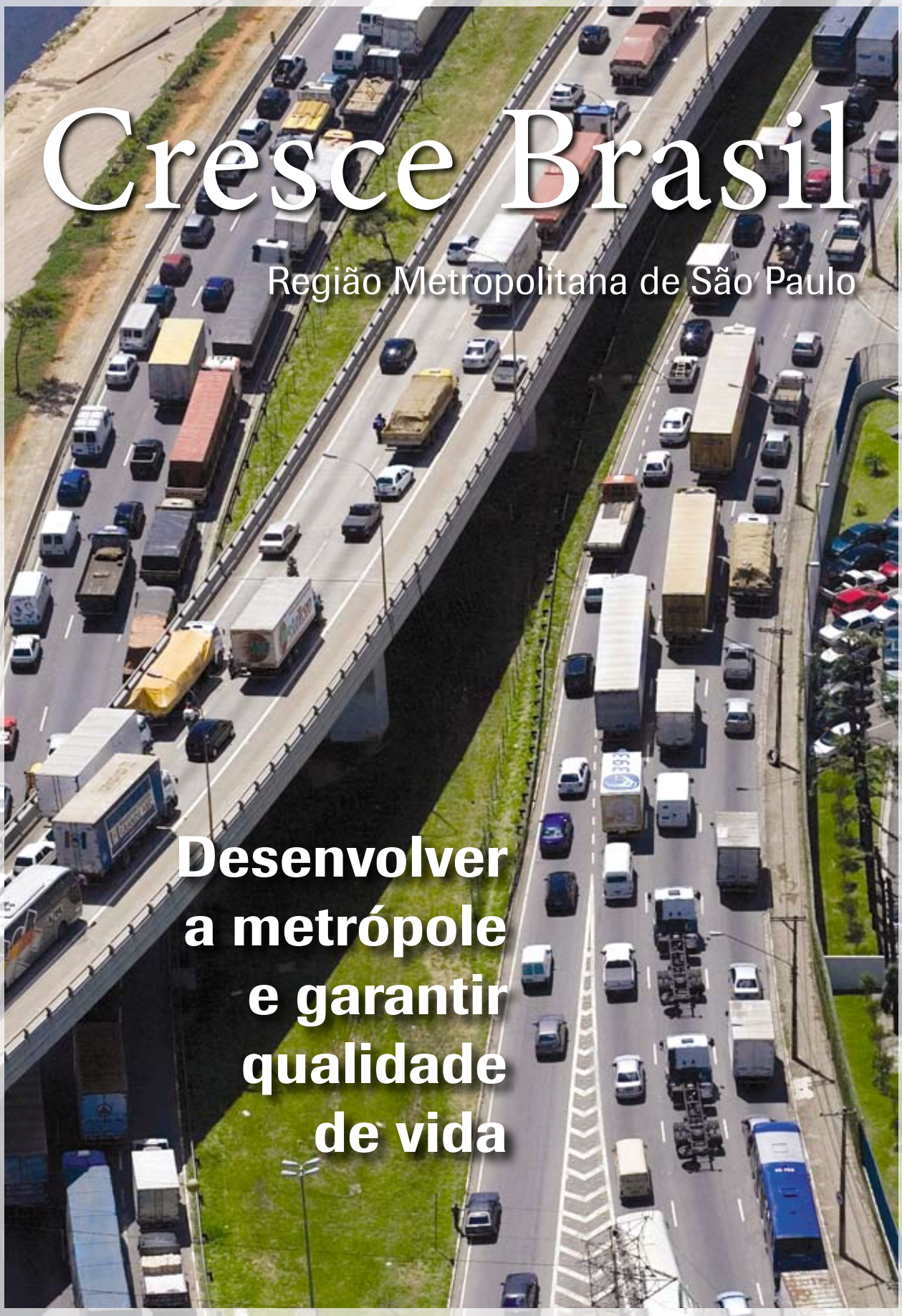
Cresce Brasil

Região Metropolitana de São Paulo



Desenvolver a metrópole e garantir qualidade de vida

Metrópole e desenvolvimento sustentável

Nesse momento de retomada da atividade econômica no País, coloca-se um grande desafio: como manter o ritmo de crescimento necessário, de cerca de 6% ao ano, e, ao mesmo tempo, garantir qualidade de vida à população, notadamente nas grandes cidades. Ou seja, como alcançar o tão almejado desenvolvimento sustentável.

A questão é premente para a Grande São Paulo, que concentra uma população de 19,2 milhões de habitantes em 39 municípios, incluindo a Capital, e que acumula inúmeras mazelas socioambientais. Há o déficit habitacional, a precariedade dos transportes públicos e o caótico trânsito, a carência de redes de saneamento básico, com a poluição de rios e mananciais, a escassez de recursos hídricos. É preciso se preocupar ainda com a geração de emprego e a qualificação profissional.

Se por um lado, o crescimento econômico favorece os investimentos necessários, o que é a boa notícia do momento, por outro não se pode perpetuar a falta de planejamento e os equívocos que historicamente marcaram a expansão urbana. Faz-se assim necessária uma reorganização da metrópole, que se paute pela gestão integrada dos serviços. Tal esforço deve ainda visar à democratização do espaço público e à afirmação da cidadania, o que exigirá a atuação eficaz e correta do Estado nos conflitos de interesse tão comuns no território urbano.

Esta publicação, fruto do seminário "Cresce Brasil – Região Metropolitana de São Paulo", realizado pelo SEESP e FNE em 24 de março último, coloca em pauta tais questões, indicando os caminhos que, acreditam os engenheiros, devem ser seguidos. A idéia central aqui é: não abrir mão do crescimento, mas usá-lo de forma inteligente e justa, visando beneficiar a maioria, tantas vezes excluída no passado.

Além das conclusões do evento realizado com a participação de especialistas e autoridades e das idéias que devem ser balizadoras da organização urbana na metrópole, segue nas próximas páginas o manifesto "Por uma metrópole desenvolvida e boa de viver", que a categoria apresenta à sociedade.

Nele, estão reafirmadas as premissas necessárias ao desenvolvimento e as medidas urgentes a serem tomadas para buscar qualidade de vida na região metropolitana. Trata-se de um convite ao debate e a unir esforços para transformar a Grande São Paulo numa região em que todos tenham direito ao trabalho, à moradia, ao transporte, ao saneamento básico e, com isso, certamente a uma vida mais saudável, agradável e plena.

Murilo Celso de Campos Pinheiro, presidente do SEESP e da FNE

índice

seminário

Em debate,
soluções para a
Grande São Paulo

Página 5

opinião

Engenharia, megalópole e desenvolvimento

Página 20

manifesto

Por uma metropóle desenvolvida e boa de viver

Página 23

ensaio

Grande São Paulo: integrar, desenvolver
e reorganizar as cidades

Página 27

radiografia

Indústria continua determinando
a dinâmica da economia local

Página 35

siglas

Página 44

agradecimentos

Página 45

expediente

Página 46

Em debate, soluções pa

Estudos recentes mostram que as metrópoles brasileiras são as mais prejudicadas quando há crise que ocorrem os problemas. Nos ciclos de expansão, muitas vezes, há dificuldades para suportar a Como já cantava Caetano Veloso, é a "força da grana que ergue e destrói coisas belas".

Autoridades prestigiam evento realizado pelo SEESP e pela FNE sobre RMSP

A Grande São Paulo conta com 11 milhões de habitantes na Capital e mais outros 9 milhões nas demais 38 cidades do entorno, além daqueles que nela vêm trabalhar e passear. Metrópole onde pulsa enorme diversidade econômica, cultural e social. Para debater e propor mudanças que melhorem a sustentabilidade desse cosmo representativo do Brasil, os engenheiros realizaram em 24 de março de 2008, na cidade de São Paulo, o seminário "Cresce Brasil – Região Metropolitana de São Paulo", numa parceria entre SEESP e FNE.

Engenheiros, arquitetos, economistas, médicos, políticos e outros profissionais participaram, apresentando diagnósticos e propondo medidas para desenvolver e promover melhor qualidade de vida na Grande São Paulo. Afinal, o ano de eleições municipais é propício ao debate e à pressão social por intervenções democráticas que possam transformar a metrópole em um lugar bom de morar, trabalhar, estudar e se divertir.

Na RMSP, os temas mais candentes são habitação, saneamento, transporte, emprego e gestão metropolitana. Na RMSP, há que se priorizar moradias dignas para quase 700 mil pessoas que hoje vivem em situação precária, preservar os mananciais de água, levar serviços de coleta de esgoto a 1 milhão de pessoas, despoluir progressivamente os rios, expandir o metrô e melhorar a ferrovia, criar mais corredores de ônibus, gerar em torno de 1,4 milhão de empregos, melhorar a qualificação dos mais de 10 milhões de trabalhadores. E há que se ter uma gestão coordenada que possa fazer esses encaminhamentos.

r a a Grande São Paulo

econômica e as mais beneficiadas quando há crescimento. No entanto, não é só na estagnação intensa movimentação e as transformações repentinas que os investimentos provocam.

Certamente, há outros problemas na metrópole, mas os debatidos no seminário dos engenheiros são os prioritários no momento e estão intimamente ligados às soluções em educação, saúde, cultura, segurança e outros temas. Por exemplo, boas condições de saneamento de imediato melhoram a saúde da população; mais oportunidades de trabalho rebatem em melhores condições de segurança urbana; ocupação do centro expandido significa mais gente acessando os equipamentos culturais.

À abertura do Cresce Brasil Região Metropolitana de São Paulo, estiveram presentes várias autoridades, como o prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab; os senadores Eduardo Suplicy e Romeu Tuma; os deputados federais Arnaldo Jardim e Paulo Teixeira; o secretário da Habitação do Estado de São Paulo, Lair Kraehnbuhl; o vereador paulistano Eliseu Gabriel; dentre outras que saudaram a iniciativa dos engenheiros. O mesmo fizeram dirigentes de importantes entidades da sociedade civil, como os presidentes do IE, Edemar de Souza Amorim, e do Sinaenco, José Roberto Bernasconi. Diversos presidentes de sindicatos de engenheiros de outros estados participaram da abertura e dos trabalhos do seminário. Engenheiros do Interior, representando as delegacias do SEESP, também estiveram presentes, pois, afinal, a maioria das cidades paulistas tem forte ligação com a metrópole.

Profissionais de várias especialidades e localidades debatem problemas e soluções metropolitanas.

A seguir, as sinopses das palestras que debateram o desenvolvimento metropolitano e a reforma urbana.

Emprego e qualificação

Gerar empregos de maior qualidade é o grande desafio

O presidente do Ipea, Marcio Pochmann, abordou a questão do emprego e da qualificação, destacando a importância do crescimento em curso para a geração de empregos. Alertou, porém, para a necessidade de o País fazer escolhas que garantam empregos mais qualificados e mais bem remunerados.

A economia brasileira está vivendo uma situação excepcional de crescimento sustentado. Há 41 meses, o investimento cresce duas vezes e meia mais que a produção, sendo essa a melhor forma de combate à inflação. Trata-se de um momento muito rico também para se construir uma convergência política em torno do desenvolvimento. Infelizmente, a maioria política priorizou, e ainda prioriza, o combate à inflação e não o desenvolvimento.

Estamos diante de um bom problema: começa a haver falta de mão-de-obra, mas isso está se dando num contexto muito contraditório, pois há abundância de mão-de-obra em certos pontos e falta em outros. Na RMSP, a região mais avançada da América Latina, estão sendo gerados mais empregos do que seriam necessários para absorver a todos. No entanto, o mercado de trabalho regional está submetido a uma competição muito ampla que faz com que haja oferta de trabalho superior às vagas criadas. Há 900 mil desempregados na Capital, a qual conta com 1,4 milhão de trabalhadores não residentes. As áreas centrais da cidade atraem cada vez mais pessoas porque nelas se localiza grande parte dos empregos gerados, enquanto na periferia se encontra a maior parte dos desempregados.

É preciso refletir a questão da geração de empregos na RMSP a partir de transformações mais amplas que atingem o País como um todo. Em primeiro lugar, é fundamental reconhecer as transformações do emprego em função das profundas alterações na base técnico-produtiva com substanciais mudanças nos recursos cognitivos e financeiros. Atualmente, o crescimento maior é do trabalho imaterial que não gera produtos físicos. Serviços como os de educação e saúde

são de uma imaterialidade única. Neles, uma pessoa pode trabalhar para além do local de trabalho, com celular, computador e Internet; diferentemente de um metalúrgico que sai de casa, bate o cartão e fica durante oito horas no local de trabalho.

