



ADESG/SÃO PAULO - 19.10.77

O DESAFIO URBANO - EXPERIÊNCIA DE SÃO PAULO

A cidade tem se constituído através da História no "locus" por excelência do desenvolvimento sócio-político das civilizações. Nelas, a humanidade tem alcançado progressivamente melhores condições materiais de vida, extraordinária mobilidade social e maior participação popular nas decisões e nos benefícios gerados pelo convívio coletivo. Nelas, a "Cidadania", consubstanciada em direitos e deveres humanos, tem encontrado sua base de sustentação.

Com a industrialização ininterrupta, dos primórdios da idade moderna aos dias contemporâneos, as cidades vieram pouco a pouco se expandindo e compondo extensas redes de núcleos urbanos que se interpenetram, social e econômica, integrando mercados de trabalho e de consumo e ocupando espaços territoriais crescentes. Essa amplitude territorial ascendente decorre da própria dinâmica do processo de desenvolvimento, que transforma comunidades agrárias em sociedades industriais, as quais, gerando economias de escala, conduzem à formação de unidades de produção de bens e serviços de dimensões crescentes e complexa organização.

Esses grandes aglomerados urbanos criam, ainda, um ambiente cultural propício à disseminação de novas idéias e ao surgimento de novas concepções e estilos de vida, que, por sua vez, despertam necessidades e exigências cada vez maiores, impulsionadoras do progresso material e intelectual.



A vanguarda desse processo dá-se, naturalmente, nas cidades de grande porte.

Paralelamente, contudo, ao desenvolvimento de uma sólida economia de mercado, a ação dos agentes econômicos privados, à margem do controle governamental, levou, historicamente, a distorções e problemas urbanos de toda sorte.

Assim é que os males decorrentes da insalubridade das áreas que se foram urbanizando, os inconvenientes do uso e ocupação irracionais do solo urbanizado, o congestionamento das vias públicas consequente ao advento da era dos veículos de tração motora - inicialmente o bonde, depois, os automóveis e onibus - conduziram à formulação de leis, programas e planos administrativos de saneamento, de utilização disciplinada do solo, de estruturação viária das cidades e assim sucessivamente. As cidades encontravam-se notoriamente despreparadas para absorver o acelerado e desordenado adensamento populacional que a industrialização acarretou.

No Brasil, o início do século viu nascer a atividade de planejamento de nossas cidades. Primeiramente, no campo sanitário, com a notável figura de Saturnino Brito. O planejamento viário, por sua vez, <sup>lançou-se</sup> ~~deu-se~~ em São Paulo ~~por~~



com o projeto do Engenheiro Ulhoa Cintra para a retificação do Tietê, cabendo ao então Engenheiro Prestes Maia, depois Prefeito da Cidade por mais de uma gestão, a incumbência de elaborar o seu primeiro plano de avenidas. Estávamos em 1926 e prenunciava-se a invasão urbana pelos veículos motores.

A partir dos anos 30, inicia-se um processo de intensa migração interna no país na direção de seus principais polos de concentração: Rio de Janeiro e São Paulo. Até então os problemas urbanos que surgiam iam sendo paulatinamente tratados, um a um, a partir dessa época, todavia, São Paulo começa a entrar em descompasso. O fluxo de migrantes passa a gerar em ritmo geométrico a necessidade de serviços urbanos básicos, como o abastecimento de água, a coleta de esgoto, a pavimentação e iluminação de vias públicas. A esses reclamos foram se somando os de educação, saúde, habitação e lazer, frutos do processo <sup>comunicai</sup> cultural da cidade, em proporção que os recursos públicos disponíveis não logravam suprir satisfatoriamente.

A partir da segunda guerra mundial, o desenvolvimento industrial se acelerou, assim como a atividade econômica urbana, principalmente a de São Paulo, o que resultou uma intensificação no ritmo de crescimento da cidade que passa a ser explosivo, especialmente pelos valores absolutos que atingiu.

Ao mesmo tempo que isso acontecia, o enriquecimento da cidade e o desenvolvimentos das comunicações geravam padrões de desejo cada vez mais distanciados da realidade urbana.



Na década de 60, implantou-se na Grande São Paulo a indústria automobilística que veio crescer aos problemas anteriores de uma frota de veículos, de amplitude considerável, que passa a ocupar saturando o reduzido e acanhado sistema viário de São Paulo.

