

QUALIDADE DE VIDA URBANA E DESENVOLVIMENTO EM SÃO CARLOS

Alessandro Dozena

RESUMO:

São Carlos é uma cidade que está em constante crescimento devido à existência de inúmeras indústrias, por caracterizar-se como um centro educacional de grande importância e pela existência do parque de alta tecnologia, entre outros aspectos. Não se pode deixar de considerar que, todo esse crescimento tem como consequência uma série de riscos à qualidade de vida urbana local, na medida em que aumenta as exigências por infra-estruturas e modifica os padrões de uso do solo. Este artigo tem como objetivo geral discutir a necessidade de um plano de gestão como um dos instrumentos de desenvolvimento econômico e urbano em São Carlos. Para tanto, buscar-se-á caracterizar a tradição industrial da cidade, alguns de seus problemas atuais e perspectivas de mudança.

PALAVRAS-CHAVE:

Qualidade de vida, crescimento, planejamento, gestão, política

RÉSUMÉ:

São Carlos c'est une ville qui est en constante croissance, à cause de nombreuses industries par être caractérisé comme un important centre éducationnel et par l'existence d'un parc de technologie de pointe. Il ne faut pas oublier que cette croissance porte des risques sur la qualité de vie urbaine locale, au fur et à mesure qu'elle augmente les exigences d'infrastructures et modifie les modèles établis de l'utilisation du sol. Cet article a comme but général aborder la nécessité d'un plan de gestion comme un moyen de développement économique et urbain à São Carlos. Pour cela on recherchera la caractérisation de la tradition industrielle de la vie, et quelques problèmes actuels et les perspectives d'aménagement.

MOTS CLEFS:

Qualité de vie, croissance, plan, gestion, politique

Introdução

A origem das preocupações deste artigo situa-se na vivência cotidiana em São Carlos, observando o desencadeamento de sua história recente, de seu desenvolvimento e de seus problemas. Localizada a 232 km da capital, no centro do estado de São Paulo, São Carlos é uma cidade que está em constante crescimento, devido à existência de inúmeras indústrias, por caracterizar-se como um centro educacional de grande importância e pela existência do parque de alta tecnologia, entre outros aspectos.

“Até 1940, a cidade se mostrava compacta, com uma grande facilidade de deslocamento, gerada por distâncias curtas. Entre 1940 e 1950, ela mantém as mesmas características da década anterior, com todo o crescimento se dando em regiões adjacentes à área ocupada. De 1950 em diante, no entanto, a cidade explode. Somente entre 1950 e 1960, ela chega a mais do que dobrar a sua área, em relação ao que havia até então. Daí para frente o crescimento se mantém de forma acelerada, com enormes áreas nitidamente rurais sendo incorpora-das a cidade entre

1970 e 1988. Apenas após 1988 a cidade parece reduzir o seu ritmo de crescimento, talvez como consequência do elevado número de terrenos deixados vazios nas áreas já loteadas (estimado em 15.000 lotes em 1996" (SILVA, 1997:51).

Além do crescimento espacial urbano, houve em São Carlos um intenso crescimento populacional. Entre os anos de 1950 e 1999, a população urbana e rural evoluiu de 22.093 para 185.637 habitantes (população urbana e rural). A taxa de migrações para o ano de 1996 foi de 2,07%¹ Essas migrações resultam principalmente do aumento do número de estabelecimentos industriais e do desenvolvimento de atividades econômicas.

A revista EXAME de Novembro de 1997 destacou que a cidade de São Carlos está entre as dez mais importantes do Brasil e entre as quatro mais importantes do estado de São Paulo, em recepção de investimentos. Ao lado de Sumaré, Taubaté e Indaiatuba, São Carlos é apontada como força emergente no final deste século² Seu *slogan*, São Carlos Capital da Tecnologia, pode ser observado em carros, em *outdoors* localizados na rodovia Washington Luiz, bem como nos documentos oficiais. Em Janeiro de 1999, uma quantidade significativa de *outdoors* convidando empresários a investirem em São Carlos foram dispostos pela cidade de São Paulo. O aumento de indústrias e o desenvolvimento de atividades econômicas são, portanto, intensificados pela imagem de cidade dinâmica e competitiva que São Carlos passou a representar.

Não se pode deixar de considerar que, todo esse desenvolvimento econômico tem como consequência uma série de riscos à qualidade de vida urbana local, na medida em que aumenta as exigências por infra-estruturas e modifica os padrões de uso do solo. Intensificam-se congestionamentos e poluição nas áreas centrais, impactos no meio-ambiente, descaso com os parques públicos, depósito de entulho de obras nas calçadas, proliferação de edifícios, implanta-

ção de loteamentos sem os devidos licenciamentos, implantação de distritos industriais em áreas de mananciais, acidentes de trânsito, e outros problemas.