Na sociedade agrária do século XIX, trabalhava-se dos cinco ou seis anos até morrer aos 35 anos. Na sociedade urbano-industrial, começava-se a trabalhar ainda cedo, aos 15 ou 16 anos. Hoje a expectativa de vida é de 70 anos, e daqui a algumas décadas será de 100 a 110 anos. Os filhos dos ricos começam, atualmente, a trabalhar com 25 ou 26 anos, depois de terem se formado na faculdade, muitas vezes com pós-graduação, mestrado, doutorado. Já os filhos dos pobres precisam começar a trabalhar cedo, muitas vezes sem qualificação. A protelação do ingresso do jovem no mercado de trabalho é hoje uma necessidade, qualificando-o melhor e mantendo-o atualizado através da formação continuada. Infelizmente, não se tem dado a atenção necessária a essa questão no Brasil.

O emprego para a toda a vida já não se sustenta, até porque a grande empresa está em fragmentação. A sociedade está mais complexa com excesso de informação e a escola se faz cada vez mais presente. Há 30 anos, um profissional conseguia ter conhecimento acumulado para trabalhar três ou quatro décadas. Hoje, qualquer jovem que sai da universidade já está defasado em relação ao mercado de trabalho. A perspectiva atual é de uma educação muito próxima ao trabalho ao longo da vida. No Brasil, no entanto, as empresas, em geral, estão remando contra essa perspectiva, pois não qualificam seus trabalhadores, usando a rotatividade para os selecionar, o que implica perdas para o País de quase R$ 12,7 milhões.

A outra transformação em curso que precisamos refletir diz respeito ao deslocamento do centro dinâmico na geografia mundial para a Ásia, com proeminência da China, cuja estratégia é o barateamento dos produtos para o consumo em massa. A produção do continente americano está desorganizada, enquanto os asiáticos e a União Européia se aprimoram. Nós, brasileiros, corremos o risco de ficar com a FaMa (Fazenda Maquiladora), ou seja, uma economia que combina a produção em larga escala de bens primários com a montagem de bens manufaturados com base em insumos importados. A FaMa não nos possibilita ter um país de classe média

e superar a crescente polarização entre as camadas de baixo e as de cima na pirâmide social. Afastar esse risco não implica condenar o setor primário, mas sim apoiá-lo com políticas que aumentem o valor agregado dos nossos produtos.

Mantido o índice de 5% de crescimento ao ano, deveremos gerar 2,5 milhões de emprego ao ano, 200 mil a mais do que o número de pessoas que ingressam anualmente no mercado de trabalho. Assim, teremos condições de absorver a todos os que chegam e ainda reduzir o estoque de desempregados. Em três anos, o Brasil, gerando em torno de 7,5 milhões de empregos, passará a responder por 5,6% do emprego mundial; sendo que, atualmente, responde por 2,7%. Portanto, o crescimento da economia é muito positivo para o emprego. A se manter a marcha de crescimento em curso e a atual estrutura produtiva, esses 7,5 milhões de novos empregos terão as seguintes remunerações: 3,5 milhões com até três salários mínimos; 1,8 milhão com 3 a 6 salários mínimos; 1,5 milhão com 6 a 12 salários mínimos; 700 mil com mais de 12 salários mínimos.

A perspectiva de desenvolvimento começa a renascer, o emprego ganha centralidade, mas é preciso que o Brasil faça desde já escolhas de como quer se inserir na divisão internacional do trabalho. É fundamental ter uma política industrial que persiga o adensamento das cadeias produtivas, a agregação de maior valor aos produtos brasileiros, para que o País equacione uma estrutura de empregos com maior qualificação e remuneração.

Transporte e mobilidade

Investir em sistemas estruturadores

O engenheiro Jurandir Fernandes, presidente da Emplasa, abordou o tema transporte e mobilidade metropolitana, apresentando o planejamento hoje existente e conclamando a todos a apoiá-lo para que se tenha um complexo sistema metro-ferroviário.

As regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, muito próximas, exercem juntas influência muito grande sobre outros aglomerados urbanos nucleados por São José dos Campos, Sorocaba, Jundiaí e Piracicaba. De modo que as três regiões metropolitanas, com 67 municípios, e esses aglomerados urbanos, com 35 municípios, formam a macrometrópole, com 102 municípios concentrados em apenas 0,33% do território nacional. Nessa porção, vivem quase 29 milhões de pessoas, equivalendo a mais de 15% da população brasileira. A macrometrópole responde por 23% do PIB nacional e 77% do PIB estadual. Há que se considerar ainda que essas regiões, em conjunto com o Rio de Janeiro, estão para formar uma das maiores megalópoles do mundo, praticamente a terceira maior aglomeração humana do planeta. É sobre ela que devemos nos debruçar para a resolução de muitos dos nossos problemas.

Há uma pujança humana e econômica, portanto, orbitando em torno da cidade de São Paulo, que é reconhecida como uma cidade global por todos os conglomerados financeiros do mundo e está entre as 20 principais cidades que formam a rede das megacidades mundiais. O mundo nos enxerga com grande valor e a nossa resposta tem sido 200km de congestionamentos no trânsito. Esse caos, que ainda não é total, vem sendo anunciado há mais de 30, 40 anos; notadamente, há 10 anos os técnicos em transporte vêm alertando sobre esse problema. Nos anos 50, já havia congestionamento em São Paulo, também os bondes já tinham superlotação, assim como eram freqüentes os acidentes no trânsito.

É muito comum dizer que a situação que vivemos no trânsito é fruto da falta de planejamento em transporte, mas o problema é o não-cumprimento dos planos que sofrem descontinuidade pelos governos que se sucedem. A sociedade civil tem que abraçar algumas propostas e cobrar continuidade. Não se pode permitir que um governante comece a fazer uma coisa e o seu sucessor faça outra. A sociedade deve exigir que se respeite o que está aprovado, sacramentado. E há planejamento para o transporte e mobilidade, tanto no Estado, para a RMSP, quanto na Prefeitura, para o Município de São Paulo. É fundamental que esses projetos sejam continuados nos próximos 10 a 15 anos, que haja recursos sem interrupção para eles.

A Secretaria de Transporte Metropolitano do Estado de São Paulo, da qual estive à frente, elaborou, em 1999, o Pitu 2020 que discutiu a metrópole que queremos (competitiva, saudável, equilibrada), ensejando projetos para o metrô, para os trens e para os ônibus metropolitanos. Todas as intervenções recentes e as que estamos assistindo no transporte metropolitano estão previstas nesse plano. Há projetos em andamento e outros que precisam de continuidade.

São Paulo tem solução e uma delas é investir pesadamente em sistemas estruturadores que são basicamente a expansão do sistema metroviário, a modernização do sistema ferroviário e a racionalização do sistema de ônibus através de corredores exclusivos. O Pitu assenta-se nesse tripé. Até 2010, no mais tardar 2012, teremos uma rede consagrada de metrô com 90km de extensão, 30 dos quais em construção no momento. Mas o Pitu prevê uma rede essencial de metrô, formada pelo que já está consagrado e mais 75km, totalizando, portanto, 165km, evidentemente entrelaçados com as linhas da CPTM. Construir mais 75km de metrô até 2025 é possível, mas é preciso que a sociedade e os governos federal, estadual e municipal se mobilizem para isso, fazendo com que São Paulo tenha um complexo metro-ferroviário bastante forte.

Não podemos pensar, no entanto, que todo o nosso problema se resume ao transporte em si. É preciso ter um uso do solo mais inteligente e racional, fazendo com que a metrópole seja mais equilibrada. Não faz sentido deslocar, por exemplo, todos os dias pela manhã, para o trabalho, uma quantidade ponderável de trabalhadores que vivem na Zona Leste da Capital e devolvê-los à tarde, num movimento totalmente irracional. O centro fica lotado durante o dia e vazio à noite, com toda uma infra-estrutura ociosa. Essa metrópole organizada em forma de *cluster*, lugares de trabalho, de moradia, de aprendizagem, de lazer, totalmente separados, não tem solução em transporte possível.

O Pitu 2025, que é uma atualização do Pitu 2020, está impregnado de uma nova visão do uso do solo, prevendo o adensamento populacional no centro expandido, apoiando a sua requalificação urbana (dos centros e subcentros). Projeta, portanto, para o centro uma rede de transporte compacta, aquela rede de metrô com 165km de linhas, com muita integração com os trens e os corredores de ônibus. Para a franja, entre o centro compacto e o centro expandido, está projetada uma rede de veículos mais leves com corredores exclusivos de ônibus. Para o entorno, está projetada a conclusão do rodoanel e do ferroanel para a estruturação da carga e descarga de mercadorias. Essas estão sendo pensadas como prioridade porque não se pode pensar só em passageiros. São Paulo consome milhares de toneladas de alimentos, insumos, bens de capital que são transportados diariamente pela cidade. Há que se pensar como isso chega e como isso sai da região. Há comentários de que a carga toda está indo para o Porto de Santos e que tudo aqui está de passagem. Mas, na verdade, mais de 85% de toda a carga transportada fica na RMSP.

Quanto ao sistema da integração tarifária, está bastante avançado, permitindo a integração nos moldes praticados nos países mais desenvolvidos.

Como podemos ver, há planos, há projetos; é preciso que sejam continuados. É claro que precisamos de outras idéias, de idéias inovadoras, como no caso de Amsterdã, Paris e Madri, que implantaram sistemas para a circulação em bicicletas públicas.

Habitação e desenvolvimento urbano

Financiamento e subsídio para zerar o déficit habitacional

O presidente do Secovi-SP, engenheiro João Crestana, proferiu a palestra sobre habitação e desenvolvimento urbano, com propostas para o mercado imobiliário acabar com o déficit habitacional em 15 a 20 anos.

Habitação digna é um dos pressupostos para se dizer que um povo é desenvolvido. O Brasil, segundo dados de 2004, tem um déficit de 7,9 milhões de moradias, com 3,7 milhões de famílias vivendo em moradias inadequadas (favelas, cortiços, improviso) e 4,2 milhões em coabitação. Esses números não consideram as 12 millhões de famílias brasileiras que vivem de aluguel porque essa é uma forma perfeitamente admissível de habitação.

A região Sudeste é a que tem o maior déficit de moradias, atingindo, em 2000, 6,7 milhões de brasileiros, dos quais 3,3 milhões vivem no Estado de São Paulo. Mais da metade dessas pessoas atingidas pelo déficit paulista, 1,7 milhão, são habitantes da Grande São Paulo.

O déficit habitacional na RMSP significa que há ocupações de vazios sem supervisão imobiliária, ou seja, as áreas públicas, as de risco e as de proteção ambiental. O déficit habitacional está intimamente ligado à periferização das nossas cidades, com infra-estrutura urbana precária, moradias distantes dos locais de trabalho e guetos de moradia.

Em 1973, a cidade de São Paulo tinha 1% da população do município vivendo em favelas; no ano 2000, esse índice era de 11%. Em menos de 30 anos, portanto, cresceu mais de dez vezes a população favelada. Todos nós somos responsáveis por isso, principalmente os engenheiros que têm obrigação de olhar para frente. Urbanização de favelas tem sido uma das estratégias para resolver o déficit habitacional. O ideal, a prioridade, é oferecer moradias dignas, com comunidades planejadas, mas não podemos fechar os olhos para a realidade: as favelas existem e, dentro de certas

condições, elas podem ser urbanizadas.

Atualmente, os cortiços são uma das principais alternativas de moradia para grande parte dos trabalhadores de baixa renda em São Paulo, pois garantem a proximidade de suas moradias com os lugares em que trabalham ou que têm maior oferta de empregos. Além disso, atualmente, alguns cortiços contam com banheiros privativos, áreas maiores, corredores, dentre outras vantagens sobre as favelas. Porém, trata-se, assim como as favelas, de lugares inadequados para moradia. Na cidade de São Paulo, no ano 2000, havia mais de 3,8 mil domicílios em cortiços localizados nos bairros centrais, sendo mais de 1,0 mil no Brás e 1,2 mil na Liberdade, quase 500 na Bela Vista. O ideal é oferecer aos habitantes desses cortiços, assim como à população favelada, moradias dignas, comunidades planejadas. No entanto, é preciso reconhecer que, em alguns casos, os cortiços podem receber melhorias, os bairros em que se localizam podem ser revitalizados.

