

NOTAS AMBIENTAIS

São Paulo, fevereiro de 2005, nº 33 Responsável: Antonio Augusto da Costa Faria

Da vasta série de misérias humanas, cerca de um terço – eu suporia – é constituído por sofrimentos inevitáveis. Este é o preço que devemos pagar pelo fato de possuímos um corpo e de herdarmos genes sujeitos a deletérias mutações. Essa a renda que nos é extorquida pela Natureza pelo privilégio que nos é dado de viver na superfície de um planeta cujo solo é, na maior parte, pobre, cujo clima é caprichoso e inclemente e entre cujos habitantes figuram incontáveis microorganismos capazes de causar, ao próprio homem, a seus animais domésticos e às plantas que ele cultiva, uma imensa variedade de doenças mortais e debilitantes.

Aldous Huxley

A competência para o Licenciamento Ambiental

Marcos Antonio Mattiusso Marques

Há atualmente uma intensa discussão sobre em qual nível de competência – União, Estado ou Município – devem ser licenciados determinados empreendimentos, sobretudo aqueles previstos para serem implantados em regiões litorâneas.

Na Lei Federal nº 6938/81, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, previu-se que a competência para o licenciamento ambiental seria estadual. Esse entendimento evoluiu, a partir da edição da Resolução Conama nº 237/97, para a “distribuição” dessa responsabilidade, entendendo-se basicamente, de forma adequada, que os empreendimentos com impactos locais devem ser licenciados pelo Município, aqueles com impactos incidentes sobre dois ou mais municípios pelo Estado, e quando os impactos incidirem sobre mais de um estado pela União. A mesma Resolução também remete para a esfera federal, entre outros, o licenciamento de atividades relacionadas a produtos nucleares e aquelas realizadas no mar territorial.

Independentemente da questão jurídica envolvida – como a competência concorrente entre a União, os Estados e os Municípios – há um problema bastante complexo de natureza essencialmente técnica, qual seja, o estabelecimento da área geográfica de incidência dos impactos diretos do empreendimento ou atividade. A delimitação da **área de influência direta** se faz necessária uma vez que a definição da competência do licenciamento, conforme a citada Resolução, fundamenta-se nos denominados **impactos ambientais diretos**.

A complexidade dessa questão pode ser vista nos seguintes exemplos:

- No desenvolvimento de um projeto urbanístico no qual há intensa atividade de terraplanagem em terreno sensível do ponto de vista do desenvolvimento de processos erosivos, certamente parte desse material será carreado para drenagens situadas a jusante. Quanto desse material atingirá determinada drenagem? Quanto desse material permanecerá em suspensão, por quanto tempo e qual a distância que percorrerá antes de se precipitar? Das respostas a essas questões, muitas vezes

esclarecidas somente após a realização de monitoramento, depende em grande parte a delimitação da área de influência direta dos impactos associados à atividade de terraplanagem, como: assoreamento do rio, aumento da turbidez com conseqüente piora da qualidade da água, dentre outros problemas. Em resumo: qual a área da sub-bacia hidrográfica na qual se encontra a drenagem analisada que será efetivamente atingida pela alterações nesse processo de erosão superficial? Ou seja, qual a **área de influência direta** relacionada à ação de terraplanagem?

- Outra situação pode ser exemplificada quando da emissão de poluentes para a atmosfera. A avaliação dos impactos geralmente é feita com base em modelos matemáticos cujos resultados dependem sobremaneira dos dados e das metodologias utilizadas, estando sujeitos a contestações ou a diferentes interpretações. Do resultado da determinação da área que será afetada por essa fonte de poluição, por meio de modelos de dispersão, depende a definição da área de influência direta relativa a essa fonte e seus impactos na qualidade do ar.

Outros exemplos podem ser citados: supressão de vegetação e sua influência em habitats para a fauna, indução à ocupação em empreendimentos rodoviários, etc.

Um dos maiores problemas em termos da definição de competência para o licenciamento ambiental está nos empreendimentos com impactos potencialmente significativos. Em alguns casos, a **Área de Influência Direta - AID** só poderá ser definida a partir da elaboração de Estudo de Impacto Ambiental, implicando a realização de levantamentos, modelagens, etc., bastante detalhados. Não se pode esquecer ainda que nesses estudos há aquilo que se chama de **previsão de impactos**, os quais só poderão ser efetivamente medidos durante a implantação e operação do empreendimento, com base, sobretudo, no monitoramento ambiental.

É óbvio que na grande maioria dos casos uma avaliação expedita mostra qual a região do território que poderá ser afetada pelo empreendimento ou atividade e, conseqüentemente, a esfera de competência para o licenciamento ambiental. Assim, com base no estabelecido na Resolução Conama nº 237/97, ou nos casos mais complexos por meio da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental, chega-se à definição da esfera de competência na qual determinado empreendimento deve ser licenciado. Não me parece razoável que existam dois ou três licenciamentos simultâneos (União, Estado e Município) para um dado empreendimento.