De extrema importância tornam-se o planejamento e as intervenções corretas visando por parte de governantes e munícipes a melhores cenários para o futuro. Se os problemas das cidades do interior de São Paulo, que estiveram à frente dos processos de crescimento urbano, servissem de exemplo e reflexão para que se pudesse evitá-los, o crescimento compensaria em todos os sentidos. No entanto, o pior vem acontecendo, a miopia reina, muitas cidades estão seguindo a trilha equivocada daquelas que, por uma série de circunstâncias, estiveram à frente das políticas de atração industrial, e repetem, vinte anos depois, o que aconteceu nos idos dos anos de 1970: a disputa pela atração de investimentos, atualmente denominada de "guerra fiscal" Em outro cenário e com outros figurantes, têm-se novamente, a total desarticulação e a falta de planejamento entre as decisões presentes, voltadas para a esfera econômica, e com consequências futuras custosas para as pessoas residentes nessas cidades. Certamente, a situação de gravidade que hoje se apresenta, para os municípios do interior paulista que apostaram, antes, no processo de interiorização, será igualmente apresentada às cidades que estão participando do atual processo de desenvolvimento (OLIVEIRA, 1997:33).

Frente à problemática apontada, definiu-se que este artigo tem como objetivo geral, discutir a necessidade de um plano de gestão como um dos instrumentos de desenvolvimento econômico e urbano em São Carlos. Para tanto, buscar-se-á caracterizar a tradição industrial da cidade, alguns de seus problemas atuais e perspectivas de mudança.

Fundamentação teórica e conceitual sobre qualidade de vida urbana e desenvolvimento

O conceito de qualidade de vida urbana

está diretamente relacionado à melhoria do bem-estar dos habitantes de uma cidade. Sua real concretização se dá quando os sentimentos de satisfação e de bem-estar são garantidos. Dentre estes sentimentos, encontram-se a felicidade, o prazer e a satisfação, que devem existir em todos os momentos da vida, de modo perdurável (FERNANDES, 1998:29).

Há diversas formas de entender o significado do conceito de qualidade de vida, na medida em que o mesmo é um conceito subjetivo. No entanto, através da escolha de indicadores de qualidade de vida objetivos, pode-se analisar as reais condições de vida nas cidades. Dentre os fatores de condição de vida básicos à população encontram-se o emprego, a educação, a moradia, a segurança, a saúde e a alimentação adequada.

Como conceito, modifica-se conforme o tempo, envolvendo a distribuição dos bens e direitos que uma sociedade julga essencial em determinado período. Envolve também uma série de bens coletivos de natureza menos tangível e nem por isso menos reais em suas repercussões sobre o bem-estar social (SOUSA, 1982:15).

Dentre os bens coletivos de natureza menos tangível, incluem-se alguns desejos manifestados pelas pessoas no contexto social: oportunidades ao lazer, oportunidades ao consumo, condições ambientais agradáveis, garantia à individualidade etc.

E é neste sentido que o conceito de qualidade de vida e de desenvolvimento vem sendo amplamente discutido por alguns teóricos. Dentre estes, assume grande destaque o economista indiano Amartya Sen, que vem revolucionando as abordagens referentes a estes conceitos. O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), utilizado pela ONU para a medição da qualidade de vida em diferentes países, estados e cidades do mundo, possui em sua essência o conceito de desenvolvimento humano, proposto e trabalhado por Sen. Tem havido, assim, uma renovação no enfoque sobre o desenvolvimento, que continua possuindo como principal objetivo a melhoria da vida das pessoas, mas passa agora a conside-

rar a capacidade de escolha destas, como destaca o próprio autor:

“O enfoque utilizado aqui, às vezes denominado ‘enfoque da capacidade’ concebe a vida humana como um conjunto de ‘atividades’ e de ‘modos de ser’ que poderemos denominar ‘efetivações’ e relaciona o julgamento sobre a qualidade de vida à avaliação da capacidade de funcionar ou de desempenhar funções” (SEN, 1993: 315)

Neste sentido, as pessoas adquirem uma postura mais ativa frente aos problemas a serem resolvidos. Passam a ter a capacidade de propor soluções, construindo efetivações (*functionings*) importantes à sobrevivência.