A RMSP possui boas condições sanitárias, ou seja, estão quase universalizados os serviços de esgotamento sanitário, abastecimento de água e coleta de lixo. A nossa pirâmide etária indica que a maior concentração da população está na faixa etária produtiva (20 a 45 anos), de gente que quer comprar uma habitação, por menor que seja o bolso.

O mercado imobiliário é constituído por três grandes setores: classe alta e classe média alta, classe média e média baixa e população de baixa renda. O primeiro setor está numa situação equilibrada, financiado pelos bancos com juros, hoje, mais baixos e prazos mais alongados. Para trabalhar nesse setor, é preciso atender nichos específicos: descasados, solteiros, casais sem filhos, GLS. Não é um mercado de grandes oportunidades. O setor de classe média e média baixa, com demandas para unidades entre R$ 70 mil e R$ 140 mil, apresenta oportunidades muito grandes. Para atender esse mercado, as fontes de recursos são os financiamentos com dinheiro do FGTS e um pouco de poupança. Lutamos contra o quase monopólio da Caixa Econômica Federal na aplicação do FGTS, queremos que outros bancos também apliquem esses recursos, e isso já está acontecendo. O terceiro setor, de renda familiar com até seis salários mínimos, constitui a grande oportunidade e também o grande desafio, que constitui o déficit habitacional. A iniciativa privada é que tem que atender esse déficit com financiamentos baratos do FGTS e subsídios às famílias.

O SBPE, que financia o setor de classes alta e média alta, de 2002 a 2007, aumentou os recursos de financiamento para habitação de R$ 1,8 bilhão para R$ 18,3 bilhões. O mesmo não vem acontecendo com os recursos para o terceiro setor. A Caixa Econômica Federal tem que ser louvada pelo que fez no passado, mas o modelo de operadora única do FGTS se esgotou, tanto é que, em 2003, ela aplicou R$ 3 bilhões; em 2007, aplicou R$ 5,8 bilhões. O aumento foi pouco, justamente no setor que mais precisa. É aqui que está o nosso problema. Não estamos sendo competentes para resolver esse mercado.

Como poderíamos atender a esse setor mais carente? Com política de Estado, não de governo. Precisamos investir durante 15 a 20 anos para resolver o déficit habitacional. R$ 300 bilhões não é coisa para se fazer em um mandato

As famílias de baixa renda seriam atendidas pelo setor formal com dinheiro do mercado e com subsídio público direto à família. No nosso ponto de vista, esse subsídio deve ser dado principalmente à mulher da família. Um imóvel de R$ 45 mil, por exemplo, deve contar com R$ 15 mil de subsídio, com recursos do Orçamento Geral da União através de um cheque carimbado que só pode ser usado para comprar habitação. Além do subsídio, financiamento de R$ 20 mil com recursos do FGTS. R$ 5 mil podem vir da poupança da família e os outros R$ 5 mil virão de outros fundos (Estado, Município).

As famílias mais carentes precisam de habitações dignas e precisam morar perto do trabalho. Para isso, temos que mexer na nossa legislação urbana que está muito ruim. É preciso ter adensamento, responsável e sem excesso, e pragmático quanto à preservação. Devemos preservar a cultura e gerar um tecido urbano vivo.

Saneamento e meio ambiente

Áreas mais degradadas exigem tratamento diferenciado

O engenheiro Nelson Nucci falou sobre saneamento e meio ambiente, apresentando ações integradas para atender de forma adequada a demanda metropolitana, especialmente em áreas precárias, sem urbanização e oportunidades.

A RMSP está num sítio que corresponde em grande parte à Bacia Hidrográfica do Alto Tietê. Portanto, as ocorrências físico-biológicas e socioeconômicas têm grande influência nas ocorrências hídricas nesse território.

O território metropolitano está num planalto, num ponto alto com precipitações médias anuais de 1.500 mm. No entanto, se comparada à oferta de água com a demanda, a RMSP é uma das áreas mais críticas do Brasil, muitas vezes, mais até que o semi-árido nordestino.

No que diz respeito à circulação atmosférica, temos uma situação precária na cidade de São Paulo, pois estamos cercados por altitudes relativamente elevadas como o Pico do Jaraguá, com mais de mil metros, a Serra da Cantareira e a Serra do Mar. Se comparada a outras cidades de mesmo porte, São Paulo é uma das mais críticas em relação à freqüência de ventos. Portanto, a capacidade de absorção das emissões atmosféricas é baixa.

Quanto à ocupação humana, sabemos que a periferização da RMSP não é um problema novo, mas de décadas ou mesmo de século. Essa expansão horizontal contínua da mancha urbana fez com que grande parte da cobertura vegetal no entorno das bacias fosse substituída por área impermeável, modificando o regime hídrico, provocando enchentes. Portanto, além do problema de escassez hídrica, temos o problema de irregularidade porque a impermeabilidade faz com que as águas pluviais escoem muito rapidamente, o que nos obriga a fazer reservatórios de regularização, os "piscinões", para impedir as enchentes e ganhar algum tempo para o aproveitamento dessa água.

Na socioeconomia da metrópole, não adianta pensar na média da riqueza, porque há uma enorme irregularidade na distribuição do acesso à riqueza, numa relação que chega a ser de mais de 1 para 10.

Essa distribuição muito desigual da riqueza está intimamente relacionada à ocupação do território em que a cidade foi se expandindo para a periferia e os pobres é que foram empurrados para ela. Uns dizem que a degradação da periferia decorre do excesso de regulamentação estatal do território que inibiu a ação do mercado formal de terras. Outros entendem que esse processo decorre das perversidades do mercado. O que tenho observado, ao longo da minha vida de engenheiro, atuando em saneamento, é que, quando chega a infra-estrutura ocorre a valorização imobiliária das áreas atendidas. O passo seguinte é a expulsão para mais longe daqueles que têm menor poder aquisitivo. Eles vão para as áreas clandestinas da cidade, ou seja, para as áreas de risco, de pobreza, degradação ambiental, violência, desemprego, de falta de educação formal e ambiental.

Embora toda a RMSP seja atendida pela coleta de lixo, a verdade é que a varrição e a própria coleta são insuficientes, pois as chuvas levam uma enorme carga de poluição para os rios. As estimativas apontam que entre 30% a 50% da carga de poluição hídrica é proveniente das lavagens de superfície. O resto é esgoto, tratado ou não. Embora tenhamos uma capacidade de tratamento de esgoto da ordem de 60% do que é coletado, existem falhas no sistema de condução, de modo que nem todo o esgoto coletado tratável o é. Tanto é que temos capacidade ociosa nas cinco estações de tratamento secundárias existentes na RMSP. Mesmo que coletássemos e tratássemos todo o esgoto doméstico e industrial, não resolveríamos o problema da poluição dos rios porque o nosso sistema de condução leva em separado o esgoto doméstico e industrial e o das águas pluviais, sendo que somente o primeiro é tratado, ainda que parcialmente. Não é possível pensar mais que preservaremos nossos cursos de água só com o controle do esgoto doméstico e industrial porque o controle da poluição hídrica depende também do controle da poluição difusa levada pelas águas das chuvas.

A RMSP conta atualmente com uma situação de quase universalização do abastecimento de água e 95% de coleta de esgoto. No entanto, esses 5% que faltam são exatamente nas áreas mais degradadas e equivalem a uma população de 1 bilhão de pessoas. Parece fácil universalizar esses serviços, mas não é bem assim. Se mantivermos o atual modelo de expansão urbana horizontal, com crescente periferização sociourbana, o saneamento vai continuar correndo atrás da expansão.

Segundo o Ministério das Cidades, o investimento necessário na RMSP para manter os índices já atendidos de água e esgoto, além de ofertar o que falta, levando em conta o crescimento da população até 2015, é de R$ 2,14 bilhões para o abastecimento de água e de R$ 7,05 bilhões para o esgotamento sanitário, totalizando R$ 9,19 bilhões. O PAC vai investir, até 2010, menos de 20% do valor necessário para universalizar o serviço de água e esgoto. Espera-se que haja novas versões do PAC para completar esses recursos.

Chamam a atenção nos investimentos do PAC os R$ 960 milhões para o saneamento integrado, pois, pela primeira vez, essa rubrica aparece em um programa de saneamento da União. Esse conceito de saneamento integrado é muito importante porque não podemos continuar a tratar as áreas degradadas como se elas fossem uma cidade idealizada, e um setor oferecer a elas água e esgoto, um outro, vias, um outro, drenagem, e um outro, serviço de lixo, separadamente, sem coordenação. O PAC sinaliza que há um direcionamento no sentido de priorizar o saneamento integrado para as áreas mais degradadas. O saneamento integrado compreende os serviços de água, esgotamento sanitário, drenagem, coleta de lixo, sistema viário e proteção de encostas, de modo a promover a qualidade de vida da população, transformando áreas clandestinas em bairros.

Portanto, para enfrentar o problema de saneamento na RMSP, apresento as seguintes propostas: 1) não é possível ofertar e atender a universalização adequada sem corrigir as distorções do processo de ocupação do solo; 2) o esgotamento sanitário e o pluvial terão que ser progressivamente integrados; 3) deve haver diferenciação de estratégias para as áreas de maior degradação urbana com ação integrada, abrangente e articulada das três instâncias do poder público. Para que isso seja possível, há que se dar continuidade aos processos democrático e de desenvolvimento do País.

Gestão metropolitana

Problemas comuns demandam coordenação integrada

Ubiratan de Paula Santos, médico e gestor público, apresentou proposta de criação de um sistema de gestão integrada dos 39 municípios que compõe a RMSP, indo mais além com proposição para que as regiões metropolitanas brasileiras passem a ser entes federados.

Vivemos uma situação crítica na RMSP devido a nossa incapacidade de formular estratégias integradas que possam enfrentar os problemas comuns às populações dos municípios que a compõem. Com o crescimento da economia, com as medidas do PAC favorecendo esse crescimento e uma maior geração de emprego, parte dos problemas está sendo resolvida e estamos tendo no momento uma situação de certa forma privilegiada para pensar qual é o melhor sistema de estrutura de gestão metropolitana para a RMSP e para outras metrópoles brasileiras.

Da mesma maneira que as grandes cidades têm que ser descentralizadas internamente – vide a experiência de São Paulo com as subprefeituras, que precisa ser aprofundada –, também há a necessidade de arranjos regionais para a solução de problemas comuns e isso nós não fomos capazes de tratar na nossa história. A RMSP foi criada em 1973, com um sistema de gestão autoritário. O único governo estadual pós-ditadura que mexeu e aprofundou alguns elementos de gestão regional foi o de Franco Montoro. De lá para cá, esse processo murchou. A Constituição de 1988 remeteu aos estados a tarefa de legislar sobre o assunto, e a Constituição paulista tratou da questão de maneira tímida. Da mesma forma, em 1996, foi criada a RMBS e, em 2000, a RMC. A RMSP continua sem solução.

A Constituição de 1988 aumentou os direitos constitucionais, a seguridade social, universalizou a saúde e a educação no Brasil. Precisávamos, como precisamos ainda, de mais recursos para atender

à Constituição e à população numa situação de desigualdade agravada, especialmente nas regiões metropolitanas que foram o epicentro da crise, pois é onde o capitalismo estava mais desenvolvido, portanto mais suscetível à crise, notadamente a RMSP. A crise mais profunda deixou graves problemas sociais que estão aí sem solução. Podemos crescer economicamente, como estamos crescendo, mas isso não será solução para a escala de problemas que temos, criados na ditadura e muito agravados nas duas últimas décadas do século passado.

Adentramos o século XXI com quase três mil assentamentos precários na RMSP, favelas e outras formas de habitação precária, e com um sistema de transporte público da Capital com menos de 1 bilhão de usuários por ano em relação a 10 anos antes. Entramos no novo século com 20% de desemprego e com os homicídios como primeira causa de morte na faixa etária de 15 a 49 anos. Adentramos neste século com acampamentos improvisados de moradia ao invés de bairros. Enquanto isso, de 1990 a 2002, a arrecadação tributária dobrou na cidade de São Paulo, passando de 26% do PIB para 50%, ficando a União com grande parte desse recurso.

A situação hoje está um pouco melhor, mas a realidade social nos municípios da RMSP pode ser avaliada pelos dados oficiais, do IPRS. Sobre longevidade, excetuando Santana de Parnaíba que está em 52ª posição no ranking dos 645 municípios paulistas, nenhum município tem posição melhor do que a 138ª, sendo muitos deles acima da 500ª posição. Em escolaridade, excetuando São Caetano do Sul na 1ª posição, Poá na 36ª, Santo André na 65ª, Cotia na 119ª, Barueri na 141ª, os demais municípios estão colocados da 244ª posição para pior, sendo muitos deles acima da 500ª posição.

