

SP e Rio: o gargalo das megacidades

Com população que soma 42 milhões de habitantes, as duas maiores manchas urbanas enfrentam problemas que repercutem no País

EDUARDO NICOLAU/ESTADÃO-21/01/2004

FÓRUMS ESTADÃO REGIÕES

Ricardo Brandt

A concentração econômica e demográfica no Sudeste fez surgir em São Paulo e no Rio de Janeiro as primeiras megacidades do País, que juntas somam 42 milhões de habitantes – população maior que a do Canadá. Saber planejar e gerenciar de forma integrada o desenvolvimento dessas manchas urbanas, para atacar gargalos como congestionamentos e a proliferação de favelas, é um desafio que interessa a toda economia nacional.

As áreas que se formaram em torno das capitais paulista e fluminense são responsáveis por 35% do Produto Interno Bruto (PIB) do País, equivalente a R\$ 1,1 trilhão. Com o principal porto (Porto de Santos), os maiores aeroportos de carga (Cumbica e Viracopos) e as mais movimentadas rodovias (Anhanguera/Bandeirantes, Anchieta/Imigrantes, Dutra, Castello Branco, D. Pedro), São Paulo e Rio centralizaram investimentos industriais durante anos. Qualquer descompasso nessas economias reverbera Brasil afora.

A concentração de capital e trabalho, ao mesmo tempo em que formou os dois maiores centros consumidores, provocou o acelerado crescimento demográfico em curto período, gerando densidade populacional que chega a ser de 2.476 habitantes por quilômetro quadrado, quando a média nacional é de 22.

“Em todo grande adensamento industrial é normal que surjam problemas. O adensamento urbano, a partir de certo ponto, se torna irracional para as atividades econômicas. O preço do metro quadrado se torna estúpido, os custos de manutenção urbana se elevam sobremaneira, os deslocamentos para ir ao trabalho se tornam morosos, custosos”, diz o economista Wilson Cano, da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

Somados a problemas como escassez de água, poluição e violência, a metropolização gerou nas duas megacidades do Sude-



Gigante. São Paulo, no centro de uma macrometrópole com 173 cidades, 30 milhões de habitantes e PIB de R\$ 897 bilhões, comparável ao da Suíça

“Nós sabemos o que é preciso ser feito. O problema é fazer.”

Jorge Wilhelm, arquiteto e urbanista

te aquilo que os economistas chamam de deseconomias externas, ou deseconomia de aglomeração – fatores externos nos centros urbanos que elevam o custo de produção.

“Elas fazem com que determi-

nadas atividades econômicas se desloquem ou se expandam para outras áreas”, diz Cano. Em São Paulo, uma macrometrópole com 173 cidades, 30 milhões de habitantes e PIB de R\$ 897 bilhões – comparável ao da Suíça, 18.ª economia do mundo –, foi o que ocorreu a partir da década de 1970, com empresas indo para o interior, criando polos regionais como Campinas e São José dos Campos.

Usando a mesma estrutura logística da Grande São Paulo, as empresas foram em municípios onde os problemas de mobilidade e abastecimento ainda não eram impeditivos – processo classificado como a desconcentração concentrada do setor produtivo. Na última década, enquanto o crescimento populacional da Região Metropolitana de São Paulo foi de 10,2%, na Região Metropolitana de Cam-

pinas foi de 19,7%.

Um novo ciclo de investimentos, liderado pela indústria automotiva e pelo pré-sal, transformará cidades em um raio de até 150 quilômetros das capitais, graças às políticas de isenção fiscal e aos altos custos dos centros das megacidades.

Os investimentos de seis montadoras (Chery-Jacaré, Hyundai-Piracicaba, Honda-Itirapina, Nissan-Resende, Mercedes-Benz-Iracemápolis e Toyota-Sorocaba), de 2012 a 2016, vão criar 10 mil empregos diretos e injetar mais de R\$ 7 bilhões nas economias das megacidades de São Paulo e Rio.

O pré-sal, na fase de exploração e operação, vai movimentar nos próximos 30 anos cerca de R\$ 3,7 trilhões nas duas megacidades, criando 87 milhões de empregos. Os cálculos são do Instituto Brasileiro de Petróleo

(IBP) e do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV) e levam em consideração estimativa de investimentos para 50 bilhões a 60 bilhões de barris. A consequência será mais migração.

Desafio. O desafio é evitar que esse novo ciclo de crescimento da Região Sudeste leve para regiões pobres ou até então dependentes da economia agrícola os efeitos negativos do adensamento populacional e urbano desorganizado. Caraguatuba, no litoral paulista, já sente os reflexos da expansão da cadeia de petróleo e gás. É a cidade que mais cresce, mas a cobertura por redes de drenagem, saneamento ambiental, transporte urbano e estrutura viária ainda é insuficiente.

“Nós sabemos o que é preciso ser feito, o problema é fazer.

É preciso decisão política e capacidade de gestão. Ter uma visão em escala regional e encontrar formas pelas quais municípios, Estados e até União possam trabalhar juntos na solução de problemas como mobilidade urbana, habitação, disponibilidade de água, saneamento. São assuntos que extrapolam o município”, diz o arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm, um dos maiores especialistas no assunto do País.

Para o secretário-chefe da Casa Civil do Estado de São Paulo, Edson Aparecido, as questões de mobilidade urbana e aumento populacional acelerado sem planejamento são as principais preocupações da macrometrópole. “Saber como planejar o desenvolvimento e gerenciar políticas de interesse comum dessas cidades é um desafio que ainda precisa avançar no País.”