#### AS PRIMEIRAS PROVIDÊNCIAS INSTITUCIONAIS

Em 1886 a Câmara Municipal de São Paulo expediu o seu primeiro Código de Posturas. Dispunha sobre extensa faixa de atividades no Município fixando normas de construção, higiene, salubridade, segurança, sossego, abastecimento e até... emprego; pois disciplinava o trabalho dos empregados domésticos. Adotou-se concomitantemente normas específicas para as construções na cidade.

Posteriormente, em 1917, o Governo do Estado promulgou o Código Sanitário que estabelecia normas mais completas sobre as questões sanitárias, higiênicas e as construções.

Foi ~~então~~ promulgada, em 1923, a Lei 2611/23, com normas adequadas para disciplinar a abertura de vias e o parcelamento de glebas.

Em 1929, surge como consolidação de todas as normas de construções e loteamentos o Código de Obras de Arthur Saboya. Este diploma legal regeu basicamente toda a expansão urbana de São Paulo, com pequenas alterações, até a década de 50, quando começaram a surgir as primeiras leis para regulamentar usos e adensamento das construções.

A partir de 1965, o Governo Federal iniciou um conjunto de medidas destinadas a enfrentar os imensos desafios das cidades brasileiras.

Naquele ano criou-se o Banco Nacional de Habitação. É



preciso registrar, entretanto, que seu advento respondia à necessidade de geração de empregos para a mão-de-obra sem maior qualificação profissional, através da implementação de um grande programa habitacional para o País e que, na ocasião, não encontrava ocupação nos setores mais avançados da economia ou no setor rural. Com o correr dos anos é que se tornou claro que, o objetivo do BNH não poderia ser atingido sem que ele financiasse a infra-estrutura de serviços urbanos de água e esgoto e de vias pavimentadas. O BNH, se forma hoje como grande agente financiador do desenvolvimento urbano, tanto no que se refere à habitação propriamente dita quanto no tocante ao seu respectivo suporte infra-estrutural.

Em 1967, decidiu-se dar "status" da Lei Básica aos problemas urbanos das metrópoles nacionais pela projeção, no corpo da Constituição Brasileira, da figura das regiões metropolitanas, subordinadas aos Governos Estaduais e a uma política maior de desenvolvimento urbano traçada por Comissão Especial organizada junto à Secretaria de Planejamento da Presidência da República: a CNPU - Comissão Nacional de Política Urbana e Áreas Metropolitanas.

Simultaneamente, aos governos municipais e estaduais de então, atribuiu-se a elaboração de Planos de Desenvolvimento Integrado, de nível municipal e metropolitano. Foi o que se fez para São Paulo - Município e Região Metropolitana em 1970/1971.

A Reforma Tributária de 1967 foi um extraordinário



avanço para a época, no sentido de definir um campo específico para os tributos municipais e esquematisar a participação do município nas receitas então reservadas para o Estado e para a União.

O Brigadeiro Faria Lima, Prefeito de São Paulo naquela ocasião, teve dedicada atuação no sentido de sensibilizar as autoridades fazendárias para com as necessidades crescentes dos municípios. Implantando essa reforma, aquele Prefeito desenvolveu um extenso programa de melhoria urbana em São Paulo, abrangendo todos os setores.

Nos últimos dez anos, São Paulo procurou desenvolver um elenco específico de instrumentos para fazer face aos seus problemas urbanos. Implantou um órgão especializado de planejamento, COGEP, diretamente subordinado ao Prefeito, de nível hierárquico igual aos das secretarias municipais e editou o novo Código de Edificações, atualizado, levando em conta problemas como os novos materiais de construção, a segurança dos edifícios, equipamentos eletromecânicos e outros desenvolvimentos da tecnologia moderna.

Destacamos como importantíssimo desenvolvimento dessa época a implantação das leis de zoneamento, cobrindo a totalidade da cidade e definindo o uso e a ocupação do solo urbano.

A institucionalização da região metropolitana de São Paulo, de acordo com a legislação federal, a criação pelo Governo do Estado da Secretaria dos Negócios Metropolitanos e a sua integração crescente com o órgão de planejamento municipal, foram fatores muito importantes na tentativa de controlar o processo urbano. Mais recentemente a criação da Secretaria Municipal da Habitação e Desenvolvimento Urbano - SEHAB, veio completar esse quadro.