Licenciamento em zonas costeiras

Isto posto, gostaria de focar a discussão em parte do Inciso I do Artigo 4º da Resolução Conama nº 237/97, que define como de responsabilidade do Ibama o licenciamento de empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental de âmbito nacional ou regional “... no mar territorial; na plataforma continental; na zona econômica exclusiva ...”. E onde exatamente está o limite dessas áreas? A União definiu claramente esses limites por meio da Lei nº 8617/93 e do Decreto nº 4083/04.

A Lei Federal 8617/93, que “dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental”, define mar territorial, bem como seus limites, como segue:

“Art. 1º - O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidamente no Brasil.

Parágrafo único: nos locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias ou em que exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata, será adotado o método das linhas de base retas, ligando pontos apropriados, para o traçado da linha da base, a partir da qual será medida a extensão do mar territorial.”

O Decreto Federal nº 4983/04, “estabelece os pontos apropriados para o traçado das **Linhas de Base Retas** ao longo da costa brasileira”, linha que define os limites do mar territorial.

Analisando-se os limites estabelecidos pela União para essas áreas verifica-se que toda a área dos Portos de Santos e São Sebastião, bem como as áreas de lançamento de material proveniente das dragagens necessárias para sua expansão e operação, não estão localizadas no mar territorial, na zona contígua, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental.

A partir do exposto, e aqui está o ponto chave desta discussão, não está clara a razão pela qual certos empreendimentos estão sendo licenciados pelo Ibama, como, por exemplo, as vias perimetrais e o terminal da Embraport, previstos para serem implantados no Porto de Santos, já que os **impactos diretos** desses empreendimentos, assim como definidos em seus respectivos estudos ambientais, incidem exclusivamente sobre o território paulista, devendo seus respectivos licenciamentos serem conduzidos pela esfera estadual.

Pode-se alegar que determinadas questões devam ser analisadas pelo Ibama, podendo-se tomar como exemplo a clássica “anuência prévia para intervenções em áreas de preservação permanente” ou para “supressão de vegetação de Mata Atlântica em determinados estágios sucessoriais (médio ou avançado)”. No entanto, sempre que necessário, o Ibama manifesta-se no processo de licenciamento ambiental, com a ressalva de que a autorização para o desmatamento também cabe ao Estado como parte integrante da licença. Observa-se que no que tange às anuências prévias de desmatamento estas não deslocam a sede do licenciamento, mas apenas condicionam a análise em curso a pronunciamento específico sobre questão pontual. Se essas questões pontuais fossem motivo de transferência de competência, praticamente todos os empreendimentos submetidos ao licenciamento por meio de apresentação de EIA deveriam ser encaminhados ao Ibama, e não somente aqueles a ser implantados em São Paulo, mas os de todo o Brasil, uma vez que em grandes empreendimentos quase sempre ocorrem intervenções em mata atlântica, em áreas de preservação permanente, etc., tornando-se praticamente inócua a atuação dos órgãos estaduais no licenciamento de grandes obras, podendo inclusive haver a desestruturação das bases do Sistema Nacional do Meio Ambiente - Sisnama no que se refere ao licenciamento. Isto também não me parece razoável.

Por fim, entendo que o critério inserido na Resolução Conama nº 237/97 permite que haja a necessária descentralização do licenciamento, atribuindo sobretudo aos Estados, especialmente para aqueles cujo órgão ambiental esteja mais estruturado, a competência do licenciamento de obras e atividades cujos impactos ambientais diretos incidam sobre seu território, permitindo que o Ibama possa tratar de questões de claro interesse nacional,

como a transposição das águas do rio São Francisco, a duplicação da Rodovia Régis Bittencourt, dentre outras.

Marcos Antonio Mattiusso Marques é geólogo e mestre em geotecnia pela Universidade de São Paulo – USP. É funcionário do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental – DAIA da Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo.

Português estropiado

O Instituto Ekos Brasil e a Agência Alemã de Cooperação Técnica (GTZ) promoveram nos dias 8 e 9 de novembro de 2004 o **III Seminário Internacional sobre Remediação In-Situ de Sites (sic) Contaminados**. Poderiam ter usado **sítio, área ou local**, mas essas palavras óbvias devem ter parecido botocudas demais para os sofisticados organizadores do seminário. A informação acrescenta ainda que “a novidade do Seminário de 2004 será a realização de quatro **short courses**”, etc., etc. Com certeza as exposições serão entremeadas por consistentes e apetitosos **coffee breaks**. Como diria meu bom e velho amigo Paulinho das Candongas “perdemos a chave do **ass**”. A língua portuguesa, e não a inglesa, é o nosso principal patrimônio cultural. Como já disse alguém “ela é minha pátria”, pois onde se fala o português de alguma forma “eu me sinto em casa”. Mesmo que em geral a turma ligada à salvação do mundo escreva e fale mal e porcamente, a rigor não saiba mesmo fazer um **ó** com o **ass**, poderiam ao menos ter um pouco mais de respeito pela língua. Usar **site** ao invés de **área**, ou **coffee break** em lugar de **intervalo para café**, não é apenas pernóstico. Indica que quem escreve é um colonizado cultural, que com toda a certeza devota à cultura brasileira em geral um desprezo insuperável. E esta é uma questão fundamental: como se pode ter compromisso com a preservação do meio ambiente e nenhum compromisso com a cultura de um povo, cuja língua é sua mais nobre expressão? Talvez a turma do português estropiado consiga salvar o Brasil da nossa sanha destrutiva, mas o mundo a ser criado por eles será um mundo pobre cultural e intelectualmente, de muito rock pauleira e grunhidos incompreensíveis. Mas em inglês, é claro.