Não há políticas integradas para a RMSP. No orçamento do Estado, não há rubricas de desenvolvimento local acordado com os municípios da região. As ações são feitas de modo pontual, dependendo de autorização e recursos do Estado. Se cair uma ponte entre São Paulo e São Caetano, por exemplo, é preciso que as duas cidades se reportem ao governo do Estado. Não temos instrumentos de gestão para resolver os problemas metropolitanos centrais em transporte, habitação, saúde, saneamento e segurança. 50% das descargas de mais de 19 milhões de habitantes da metrópole vão para os rios e represas, um problema que se acumula há décadas e com avanços para resolvê-lo a passos de tartaruga.

Uma gestão integrada, que montasse um sistema de saneamento regional que pudesse gerar emprego e influir nos indicadores sanitários da região, evitaria, por exemplo, que importássemos água de outros municípios, até de outros estados, para abastecer a Grande São Paulo, gerando forte disputa pela água. A ação policial, se não tiver entrosamento com o poder local, todos sabem, não funciona adequadamente. No entanto, as polícias estaduais militar e civil não participam a autoridade local de nenhum processo policial no seu município. Esse sistema verticalizado de segurança pública não leva em conta as prioridades dos municípios da RMSP.

Devemos aproveitar o momento atual, de menos aperto, para avançar e refletir sobre um novo ente federativo. Os municípios só viraram entes da Federação a partir da Constituição de 1988. As regiões metropolitanas também devem entrar no pacto federativo. Porém, parece não haver interesse dos governos estaduais em tratar essa questão com a autonomia que ela exige.

A RMSP poderia pensar um modelo de gestão metropolitana que defina claramente as obrigações da União, do Estado e dos municípios. Não adianta esse modelo adotado para as outras regiões metropolitanas paulistas que quase não têm recursos. Por exemplo, de 1999 a 2007, a RMBS teve um orçamento total de R$ 27 milhões, ou seja, em média R$ 3 milhões ao ano, sendo que a cada real colocado pelos municípios, o Estado coloca outro. Em 2008, até o momento, o Estado está inadimplente com as obrigações com a RMBS. Assim, não é possível tratar os problemas das regiões metropolitanas paulistas que concentram riquezas e problemas.

Temos que sensibilizar os governos de Estado, o Congresso Nacional e a sociedade, sem o que não poderemos recuperar e trabalhar frente aos inúmeros problemas e desigualdades que foram e são gerados nas regiões metropolitanas.

Acompanhamento do PAC na RMSP

O seminário contou com a palestra de Carlos Monte sobre as intervenções previstas pelo PAC na região. Dos sete projetos relacionados, seis referem-se ao setor de transportes e um à área social, no campo de meio ambiente, saneamento e habitação.O valor total dos investimentos previstos montam a R$ 15,860 bilhões, a maior parte dos quais de responsabilidade do governo federal. Os projetos visam ao alívio do sistema de transportes e melhoria de condições habitacionais e sanitárias.

Trecho sul do rodoanel de São Paulo: 61,5km de extensão, previsto para ser concluído no 2º trimestre de 2010, está orçado em R$ 3,6 bilhões sendo de R$ 1,2 bilhão o aporte de recursos do governo federal. As obras civis, cuja execução é de responsabilidade do Dersa, foram divididas em cinco lotes e tiveram seu início em maio de 2007. As questões relacionadas ao impacto ambiental têm representado um dos entraves mais importantes à agilização do projeto. Segundo o último relatório de acompanhamento do PAC, o ritmo de realização da obra recebeu a classificação de adequado.

Tramo norte do ferroanel de São Paulo: 66km de extensão, previsto para ser concluído em 31/12/2011. Está orçado em R$ 526 milhões e sua execução está a cargo da concessionária MRS. Já foram resolvidas algumas pendências importantes, quais sejam a harmonização de pontos de vista entre o governo de São Paulo e a MRS quanto à importância do projeto ficar pronto até final de 2011 e a obtenção de concordância da CDRJ para licitar a área onde se instalará o terminal de granéis.Todavia, o projeto ainda depende de definição sobre a engenharia financeira e de estabelecimento de acordo operacional com a operadora ALL. O licenciamento ambiental, a

definição das contrapartidas e os termos do acordo de tráfego mútuo ainda estão por ser resolvidos, razão pela qual o último relatório de acompanhamento do PAC considerou que o projeto está a merecer atenção especial para superação desses entraves.

Recuperação do pavimento da pista principal e das pistas de taxiamento do Aeroporto de Congonhas: extensão de 1.940 metros, no valor de R$ 19,94 milhões, foi concluído em 14/09/2007 e recebido em 12/11/2007.

Construção da nova torre de controle do Aeroporto de Congonhas: valor de R$ 14,82 milhões, deverá estar concluído em 14/06/2009 com antecipação de seis meses sobre a data inicial prevista. Execução em nível adequado.

Aeroporto de Guarulhos: melhoria do sistema de pistas e pátios e do sistema de microdrenagem existente com extensão total de 10,999 metros. Com investimento total previsto de R$ 282,38 milhões a ser realizado até 31/12/2008, o projeto atingiu, em dezembro de 2007, índice de realização de 50% e seu ritmo está classificado no sistema de acompanhamento como adequado.

Represas Billings-Guarapiranga: incluído recentemente no PAC, visa a realização do saneamento e urbanização integrada em 45 áreas de intervenção incluindo a recuperação ambiental de mananciais, a implantação de sistema de esgotamento sanitário (estações elevatórias e instalação de coletores-tronco), a construção de 5.340 novas unidades residenciais e melhorias em outras 44.343 unidades. O investimento previsto até 2010 será de R$ 698,58 milhões e o empreendedor será o governo do Estado de São Paulo. O contrato entre os governos federal e do Estado e o edital de pré-qualificação para as obras já foram assinados e publicados respectivamente.

Engenharia, megalópole e desenvolvimento

Carlos Lessa

Na antigüidade, os impérios eram construídos pela força e exibiam sua majestade na cidade, onde estavam os deuses e os reis. Após a Revolução Industrial, com a utilização de energia e a rápida elevação da produtividade por habitante, houve um agigantamento da cidade que, no limite, deu origem às megalópoles. A magnitude demográfica, a extensão e a diversificação da base produtiva urbana, as relações com o território nacional e sua inserção geopolítica na ordem mundial fazem da megalópole um ápice da engenharia e explicitam dimensões singulares.

Pensando pelo prosaico, respirar, beber e comer criam, para o funcionamento de qualquer grande metrópole, problemas ambientais e logísticos únicos e cósmicos. O ar tem de ser mantido pelo menos sob condições mínimas para respiração. Contudo, quase nenhuma grande cidade dispõe de áreas verdes para a natural "reciclagem" do ar poluído. Beber exige captação, tratamento e distribuição de gigantescos fluxos de água. É simétrica à utilização desse volume a devolução de águas poluídas, que necessitam captação e tratamento mínimo para não contaminar o meio ambiente e fragilizar o estado sanitário de uma população que é densa. Os alimentos têm de chegar à cidade em boas condições de serem estocados e distribuídos por todo o corpo urbano; geram um descarte que é agregado por resíduos de outras atividades. A coleta e o processamento do lixo exigem subsistema logístico específico. O lixo hospitalar e os resíduos industriais tóxicos necessitam de um tratamento especial.

Manter uma população humana em boas condições de saúde, com acesso a alimentos confiáveis, constitui para a megalópole macroproblema logístico que demanda projetos de engenharia com margens e flexibilidade para atender ao crescimento e às variações conjunturais nesses abastecimentos. Captação, tratamento e distribuição de água potável; coleta, tratamento e destinação de esgotos; recolhimento e destinação dos lixos e outros resíduos impõem um planejamento urbanístico e elencos de projetos definidos e em implementação quase que permanente.

A grande cidade é um pólo utilizador de energia em suas variadas formas. Seu funcionamento cotidiano está dependente da geração dessas energias e seus canais de distribuição dentro do tecido urbano. Está óbvio que crescem exponencialmente as questões ligadas à energia com o dinamismo da metrópole, que pode ser truncado e paralisado por estrangulamentos nessa dimensão.

O Brasil já transferiu para a rede de cidades e para as grandes metrópoles mais de 80% de sua população. Do ponto de vista demográfico, é detectável a tendência a um mais lento crescimento da Grande São Paulo. Isto certamente facilitará o planejamento da cidade para o futuro. Entretanto, se a população humana tende a crescer menos, não é verdadeira a ausência de crescimento de outra população: os veículos de toda natureza crescem ano após ano. Se essa frota se expande em algumas centenas de milhares de unidades por ano, é inexorável a tendência ao colapso progressivo das malhas de transporte metropolitano. Se o novo paulistano exige investimentos em água, esgoto, sistemas logísticos variados, um novo veículo na cidade impõe, pelo menos, 30m2 adicionais de pistas de trânsito e estacionamento. Tenha-se presente que a obra viária dificulta o trânsito enquanto é executada. Em resumo, com o vigor da indústria de montagem de veículos, São Paulo está condenada a um trânsito cada vez pior. Assim sendo, o tempo de deslocamento residência-trabalho-

residência cresce e os custos logísticos da vida urbana se ampliam. Esse é um gigantesco problema de engenharias especializadas. Associado, surge o problema de uma multiplicação de eletrodomésticos utilizadores de energia. Certamente, é outro desdobramento sobre os sistemas de distribuição e segurança energética da metrópole.

A prosperidade material deixa de ser paralela à evolução da qualidade de vida. Não estamos chamando a atenção para os óbvios problemas de segurança e violência em uma megacidade. Sublinhamos o fato elementar de que, apesar da evolução dos sistemas informáticos e digitais, viver na grande cidade impõe perdas que devem ser cotejadas com as vantagens de residir no epicentro civilizado. É previsível que haja um deslocamento de pessoas, empresas e atividades para outros níveis mais singelos da rede urbana. Nosso País não planeja o território, a rede urbana, com o olhar no futuro. Se a megalópole for planejada na ausência de um plano urbano nacional, integrado, corre o risco de fracassar e perder, de forma assustadora, sua vitalidade. Estagnada do ponto de vista urbanístico, retrocederá do ponto de vista social. Por outro lado, se hipoteticamente a atuação da metrópole prevenir e resolver os seus problemas, será mantida sua exponencial de crescimento e continuará sendo um atirador.

A engenharia que atua no presente para resolver problemas herdados tem de ser reforçada com a engenharia que prevê e provê o futuro. Cabe não esquecer que nenhuma megalópole é uma ilha e que São Paulo sofre com a ausência de um planejamento urbano nacional integrado.

*** Carlos Lessa é professor titular do Instituto de Economia da UFRJ, ex-reitor dessa universidade e ex-presidente do BNDES**

CRESCE BRASIL

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Manifesto dos engenheiros

Por uma metrópole desenvolvida e boa de viver

Por uma metrópole dese

O projeto Cresce Brasil +Engenharia +Desenvolvimento é um movimento dos engenheiros brasileiros, representados pela FNE, que vem desde 2006 militando pelo crescimento econômico sustentável, com inclusão social e de forma participativa. Atualmente, coloca em pauta a realidade das metrópoles e vê como uma grande oportunidade para tal as eleições municipais que acontecem em 2008. O momento é propício a ampliar o debate e a proposição de soluções para as cidades. Também se considera favorável ao desenvolvimento da região metropolitana a melhoria da economia nacional e o crescimento do emprego. Os engenheiros querem crescimento acelerado, em torno de 6% ao ano, mas é preciso que se respeitem premissas importantes:

Crescimento com democracia

É fundamental que o País amplie o ambiente democrático, sem mordaças na luta por direitos, com liberdade de manifestação, organização e possibilidade de participação de todos na vida pública. Eleições, sindicatos, partidos, imprensa e indivíduos livres. Fundamental se faz o respeito à Constituição e às leis. Só assim, nos tornaremos um povo consciente dos nossos direitos e deveres, mais solidários uns com os outros e defensores da Nação.