Em uma análise crítica do trabalho desenvolvido por Amartya Sen, SOUTO (1995) esclarece que na ótica do autor o objetivo principal do desenvolvimento é o de melhorar a vida dos seres humanos, não somente na teoria como na prática, sendo definido em relação ao que as pessoas podem e devem ser e fazer. Para tanto é utilizado o termo efetivações, a fim de designar os diferentes graus de conquistas dos seres humanos. Uma efetivação é vista como a conquista ativa de uma pessoa é o que ela consegue fazer ou ser, refletindo assim uma parte de suas potencialidades. As efetivações podem variar das mais elementares, como alimentar-se adequadamente, evitar doenças ou mortalidade precoce, até as mais complexas, como apresentar-se em público sem envergonhar-se, desenvolver o auto-respeito ou participar da vida na comunidade. A vida é entendida como uma combinação de várias efetivações, sendo a capacidade a expressão da liberdade pessoal de escolher entre elas (SOUTO, 1995: 8).

A capacidade de escolha relaciona-se às oportunidades oferecidas, que, por sua vez, delimitam o grau de integração (inclusão) do indivíduo na sociedade. Para que as oportunidades existam, deve haver a disponibilidade de recursos econômicos e de uma infra-estrutura urbana

básica. Sem esquecer de outras variáveis importantíssimas, como estar empregado e possuindo condições de segurança e de saúde.

Com relação aos recursos econômicos, Sen ensina que a riqueza econômica não deve ser o único parâmetro para a medição da qualidade de vida de uma sociedade, embora ela seja importante:

“Para esse autor, a prosperidade econômica não leva necessariamente ao enriquecimento da vida das pessoas: países com altos índices de Produto Interno Bruto podem apresentar baixos indicadores de qualidade de vida, como por exemplo, altos índices de doenças e mortes evitáveis e altas taxas de analfabetismo. Ele cita o Brasil, que apesar de apresentar uma renda média por habitante quatro vezes maior do que Sri Lanka, tem uma esperança de vida média da população cinco anos menor do que aquele país” (SOUTO, 1995:07).

A idéia central de Amartya Sen é a de que os recursos materiais e econômicos sejam utilizados como meios para a obtenção de maior bem-estar. Contrariamente, tem-se valorizado compulsivamente a prosperidade econômica como um fim em si mesmo. Embora importante, SEN explicita que “a prosperidade econômica é apenas um dos meios para enriquecer a vida das pessoas. É uma confusão no plano dos princípios atribuir a ela o estatuto de objetivo a alcançar” (1993:315).

Com relação à estrutura urbana, deve-se buscar a igualdade de acesso, independentemente da localização espacial. Assim, evita-se a segregação e a distribuição espacial desigual dos benefícios entre os diversos bairros da cidade e segmentos da população.

A tradição industrial de São Carlos

São Carlos é uma cidade de progresso econômico, especialmente associado à concen-

tração de técnica e de ciência. Desde o primeiro momento de modernização do interior paulista, tem-se mostrado receptiva às inovações e às novas exigências da produção e da economia globalizada.

Para entender as modificações ocorridas, é preciso conhecer a história local e verificar os padrões de acumulação que se sucederam. O desencadeamento do processo de industrialização em São Carlos ocorre a partir da década de 50, ocasionando o aumento populacional. Constitui-se, desde então, uma cidade industrial por excelência: 566 estabelecimentos industriais em 1996 (SEADE). Através da observação de dados da Fundação SEADE, verifica-se que já em 1940 a cidade era responsável por 0,7% da população operária do estado. Isto a colocava na nona posição entre as cidades mais industrializadas da época³.

Com a crise cafeeira, expande-se uma economia de caráter urbano-industrial. A elite agrária local é então “destronada” perdendo o poder econômico e o poder político. A formação das bases que possibilitaram a São Carlos transformar-se em um meio concentrador de técnica e de ciência insere-se em sua história política; bases concretizadas com a instalação de indústrias, criação de infra-estrutura urbana (energia-elétrica, iluminação pública, telefone, abastecimento de água, rede de esgoto, etc.) e implantação de universidades de destaque: a USP (Universidade de São Paulo) e a UFSCar (Universidade Federal de São Carlos).

Como afirma LIMA (1994: 35), desde meados dos anos 60 o poder político local vem se articulando com as lideranças econômicas estaduais, no sentido de participar do movimento de desconcentração industrial da capital, com a concessão de favores e criação de vantagens comparativas, a fim de “conquistar a preferência de instalação de novas indústrias” O caráter industrial já consolidado e a posição geográfica privilegiada no estado fez com que inúmeras indústrias aí se instalassem. A população começou a pressionar a Administração Municipal para que executasse uma

política urbana que favorecesse a ampliação dos empregos com a instalação de mais indústrias.

Nesse sentido foi criado o Distrito Industrial em 1968. Esta medida veio beneficiar várias pequenas empresas que se instalaram e conseguiram se consolidar. É bom lembrar que nos anos 50/60 através de política econômica estadual e federal foi implementada uma rede de rodovias no interior do estado de São Paulo, concretizando as ligações de cidades médias com São Carlos.⁴

A atividade industrial cresceu significativamente em São Carlos a partir do ano de 1980. Isto pode ser verificado pela análise dos dados referentes ao valor adicionado⁵, que indica o valor gerado pelos ramos econômicos para o município.