35% do Produto Interno Bruto do País, o equivalente a **R\$ 1,1 trilhão**, está concentrado nas áreas em torno das capitais dos Estados de **São Paulo** e do **Rio de Janeiro**

Sudeste terá de investir R\$ 590 bi em infraestrutura até 2018

Maior parte das obras é no Estado de São Paulo, com R\$ 144,8 bilhões, seguido por Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais

Aginaldo Brito
ESPECIAL PARA O ESTADO

A Região Sudeste terá de investir R\$ 589,6 bilhões nos próximos cinco anos para manter e ampliar a infraestrutura regional. A conta é alta e reflete, em parte, os sucessivos atrasos na execução das obras. A cifra equivale à metade dos recursos necessários para ajustar a economia ao novo patamar de competitividade da infraestrutura.

Os dados fazem parte de um novo diagnóstico encomendado pela Associação Brasileira de Tecnologia para Construção e Mineração (Sobratema). Os dados foram apresentados ontem ao mercado brasileiro, em São Paulo.

De acordo com os cálculos da Sobratema, o Estado de São Paulo tem projetos que totalizam investimentos de R\$ 144,8 bilhões, 24,5% dos recursos neces-

sários a toda a Região Sudeste e 12,12% do volume total projetado até 2018 para o País. O Rio de Janeiro é o segundo em demanda com R\$ 136,3 bilhões, 23,1% dos aportes na região e 11,4% em relação ao total, cujo valor estimado chega a R\$ 1,19 trilhão.

De acordo com o levantamento, o Espírito Santo é o terceiro, com R\$ 78,4 bilhões em investimentos identificados, e Minas Gerais é o último, com R\$ 57,9 bilhões. A região ainda tem uma carteira de projetos interestaduais, cujo valor alcança R\$ 172,1 bilhões. Integram a lista a Arena Corinthians, a despoluição da Baía de Guanabara, o desenvolvimento do pré-sal e construções em cidades, como a urbanização das favelas de Paraisópolis e Heliópolis, em São Paulo, ou da Rocinha, no Rio.

Para Mário Humberto Marques, vice-presidente da Sobratema, o desafio para a Região Sudeste, e como de resto para o Brasil, está em garantir a execução dos projetos identificados na pesquisa. “O problema é que as concessões à iniciativa privada são feitas apenas com projetos básicos. Quando a obra começa todos descobrem invari-

velmente que quantidades e preços estão furados. E aí o TCU paralisa tudo. Essa é a essência do problema que infirma a vida dos empresários e da sociedade”, afirma.

Esse ambiente, segundo sondagem feita pela instituição, afeta a confiança do investidor: 89% culpam a burocracia pela trava na infraestrutura; 67% acusam o modelo de concessão como o principal entrave; e 56% dizem que o que o governo afirma não condiz com a realidade.

Olivier Girard, sócio da Macrologística Consultoria, diz que a natureza do problema da infraestrutura na Região Sudeste difere daquela vista em outras regiões. Em geral, existe in-

● **Distribuição**
24,5%
dos investimentos necessários à Região Sudeste, com um valor de R\$ 144,8 bilhões, irão para SP

23,1%
irão para o Rio de Janeiro, com um valor de R\$ 136,3 bilhões

fraestrutura, mas é insuficiente para a demanda, o que afeta a competitividade da principal região econômica do País.

A situação da ferrovia em São Paulo é exemplar. A capital paulista está no meio do principal corredor de exportação do País, só que um atraso de anos obriga trens de passageiros e de carga a usarem a mesma linha. Numa cidade caótica como São Paulo, a prioridade é a mobilidade urbana, não o transporte de carga.

Promessa. O projeto que criará um anel ferroviário na capital está prometido para sair do papel nos próximos anos. É parte das concessões que o governo federal pretende fazer para dar fluidez ao transporte de carga ao maior porto do País, o que no período de safra pode retirar boa parte dos 12 mil caminhões que descem a serra todos os dias. A situação das rodovias é um pouco melhor, principalmente em São Paulo, mas não é entre Minas Gerais e a saída para o Espírito Santo (BR-381) ou Rio de Janeiro (BR-040).

Em relação aos portos, o problema é maior para o complexo santista, responsável por um quarto do comércio exterior brasileiro. A previsão é que Santos bata recorde em movimentação de carga este ano, alcançando a impressionante marca de 100 milhões de toneladas, a maior parte trazida sobre cami-



Copa. Construção da Arena Corinthians é um dos projetos

nhões do interior até a costa.

O sócio da Macrologística, Olivier Girard, avalia que a decisão do agronegócio de buscar uma saída para as commodities agrícolas pelo Norte pode aliviar a infraestrutura do Sudeste nos próximos anos. Porém, a demora torna qualquer previsão bem pouco precisa.

A infraestrutura aeroportuária é um exemplo. Depois de muita indecisão, o governo fez o leilão dos aeroportos de Viracopos, Cumbica e Brasília. O resultado não agradou e o governo decidiu mexer no modelo.

As mudanças retardaram em quase dois anos (21 meses) os novos leilões de concessão dos

importantes terminais do Galeão (RJ) e de Confins (MG). A promessa é que sejam concedidos em leilão no dia 22, em São Paulo, praticamente às vésperas da Copa do Mundo.

Em se tratando de obras de infraestrutura paradas, o Aeroporto Eurico Salles, de Vitória (ES), talvez seja o mais emblemático. Depois de identificar superfaturamento, o TCU mandou suspender o repasse de recursos. A obra de R\$ 337 milhões parou em 2008. Parte do dinheiro gasto foi perdida. A obra pode ser retomada até o fim deste ano, promete a Secretaria de Aviação Civil. A que preço, ninguém sabe.