Crescimento com distribuição de renda

Não é possível mais suportar que o progresso enriqueça exageradamente alguns, enquanto muitos são condenados à pobreza ou até à miséria. A renda deve ser mais bem distribuída através da geração de empregos, de melhores salários e da educação. Também são necessárias políticas sociais que compensem distorções na apropriação da riqueza. Além de possibilitar uma sociedade mais equilibrada, a distribuição de renda amplia o mercado interno, o que é fundamental para o País continuar a se desenvolver com menor dependência de recursos externos.

Crescimento com respeito à natureza

É preciso universalizar os serviços de coleta e tratamento de esgotos; despoluir progressivamente os rios; tratar adequadamente o lixo urbano; priorizar o transporte público; usar fontes energéticas e combustíveis menos poluentes; controlar a poluição industrial e residencial; ampliar áreas verdes e respeitar o ecossistema, além de estender a educação ambiental a toda a população.

Crescimento com reorganização urbana

É imperativo ter cidades com planejamento integrado, com moradias dignas para todos em bairros urbanizados, transporte público eficiente, distâncias mais curtas entre moradia e trabalho, equipamentos sociais distribuídos, sistemas para evitar enchentes, suficientes e boas escolas, hospitais e equipamentos culturais e de lazer. O crescimento urbano desordenado e excludente precisa ser freado, assim como a especulação imobiliária. Nas metrópoles, é imprescindível a gestão integrada do território para resolver os problemas comuns das cidades vizinhas, o que exige elevar as regiões metropolitanas à condição de ente federado.

nvolvida e boa de viver

Guiados por esses princípios, os engenheiros realizaram o seminário "Cresce Brasil – Região Metropolitana de São Paulo" para debater e propor políticas de desenvolvimento da Grande São Paulo, integrada pela Capital e outros 38 municípios, a quinta maior aglomeração urbana do mundo, a mais dinâmica do País, porém com graves problemas sociais, urbanos e ambientais. Para reverter esse quadro, os engenheiros propõem as seguintes políticas prioritária à RMSP:

- gestão integrada do território metropolitano
- planejamento participativo
- reorganização urbana
- coesão sociourbana
- adensamento populacional em áreas centrais e contenção da expansão urbana horizontal
- combate à exclusão e aos guetos
- valorização do espaço público como elemento estruturador da metrópole
- ampliação e distribuição das oportunidades pelo território
- prioridade ao transporte público
- transporte público de alta capacidade integrando modais
- financiamento e subsídio de habitações de interesse social
- assegurar a habitação de interesse social no tecido urbano
- regularização fundiária e urbanização de assentamentos precários
- combate à especulação imobiliária
- despoluição progressiva dos rios
- proteção dos mananciais hídricos
- gestão eficiente dos resíduos sólidos, ampliando a coleta seletiva e a reciclagem do lixo
- novas áreas verdes
- respeito ao ecossistema
- controle de vetores
- educação ambiental

www.crescebrasil.com.br

Realização

FNE
FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ENGENHEIROS

SDS Edifício Eldorado - salas 106/109
Brasília/DF - CEP 70392-901
Fone: 61 3225-2288
fne@fne.org.br - www.fne.org.br

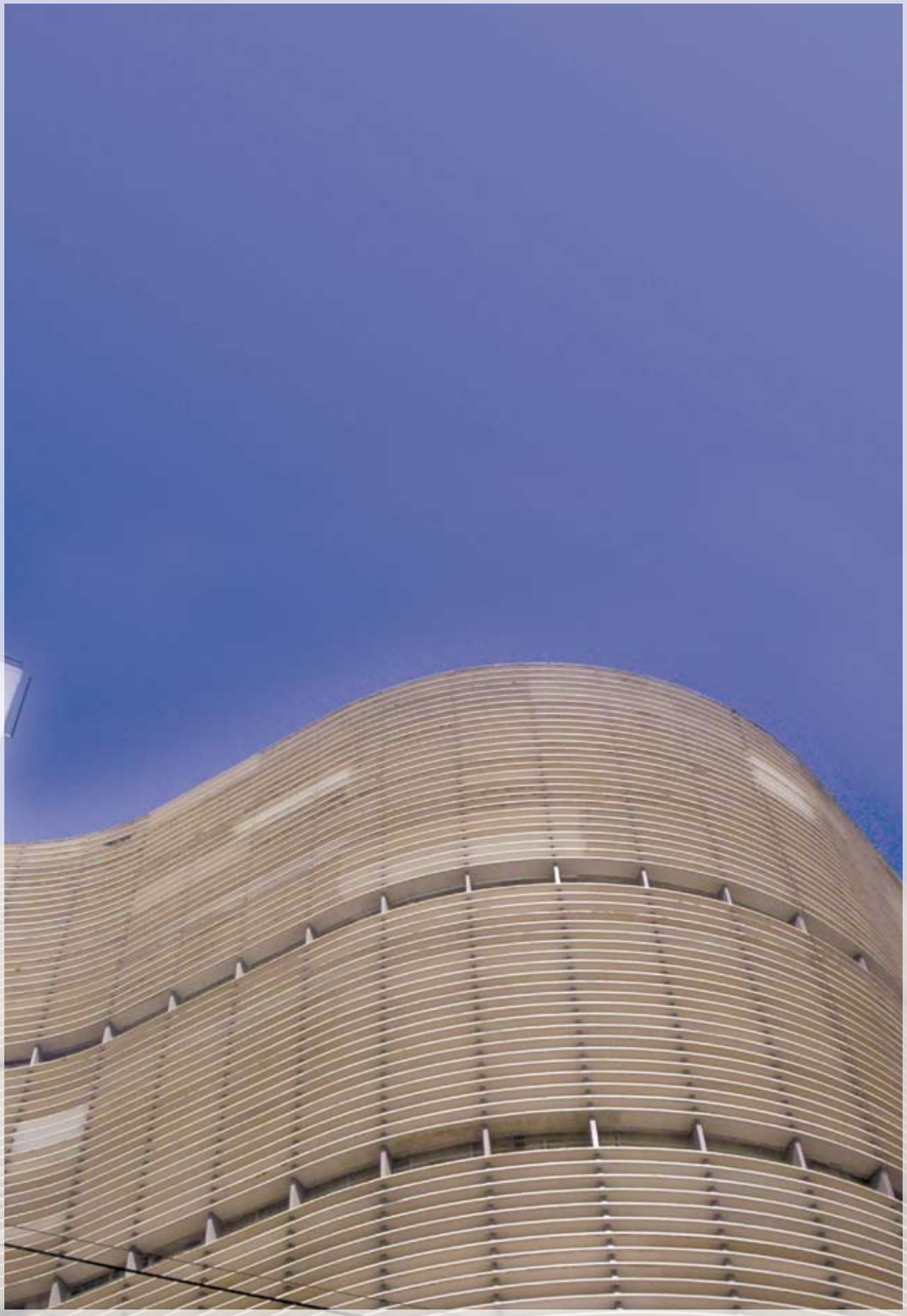
SE ESP SINDICATO DOS ENGENHEIROS NO ESTADO DE SÃO PAULO
GESTÃO 2006-2009

Rua Genebra, 25 - Bela Vista
São Paulo - SP - CEP 01316-901
Fone: 11 3113-2600
Fax: 11 3242-2368
seesp@seesp.org.br - www.seesp.org.br

Apoio

CONFEA
Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

CREA-SP
Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de São Paulo



Grande São Paulo: integrar, desenvolver e reorganizar as cidades

A RMSP é o maior aglomerado urbano do País e um dos maiores do mundo, com aproximadamente 20 milhões de habitantes. Responde por quase 20% do PIB brasileiro e 58% do estadual. Apresenta as maiores potencialidades para o desenvolvimento brasileiro e também as maiores fragilidades sociourbanas. O ensaio a seguir reúne as propostas que o movimento Cresce Brasil está debatendo para integrar, desenvolver e reorganizar as 39 cidades da região, denominada também Grande São Paulo.

A RMSP passou por momentos muito difíceis nas últimas décadas, em que a economia brasileira esteve estagnada. A metrópole viu-se mergulhada num mar de sérios problemas econômicos, sociais, ambientais e administrativos. Muitos acharam que a região teria adentrado numa decadência sem volta e que dela deveriam se retirar para encontrar oportunidades em outros lugares. Esse diagnóstico não se confirmou, pois o atual processo de reanimação da economia brasileira reafirma a metrópole paulistana como centro dinâmico e articulador do desenvolvimento brasileiro. No entanto, problemas sociais, urbanos e ambientais de grande monta exigem ação integrada para acelerar o desenvolvimento local e reorganizar as cidades da região.

Criação de quinto ente federado

A Constituição Federal não reconhece as regiões metropolitanas como ente federado, transferindo seu reconhecimento, regulamentação e funcionamento para os estados. São reconhecidas pela Constituição Estadual Paulista e regulamentadas por lei específica, com sistema de gestão ao encargo de um Conselho de Desenvolvimento normativo e deliberativo, paritário entre estado e municípios, contando com o auxílio de entidade autárquica para integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum. Depois de mais de uma década, no entanto, esses instrumentos não são aplicados à RMSP, a qual, portanto, está em desacordo com as atuais regras legais.

Há na RMSP diversas iniciativas supramunicipais no sentido de buscar a integração de diagnósticos e soluções como o Comitê da Bacia do Alto Tietê, no que diz respeito aos recursos hídricos, e diversas modalidades voluntárias de associativismo em âmbitos sub-regionais como os consórcios intermunicipais; algumas contando com a participação da sociedade organizada. Esses arranjos formais e informais de gestão supramuncipais na RMSP constituem experiências importantes, mas insuficientes porque não têm poderes normativos e executivos.

A aplicação da legislação paulista à RMSP seria um avanço. É preciso reconhecer, no entanto, serem urgentes providências mais amplas para as metrópoles brasileiras através de novo pacto federativo em que elas

Coordenação integrada dos problemas comuns às cidades das regiões metropolitanas paulistas já seria um avanço, mas é preciso reconhecer a necessidade de mudança na Constituição Federal que promova as regiões metropolitanas brasileiras a ente federado.

O modo como vem sendo ocupado o território faz deslocar a mancha urbana para as periferias não-urbanizadas, inclusive para as áreas de mananciais hídricos. Todos são prejudicados por esse modelo social e ambientalmente insustentável que precisa ser freado.

adquiram estatuto de ente federado, como são hoje a União, os estados, os municípios e o Distrito Federal. Esse novo pacto federativo, a ser realizado no âmbito da Constituição Federal, deverá definir o estatuto das regiões metropolitanas (funcionamento, poderes, recursos orçamentários etc.).

Dinamizar o mercado interno

Uma das funções notáveis da gestão integrada da Grande São Paulo deve ser a articulação do desenvolvimento econômico metropolitano. A gestão metropolitana deverá implementar oportunidades, remover entraves, estimular a criação de ambiente regulatório, econômico e social favorável, oferecer serviços de apoio aos agentes públicos e privados interessados em investir e inovar. Para isso, a gestão integrada da metrópole deverá se orientar por política de desenvolvimento local articulada ao âmbito nacional. O desenvolvimento nacional tem supremacia sobre o desenvolvimento local. Há, portanto, que se rejeitar o excessivo regionalismo que faz pressões desarticuladoras sobre o território nacional.

Tem peso decisivo para o desenvolvimento brasileiro a reorganização das cidades, ampliando as chances de o País ter crescimento econômico sustentado e sustentável, pois isso reforça o crescimento do mercado interno, favorecendo a inclusão e a mobilidade social. Esse deve ser o objetivo das intervenções da engenharia nas metrópoles, mais do que realizar obras de embelezamento dos centros dinâmicos. A forma como o território metropolitano é organizado tem suma importância na geração e repartição das rendas no seu interior.

A despeito de ser a região com o maior PIB e a maior produção industrial do País, a RMSP é marcada por profundas desigualdades socioterritoriais. Não se trata apenas de uma região com fortes contrastes sociais, com bolsões de miséria em meio à metrópole dinâmica, rica e moderna. A Grande São Paulo conta com uma "selva de exclusão social" nas hiperperiferias do território e bolsões de exclusão nos seus centros dinâmicos.

O crescimento da economia local puxado pelo nacional está ampliando as oportunidades, incorporando muitos ao mercado formal de trabalho e de consumo através do crescimento do emprego e do acesso ao crédito. No entanto, há amplos segmentos sociais e territoriais na RMSP não incorporados a esse processo, demandando por ações coordenadas de diferentes naturezas visando à promoção de estratégias de desenvolvimento local em áreas economicamente desfavorecidas. É preciso aproveitar o momento macroeconômico favorável para implementar políticas de desenvolvimento local na RMSP que sejam facilitadoras dos processos de mudança social, além de mitigadoras das conseqüências que as turbulências da economia costumam ter sobre ela.