Observa-se que a indústria passou a contribuir de 64,3% do valor adicionado de 1980 para 64,7% em 1994. A agropecuária apresentou queda de 19,7% para 14,8%. Somente a indústria e os serviços cresceram no período. (tabela 1)

A partir de 1980 a indústria mecânica foi a que mais se destacou, somente perdendo a primazia no ano de 1994 para as indústrias de material elétrico e de comunicações. Outro tipo de indústria com destaque é a de produtos diversos⁶ (produção de lápis), que manteve a segunda posição de 1980 a 1992. As de produtos alimentícios perdem um pouco seu destaque a partir de 1985 e passam a ocupar a terceira posição. Isto indica que a partir de 1985 houve uma mudança da base econômica do município, antes

consolidada nos produtos alimentícios e agora, na indústria mecânica e de produtos diversos.

No contexto estadual o quadro se repete, com a participação da indústria saõcarlense crescendo em relação ao total do estado (embora seu valor de produção seja menor do que o gerado pela agropecuária).

Analisando a participação relativa do valor da produção de São Carlos em relação ao total do estado (tabela 2) verifica-se que a agropecuária é a mais representativa, chegando ao ápice de 2,45% em 1992. A indústria passa de 0,67% em 1980 para 0,93% em 1994, com pequenos crescimentos ao longo do período, sendo os maiores de 1980 para 1985 (0,67% para 0,81%) e de 1992 para 1994 (0,80% para 0,93%

crescimento maior se considerado o período mais curto: 2 anos). Este aumento da participação no valor da produção industrial (VPI) no total do estado de São Paulo vem comprovar a importância do caráter industrial saõcarlense. Os ramos que apresentam destaque na participação são a indústria extrativa, a indústria de diversos e a de material elétrico e de comunicações.

Problemas de uma cidade em desenvolvimento

Como foi observado, São Carlos apresenta interessantes fatores locais por ser um centro produtor de inovações tecnológicas e científicas, possuir uma boa localização geográfica (próximo à região metropolitana e algu-

TABELA 1 Distribuição do valor adicionado por Ramos em São Carlos.

RAMOS	1980	1985	1990	1991	1992	1994
Agropec.	19,7%	24%	16,5%	14,1%	18,2%	14,8%
Comércio	15,7%	11,9%	15,4%	16,9%	14,5%	11,7%
Indústria	64,3%	63,7%	59,5%	61,4%	59,5%	64,7%
Outras	0,2%	0,3%	0,7%	0,6%	0,5%	0,4%
Serviços	dados não disponíveis	dados não disponíveis	7,5%	6,7%	7,0%	8,1%

TABELA 2 Participação relativa do valor da produção de São Carlos no total do Estado.

RAMOS	1980	1985	1990	1991	1992	1994
Agropec.	2,08%	1,92%	2,30%	2,06%	2,45%	2,27%
Comércio	0,59%	0,62%	0,61%	0,72%	0,65%	0,48%
Indústria	0,67%	0,81%	0,85%	0,89%	0,80%	0,93%
Outras	0,09%	0,18%	0,28%	0,16%	0,31%	0,15%
Serviços	dados não disponíveis	dados não disponíveis	0,70%	0,58%	0,63%	0,68%

Organização: Alessandro Dozena (Abril de 1999). Secretaria da Fazenda e Fundação SEADE.

mas cidades emergentes do estado de São Paulo) e estar próxima da rodovia Washington Luiz.

Todos estes fatores locacionais serão ineficazes se não forem prezados cuidados com a qualidade de vida local. Nem mesmo a oferta gratuita de terrenos, a isenção de impostos ou outros benefícios, modificarão este fato. E por quê?

Primeiramente, pela inexistência de uma política de desenvolvimento urbano, reguladora do uso e da ocupação do solo. Em dezembro de 1997 foi organizado um seminário intitulado *São Carlos projeto cidade urgente*, trazendo subsídios e reflexões para o futuro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da cidade de São Carlos. Os anais do encontro foram encaminhados à Prefeitura, apresentando estudos, propostas e projetos vinculados aos problemas urbanos; efetuados sobretudo por especialistas da USP e da UFSCar. Até o momento, o Plano Diretor não existe e a cidade clama por uma urgência no planejar.

