a capacidade de circulação é ampliada com a abertura das vias, cria-se a ilusão de que foi encontrada uma solução. Essa ampliação é logo anulada pelos milhares de carros que ansiosamente as ocupam. Ainda: se se constroem avenidas onde não existe a demanda, avenidas apenas propícias a negócios imobiliários, transversais aos canais congestionados, estas nada contribuem para a solução dos congestionamentos, como é o caso da Av. Faria Lima e da Av. Hélio Pelegrino, de Maluf.

Não temos nada contra abrir "avenidas imobiliárias", desde que feitas com dinheiro obtido nos próprios negócios imobiliários, como é possível por meio de operações urbanas. Mas somos contra anunciá-las como solução para os problemas de tráfego da cidade. Temos de definir a solução do tráfego em separado das "avenidas imobiliárias", "bulevares" que não solucionam os congestionamentos. Os túneis que compõem o corredor sudoeste-centro - Jânio Quadros, Tribunal da Justiça e Ayrton Senna - também são "imobiliários". O do Ibirapuera, chamado Ayrton Senna, estará, apesar do nome, para sempre vazio, já que a via que os alimenta se congestionou com um tráfego que não passa pelo túnel, porque vai do Centro a Sto. Amaro e bairros intermediários, e vice-versa. É um investimento supérfluo, não prioritário, embora de grande

beleza e impacto público. E, como esse corredor que engloba os três túneis citados, reforça o defeito da radioconcentricidade do sistema viário da cidade, é o maior erro urbanístico cometido em São Paulo. Isso pode ser verificado na prática por todos que quiserem usar o túnel para ter acesso à Av. 23 de Maio porque este acesso estará dificultado de propósito, por alteração feita na gestão Maluf no projeto inicial de Jânio Quadros, para que o tráfego nessa avenida não seja paralisado pelo tráfego trazido pelo túnel. Aquele que quiser voltar ao centro da cidade pelo túnel a partir do Morumbi não o conseguirá nas horas de *rush*. Será levado a sair na Av. Sena Madureira na Vila Mariana e daí ao centro da cidade irá por vias totalmente já congestionadas, hoje paralelas à 23 de Maio, como a Rua Vergueiro. Ou terá a opção de chegar ao litoral pela Rodovia dos Imigrantes!

• São Paulo: Cidade Mundial. É preciso dar à São Paulo metropolitana uma nova dimensão: a de uma cidade mundial. Ao mesmo tempo em que são resolvidos os problemas imediatos de congestionamento, é preciso redirecionar a verticalização e adensamento futuros para onde é possível oferecer transporte coletivo de alta capacidade com um custo mínimo: o metrô de superfície.

Onde isso é mais possível na região metropolitana de São Paulo? Ao longo das ferrovias, de onde já há alguns anos saem as indústrias, muitas já substituídas por shopping centers, como o SP Market em Socorro, e onde existem, ainda, inúmeros desvios e pátios ferroviários abandonados, da Lapa a Guaianases, ao longo do rio Tietê, da Mooca ao Ipiranga, ao longo do Tamanduateí, da Vila Leopoldina a Santo Amaro-Socorro, ao longo do Rio Pinheiros.

Será uma reciclagem de espaços urbanos na escala metropolitana, ou seja, uma total reformulação da estrutura urbana, uma revolução paulistana, que solucionará muitos problemas simultaneamente:

1. Os congestionamentos no Centro Expandido, hoje permitidos pelo zoneamento, desaparecerão se a compatibilidade entre capacidade de circulação for bem executada, isto é, de forma tecnicamente calculada e não no chute, como quis a administração Maluf. (O potencial construtivo a ser permitido pela lei de zoneamento, sacado como número mágico.)

2. Os bairros de moradia que lutam para manter sua qualidade de vida não sofrerão mais as pressões do tráfego que, ao invadi-lo, pressionam para sua destruição. Todos os bairros sofrem com isso. Os mais mobilizados são os de classe média, já citados, que lutam para implantar bolsões de tráfego.

3. Os bairros populares não sofrerão mais as pressões de prédios de apartamentos de classe média que, ao valorizarem o solo urbano, expulsam os mais pobres, que não podem pagar aluguéis mais caros.

Sem a pressão das invasões dos automóveis, esses bairros populares – mesmo que em número menor e talvez por isso mais perigosos pelo caráter aleatório dessas incursões – também se protegerão com bolsões de tráfego, como parte de Planos Diretores de Bairros mais abrangentes.

4. A identidade cultural de cada bairro será respeitada; os fatores de sua destruição pelo tráfego excessivo eliminados; a diversidade cultural e de modos de vida – um dos apanágios de nossa metrópole, onde convivem harmonicamente, como talvez em nenhum outro lugar do mundo, povos de culturas em outras plagas conflitantes – será mantida e as condições para a sua propagação, reforçadas.

• Não podemos perder o sonho de viver bem em uma rica e diversa metrópole.

A eficiência econômica da cidade estará recuperada e com isso seu papel econômico e de liderança no mundo, com desigualdades decrescentes, no que se refira aos fatores determinantes urbanos. Uma cidade mais eficiente, mais justa e mais humana.

Temos de prepará-la para o século XXI com um planejamento inteligente, realmente democrático, com consulta aos moradores, inclusive em seus bairros de moradia.

Notas

¹ Arrighi, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo*. São Paulo: Contraponto/UNESP, 1996.

² Idem, pág. 24.

³ Braudel, Fernand. *The structures of every day life*, Nova York: Harper & Row, 1981, págs. 23-4, *apud* Arrighi, G. "Introdução", pág. 25.

⁴ Arrighi, Giovanni, *op. cit.*, pág. 25.

⁵ Marx, Karl. *O Capital*, v. 1. Moscou: Foreign Languages Publishing House, 1959 [Ed. brasileira: *O Capital*. São Paulo: Abril Cultural, 1983. Coleção Os Economistas, pág. 713], *apud* Arrighi, G. "Introdução", pág. 13.

⁶ Idem, *ibidem*, "Introdução", pág. 14.

⁷ In Arrighi G. *op. cit.*, pág. 296.