Aumentar coesão socioterritorial

Profissionais que lidam com o urbanismo sabem que desde a primeira metade do século passado, com raras exceções, o crescimento urbano da RMSP vem sendo orientado por um modelo de uso e ocupação do solo que dispersa e fragmenta o tecido urbano na medida em que esvazia as áreas centrais consolidadas e, em contrapartida, faz deslocar a mancha urbana para as áreas limítrofes do território, as extremas periferias desequipadas, inclusive invadindo as áreas de proteção aos mananciais hídricos. Este modelo foi produzido por opções de políticas públicas de circulação, de uso e ocupação do solo e de habitação.

A dispersão populacional atingiu

É urgente reorganizar de forma integrada as cidades da Grande São Paulo através do repovoamento das áreas centrais, da não-segregação social e da valorização do espaço público como elemento estruturador do tecido urbano.

principalmente os mais pobres que foram morar em conjuntos habitacionais de baixa qualidade e exclusivamente residenciais (bairros dormitórios) nas extremas periferias ou em moradias improvisadas em loteamentos clandestinos ou irregulares e favelas. Em período recente, parte considerável das camadas médias também deslocou suas moradias para condomínios fechados em áreas distantes, reforçando a fragmentação urbana, a apartação social e a deterioração ambiental. O território foi sendo progressivamente descoerido do ponto de vista social (com a definição de guetos e fortalezas, lugares habitados exclusivamente por pobres ou por ricos) e funcional (a separação entre lugares de concentração de emprego e de moradia), ampliando a segregação social e as distâncias percorridas sobre pneus, movidos a combustíveis fósseis, caros e poluentes.

Toda a população é prejudicada por esse modelo social e ambientalmente insustentável. Não há dúvida, porém, que o impacto mais devastador recai sobre os moradores da extrema periferia que vivem em guetos de baixa renda, padecendo de educação precária, serviços urbanos deficientes e falta de oportunidades de trabalho. A exclusão territorial a que foram condenados incrementa a reprodução dos padrões de pobreza e miséria.

O desenvolvimento sustentável da RMSP requer a realização da reorganização urbana que garanta a todos o direito à cidade, ou seja, o direito de cada um e de todos nela viverem dignamente, acessando em condições de igualdade a infra-estrutura urbana e as oportunidades socioeconômicas. Para tanto, há que se promover a universalização do acesso à terra urbanizada, à moradia digna, aos serviços de água, esgoto, coleta de lixo e eletricidade, à mobilidade, ao trabalho, à educação e ao lazer e cultura.

Repovoar áreas centrais

A reorganização integrada das cidades na Grande São Paulo deve perseguir, como principal objetivo, maior coesão territorial e social da metrópole. Para tanto, propõe-se como eixos estruturadores da reorganização urbana na RMSP: a – o repovoamento das áreas consolidadadas; b – a mesclagem social e econômica nos lugares; c – a valorização do espaço público como elemento estruturador do tecido urbano.

Repovoar as áreas consolidadas que são aquelas formadas pelos antigos centros urbanos e pelas novas centralidades que foram sendo criadas com a expansão urbana. Mais bem dotadas de infra-estrutura urbana, no entanto, esvaziadas de população em virtude dos altos preços dos imóveis nelas praticados e da falta de uma política de habitação para os pobres e classe média. De modo que, de 1990 a 2000, enquanto nas áreas mais consolidadas da RMSP a população regrediu de 6,7 milhões para 6 milhões de habitantes, nas demais cresceu de 7,7 milhões para 10,3 milhões.

Nessas áreas, estão localizados muitos imóveis vazios. Por exemplo, o bairro Barra Funda, na Capital, conta com 15% dos seus imóveis desocupados. Na cidade de São Paulo, há 400 mil casas e apartamentos vazios, número superior ao défict habitacional do município, que é de 270 mil unidades. No total, as cidades da RMSP contam com mais de 650 mil domicílios vagos que representam 11,5% do total da região, a grande maioria deles situados em áreas consolidadas. Além desses, há as antigas áreas industriais, especialmente aquelas localizadas ao longo das ferrovias, com algumas centenas de galpões fabris abandonados. Há ainda os terrenos vazios, cujos proprietários aguardam a valorização.

É mais do que sensato que a reorganização urbana da RMSP lance mão ao menos de parte desses estoques imobiliários para dar conta

do déficit habitacional que, em 2005, era de 715 mil domicílios na área urbana. Para tanto, deve-se apoiar no Direito Constitucional que define a função social da propriedade e nos instrumentos do Estatuto da Cidade que propiciam sanções aos imóveis subutilizados.

As áreas consolidadas da Grande São Paulo devem comportar Zeis que são perímetros demarcados por legislação, onde se aplicam regras especiais para favorecer a produção de habitações para os segmentos medianos e de baixa renda ou para sua regularização quando se tratam de áreas de assentamento informal. As Zeis têm por objetivo que as HIS estejam inseridas no tecido urbano, evitando remoções ou a segregação da população nos limites mais remotos das cidades.

Mesclar pessoas e funções, pois um dos sentidos primeiros da cidade é a convivência da diversidade. Há quem compreenda que a aproximação pode resultar em aumento da violência. Pelo contrário, a apartação social no território é uma das principais razões da violência urbana. A mistura de lugares e gentes permite aproximar residências e locais de trabalho, diminuindo os deslocamentos e melhorando a mobilidade social.

Valorização do espaço público, invertendo a lógica de que esse deve se subordinar ao privado. Hoje, a legislação urbana, equivocadamente, baseia-se no lote e na edificação individual. Assim, a ação pública faz-se em decorrência da ação particular. Integrar melhor as cidades através de projetos públicos estruturadores do desenvolvimento urbano, inclusive reforçando as centralidades existentes e criando novas. Pensar e projetar as cidades, a partir de seus espaços públicos, é um dos grandes desafios para que se possa ter uma melhoria significativa do ambiente urbano.

Planejamento integrado

Há que se coordenar de forma integrada a reorganização urbana nos 39 municípios que integram a RMSP, pois muitos dos seus problemas são comuns e o que ocorre em um município costuma ter repercussão imediata nos demais. Essa reorganização deve ser orientada por uma agenda comum com base numa visão holística do território metropolitano e na integração dos instrumentos de gestão. Nesse processo, tem papel decisivo e igualitário os municípios, o Estado de São Paulo e a União, sendo imprescindível e inadiável a criação de instrumentos de coordenação metropolitana.

O território não é apenas o espaço físico e sim o território usado, que é o solo e é também a identidade. O território como fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais, "do exercício da vida", como bem definiu o geógrafo Milton Santos. O conceito de território usado é fundamental para a gestão integrada da metrópole, pois assume o território como unidade, exigindo o planejamento integrado por excelência e não a justaposição de planos setoriais que, infelizmente, na melhor das hipóteses, tem sido a prática dominante no planejamento da metrópole.

O território metropolitano na contemporaneidade não pode ser entendido apenas com base no velho conceito de região e sim em uma nova realidade que conta com a dimensão de continuidade territorial, de vizinhança e com a dimensão virtual, em que pontos distantes são ligados por redes ou fluxos. Não raras vezes, essas dimensões do território são conflitantes, levando às disputas territoriais entre, por exemplo, comunidades e empresas, cidadania e mercado, habitações de interesse social e mercado imobiliário. É preciso, portanto, uma nova definição do Estado e a construção de uma agenda urbana capazes de articular a provisão e a regulação estatal e não-estatal do território. Sem a intermediação estatal,

> As disputas territoriais deixadas ao léu provocam fragmentação e ingovernabilidade das cidades. É preciso equacioná-las de modo democrático, enfrentando os desafios do planejamento participativo e promovendo a gestão coordenada do território.

as disputas territoriais levam à fragmentação à ingovernabilidade, cujas conseqüências são, principalmente, o aprofundando da exclusão e da vulnerabilidade social da maioria da população.

Participação democrática

O Estatuto da Cidade é um avanço: se não elimina as disputas territoriais nas cidades, convoca seus protagonistas à arena democrática da gestão participativa. No entanto, não há no Estatuto da Cidade o enfoque metropolitano, limitando-se ao município isoladamente como o lócus da definição da função social da cidade e da propriedade, não enfrentando o tema do planejamento participativo na metrópole, composta por vários municípios. Essa ausência deve ser corrigida.

A gestão participativa também apresenta seus desafios, entre os quais a vantagem que têm os segmentos mais organizados, normalmente os maiores detentores de riqueza, frente à parte maior e menos organizada da população. Há que se reconhecer, no entanto, que a disputa aberta e democrática é melhor do que a ação sem limites do mercado, o qual, quando não inserido em ambiente democrático participativo, legitima suas soluções como se elas fossem as únicas possíveis ou as melhores do ponto de vista da racionalidade econômica e técnica.

A técnica e a economia são importantes para solucionar os problemas da metrópole, mas não podem substituir a participação cidadã. Há dois momentos no planejamento da ação pública nas democracias: o momento da racionalidade, dos estudos técnicos, das análises de viabilidade econômica, e aquele das escolhas que dependem também dos princípios que norteiam a ação político-administrativa, como a unidade territorial, a eqüidade social e a preservação ambiental.

Acesso à terra urbanizada

O mercado de terras regular atende, atualmente, em torno de 30% da demanda por imóveis na RMSP. Responde umbilicalmente pela fração competitiva da metrópole que desfruta de condições de qualidade funcional. A maioria da população não encontra nele, atualmente, solução de moradia adequada. Na ausência de subsídios governamentais para a HIS, a maior parte da população não encontra alternativa que não a autoconstrução de moradias, sem assistência técnica, em loteamentos irregulares, ocupações informais e favelas. Assim, a metrópole vem tendo estendidas às áreas de loteamentos irregulares, em grande parte das vezes, em áreas de proteção aos mananciais, irregularizáveis segundo os padrões usuais e da legislação existente.

Mais de 50% do território metropolitano foi constituído a partir da autoconstrução em assentamentos marcados por alguma forma de precariedade. A regularização plena destes assentamentos (urbanística, ambiental, administrativa e patrimonial) é condição para que a cidade se constitua como espaço onde todos os moradores da Grande São Paulo sejam cidadãos. Parte significativa da solução do déficit habitacional deve vir da regularização fundiária e urbanização de assentamentos precários, transformando em bairros dignos as favelas, os loteamentos clandestinos ou irregulares e até mesmo conjuntos habitacionais construídos pelo poder público em estado de degradação habitacional e urbana.

O planejamento tem dois momentos que precisam ser respeitados para o bom funcionamento da democracia: um, das análises técnicas e econômicas que resultam em propostas racionais, o outro, das escolhas pela sociedade que dependem também dos princípios a serem seguidos.

Para resolver o déficit de moradia da metrópole há que se combinar uma série de instrumentos: regularização fundiária, urbanização de assentamentos precários através do saneamento integrado, financiamento e subsídio para habitações de interesse social.

Segundo levantamento recente do Ministério das Cidades, em 2000, viviam em moradias precárias 15% da população urbana da Grande São Paulo. Se mantido esse índice, em 2008, ele corresponde a um universo em torno de 3 milhões de habitantes, mais da metade deles vivendo na Capital –situação que seria muito pior se não houvesse municípios que servem de dormitórios como Francisco Morato e Itaquaquecetuba, que têm, respectivamente, mais de 42% e quase 30% de suas populações em moradias precárias. Chamam ainda a atenção os municípios com bons indicadores de riqueza, mas com índices altos de precariedade habitacional como São Bernardo do Campo, Mauá, Osasco e Guarulhos, em que o problema é vivido por 18% a 25% de suas populações.

O PAC está investindo em ações de urbanização de assentamentos precários em torno dos mananciais hídricos da RMSP, inclusive com construção e reformas de moradias. São medidas positivas, mas há que criar instrumentos de política fundiária de modo a garantir que a urbanização desses assentamentos não sofra novas distorções, como já vem ocorrendo, com a valorização dessas terras.

Em consonância com as políticas de regularização e urbanização dos assentamentos precários na RMSP, há que se investir em reservas de terras para a produção de HIS, bem como garantir o acesso das populações pobres e medianas ao crédito e aos subsídios para a compra de HIS. Que essas sejam de qualidade e inseridas no tecido urbano é fundamental.