A cidade expressou um grande desenvolvimento econômico nas últimas décadas, sendo que não se pode dizer o mesmo em relação ao desenvolvimento urbano. Os problemas urbanos normalmente estão relacionados com o tipo de desenvolvimento que vem ocorrendo no país há várias décadas, no qual, por um lado, aumenta a riqueza de uma minoria e, por outro, agrava a pobreza da maioria dos habitantes. (VESENTINI, 1994: 120). A distribuição espacial da população no quadro desse crescimento caótico reflete

a condição social dos habitantes da cidade, espelhando ao nível do espaço a segregação imperante no âmbito das relações econômicas (KOWARICK, 1980:29). Em artigo publicado no *Jornal Folha de São Paulo*, de 27/01/1991, Antonio C.P.Ferraz, a partir de estudos na Escola de Engenharia da USP de São Carlos, chega às seguintes conclusões referentes aos serviços e transporte público local:

“As porcentagens atuais da população atendida pelas redes de serviços públicos básicos são as seguintes: água 90%, esgoto 90%, energia elétrica 87%, pavimentação 83% e transporte coletivo 96% (considerando como satisfatória uma distância máxima de caminhada para tomar o ônibus de 400 metros).

Se, no entanto, a densidade não fosse 44,3 e sim 62,9 hab/ha, toda a população da cidade já estaria atendida pelas redes existentes de serviços públicos com grande folga. Seriam suficientes apenas 74% da extensão atual da rede de água, 74% da de esgoto, 78% da de energia elétrica, 83% da de pavimentação e 17% da de transporte público (neste caso pressupondo a cidade com formato circular e configuração ótima das rotas dos ônibus). Para uma densidade de 150 hab/ha, as extensões das redes poderiam ser ainda menores: bastariam 58% da extensão atual da rede de água, 58% da de esgoto, 62% da de energia elétri-

ca, 66% da de pavimentação e 11% da de transporte coletivo.

O investimento necessário à expansão das redes de água, esgoto, eletricidade e pavimentação para atender toda a população, com a forma de ocupação atual, seria da ordem de US\$ 23 milhões (o que corresponde à cerca de 4.600 casas populares). Se, no entanto, a densidade fosse de 62,9 hab/ha, poderiam ter sido economizados em obras de infra-estrutura, U\$ 11 milhões (valor correspondente a 2.200 casas populares). Essa economia seria de U\$ 19 milhões (3.800 casas) no caso de uma densidade igual a 150 hab/ha.

No caso do transporte público, o gasto atual da comunidade de US\$ 4,9 milhões anuais poderia ser reduzido para U\$ 1,4 milhões (o que resultaria em uma tarifa 3,5 vezes menor), se a ocupação do solo fosse contínua e a densidade igual a 62,9 hab/ha, e para 0,6 milhões (tarifa 8,2 vezes menor), se a densidade fosse de 150 hab/ha. A economia com transporte coletivo permitiria construir anualmente 700 casas populares, se a densidade fosse de 62,9 hab/ha, e 860 moradias, se fosse de 150 hab/ha" (FERRAZ, 1991:36).

Há uma total incoerência, e como mencionado pelo autor do estudo referido, irracionalidade, na ocupação do solo urbano. E isto não acontece apenas em São Carlos, mas em grande parte das cidades brasileiras. *"Este fato, comum em quase todas as cidades do país, denota que o problema do Brasil não é apenas a carência de recursos, mas, sobretudo, a falta de racionalização na utilização destes"* (FERRAZ, 1991:36).

O número de terrenos ociosos é grande. O poder dos especuladores imobiliários se faz presente na medida em que o poder público "opta" pela urbanização de locais distantes, não se utilizando daqueles terrenos ociosos já servidos de infra-estrutura. Loteamentos proliferam-se na periferia, onde uma parcela da população

expulsa da zona central se aglutina. E nestes locais tornam-se comuns criminalidade, doenças e pobreza.

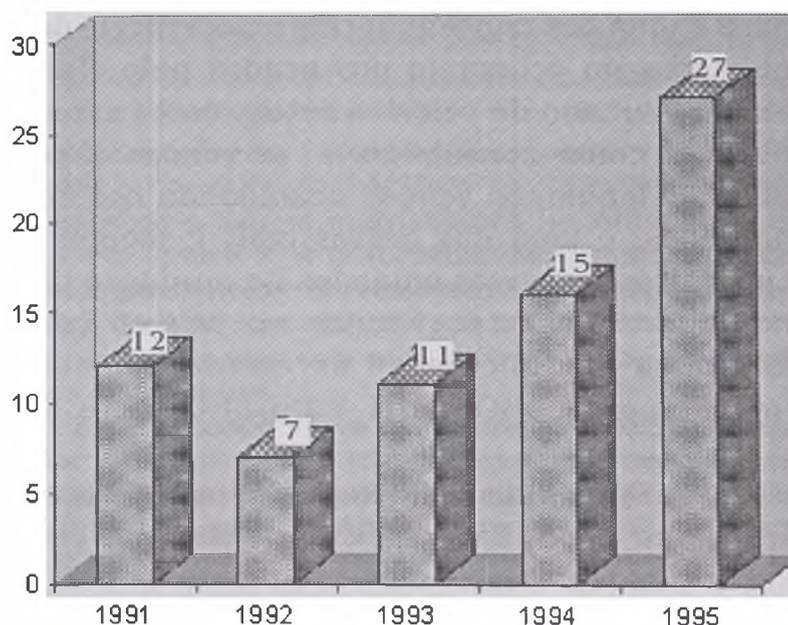
Há uma relação entre a localização espacial dos pobres e a intensidade das carências das condições habitacionais em São Carlos, de acordo com a pesquisa coordenada por Elza de Andrade Oliveira.