Maratona

Como disse John Becker, o médico mal humorado, o início de uma maratona nos dá a sensação deliciosa de que 20 mil malucos estão abandonando a cidade. Mas aí eles voltam. Cansados, mas voltam.

Felicidade

No dia em que a realidade se aproximar da propaganda seremos todos não só muito bonitos, mas também intensa e eternamente felizes.

Ab’Sáber e a despoluição do rio Tietê

O geógrafo Aziz Ab’Sáber em entrevista ao *Estadão* (Os meridianos da independência, Aliás, 19/12/2004, p. J3) disse ser contra a despoluição do rio Tietê. Por quê? “Porque não funciona. Para salvar o Tietê, teríamos de começar a despoluir os córregos que deságuam nele. Isso é quase impossível, pois muitos deles estão tampoados.

Não iremos resolver uma ferida longa como o Tietê sem resolver a causa dessa ferida, que são os córregos que constantemente jogam dejetos nele”. Há aqui uma confusão entre saneamento e a limpeza completa do Tietê, aquela situação utópica em que num futuro próximo nós poderíamos nadar no rio com a patroa e os petizes, esguichando água com a boca numa imitação da fonte luminosa da senhora Favre, aquela lá do Ibirapuera. Acho que as duas únicas pessoas que acreditaram que em breve nadariam no Tietê foram o jornalista Gilberto Dimenstein, convencido, e o então governador Fleury, por pura demagogia. O maior projeto de despoluição do Tietê é o Projeto Tietê (Sabesp) e seu objetivo não é limpar o rio completamente, mas coletar e enviar para estações de tratamento, a minha, a sua, leitorinha amável que me lê, a nossa bosta cotidiana. O Projeto Tietê é, portanto, sobretudo um projeto de saneamento básico. Concluído, os rios da bacia do Alto Tietê continuarão a receber a poluição difusa de uma metrópole de quase 18 milhões de pessoas, impossibilitando sempre sua utilização para lazer nesta região. A Sabesp calcula que cerca de 35% da poluição acumulada na Bacia do Alto Tietê provém do lixo jogado nas ruas da Região Metropolitana.

Ainda segundo a Sabesp, a conclusão da segunda fase do Projeto Tietê, cujas obras ocorrem principalmente na Bacia do rio Pinheiros, com reflexos nas represas Billings e Guarapiranga, deverão fazer com que o índice de coleta de esgotos da Região Metropolitana salte de 80% para 84% e o tratamento de 62% para 70%. Mesmo que o saneamento completo da Bacia do Alto Tietê ainda esteja muito longe de sua conclusão, as obras do Projeto Tietê deverão ter algumas conseqüências positivas, a saber:

- diminuição das doenças de veiculação hídrica;
- redução da poluição do rio Tietê à jusante da Região Metropolitana, resultando na volta da pesca comercial e na possibilidade de utilização do rio para atividades aquáticas de lazer;
- redução das espumas surfactantes (espumas que se formam em razão da grande quantidade de detergentes e sabões de utilização doméstica, indicando uma alta deterioração do corpo d'água) que atingem especialmente a cidade de Pirapora do Bom Jesus, mas também Santana de Parnaíba e Salto;
- diminuição da poluição das represas Billings e Guarapiranga, dois dos principais mananciais de abastecimento de São Paulo, em virtude da coleta dos esgotos nas regiões de ocupação irregular;
- redução da poluição da represa Billings, que, em razão do programa de controle de cheias da Região Metropolitana, recebe quando das grandes chuvas de verão a carga poluidora resultante da reversão do rio Pinheiros.

Todo intelectual dá seus escorregões, diz suas bobagens, tem suas irremovíveis teimosias, e o professor Ab'Sáber não poderia fugir à regra. Geralmente é o preço que se paga por querer que as coisas sejam melhores, por querer discutir os rumos de um País de história tão tortuosa. Aos 82 anos, ele dá suas cutucadas no governo Lula em razão de sua

política ambiental para a Amazônia, fala do Tietê, e continua se interessando pela cidade de São Paulo, uma das grandes paixões de sua vida. É isso aí.