Saneamento em assentamentos precários

O principal motivo de precariedade dos domicílios na RMSP é a falta de esgotamento sanitário que atinge em torno de 1 milhão de habitantes, o que faz com que os engenheiros indiquem a prioridade da universalização efetiva dos serviços de coleta de esgoto.

As ações de saneamento integrado do PAC nas áreas de mananciais hídricos da Grande São Paulo devem ser estendidas ao conjunto de assentamentos precários nessas regiões. Elas representam uma conquista de promoção social e de proteção aos mananciais. Além do acesso aos serviços de esgoto e água, o saneamento integrado compreende outras providências fundamentais para conter enchentes e desmoronamentos, além de outros riscos socioambientais. Mas, há que se tomar providências para que a especulação imobiliária não anule essas conquistas sociais e ambientais, expulsando mais uma vez seus moradores

A universalização do saneamento básico na RMSP, no entanto, não garante a completa resolução dos seus problemas hídricos que são graves, muitas vezes pior que nas áreas do semi-árido nordestino. Para tanto, há que se cuidar de uma questão fundamental que é a despoluição progressiva dos rios através do tratamento dos esgotos e das águas pluviais, dentre outras providências. Desde o início do século passado, a Bacia Hidrográfica do Alto Tietê vem sendo agredida não só por esgotos. Também pela ocupação de várzeas, retificação no curso dos rios, destruição das matas ciliares, impermeabilização dos solos, ocupação irregular no entorno dos rios e represas e lançamento de esgotos industriais e domésticos e de poluição difusa. As conseqüências mais graves da poluição dos córregos e rios são as enchentes e a degradação das águas, com alto custo econômico e social para a metrópole.

A gestão dos resíduos sólidos e limpeza urbana também clama por iniciativas municipais e supramunicipais, visando

melhorar e ampliar a limpeza dos logradouros públicos, a coleta e disposição, ampliando-se, inclusive, a coleta seletiva, triagem e processamento do lixo reciclável.

A gestão integrada do saneamento na RMSP é fundamental para a resolução desses problemas ambientais e sanitários, os quais geralmente não têm limites fronteiriços, como ocorre com a degradação das águas, dos solos e do ar, as enchentes e as zoonoses, dentre outros.

Sistema de transporte de alta capacidade

A expansão desenfreada da mancha urbana na RMSP, aliada ao crescente uso de automóveis como meio de transporte, é a razão dos gigantescos congestionamentos na metrópole, o qual provoca grandes deseconomias, desequilíbrios ambientais, pior qualidade de vida da população e acidentes e mortes no trânsito.

É urgente dar prioridade ao transporte público de alta capacidade que são aqueles sobre trilhos (metrô e ferrovia) integrados ao sistema de ônibus circulando em corredores. É verdade que esse sistema integrado custa caro, mas não mais que a caótica situação sem a sua implantação. Assim, governos federal, estadual e municipais e sociedade metropolitana devem empreender todos os esforços para solucionar a questão de transporte e mobilidade na Grande São Paulo. Um bom ponto de partida é perseguir com decisão as metas do Pitu, pois ele representa um avanço no planejamento de transporte metropolitano na medida em que, baseado numa política de uso do solo mais equilibrada, dá ênfase ao transporte público, ampliando a oferta de transporte sobre trilhos, além dos corredores de ônibus e de melhor integração dos modais, dentre outros avanços.

É provável que o Pitu não seja suficiente para atender toda a demanda por transporte público de alta capacidade na RMSP. No seu processo de implantação, deverão ser equacionadas condições para o financiamento de metas adequadas que atendam o crescimento futuro da metrópole. Os engenheiros apostam na continuidade e ampliação do processo democrático e na aceleração do crescimento econômico do País para que isso se torne possível.

Crescimento viabiliza reforma urbana

Reorganizar as cidades, notadamente as metrópoles, tem sido uma das principais estratégias de desenvolvimento regional e nacional em todo o mundo. A reorganização urbana nas áreas metropolitanas aumenta a competitividade econômica das nações e empresas, além de resolver decisivas questões sociais e políticas. Por isso, o desenvolvimento das metrópoles é uma questão supralocal.

Os prejuízos com a falta de investimentos na reorganização urbana da RMSP são superiores aos investimentos necessários para realizá-la. Os congestionamentos, por exemplo, fazem a RMSP perder cerca R$ 30 bilhões ao ano, que representam 67% dos R$ 45 bilhões de investimentos estimados pelo Pitu até 2025 para construir 110km de linhas de metrô, modernizar e duplicar a capacidade do trem metropolitano e expressos, ampliar substancialmente a quantidade de corredores e terminais de ônibus, bem como do sistema viário, dentre outros projetos.

O governo federal, através do PAC, compromete-se a investir R$ 15 bilhões na RMSP até 2010 e o governo estadual pretende investir recursos próprios e mobilizar investimentos para a RMSP na ordem de R$ 35 bilhões até 2011. Trata-se de números expressivos, porém insuficientes e que correm o risco não serem realizados integralmente.

Os municípios da RMSP deverão investir no seu próprio território. Algumas dessas inversões, no entanto, serão importantes para a integração metropolitana, caso das obras de prolongamento da avenida Jacu-Pessego, na Zona Leste da Capital, que permitirá melhor ligação com as cidades do ABCD, com o Aeroporto Internacional de Cumbica e com a Baixada Santista.

Há ainda diversos instrumentos que podem gerar novas fontes de recursos para o investimento na infra-estrutura metropolitana: PPP, *project finance*, cobrança de contribuição pela valorização de propriedades, dentre outros. Essas inovações certamente poderão complementar os investimentos públicos.

Hotel Sofitel

Indústria continua determinando a dinâmica da economia local

A partir dos anos de 1980, circulou a idéia de que a RMSP estaria se desindustrializando e se transformando em uma metrópole de serviços. A profunda mudança na estrutura do emprego na região, com os trabalhadores de serviços ultrapassando em quantidade os da indústria, alimentou teses nesse sentido. Estudos mais recentes mostram, no entanto, que o crescimento do setor de serviços ocorre em função da forte presença da indústria na região que demanda cada vez mais serviços sofisticados e intensivos em conhecimento. Ou seja, ocorre uma renovação industrial a partir da articulação de um conjunto de inovações produtivas e tecnológicas e crescente integração com o setor de serviços, o qual passou a se organizar de forma similar ao industrial, com grande encadeamento entre as prestadoras de serviços e as indústrias.

Também não se pode mais dizer que há uma interiorização da industrialização, contrapondo-se a metrópole às cidades do interior paulista. Houve de fato deslocamentos de indústrias para outras regiões do Estado. Mas, em geral, isso se deu num raio de 100 a 150 quilômetros da capital paulista, que teve reforçado seu papel de núcleo da integração econômica da macrometrópole paulista formada pelas três regiões metropolitanas (RMSP, RMC e RMBS) e outros aglomerados urbanos no entorno delas, como os de São José dos Campos, Sorocaba, Jundiaí e Piracacicaba. A densa aglomeração econômica nessa macrorregião não se contrapõe à RMSP, pelo contrário, a complementa. Além disso, a Grande São Paulo perdeu algumas indústrias, mas ganhou outras tantas, muitas vezes mais sofisticadas, escapando ao modelo da tradicional fábrica que emite fumaça.

Mapa da RMSP com seus 39 municípios

Quinta metrópole mundial em população

A RMSP é o maior aglomerado urbano brasileiro e sul-americano e está entre as maiores metrópoles do mundo em se tratando de população.

As dez maiores metrópoles do mundo – 2007

Metrópole	País	População (milhões de habitantes)
Tóquio	Japão	35,7
Nova York	Estados Unidos	19,0
Cidade do México	México	19,0
Mumbai (Bombay)	Índia	19,0
São Paulo	Brasil	18,8
Delhi	Índia	15.9
Shangai	China	15.0
Calcutá	Índia	14.8
Dakha	Bangladesh	13.5
Buenos Aires	Argentina	12.8

Fonte: ONU. World Urbanization Prospects - The 2007 Revision (projeção realizada antes do Censo do IBGE 2007 em que a população da Grande São Paulo aparece com 19,2 milhões de habitantes).

Quase metade da população do Estado

Com mais de 19,2 milhões de habitantes, a RMSP abriga 10,44% da população brasileira e 48,24% da população do Estado de São Paulo. A cada hora, a região ganha 30 novos habitantes. Em 2007, na RMSP, a população economicamente ativa era de 10,1 milhões de pessoas.

O município mais populoso da RMSP é a Capital com 10,9 milhões de habitantes, seguido por Guarulhos com 1,2 milhões, São Bernardo, com 781 mil, Osasco, com 701 mil e Santo André, com 668 mil.

Os municípios menos populosos da Região são Pirapora do Bom Jesus, com 14,4 mil habitantes, Salesópolis, com 15,2 mil e São Lourenço da Serra, com 16,1 mil.

Crescimento populacional

Entre 2000 e 2006, a taxa de crescimento populacional da RMSP foi de 1,36% e a da Capital de 0,9%. Apenas São Bernardo do Campo teve taxa inferior à da Capital, aliás, uma taxa negativa 0,38%. Em alguns municípios, as taxas de crescimento populacional foram particularmente expressivas, principalmente em pequenos municípios, como Vargem Grande Paulista, Santana de Parnaíba, Caieiras, São Lourenço da Serra, Itapecerica da Serra, Itaquaquecetuba, Embu-Guaçu, Arujá, Pirapora do Bom Jesus, Barueri, que cresceram entre 4,2% a 6,1%, de 2000 a 2005. Maior ainda foi a taxa de crescimento populacional de Guarulhos no mesmo período, de 6,5%, em virtude da instalação do Aeroporto de Guarulhos na década de 1980 que atraiu muitos investimentos e população, tornando-se o segundo município mais populoso do Estado.

Forte presença de mananciais

O território da RMSP tem 8.051km^2, correspondendo a 0,09% do território do País e 3,3% do território do Estado de São Paulo. A área urbanizada é de 2.209km^2, algo em torno de 221 mil quarteirões. Dos 39 municípios da RMSP, 35 estão parcialmente ou completamente contidos em Áreas de Proteção de Mananciais.

Mais da metade do PIB estadual

Principal pólo econômico do País, a RMSP, em 2005, respondia por 57,3% do PIB total do Estado de São Paulo, bem como por 19,40% do PIB brasileiro. A atividade econômica não é distribuída uniformemente no território metropolitano, sendo que somente a Capital responde por mais de 36% do PIB paulista. Em 2005, Barueri teve o segundo maior PIB da região, seguido por Guarulhos, São Bernardo do Campo, Osasco e Santo André.

Há que se observar o potencial econômico da Capital, juntamente com o seu entorno, pois os cinco municípios responsáveis por 50% do PIB estadual localizam-se num raio de menos de 100km da Capital, sendo que quatro deles pertencem à RMSP (São Paulo, Barueri, Guarulhos e São Bernardo do Campo) e um, Campinas, fica no seu entorno. O peso econômico dessa região evidencia-se também em âmbito nacional. Dos 20 maiores PIBs do Brasil, sete encontram-se na RMSP e seu entorno. São Paulo, o maior do País, respondia, em 2005, por 12% do PIB brasileiro.

População da RMSP, Estado de São Paulo e Brasil - 2007

	RMSP	São Paulo	Brasil
População em milhões de hab.	19,2	39,8	183,9

Indústria complexa

Dez municípios da RMSP são voltados à indústria complexa, sete possuem agroindústrias, 16 são multissetoriais e três têm sua economia caracterizada por atividades do setor terciário. Apenas Biritiba Mirim dedica-se predominantemente às atividades agropecuárias e terciárias e Cajamar possui, principalmente, indústrias simples.

Embora tenha diminuído sua participação na produção e no emprego paulista, o setor industrial da RMSP continua forte, contando com os segmentos mais complexos da estrutura produtiva, destacando-se os setores produtores de bens de capital e de consumo duráveis.

Perda relativa de empregos

De 2000 a 2005, a região teve crescimento de 17,2% do emprego formal, desempenho menos favorável que a média verificada para o Estado (21,3%), no mesmo período. A RMSP possuía 5,4 milhões de empregos com contrato formal de trabalho, em 2005.

Serviços é o maior empregador

O setor terciário respondia, em 2005, pela maior parte (59,2%) dos empregos da RMSP, praticamente a mesma proporção verificada em 2000 (59,3%). A administração pública direta e autárquica responde por 30,8% do emprego, o comércio e administração de imóveis, valores imobiliários por 26,1%.