"Enquanto nas áreas residenciais mais ricas, essas necessidades já foram totalmente satisfeitas; nos bolsões de pobreza, 53% dos domicílios localizam-se em ruas sem pavimentação, 61% sem no mínimo guias e sarjetas e 19% sem esgotamento sanitário". (OLIVEIRA, 1995: 02).

Em São Carlos, intensificou-se o processo de verticalização urbana, conforme verificado pelo Instituto de Pesquisas-ASSER:

"Desde o ano de 1992 vem crescendo, constantemente, o número de plantas aprovadas para edifícios de quatro andares ou mais. A licença de construção ou aprovação de plantas é um dos indicadores da expansão urbana. Através do número de li-

Gráfico 1 - Plantas aprovadas de 4 andares ou mais



Fonte: Instituto de Pesquisa-ASSER

cenças concedidas, pode-se observar o ritmo de construção de prédios residenciais, comerciais ou industriais. De 1992 para 1993 houve um aumento de 57,1%; e de 1993 para 1994 um aumento de 45,4%. O número de plantas aprovadas em 1995 (27) é quase quatro vezes maior que o verificado em 1992 (7). O ano de 1995 representa uma elevação de 68,7% sobre os números aprovados em 1994. O processo de verticalização destas áreas pode trazer uma série de inconvenientes em médio prazo, como o congestionamento de veículos e deficiências de infra-estrutura básica nas redes de água e esgoto" (BOLETIM TENDÊNCIAS, s.d., nº (4: 3).

Uma outra variável preocupante em São Carlos é o número de veículos. De acordo com dados do Departamento de Trânsito - DETRAN, existem na cidade mais de 60.000 veículos. Isto inclui motos, automóveis, caminhões, tratores e outros veículos automotores. O aumento do número de veículos gera vagarosidade no deslocamento entre a casa e o trabalho, congestionamentos nas áreas centrais e aumento da poluição sonora; problemas que passaram a fazer parte do cotidiano são-carlense.

A evolução positiva na produção de veículos é uma das conseqüências mais visíveis das mudanças na economia provocadas pelo Plano Real: o mercado de veículos automotores expandiu-se e, como conseqüência, as vendas dispararam. O fenômeno vem se acentuando nos últimos anos, e uma das provas mais evidentes é a instalação de novas unidades de produção das montadoras já estabelecidas no país (o caso da fábrica da Volkswagen na cidade é apenas um exemplo). (BOLETIM TENDÊNCIAS, s.d., nº (6: 02).

A fábrica da Volkswagen foi instalada na cidade em 1995, após sucessivas disputas com outras cidades. O fator desequilibrante foi a isenção de impostos e a doação do terreno para a instalação da fábrica. O terreno doado localiza-

se na cabeceira da Bacia do Ribeirão Feijão, que juntamente com a Bacia do Rio Monjolinho abastecem a cidade. Neste local, também está o Centro Empresarial de Alta Tecnologia (CEAT), um condomínio industrial instituído em 1988, com terrenos doados pela Prefeitura. Esta exige que a empresa instalada construa pelo menos 500 m², instale rede de água e esgoto e que proporcione pelo menos dez empregos.

Por enquanto não há o comprometimento das águas desta localidade. No entanto, o provável dinamismo ocasionado pela fábrica da Volkswagen pode comprometer a qualidade das águas desta região. Novas indústrias podem vir a instalar-se, poluindo quimicamente e tornando drástica a situação de abastecimento de água da cidade.

A importância da implantação de um plano de gestão urbana

A existência de planos diretores em municípios com mais de 20.000 habitantes, como obriga a Constituição Federal, é fundamental para o acompanhamento do crescimento urbano. A inexistência, por outro lado, estimula o caos urbano e a concorrência por parte dos especuladores imobiliários.

É muito importante não apenas a elaboração de leis, mas também a execução das ações, que deveria ser mais pragmática, priorizando as reais necessidades da grande parcela da população, que, muitas vezes, vive em locais desprovidos de infra-estrutura básica, pagando impostos municipais, sem receber o que lhe é direito.