“Amigos”

Nessa mesma reportagem/entrevista com o geógrafo Ab’Sáber o repórter pergunta se ele tem conversado com o presidente Lula, seu amigo há anos: “Não falo com ele desde o início de 2002, quando estive com mais de 30 pessoas de várias áreas em uma reunião com ele, o (Antonio) Palocci (Ministro da Fazenda) e o (Luiz) Dulci (secretário geral da Presidência), em São Paulo. Nessa conversa, todo mundo só falava do problema dos juros. Pedi a palavra e tentei falar um pouquinho sobre a transposição das águas do São Francisco. Alertei para a imprecisão dos números. Disse que não falaria em 10 milhões de empregos, mas em alguns milhões. Nessa hora, o Palocci cochichou no ouvido do Lula e, logo depois, recebi um papelzinho escrito ‘um minuto para terminar’. Depois disso, nunca mais falei com o presidente. Às vezes, pessoas ligadas a ele me ligam. São sempre muito gentis”.

Numa outra reportagem/entrevista com d. Paulo Evaristo Arns (“O papa é um homem de coração dividido”, *Estadão*, Aliás, 13/2/2005, pp. J4-J5.) a repórter faz a mesma pergunta ao cardeal: “Não falei mais com o Lula desde que ele assumiu. Antes das eleições, dois ou três dias antes, ele passou uma tarde comigo, conversando. Somos amigos, sempre fomos. Não tenho nada contra a pessoa dele. Naquele encontro, conversamos sobre amenidades porque eu tinha certeza de que ele faria muito pelos problemas sociais do País. E não fez”.

Em resumo, Lula não jogou no lixo apenas mais de vinte anos de lutas e comprometimento com as causas populares. Botinou também alguns de seus melhores amigos. Feio, muito feio.

Nascidos para comprar

Para o bem de todos e felicidade geral de quase toda a nação alguns poucos shoppings ficaram abertos ininterruptamente por 32 horas neste Natal, uma experiência marcante na história do capitalismo pátrio e que com certeza será expandida em 2005. Como disse reportagem do *Estadão* (Madrugada: 500 mil nos shoppings, 25/12/2004, pag. C1), “Críticos do consumismo natalino podem torcer o nariz, mas os ‘shoppings 32 horas’ se transformaram no fenômeno deste Natal. No Rio e em São Paulo, quatro shoppings inovaram. Anunciaram que ficariam abertos das 10 horas do dia 23 às 18 de ontem e ofereceram descontos, shows de escola de samba, DJ, artistas de circo. Quem esperava encontrar lojas vazias de madrugada se enganou. A promoção atraiu mais de meio milhão de pessoas, que não se limitaram às compras, antecipando a festa de Natal em família”.

A reportagem segue dando exemplos de como as pessoas estavam felizes naquela consagração natalina. “Isso aqui é um exemplo de que o shopping aberto de madrugada tem movimento, dá para gerar empregos”, disse um. “É o evento do ano. São 3 horas e o shopping está mais cheio que de dia. As pessoas estão comprando e se divertindo”, disse o estilista Ocimar Versolato. “A impressão é de que todo mundo resolveu vir para cá. Parece que estou numa balada”, disse outra. O jornal entrevistou o antropólogo urbano José Guilherme Magnani, da USP, que disse que “a balada foi um grande happening, algo bom que a cidade inventa de tempos em tempos, como as comemorações de torcidas de futebol na Paulista, as ruas de lazer, a feira de Vila Madalena. São eventos em que as pessoas saem

da sua individualidade e vivem a experiência do coletivo. A partir de uma coisa altamente comercial, os atores sociais inventaram uma celebração, uma troca simbólica”. (grifo meu) Ainda segundo a reportagem “os funcionários encararam a maratona com bom humor, como no salão Jacques e Janine, onde vestiram pantufas e pijamas”.

O que eu gosto no capitalismo – ou, para usar uma expressão anódina tão apreciada pelos executivos, economia de mercado – é essa sua capacidade de transformar o cérebro humano numa pasta. Seis milhões de anos de evolução do homem e o resultado é 500 mil pessoas se acotovelando em shoppings na véspera do Natal, comprando, comprando... “Grande happening”, “o abandono da individualidade para viver uma experiência coletiva”, “os atores sociais inventando uma celebração, uma troca simbólica”, quanta baboseira dita exatamente por aqueles que deveriam ter um pouco de senso crítico em um momento tão lamentável. Eu queria ver o antropólogo urbano dizer tudo isso depois de ficar 32 horas de pé atendendo alucinados e idiotas de todos os matizes, os pés inchados, o cansaço, o sono. A perspectiva do outro lado é sempre interessante e seria bom que ele a vivenciasse antes de vomitar tantas platitudes. Pessoas cujo único objetivo é comprar, shows de escola de samba, DJs, artistas de circo, o sorteio de um carro, cabeleireiros de pantufas e pijamas, tudo isso deve ser o equivalente urbano, neoliberal, do horror vivido por Kurtz no coração do Congo de Leopoldo II.