Principal centro financeiro do País

A Capital concentra as atividades de gestão de importantes complexos industriais, comerciais e financeiros. São Paulo atrai grandes grupos empresariais, que optam pela maior contigüidade espacial das atividades de comando, produção, pesquisa e desenvolvimento e outros serviços altamente especializados.

É também o principal centro financeiro do País, possuindo a maior Bolsa de Valores da América Latina, a Bovespa, e a Bolsa de Mercadorias e de Futuros, a BM&F. A cidade é sede de grandes bancos, aglomerados financeiros e principais grupos empresariais nacionais e estrangeiros.

C&T presentes

Na região localiza-se também o maior complexo científico e tecnológico do País, com a presença de inúmeros institutos e centros de pesquisa e de várias universidades e faculdades, com destaque para a USP.

Referência internacional em serviços de saúde

Na área da saúde, a Capital concentra hospitais, clínicas e serviços médico-hospitalares, atraindo pessoas de todo o território nacional e mesmo de outros países, em busca de atendimento de alta qualidade na mais variada gama de especialidades.

Forte presença do turismo de negócios

Segundo a Emplasa, a capital da RMSP recebe anualmente 10 milhões de visitantes, sendo 16,54% estrangeiros e 83,46% brasileiros. Do total, 73,5% vêm a negócios, 13,7% a lazer e 12,8% por outros motivos. No Brasil, os números são, respectivamente: 27,9%, 57% e 15,1%.

População, área, PIB, índices socioeconômicos e vocação econômica dos municípios da RMSP

Município	População 2007 (1)	Área do território km2 (2)	PIB 2005 (3)	IPRS 2006 (4)	Vocação econômica (5)
				Posição no ranking do ESP	
Arujá	72.713	97	934.992	Riqueza 52ª Longevidade 503ª Escolaridade 420ª	Agricultura: hortifruti-granjeira. Indústria: metalurgia e movelaria
Barueri	252.748	64	22.430.475	Riqueza 5ª Longevidade 271ª Escolaridade 141ª	Agricultura: hortifruti-granjeira. Indústria: metalurgia e movelaria
Biritiba Mirim	27.483	317	164.634	Riqueza 306ª Longevidade 493ª Escolaridade 622ª	Agricultura: hortifruti-granjeira
Caieiras	81.163	96	1.040.734	Riqueza 104ª Longevidade 288ª Escolaridade 485ª	Indústria: couro, papel, plásticos, têxtil, tintas
Cajamar	58.403	128	1.915.590	Riqueza 37ª Longevidade 520ª Escolaridade 578ª	Extração: madeira e pedra. Indústria: alimentos, metalurgia, cosméticos e química. Mineração: calcário.
Carapicuíba	379.566	35	1.915.285	Riqueza 169ª Longevidade 184ª Escolaridade 606ª	Comércio e indústria com pequeno parque Industrial (semicondutores, têxtil e metalurgia).
Cotia	172.823	324	3.472.181	Riqueza 18ª Longevidade 473ª Escolaridade 119ª	Comércio e indústria com pequeno parque Industrial (semicondutores, têxtil e metalurgia).
Diadema	386.779	31	7.344.570	Riqueza 53ª Longevidade 494ª Escolaridade 507ª	Indústria, comércio e serviços

Município	População 2007 (1)	Área do território km2 (2)	PIB 2005 (3)	IPRS 2006 (4) Posição no ranking do ESP	Vocação econômica (5)
Embu	237.318	70	1.834.260	Riqueza 121ª Longevidade 418ª Escolaridade 612ª	Artesanato; avicultura; mineração Indústria: frigoríficos, papel
Embu Guaçu	59.083	155	366.844	Riqueza 120ª Longevidade 337ª Escolaridade 540ª	Agricultura: hortifruti-granjeira Indústria: metalurgia
Ferraz de Vasconcelos	168.897	30	793.081	Riqueza 261ª Longevidade 570ª Escolaridade 548ª	Indústria: brinquedos, móveis e vidros.
Francisco Morato	146.634	49	512.822	Riqueza 444ª Longevidade 563ª Escolaridade 642ª	Indústria: geradores e têxtil
Franco da Rocha	121.451	134	1.186.777	Riqueza 184ª Longevidade 584ª Escolaridade 459ª	Indústria: produtos químicos
Guararema	24.854	271	364.164	Riqueza 67ª Longevidade 449ª Escolaridade 304ª	Floricultura, pecuária, turismo e indústrias
Guarulhos	1.236.192	318	21.615.314	Riqueza 34ª Longevidade 425ª Escolaridade 513ª	Indústria: metalurgia e movelaria
Itapecerica da Serra	148.728	151	1.925.151	Riqueza 23ªª Longevidade 526 Escolaridade 574ª	Indústria, comércio, serviços e agricultura
Itapevi	193.686	91	1.809.328	Riqueza 99ª Longevidade 363ª Escolaridade 620ª	Indústria: metalurgia, frigoríficos Comércio: atacadista e varejista
Itaquaquecetuba	334.914	82	1.733.662	Riqueza 187ª Longevidade 544ª Escolaridade 640ª	Indústria: mecânica, brinquedos, plásticos
Jandira	103.531	18	1.091.263	Riqueza 50ª Longevidade 347ª Escolaridade 520ª	Indústria: química, frigoríficos, artefatos de borracha, metalurgia Comércio:atacadistas e varejistas

Município	População 2007 (1)	Área do território km2 (2)	PIB 2005 (3)	IPRS 2006 (4) Posição no ranking do ESP	Vocação econômica (5)
Juquitiba	**27.777**	**522**	176.268	Riqueza 94ª Longevidade 478ª Escolaridade 431ª	Agricultura: hortifrutigranjeira
Mairiporã	**71.754**	**321**	606.428	Riqueza 96ª Longevidade 458ª Escolaridade 418ª	Agricultura: hortifrutigranjeira Serviços: turismo
Mauá	**402.643**	**62**	4.861.255	Riqueza 48ª Longevidade 438ª Escolaridade 509ª	Indústria: petroquímica e metalurgia
Mogi das Cruzes	**362.991**	714	4.425.513	Riqueza 80ª Longevidade 427ª Escolaridade 277ª	Agricultura: hortifrutigranjeira (avicultura) Industrias: cerâmica, motoniveladoras, materiais elétricos,, química, papel, siderurgia e tratores
Osasco	**701.012**	65	18.310.452	Riqueza 19ª Longevidade 475ª Escolaridade 457ª	Indústria e serviços diversos
Pirapora do Bom Jesus	**14.370**	**108**	110.396	Riqueza 165ª Longevidade 295ª Escolaridade 533ª	Indústria: turismo. Agropecuária Extração mineral: dolomita, calcário, argila,quartzo, pirofilita
Poá	**104.904**	17	1.459.161	Riqueza 212ª Longevidade 408ª Escolaridade 36ª	Indústria: refratários e têxteis Serviços: diversos
Ribeirão Pires	**107.046**	**99**	1.141.011	Riqueza 35ª Longevidade 260ª Escolaridade 156ª	Indústria: metalúrgica, móveis, plásticos, artefatos de cimento, cerâmica, alimentos e vestuário
Rio Grande da Serra	**39.270**	37	239.390	Riqueza 86ª Longevidade 419ª Escolaridade 568ª	Agricultura: hortifrutigranjeira.

Município	População 2007 (1)	Área do território km2 (2)	PIB 2005 (3)	IPRS 2006 (4) Posição no ranking do ESP	Vocação econômica (5)
Salesópolis	**15.157**	426	137.580	Riqueza 353ª Longevidade 301ª Escolaridade 329ª	Agricultura: silvicultura, hortifrutigranjeira e pecuária leiteira
Santa Isabel	**44.817**	361	359.216	Riqueza 192ª Longevidade 572ª Escolaridade 312ª	Agricultura: hortifrutigranjeira
Santana de Parnaíba	**100.236**	**184**	2.245.994	Riqueza 7ª Longevidade 52ª Escolaridade 594ª	Indústrias e serviços diversos
Santo André	**667.891**	**175**	11.426.975	Riqueza 30ª Longevidade 254ª Escolaridade 65ª	Indústria e serviços diversos
São Bernardo do Campo	**781.390**	**406**	19.448.018	Riqueza 14ª Longevidade 208ª Escolaridade 244ª	Indústria: automóveis, autopeças, caminhões, metalurgia, móveis, ônibus, produtos químicos e têxtil.
São Caetano do Sul	**144.857**	15	8.003.490	Riqueza 9ª Longevidade 139ª Escolaridade 1ª	Comércio Indústria: alimentos, automóveis, cerâmica, metalurgia e química
São Lourenço da Serra	16.121	187	120.750	Riqueza 68ª Longevidade 197ª Escolaridade 614ª	Agricultura: hortifrutigranjeira
São Paulo - Capital	**10.886.518**	**1.523**	263.177.148	Riqueza 15ª Longevidade 294ª Escolaridade 290ª	Indústria, comércio e serviços diversos
Suzano	**268.777**	**206**	4.289.553	Riqueza 78ª Longevidade 506ª Escolaridade 508ª	Indústria: celulose, implementos agrícolas e química
Taboão da Serra	**219.200**	20	3.089.793	Riqueza 36ª Longevidade 428ª Escolaridade 537ª	Indústria: laboratorial, metalúrgica e de móveis
Vargem Grande Paulista	**40.200**	34	421.724	Riqueza 69ª Longevidade 340ª Escolaridade 522ª	Agricultura: hortifrutigranjeira. Indústria: condutores elétricos, metalúrgica e têxtil

Elaboração: própria
Fontes: (1), (2) e (3): IBGE, (4) IPRS - 2006: Fundação Seade, (5): PMSP. Região Metropolitana de São Paulo: gestão em debate. Caderno 3. Secretaria de Governo Municipal. SP: 2004

Siglas

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CDRJ – Companhia Docas do Rio de Janeiro

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S.A.

Emplasa - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano

FNE – Federação Nacional de Engenheiros

HIS – Habitação de Interesse Social

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IE – Instituto de Engenharia

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPRS - Índice Paulista de Responsabilidade Social

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PIB – Produto Interno Bruto

Pitu – Programa Integrado de Transportes Urbanos

PPP – Parceria Público-Privada

RMBS – Região Metropolitana da Baixada Santista

RMC – Região Metropolitana de Campinas

RMSP – Região Metropolitana de São Paulo

SBPE - Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo

Secovi-SP – Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo

Seesp – Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo

Sinaenco – Sindicato Nacional de Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

USP - Universidade de São Paulo

Zeis – Zonas Especiais de Interesse Social

Agradecimentos

Amir Khair
Antonio Funari
Carlos Lessa
Danilo dos Santos Miranda
João Crestana
José Bernasconi
Jurandir Fernandes
Marcio Pochmann
Nelson Nucci
Odilon Gomes
Ubiratan de Paula Santos
Paulo Roberto do Lago Helene
Raquel Rolnik
Ros Mari Zenha

Expediente

Coordenação geral
Murilo Celso de Campos Pinheiro

Coordenação técnica
Allen Habert
Fernando Palmezan Neto

Consultoria técnica
Carlos Monte

Consultoria sindical
João Guilherme Vargas Netto

Pesquisa e redação
Marta Rúbia de Rezende

Edição
Rita Casaro

Revisão
Thereza Martins

Projeto gráfico, diagramação e capa
Reinaldo Andreatta
RAndreatta - Design Criativo

Fotos
Capa - congestionamento em acesso de rodovia à Capital (Folha Press)

Paginas 4 e 19 - ocupação irregular de mananciais na Grande São Paulo, represa Billings (Folha Press)

Beatriz Arruda
Silvia Renata X. de Souza
Folhapress
Flickr
SXC

Coordenação gráfica
Antonio Valentim Hernandes

Fotolitos e impressão
CopyPress

Tiragem
1.000 exemplares

1ª impressão
Junho/2008

www.crescebrasil.com.br

Realização

FNE
FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ENGENHEIROS

SDS Edifício Eldorado - salas 106/109
Brasília/DF - CEP 70392-901
Fone: 61 3225-2288
fne@fne.org.br - www.fne.org.br

SE ESP SINDICATO DOS ENGENHEIROS NO ESTADO DE SÃO PAULO
GESTÃO 2006-2009

Rua Genebra, 25 - Bela Vista
São Paulo - SP - CEP 01316-901
Fone: 11 3113-2600
Fax: 11 3242-2368
seesp@seesp.org.br - www.seesp.org.br

Apoio

CONFEA
Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

CREA-SP
Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de São Paulo