Com o dinamismo proporcionado pela urbanização, a partir da década de 50, crescem as demandas por infra-estrutura. Aumenta também a exclusão espacial. Assim, a modernidade invade o espaço urbano de São Carlos e impõe suas contradições, ampliando as desigualdades sócio-econômicas. Não se afirma que a pobreza tenha origem no processo de desenvolvimento, de crescimento e modernização. Ela existe em regiões desenvolvidas e em regiões não desen-

volvidas, porém, é no horizonte de uma sociedade, que se fez moderna e que promete a modernidade que a pobreza inquieta (RIGOLIN, 1994:40).

O desenvolvimento deve ser entendido não apenas como gerador de melhorias econômicas, como também de qualidade de vida humana e de qualidade ambiental. Como afirma CHONCHOL (1997:22), a economia deve voltar a ser um meio e não um fim, que trate de auxiliar a sociedade a alcançar os seus objetivos:

“Deve-se buscar um nuevo equilibrio entre la economía, la cultura y la política. La idea de que el aumento del ingreso y de la riqueza económica es la clave de todas las formas de progreso, no solamente de comodidad material, sino también de la educación, de la salud, de la vivienda, de las condiciones de vida y de la cultura, debe ser profundamente revisada. Si el crecimiento económico tiene una contrapartida de destrucción de los recursos naturales y de empeoramiento del medio ambiente en que viven los hombres ello no es aceptable y comienza a ser cada vez menos aceptado. Por otro lado hay que combatir la creencia de que la economía está naturalmente orientada al progreso de la cultura. Hay que dejar de aceptar el hecho de la subordinación

creciente de la cultura y de la política a la economía, como de la propia sociedad. De medio la economía se ha convertido en fin”.

São Carlos, conforme verificado, apresenta fatores locacionais extremamente vantajosos, especialmente relacionados à sua capacidade técnico-científica decorrente das duas universidades locais: a USP (Universidade de São Paulo) e a UFSCar (Universidade Federal de São Carlos), e da sua característica de pólo de alta tecnologia.

No entanto, esses fatores não serão válidos, tampouco os incentivos fiscais para a implantação de indústrias na cidade, se mudanças significativas não ocorrerem urgentemente no modo como o desenvolvimento vem sendo implantado. A própria atração locacional deixará de existir, na medida em que a qualidade de vida urbana passe a apresentar quadros nefastos, resultantes de um crescimento desordenado e não planejado. Contudo a situação poderá ser bastante amenizada, por intermédio de um plano de gestão urbana, capaz de articular crescimento com a qualidade de vida de toda a população.

Neste contexto, emerge a necessidade vital de um acompanhamento profícuo de todo o crescimento urbano porvir, com objetivo de garantir uma qualidade de vida mais igualitária a todos os são-carlenses.

Notas

¹ Dados obtidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE, 1996.

² A pesquisa da revista Exame utilizou os seguintes critérios: Apenas fizeram parte do levantamento, cidades com população entre 50000 e 350000 habitantes (um total de 462 cidades). A partir daí, foram utilizados três fatores para a classificação, cada um deles com pesos diferenciados. Primeiro apurou-se o volume de investimentos nos últimos três anos. Procurou-se também computar o efeito multiplicador de tais recursos para a cidade. Junto com isso, verificou-se o crescimento populacional entre 1991 e 1996. Foram levados em conta diversos subitens: o número de leitos hospitalares, o de

crianças e jovens matriculados no primeiro e segundo grau, e o percentual de residências com energia elétrica e servidas de redes de água e esgotos. Também outros dois subitens foram contabilizados: o acesso a portos ou rodovias e o número de telefones.

³ A capital concentrava 59,6% da população ocupada na indústria em 1940, seguido de Santo André (6,2%), Sorocaba (3,6%), Campinas (1,9%), Jundiaí (1,7%), Taubaté (1,6%), Santos (1,1%) e Piracicaba (0,8%).

⁴ Pela influência junto aos governos estadual e federal na concessão de recursos financeiros e melhorias para o município, dois dos maiores empre-

sários de São Carlos influenciaram na implantação de importantes indústrias, assumindo destacado papel na formação político-econômica local. Germano Fehr foi o incentivador da instalação de indústrias com projeção estadual e nacional. Ernesto Pereira Lopes seguiu caminho inverso. Como médico de prestígio local fundou um partido político em que eleito vereador, em seguida deputado estadual e federal. Foi em sua época, como Deputado Federal pela ARENA, que São Carlos passou a sediar a úni-

ca Universidade Federal de São Paulo. (LIMA, L.C. 1994: 135).