Na reportagem não há uma palavra sequer sobre o drama vivido pelos comerciários, a não ser a observação de que os “funcionários encararam a maratona com bom humor”. O que estamos fazendo com esses trabalhadores é um crime, não apenas por essas 32 horas de esfuziante alegria, mas por estarmos subtraindo sistematicamente seu final de semana, seu lazer, sua vida familiar. Cada vez mais desprezamos os ritmos da natureza e do organismo e em termos de trabalho o dia avança cada vez mais pela noite com a proliferação de lojas e serviços 24 horas. Para os comerciários há muito o fim de semana deixou de existir como convivência familiar, descanso ou lazer. E tudo isso em nome da comodidade daqueles que podem comprar e da dinâmica alucinada da vida moderna. Uma vida moderna que infelicita tantas pessoas apesar de todas as comodidades que estão ao seu dispor.

Prêmio

Descubro na revista *Horizonte Geográfico* (nº 96A, dezembro de 2004) que a Ford patrocina um prêmio na área ambiental chamado Prêmio Ford Motor Company de Conservação Ambiental, que chegou em 2004 à sua 9ª edição. O símbolo do prêmio é a Terra segurada, protegida, por duas mãos, duas folhas estilizadas no cimo.

Está tudo muito bem, está tudo muito bom, esses prêmios são sempre um incentivo para quem participa deles, mas é pertinente lembrar que a indústria automobilística é a maior responsável pela poluição do ar e sonora nas grandes cidades e também pela degradação do espaço urbano em virtude do número de veículos em circulação e da preocupação obsessiva dos administradores públicos à acomodação do automóvel no espaço viário e sua circulação. E há, claro, o número de vítimas em razão de atropelamentos e acidentes. Para os Estados Unidos, por exemplo, onde os números são mais confiáveis, Curtis White, no seu livro *A mente mediana: por que deixamos de pensar por nós mesmos* (São Paulo: Francis, 2004, pp. 111/112), diz que “42 mil cidadãos americanos morrem anualmente em acidentes de trânsito, sem falar nas centenas de milhares que saem feridos. Segundo o Departamento Nacional de Segurança no Trânsito dos Estados Unidos, entre 1985 e 1999, 3.236.000 pessoas morreram ou ficaram feridas em

acidentes de trânsito no país. A cada dez anos nós eliminamos a população de quatro cidades do tamanho daquela onde moro, Normal, Illinois. Mortos. E deixamos uma população equivalente a uma grande área metropolitana (cerca de 3 milhões) como feridos ambulantes, arrastando a dor dos pinos nos tornozelos, joelhos que parecem pudins e vértebras fraturadas. Onde está o memorial para esses mortos e feridos? Quantos milhões de seres humanos se perderam nas estradas no último século? Esses números tornam pequenas as perdas em guerras como as do Vietnã e da Coréia, no entanto, são o resultado de uma ‘racionalização’ de nossas comunidades e de nossas vidas. (Isso sequer considera a morte de *animais* nas estradas, um holocausto se é que já houve um. Nossa espécie sequer se importa.) Como essas mortes são apresentadas à consciência nacional pela mídia e pelo governo? Acidentes. Estatísticas. As únicas pistas para a realidade de nossa situação são os pequenos e assustadores santuários primitivos montados pelas famílias das vítimas com cruces brancas e flores plásticas nas curvas de estradas vicinais, onde um número incalculável de adolescentes bêbados foi morrer. No entanto, todos os dias nos unimos à marcha dos moradores de subúrbios apanhados na mesma triste e estranha necessidade da ‘hora do rush’, sabendo que estamos jogando dados”.

No Brasil, apesar do número menor de veículos, o número de mortos e feridos deve ser proporcionalmente maior em razão da péssima qualidade das estradas, dos veículos mal conservados e do elementar desrespeito às regras do trânsito. Mas aqui também todas essas mortes devem ser tratadas apenas como estatísticas, números, aos quais damos pouca importância e não como tragédia. Lá nos Estados Unidos, assim como no Brasil, onde nos esforçamos com denodo para copiar seus piores hábitos, o essencial é manter um estilo de vida que tem no automóvel, no transporte individual, um item de importância fundamental. As mortes decorrentes do uso abusivo do automóvel devem ser assimiladas pela população como uma inevitabilidade, algo contra o qual nada ou pouco se pode fazer.

Um prêmio Ford de Conservação Ambiental por si só cheira a escárnio. Trata-se apenas da estratégia da empresa de associar-se de forma positiva a um tema como a preservação ambiental. O nosso exemplo mais expressivo é o da Petrobrás, que financia as tartaruguinhas do Projeto Tamar para compensar o mal que causa sistematicamente ao meio ambiente, não exatamente por ser uma empresa ligada ao ramo da energia, mas por exercer sua atividade como uma porcalhona.