Também, durante este período, a Prefeitura de São Paulo iniciou a agilização da sua ação, através da criação de empresas de economia mista, especializadas na solução de problemas urbanos ou administrativos de vulto:

COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS - CMTC

- Transporte coletivo por ônibus

COMPANHIA MUNICIPAL DE GÁS - COMGÁS

- Distribuição de Gás encanado na região metropolitana

COMPANHIA METROPOLITANA DE HABITAÇÃO DE SÃO PAULO - COHAB

- Habitações populares

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET

- Planejamento de <sup>problemas</sup> Engenharia de trânsito

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ

- Implantação do Metrô

EMPRESA MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO - EMURB

- Reurbanizações, principalmente as ligadas ao Metrô

FRACASSO DO CONTROLE DO PROCESSO URBANO

Malgrado, todavia, o enorme esforço já realizado e em curso, constata-se ainda, que a cidade permanece imponente ante seus



problemas fundamentais.

A dinâmica da iniciativa privada atuou com violência sobre a paisagem urbana e o poder público não teve condições de conter o processo de urbanização sob controle.

Não eram, no entanto, apenas os recursos financeiros que escasseavam. Os instrumentos legais disponíveis eram desajustados à peculiaridade da realidade urbana emergente. Um exemplo específico é a análise do processo de parcelamento do solo durante esse período. As normas legais de uso e ocupação do solo, extremamente exigentes, eram irrealistas e totalmente divorciadas da realidade econômica e social a que se destinava e a que devia servir.

Como consequência dessa situação, tivemos apenas dois tipos de loteamentos: os de luxo e de classe média, do tipo Jardim América ou Alto da Lapa e os loteamentos clandestinos.

O migrante carente, recém chegado à Metrópole, não tinha condições financeiras de adquirir um lote que tivesse os melhoramentos exigidos pela legislação municipal. Sua alternativa se colocava entre o loteamento clandestino e a favela. Em consequência





dessa situação é que temos hoje cerca de 3.000 loteamentos irregulares em São Paulo.

O empreendedor clandestino se esquivava a qualquer ação disciplinadora e dilata a cidade em sua expansão horizontal, à revelia do poder público. Para corrigir essa anomalia, decorridos muitos anos e com a situação de fato desses loteamentos irregulares já consolidada, a Administração é convocada para enfrentar as questões sociais derivadas das irregularidades do empreendimento, dos litígios da propriedade e da necessidade de abrir um sistema viário capaz de dar acesso e saneamento às pequenas vilas de ruas estreitas, tortuosas, descontínuas e, não raro, com declividade excessiva e incompatível. A inexistência de uma expansão planejada e controlada pelo Poder Público, além das enchentes periódicas e catastróficas nos fundos de vale, vai provocar desapropriações onerosíssimas para a implantação das vias e canais de saneamento, quando tais faixas viárias e sanitárias deveriam decorrer naturalmente, em sua maior parte, de uma doação prévia de áreas pelos loteadores, caso as leis em vigor fossem observadas.

Igualmente incapacitado, revelou-se o poder público na imposição das normas de uso fixadas nas leis de zoneamento.

O automóvel, canalizado através de bairros residenciais, gerou a sua deterioração e transformação ao arrepiado poder municipal, em áreas de ocupação comercial, especialmente para serviços. Mais um exemplo de planejamento ~~irrealista~~ derrubado por fatores fora do controle municipal.



O mercado imobiliário, por seu turno, tem se beneficiado enormemente, nas últimas décadas, dos investimentos públicos em infra-estrutura urbana, pela valorização por eles provocada. Diante das alternativas de aplicação da poupança nacional, o mercado imobiliário, especialmente o de terrenos, tem atraído um volume excessivo de recursos, desfalcando setores de investimento que apresentam nítida carência de capital, como o representado pelo mercado de ações. Além de representar hoje uma redução considerável na capacidade nacional de investimentos produtivos pela imobilização de vultosos recursos em terrenos sem uso, por longos anos, à espera de valorização que advirá primordialmente de investimentos governamentais, a preferência predominante pelas inversões no mercado imobiliário, acarreta, indiretamente, um aumento substancial nos custos de urbanização. É que, gerando os chamados vazios urbanos, leva à extensão desnecessária e ociosa das redes de água, de esgoto, vias pavimentadas, elevando o custo de sua construção e também o de operação dos sistemas e serviços urbanos. Levantamentos cadastrais efetuados na cidade de São Paulo mostram que esses vazios atingem a cerca de 30% da área urbanizada, concentrando-se em um anel intermediário urbanizado em torno do centro e na periferia da cidade.