⁵ O Valor Adicionado corresponderá, para cada município, ao valor das mercadorias saídas e dos serviços de transporte e de comunicação prestados, no seu território, deduzido do valor das mercadorias entradas e dos serviços de transporte e comunicação adquiridos, em cada ano civil imediatamente anterior ao da apuração. (Secretaria da Fazenda de São Paulo, 1995.)

⁶ Denominação utilizada pela Secretaria da Fazenda.

Bibliografia

AMADOR, Itamar Moraes. *O urbano São Carlos vinte anos de política urbana: 1960/1980*. Mestrado em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura da USP/São Carlos, 1981.

_____. *As manifestações sociais e econômicas conjugadas com as condições físico-ambientais determinam a paisagem urbana. Estudo de caso- São Carlos*. Doutorado, FAU/USP, 1990.

BARBASSA, Ademir Paceli. *Simulação do efeito da urbanização sobre a drenagem pluvial na cidade de São Carlos*. Doutorado em Hidrologia, São Carlos, EESC, 1993.

BOLETIM TENDÊNCIAS. Publicação anual do Instituto de Pesquisas-ASSER, nº4 e 6. São Carlos, s.d.

CHONCHOL, Jacques. *Impacto de la globalizacion en las sociedades latinoamericanas? Que hacer frente a ello?* Laboratório de Estudos Ambientais e Urbanos USP, 1997 (no prelo).

DEVESCOVI, Regina de Campos B. *Urbanização e acumulação: um estudo sobre a cidade de São Carlos*. Mestrado, FGV, São Paulo, 1985.

EXAME. Revista quinzenal ano XXXI, nº 25, Dezembro de 1997. edição 650, Editora Abril, São Paulo.

FERNANDES, Maria Augusta. *Indicadores de qualidade de vida: um estudo de caso em quatro áreas periféricas do Distrito Federal*. Brasília: IBAMA, 1998.

FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto. *Caos urbano e o caso de São Carlos*. In: *Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo*. Ribeirão Preto: São Francisco, 1998.

FIGUEIREDO, Rubens; LAMOUNIER, Bolívar. *As cidades que dão certo. Experiências inovadoras na administração pública brasileira*. Brasília, MH Comunicação, 1996.

KERBAUY, Maria Teresa. *Poder político local: do coronelismo ao populismo (um estudo de caso: São Carlos)*. Mestrado em História, PUC, 1979.

KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.

LIMA, Luiz Cruz. *Novo espaço da produção: os tecnopólos*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1994, Doutorado em Geografia.

MANCUSO, Maria Inês Rauter. *Padrão de vida e pobreza em São Carlos*. Relatório de pesquisa, Julho, 1994, UFSCar, São Carlos.

NUSSBAUM, Martha Craven. *Human functioning and social justice: in defense of Aristotelian essentialism*. In: *Political Theory* 20, pp. 202-247.

OLIVEIRA, Elza de Andrade. *Perfil sócio-econômico de São Carlos*. Núcleo de Pesquisa e Documentação. Série A- Estudos e Pesquisas, nº 01, UFSCar, São Carlos, 1984.

OLIVEIRA, Osvaldo Luiz de. *Mercado e planejamento. Boletim de conjuntura de São Carlos, ano 01, nº 02, 1997* São Carlos, SEBRAE.

- PALHARES, Marina Silveira. *Movimentos comunitários urbanos em São Carlos: a conquista da cidadania*. Tese de Doutorado, Faculdade de Educação-USP, 1995.
- RIGOLIN, Márcia Regina Vazzoler. *Crescimento e pobreza em São Carlos*. Monografia de final do curso de bacharelado em Ciências Sociais, São Carlos, UFSCar, 1994.
- SEN, Amartya. O desenvolvimento como expansão de capacidades. *Revista Lua Nova*, nº 28/29, CEDEC, 1993.
- SILVA, José F.S. *Uma análise crítica sobre a visão de mundo dos meninos e meninas de rua da cidade de São Carlos*. Dissertação Mestrado, PUC, São Paulo, 1993.
- SILVA, Antonio Nelson Rodrigues da. Os custos do não-planejamento em São Carlos. *Anais do Seminário Plano Diretor de São Carlos Projeto Cidade Urgente*, São Carlos, 1997
- SOUSA, Amary. *Qualidade de vida urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- SOUTO, Ana Luiza et alii. *Como reconhecer um bom governo? O papel das administrações municipais na melhoria da qualidade de vida*. São Paulo, Pólis, 1995. p. 72.
- VESENTINI, José William. *Brasil, sociedade e espaço: geografia do Brasil*. São Paulo: Ática, 1994.
- YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas. Por uma política de espaços públicos em São Paulo*. Tese de Livre-Docência, FFLCH-USP, São Paulo, 1997