No texto acima, os efeitos catastróficos do automóvel são discutidos por Curtis White em um contexto mais amplo, o da relação dos Estados Unidos com o restante do mundo, especialmente com os países fornecedores de matérias primas baratas, ou seja, o Terceiro Mundo. Vale a pena reproduzir o trecho a seguir: “Para ter uma relação moral e pacífica com o restante do mundo, especialmente o Terceiro Mundo, precisamos reimaginar o espaço urbano e suburbano para que não seja exclusivamente uma acomodação ao automóvel; precisamos aceitar menos prosperidade na forma de uma renda discreta para comprar bens de consumo porque precisaremos deixar que uma parte maior da riqueza gerada pelo trabalho das pessoas do Terceiro Mundo fique em Bangladesh e nas *maquiladoras* do México; precisaremos reduzir radicalmente nossa dependência dos carros; e precisaremos parar de pensar em nós mesmos como uma grande exceção militar (e nuclear) nas relações mundiais. Também devemos trabalhar para tirar das corporações, dos militares e de seus aliados internacionais a autoridade política sobre nossa sociedade e cultura. Se não estivermos dispostos a aceitar essas coisas, se gostamos da vida que a cultura corporativa, o capital internacional e a classe militar nos oferecem, devemos estar dispostos a aceitar como preço por esses privilégios a compreensão de que uma

porcentagem significativa do restante do mundo vai nos considerar como algo que varia do Grande Satã a imperialistas (sei que não é uma variação muito grande). Também teremos a obrigação periódica de despejar bombas, matar alguns civis nesse processo de destruir ‘acidentalmente’ algum laboratório farmacêutico em lugares como o Sudão, assim obrigando nossos líderes políticos a se comportar como terroristas de Estado. E ainda precisaremos mandar nossos soldados para combater e morrer em incidentes internacionais em nome da preservação desses privilégios. Mas é um etilo de vida *sagrado!*”. (pp. 107/108)

Do ponto de vista do ambiente urbano e da elevação da qualidade de vida das cidades poucas coisas são tão importantes quanto a diminuição de nossa dependência do automóvel. Não é nem um pouco razoável que numa cidade de 10 milhões de habitantes como São Paulo, diariamente 4 milhões de carros saiam das garagens para circular nos já há muito exíguos espaços viários. O conforto da mobilidade foi superado em muito pelo desconforto da poluição, do barulho, dos congestionamentos, dos acidentes e das mortes do trânsito, da degradação do espaço urbano. É claro que com um sistema de transporte coletivo como o nosso é praticamente impossível pedir às pessoas que deixem o carro em casa. São Paulo tem apenas ridículos 57 quilômetros de metrô e o sistema municipal de transporte coletivo é de matar. A mudança necessariamente deve começar nessas áreas.

Vida longa

As pessoas fazem regime para ficar mais bonitas e saudáveis, mesmo que algumas se excedam e de tão magras percam o viço. A beleza e a saúde, a recuperação enfim da sua combatida auto-estima, é o que estimula as pessoas a submeter-se a dietas que deixam horrorizados todos aqueles que apreciam a boa mesa e o convívio com os amigos. Porque os regimes têm sempre esse defeito de imporem barreiras aos relacionamentos humanos, e como se sabe há poucos lugares mais adequados do que uma boa mesa para estreitar e consolidar relacionamentos. Há também as modelos que não comem por necessidade da profissão, uma profissão moldada por costureiros que, para dizer o mínimo, não gostam muito de mulher. Daí não só descarná-las, mas vesti-las daquele jeitinho lastimável que podemos ver nos desfiles.

Agora está surgindo o regime para viver mais, muito mais, o regime da longevidade, conforme matéria do jornal *The Guardian* publicada no *Estadão* (Comer menos, para viver mais, 14/9/2004, p. A14). “Brian Delaney nunca almoça. Seu café da manhã é uma tigela de iogurte (sem gordura) com cereais (sem açúcar), frutas silvestres e um pouco de leite de soja (sem gordura). Apesar de algumas vezes ele também pular essa refeição. Para o jantar, ele escolhe algo mais substancioso – talvez um pedaço de peixe defumado e uma salada verde grande (sem crutons, molho ou maionese). A cada seis meses – e só se ele sentir que mereceu fazendo exercícios extras no ginásio –, ele se permite alguns doces da M&M’s ou um copo de vinho tinto”. Mesmo que toda tarde ainda sinta um cavernoso “buraco no estômago”, ou seja, de viver permanentemente com fome, Delaney acredita firmemente que a privação extrema de alimentos aumenta seu bem estar. Até aí tudo bem, se há gente que só se sente realmente bem sendo chicoteado, por que o senhor Delaney não pode se sentir bem sentindo fome?

Drásticas restrições de calorias demonstraram aumentar a vida útil de animais de laboratório, diz a reportagem. “Delaney gostaria de viver para sempre, mas se contentará em viver até 122 anos”. Os seguidores desse regime consomem apenas 1200 calorias por

dia, uma quantidade que a Fundação Britânica de Nutrição considera extremamente baixa até para mulheres, que normalmente precisam comer menos que os homens. O recomendável é aproximadamente 2000 calorias para mulheres e 2500 para homens. Os seguidores dessa dieta muitas vezes não ingerem mais que 1000 calorias diárias.