Além do aumento expressivo dos custos de urbanização públicos e privados, esse fenômeno tem encarecido enormemente os terrenos residenciais para todos os empreendedores imobiliários, aí incluídas as famílias de baixa renda que adquirem o seu imóvel na periferia da cidade para nele erguer, normalmente com suas próprias mãos e o socorro de amigos, sua moradia.

As COHABs e INOCOPs encontram dificuldades crescentes na obtenção de terrenos a custos compatíveis com a capacidade aquisitiva de seus destinatários.

Observe-se, ainda a esse respeito que, mesmo nas áreas de expansão imobiliária vertical, o processo, embora mais disciplinado, tem gerado um enorme número de transgressores.

Em 1972 o Prefeito Figueiredo Ferraz promulgou lei facilitando a anistia de irregularidades consideradas de menor importância para a cidade. Oitocentos mil municípes solicitaram esse benefício!!!

#### A DIMENSÃO DO PROBLEMA DE SÃO PAULO

O déficit de investimento na área metropolitana de São Paulo em 1974 estava estimada em Cr\$1.053 bilhões, dos quais Cr\$ 713 bilhões correspondem ao município de São Paulo.

No Quadro I são apresentados os valores dos investimentos necessários - tanto os públicos (separados conforme a responsabilidade de sua execução seja de competência federal, estadual ou municipal) quanto os privados.

No Quadro II são apresentadas algumas correlações interessantes entre recursos necessários e alguns valores das contas nacionais

	MUNICIPAL	ESTADUAL	FEDERAL	TOTAL PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
SANEAMENTO BASICO	11.50	15.00	-	26.50	-	26.50
SERVIÇOS	7.10	2.00	-	9.10	28.60	37.70
VIAS	55.90	89.90	-	149.80	41.00	190.80
TRANSPORTES	131.20	67.20	1.70	200.10	-	200.10
EQUIPAMENTOS	1.10	8.20	0.30	9.60	10.40	20.00
ENERGIA	-	6.40	1.60	8.00	1.30	9.30
AREAS VERDES	76.60	-	-	76.60	-	76.60
SUB-TOTAL	287.50	188.70	3.60	479.80	81.30	561.10
EDIFICAÇÕES	-	-	-	-	48.740	48.740
AUTOMOVEIS	-	-	-	-	4.50	4.50
ONIBUS E CAMINHÕES	-	-	-	-	0.60	0.60
TOTAL	287.50	188.70	3.60	479.80	57.380	1.053.60

G R A N D E  
S Ã O  
F A U L O

	MUNICIPAL	ESTADUAL	FEDERAL	TOTAL PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
SANEAMENTO BASICO	7.40	7.70	-	15.10	-	15.10
SERVIÇOS	5.50	1.30	-	6.80	18.60	25.40
VIAS	35.90	53.60	-	89.50	26.40	115.90
TRANSPORTES	131.20	32.80	-	164.00	-	164.00
EQUIPAMENTOS	0.70	5.10	0.20	6.00	6.70	12.70
ENERGIA	-	3.80	0.90	4.70	0.80	5.50
AREAS VERDES	50.50	-	-	50.50	-	50.50
SUB-TOTAL	231.20	104.30	1.10	336.60	52.40	389.10
EDIFICAÇÕES	-	-	-	-	32.220	32.220
AUTOMOVEIS	-	-	-	-	2.10	2.10
ONIBUS E CAMINHÕES	-	-	-	-	0.30	0.30
TOTAL	231.20	104.30	1.10	336.60	37.700	713.70

M U N I C I P I O

## CUSTOS DA URBANIZAÇÃO DEFICIT ATÉ 1977

VALORES EM BILHÕES DE CRUZEIROS - 1977

Q U A D R O "II"

II. CORRELAÇÕES ENTRE RECURSOS NECESSÁRIOS E VALORES DAS CONTAS NACIONAIS.

Para melhor avaliação do significado do valor do Déficit acumulado até 1977 no Município de São Paulo bem como na Grande São Paulo, o presente quadro traz comparações entre esses valores e dados econômicos importantes como referencial. Nesse sentido, as relações apresentadas (valores em bilhões de Cr\$, 1977) são as seguintes:

GRANDE SÃO PAULO - 1977

- (1) Valor do Déficit Acumulado
- (2) Capacidade de Investimentos Públicos (participação da União, Estado e conjuntamente de Municípios)
- (1) Valor do Déficit Acumulado
- (3) Produto Interno Bruto Nacional
- (1) Valor do Déficit Acumulado
- (4) Capacidade Nacional Global de Investimento
- (1) Valor do Déficit Acumulado
- (5) Produto Metropolitano Bruto

MUNICÍPIO - 1977

- (6) Valor do Déficit Acumulado
- (7) Capacidade de Investimentos Públicos (total do Município)
- (6) Valor do Déficit Acumulado
- (3) Produto Interno Bruto Nacional
- (6) Valor do Déficit Acumulado
- (4) Capacidade Nacional Global de Investimento
- (6) Valor do Déficit Acumulado
- (8) Produto Municipal Bruto

- (1) Déficit acumulado referente a Investimentos Públicos - Tabela-Resumo Urplan/EMPLASA, atualização COGEP para 1.977
- (2) URPLAN 75 - CUSTOS DE URBANIZAÇÃO - Estimativa de Capacidade Investimentos na Grande São Paulo - Investimento projetado 1977: 23,55 bilhões (capacidade nominal). A esse valor foi acrescido 50% de capacidade de endividamento do conjunto dos Municípios. Do valor assim obtido: 35,32 bilhões excluiu-se 0,5 bilhões, correspondentes à parcela relativa ao Município de São Paulo, para o qual sabe-se com exatidão o montante da dívida contraída, montante esse que foi inferior à 50% de sua capacidade nominal de investimento.
- (3) Revista Conjuntura Econômica vol.31, nº 7. A partir desse valor elaborou-se uma estimativa de atualização para 1977.
- (4) PIB X 0,20; (Poupança Nacional) - avaliação.
- (5) Avaliação Preliminar - COGEP 1.977.
- (6) Atualização COGEP, para o Município - 1977 - refere-se apenas aos setores de competência municipal.
- (7) Capacidade Nominal + Operações de Crédito - São Paulo, Orçamento e Finanças da Prefeitura - 1977.
- (8) Avaliação Preliminar - COGEP.1977.



A situação retratada por esses quadros é gravíssima, mas é inadequado atribuir toda essa problemática ao porte excessivo das cidades. O processo de urbanização, com o surgimento das grandes cidades e metrópoles formando redes de núcleos hierarquicamente organizados por função, é uma decorrência natural e inevitável do processo de desenvolvimento. Embora admitindo que algum exagero houve no crescimento de certas cidades, como é o caso de São Paulo, estudos recentes a partir de dados censitários mostram que a rede urbana brasileira é razoavelmente bem distribuída pelo território nacional, não havendo entre nós a primazia de uma ou duas metrópoles sobre um conjunto de núcleos pequenos, como é apontado usualmente pelos estudiosos do assunto como situação típica dos países sub-desenvolvidos. A análise dos dados populacionais censitários revela uma hierarquia de núcleos onde os extratos médios apresentam uma taxa de crescimento superior aos extratos superiores e inferiores.

Melhor dizendo, encaramos como prioritários não os problemas derivados da busca de uma melhor distribuição da rede urbana, que sem dúvida existem, mas sim os problemas intra-urbanos como os já analisados.

O passo importante e qualitativamente diferenciado que hoje devemos dar para realmente equacionarmos os problemas das grandes cidades e metrópoles brasileiras é o de uma reestruturação do sistema de decisões relativas aos problemas intra-urbanos do país



## SUGESTÕES

A experiência adquirida à frente da Prefeitura de São Paulo, principalmente com base na experiência do seu competente corpo técnico, me atrevo a formular algumas sugestões de caráter institucional para serem debatidas neste Seminário sobre Desenvolvimento Urbano:

1. Ampliação da capacidade financeira dos Municípios, para fazer face ao desafio da urbanização. Não acreditamos que possamos resolver esse problema simplesmente transferindo receitas federais ou estaduais para o Município. Esses níveis de Governo também se ressentem enormemente de falta de recursos para atender as funções sob sua responsabilidade. Acreditamos também que o aumento tenha que ser basicamente feito na base de receita tributária própria e desvinculada de qualquer endividamento. Os Prefeitos e os Municípios sabem aplicar da melhor forma possível sua receita. Só este fortalecimento permitirá também aos Municípios aumentarem o seu endividamento que atinge hoje níveis incompatíveis com a sua atual receita própria.

