



DEMOCRACIA DIGITAL

Mobiliza e multiplica

Uma rede social de mobilização em que o protagonista é o cidadão. Essa é a ideia que fez o Meu Rio, organização fundada em 2011, ser um sucesso que começa a ser replicado. São Paulo será a primeira cidade a receber sua versão fora dos domínios cariocas, com a plataforma Minha Sampa.

A rede (meurio.org.br) utiliza linguagem acessível e estimulante, facilmente apropriada por cidadãos conectados. O internauta pode propor uma mobilização e contar com o reforço dos demais, por exemplo, para enviar e-mails em massa a vereadores solicitando apoio a um projeto de lei. “Nossa experiência mostrou que conectar o mundo on-line ao off-line funciona, sim”, afirmou Alessandra Orofino, uma das fundadoras, durante o Congresso Gife, do Grupo de Institutos Fundações e Empresas, ocorrido no fim de março.

Se uma proposta sinaliza um potencial alto de impacto, a equipe do Meu Rio coopera com seus proponentes para criar estratégias de ação e apoia com informações, como identificar as autoridades que devem ser pressionadas.

Anna Livia Arida, que está à frente do projeto na capital paulista, justifica a escolha da próxima investida: “São Paulo é uma cidade complexa tanto pelo tamanho quanto pelos desafios à participação social. E a sua população é altamente conectada”.

“Não passarão” é o nome da primeira experiência da Minha Sampa e recebeu metade dos apoios por celular, enquanto no Rio de Janeiro a porcentagem não passa de 30%. A iniciativa solicita ao Metrô uma campanha contra assédios sexuais.

“Minha Sampa é também um teste que estamos fazendo para aprender quais são os desafios para levar a rede a outros lugares”, explica Anna Livia sobre a ideia de espalhar as tecnologias de mobilização pelo Brasil. – Carol Nunes



Olha isso!

FABIO F. STORINO
Doutor em Administração Pública e Governo

Rios de histórias

Éra uma vez dois córregos. O de São Paulo chamava-se Itoororó, e o de Seul, **Cheonggyecheon**. Durante muitas décadas, esses dois córregos trilharam caminhos relativamente similares — e pelos mesmos motivos. Nas décadas de 1920 e 1930, surgiram os primeiros projetos para asfaltamento dos rios, na busca do alívio para as “crises de crescimento” vividas pelas respectivas cidades.

No fim dos anos 1950, os rios começaram a ser pavimentados — o Córrego do Itoororó transformou-se na Avenida 23 de Maio. No começo, as obras tornaram-se um símbolo do crescimento e da modernização das cidades. Mas o trânsito, contrariando as expectativas dos idealizadores das obras, piorou.

Na mesma época em que eram inauguradas as duas vias expressas, o matemático alemão Dietrich Braess publicava um trabalho que ficou posteriormente conhecido por “paradoxo de Braess”. Segundo ele, a adição de capacidade (mais pistas) a uma rede rodoviária, quando cada motorista tenta minimizar seu próprio tempo de viagem, pode levar a uma redução do desempenho geral dessa rede. O paradoxo já foi observado empiricamente não apenas no trânsito, mas também no âmbito da física e da engenharia.

Agrava-se a esse paradoxo o fato de a frota dessas cidades crescer muito mais rápido do que sua capacidade de adicionar novas pistas — estimulada não apenas pela estabilidade econômica ou por políticas de incentivo fiscal, mas também pela própria expectativa que uma obra viária de grande porte traz a seus cidadãos a respeito da melhora — nunca realizada — da fluidez do trânsito.

Felizmente, a piora pode ser revertida, invertendo-se o sentido do paradoxo



CARLOS FELIPE PARDO / FLICKR

de Braess. Em 2003, o prefeito de Seul decidiu remover as pistas expressas e restaurar o córrego Cheonggyecheon.

Reinaugurado em 2005, o projeto ([acesse goo.gl/45h54g](http://goo.gl/45h54g)) recuperou a paisagem urbanística da cidade (tornando-se destino não apenas de turistas como dos próprios sul-coreanos), aliviou a temperatura do entorno (em 3,6 °C na média) e, de quebra, ainda melhorou o trânsito local (mais gente passou a fazer seu deslocamento de ônibus e de metrô).

O caso não foi isolado: em 1969, em Stuttgart, na Alemanha, a construção de um anel viário trouxe caos para o trânsito da cidade. Em vez de insistirem no erro, a situação foi restaurada com a demolição da obra. Nos anos 1990, Nova York fechou a rua 42 de Manhattan e viu o trânsito melhorar. A experiência vem sendo replicada desde 2009, em mais de 50 pontos da cidade (mais detalhes em goo.gl/zG3c5m).

Em nome do progresso, centenas de outros rios e córregos de São Paulo foram “enterrados vivos” (mais em goo.gl/LF811B). Os custos da desconexão mental e afetiva dos cidadãos de uma cidade com seus corpos d’água são imensos, ainda que difíceis de se precisar. E o paradoxo de Braess também nos mostra que os ganhos dessa opção para uma cidade são incertos — quando existem.