Mas por que é que esses malucos querem viver mais? Para descobrir a cura da Aids, para erradicar a miséria da África, para por fim ao conflito entre palestinos e judeus no Oriente Médio? Não, nada disso, os malucos querem viver mais para... viver mais. E além de tudo querem morrer saudáveis, mesmo que com uma fome desgraçada. Mas de vez em quando é preciso saber sair de cena. Bertrand Russel, um dos maiores matemáticos de todos os tempos, filósofo, educador, que comeu todas as mulheres que mereciam ser comidas dos dois lados do Atlântico (antes que você faça qualquer objeção, o que realmente importa para um homem é quantas e quais mulheres ele comeu, todo o resto não sendo mais que notas de pé de página na sua triste e miserável vida) e que se meteu em todas as grandes questões do século passado – do pacifismo na 1ª Guerra Mundial à oposição à Guerra do Vietnã já no fim da vida –, disse certa vez a Paulo Francis (Bertrand Russel, o intelectual do século. *Paulo Francis – uma coletânea de seus melhores textos já publicados*. São Paulo: Editora Três Ltda, 1978, pp. 70/74.) que aquilo de que mais se lamentava era a falta de contemporâneos. “Aos 97 anos”, disse Francis, “pessoas que conhecia, de oitenta ou setenta anos, tinham sido crianças quando ele era adulto. Senti uma profunda amargura no velho, numa situação que nunca me passara pela cabeça”. Russel morreu em 1970 aos 98 anos de idade, um “jovem”, portanto, pelos padrões dos malucos.

É preciso ser muito egocêntrico, não estender pontes de carinho e afeto com quem quer que seja, para querer viver além do razoável. Porque viver é sempre viver em contato com alguém, com as pessoas que se ama, a nossa pequena pátria, e com os amigos, além de ter sempre um interesse genuíno por tudo aquilo que nos rodeia. Se você está absolutamente só neste mundo porque todos já se foram, qual a razão de permanecer vivo? Todas as pessoas normais, sãs, têm horror à possibilidade de sobreviver aos seus entes queridos. Mas os malucos não. Ignoram a máxima de Donne, “Nenhum homem é uma ilha”, e dão a impressão de viver, ou melhor, de querer sobreviver longamente, exclusivamente em razão de si próprios.

Pedágio urbano

Sempre que se discute os problemas derivados dos grandes congestionamentos da cidade de São Paulo, alguém saca do bolso do colete aquela idéia maravilhosa do pedágio urbano. O novo presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Roberto Scaringela, sempre foi favorável a essa medida. Em setembro de 1998, segundo o *Estadão* (Serra diz que rodízio vai mudar, 22/1/2005, p. C1), declarou que o pedágio “é a forma mais coerente e democrática de acabar com os problemas no trânsito nas grandes metrópoles”, acrescentando: “Circula quem quer; é só pagar por isso”. Ou seja, desde que você além do carro tenha também dinheiro poderá usufruir desse “direito democrático”. Em resumo, uma medida elitista pois aqueles que podem pagar continuarão a circular na área. Scaringela é o típico tecnocrata sádico que não mede esforços para criar embaraços à vida das pessoas. Ainda bem que seu chefe atual, o prefeito José Serra, é contrário ao pedágio urbano, argumentando com propriedade que seria preciso que a cidade tivesse uma boa alternativa de transporte coletivo para impor essa medida drástica.

E uma rede eficiente de transporte coletivo é exatamente o que a cidade não tem. Apesar do aumento do sistema de corredores urbanos para ônibus, utilizar-se dos transportes municipais ainda é uma experiência das mais amargas para milhões de pessoas na cidade. Por outro lado, o sistema de metrô de São Paulo é por demais acanhado para uma cidade de mais de 10 milhões de pessoas. O quadro comparativo abaixo mostra o quanto ainda é preciso fazer para termos um sistema de metrô que atenda de forma eficiente a população da cidade.

Cidade	População Cidade (milhões)	População Região Metropol. (milhões)	Número de linhas	Extensão (Km)	Número De estações	Passageiros Transportados Total (milhões)
São Paulo	10,6	18,7	4	57,6	52	506,6
Nova Iorque	7,3	13,2	25	471,0	423	1413,2
México	8,4	16,7	11	201,4	147	1396,4
Paris	2,0	11,0	15	211,3	297	1283,3
Moscou	8,8	--	11	267,4	149	3200,1
Londres	6,3	--	12	408,0	275	942,2
Buenos Aires	3,0	12,0	5	47,0	64	258,8

Revista Engenharia, nº 564/2004 - Ano 61. Metrô de São Paulo

Apesar de ser, do ponto de vista da eficiência, um dos melhores sistemas do mundo, transportando a impressionante soma de quase 507 milhões de passageiros por ano, com suas 4 linhas e apenas 57,6 km de extensão o metrô de São Paulo não pode comparar-se, por exemplo, com o metrô da cidade do México – uma cidade muito parecida com São Paulo em termos de população e problemas urbanos – com suas 11 linhas e 201,4 km de extensão. E este é o grande problema de qualquer proposta de limitação radical da circulação do automóvel, ou seja, um sistema de transportes coletivo que nem de longe, na qualidade e na quantidade, atende minimamente a população. Especialmente para o metrô, que é o sistema básico, fundamental, de transporte em qualquer cidade da dimensão de São Paulo, é preciso ainda décadas de investimentos seguidos para que possa ombrear-se aos melhores sistemas do mundo.