A primeira providência acredito seja a reformulação do ISS, já estudada pelo Grupo de Secretários das Finanças dos Municípios das Capitais e recentemente entregue ao Governo Federal. A importância desse imposto deve se expandir principalmente nas grandes capitais onde a sua transformação de centros industriais para centros de serviços está se dando a um ritmo acelerado.

Reformular o Código Tributário Nacional de forma a permitir a participação dos municípios nos valores econômicos gerados pela urbanização como o lucro imobiliário, na transmissão



inter-vivos ou causa-mortis, a concessão do direito de construir (Lei do Solo Criado). A operacionalização da taxa de melhoria é ponto muito importante dentro desse contexto.

No seu próprio âmbito os municípios recebem apoio político para enfrentarem com maior realismo os valores venais base da tributação sobre a propriedade e implantar o Imposto Territorial Progressivo sobre terrenos vazios, especialmente sobre os equipados.

2. A adequação da máquina administrativa municipal ao nosso tempo e a dimensão do desafio urbano, através da implantação de técnicas modernas gerenciais, sistemas operacionais, seleção de pessoal, incentivo ao treinamento e desenvolvimento dos quadros existentes. Nenhuma cidade será controlada por uma Prefeitura desaparelhada e com quadro funcional inadequado.

3. Reformulação da legislação sobre desapropriações, introduzindo novos conceitos como a desapropriação para reurbanização com revenda ou para reserva de áreas cujo destino será posteriormente definido em função do desenvolvimento urbano.

4. A criação de um Ministério de Desenvolvimento Urbano como o proposto pelo urbanista ex-Prefeito de Curitiba Jaime Lerner, mas incluindo a habitação. Essa sugestão é coerente com a atual estrutura do Governo Federal que distribui





as tarefas executivas por ministérios especializados, mantendo a Secretaria do Planejamento com as suas funções de coordenação a nível federal.

Dentro dessa perspectiva, caberia ao Ministério da Habitação e Desenvolvimento Urbano, o papel de interlocutor ministerial junto à Presidência da República, levando a ela os problemas urbanos e as soluções propostas a nível federal. Ele seria responsável pela aplicação dos vários fundos federais de investimento urbano.

O BNH deveria deslocar-se para o campo do novo ministério, com o papel explícito de principal financiador dos programas habitacionais e de desenvolvimento urbano.

Como parte do sistema nacional de planejamento urbano, o novo ministério absorveria a CNPU - Comissão Nacional de Política Urbana e Áreas Metropolitanas e a EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos.

Esta sugestão deve ser correlacionada com a idéia de se manter o planejamento urbano no nível metropolitano e municipal, próximo ao local do fenômeno.

5. Expandir o conceito de coordenação horizontal que hoje existe em cada nível de governo, para a coordenação vertical dos três níveis, incluindo as respectivas empresas de economia mista. Essa situação é especialmente importante nas grandes cidades.



Hoje, a legislação metropolitana existente já criou a coordenação entre os níveis estaduais e municipais dessas áreas, mas não contemplou a participação federal nessa coordenação. Entendemos que esse avanço é fundamental e deve ser institucionalizado com a participação dos Ministérios da Habitação e Desenvolvimento Urbano e de Transporte, nos órgãos metropolitanos, através de representante com nível executivo adequado.

Essa sugestão decorre da experiência de São Paulo na implantação do novo sistema de subúrbio pelo Governo Estadual através da FEPASA, de outro sistema pelo Governo Federal através da Rede Ferroviária e do Metrô pelo Governo Municipal. Outro exemplo é a implantação do Plano SANEGRAN, complexo de obras de saneamento visando a implantação de esgotos, com o controle e o tratamento a cargo da SABESP, órgão estadual e, a canalização dos córregos e abertura de vias de fundo de vale a cargo da Prefeitura do Município de São Paulo e o financiamento pelo Governo Federal através do BNH.

Senhores,

Temos certeza que já possuímos condições básicas para vencer o desafio urbano que é a capacidade de avaliá-lo, dimensioná-lo e mobilizar os recursos humanos, econômicos e técnicos para vencê-lo.