Além dos tecnocratas sádicos, defendem também o pedágio urbano aqueles urbanistas que sempre me dão a impressão de não viver em São Paulo, mas numa cidade ideal habitada por pessoas que para locomover-se usam o tele-transporte. Elas pensam onde querem estar e num átimo lá estão. Nada do desconforto do transporte coletivo ou da irritação do transporte individual. O urbanista Candido Malta Campos Filho, um homem cheio das melhores intenções que talvez nunca tenha entrado em um ônibus, acredita que “em 10 ou 15 anos, com a invasão crescente de automóveis (300 por dia!) e na impossibilidade de se aumentar a malha viária na proporção requerida, o que exigiria mais que o dobro em dinheiro, a cidade simplesmente entrará em colapso social e econômico. Um dólar diário por carro que circule no centro expandido será o suficiente”. (Você concorda com o pedágio urbano na cidade de São Paulo? *Estadão*, Aliás, 30/1/2005, p. J7.) Talvez o euro ou o yene sejam moedas mais estáveis para estabelecer quanto o cidadão vai pagar para circular pelo centro expandido, mas aí trata-se da preferência de cada um. Mas os problemas são outros. Em primeiro lugar, o centro expandido, uma vasta área que não

abrange apenas o centro histórico mas também os bairros adjacentes, não é apenas uma região de escritórios. Trata-se de bairros onde as pessoas vivem, estudam, trabalham, ao contrário da colina histórica, dominada basicamente por bancos, administração pública, judiciário, comércio e a Faculdade de Direito. Refiro-me à colina histórica para marcar a região da cidade com o menor número de residências. Todo o resto no centro expandido mistura a mais ampla gama de atividades e habitações. O que é que a Prefeitura vai fazer, cobrar pedágio do cidadão que teve a infelicidade de morar numa região que sádicos e urbanistas aluados resolveram definir como inadequada para o transporte individual, sobrecarregando-o com mais uma taxa entre as muitas que já lhe são cobradas?

Em segundo lugar, a concepção de centro numa cidade como São Paulo está completamente ultrapassada, pois a cidade deixou há muito tempo de ter um centro único, o centro velho, congregando o mais importante das atividades terciárias. Apesar da preocupação de empresários, governo do Estado e Prefeitura para recuperá-lo, o centro histórico não voltará a ter o mesmo brilho de outrora, tendo que conviver com outros pólos de atração na cidade. Porque quando se fala de centro é preciso indicar do que se está falando. Hoje são pólos de atração a Paulista, a Berrini, a Faria Lima, da mesma forma que ruas como Teodoro Sampaio, em Pinheiros, Doze de outubro, na Lapa, Tuiuti, no Tatuapé, Voluntários da Pátria, em Santana, José Paulino, no Bom Retiro, para citar apenas uns poucos exemplos, continuam a exercer forte atração nas áreas circunvizinhas. Talvez essa concepção se aplique a Londres e Paris, mas não a São Paulo.

Por fim, se se trata do centro expandido, quantos pedágios serão necessários para vedar o acesso a essa vasta área? Qual o custo da experiência, quantas pessoas a Prefeitura precisará empregar para implantar o projeto? Ou será que a área vedada será apenas o centro no seu sentido estrito, ou seja, aquela área que engloba a colina histórica e cujos limites estão na Av. Duque de Caxias, Rua Mauá, Minhocão, Av. Radial Leste e Av. do Estado? Se estamos falando do centro expandido essa será uma medida profundamente autoritária pois altera a vida de um número significativo de pessoas e por essa razão o bom senso aconselha a não implantá-la. Se, no entanto, a área abrangida for apenas o centro velho, a medida será inócua numa cidade da dimensão e com a complexidade de São Paulo. O que fazer com os congestionamentos que atormentam os bairros mais remotos de São Paulo, quilômetros distantes do centro? O que fazer com os quase 4 milhões de automóveis que continuarão a circular todo o dia pela cidade, não só porque o automóvel é status, conforto, mobilidade, mas acima de tudo porque o poder público não oferece à população alternativas civilizadas de transporte?

O que a cidade precisa é de um sistema de transporte coletivo eficiente e de boa qualidade, diversificado e abrangente. Mas sua implantação requer recursos financeiros altíssimos e persistência ao longo dos anos, tanto das autoridades municipais quanto das estaduais. Além, é claro, de campanhas educativas e de esclarecimento da população sobre os problemas do excesso de veículos numa cidade que já não tem mais condições de absorvê-los. Mas aí se estará não só fazendo investimentos como também dialogando com a população. E isso, diálogo com a população e investimentos de longo prazo, são coisas que quase nunca agradam as autoridades, intelectuais e tecnocratas com vezo autoritário.