

mente, menores. Porém, não será difícil comprovar e medir (como já amplamente estudado, atestado e divulgado pelo Prof. Paulo Saldiva, da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo), os malefícios causados pela poluição atmosférica consequente da queima do diesel, principalmente pelos veículos que não possuem sistemas de redução de emissão de poluentes (tecnologias mais antigas) e particularmente em ambientes urbanos, onde as fontes geradoras estão mais próximas das aglomerações de pessoas.

A implantação de infraestrutura de corredores exclusivos tem custo. Mas permite elevar a velocidade comercial do sistema de transporte, aumentando o índice de passageiros por quilômetro, reduzindo o custo de operação, as emissões de poluentes e o custo social, ao permitir a redução do tempo de viagem e o aumento do conforto para o usuário.

Feitas as contas, certamente se mostra que o investimento em tecnologia, infraestrutura e proteção ambiental será pago pelos benefícios socioambientais obtidos (volto a insistir, mensuráveis).

Voltando à proteção do meio ambiente,

podemos dizer que esse é outro tema amplamente discutido e igualmente ignorado pelo poder público. Reduzir emissões, reduzir impactos ambientais gerados pela construção de obras e pela sua operação, reciclar resíduos custa e custa caro. Portanto é preciso ter clareza se esta é uma prioridade genuína, ou se cai na falácia da proteção simbólica. Caso seja prioridade, há que estruturar os projetos considerando essa prioridade e pagar o preço necessário. Se, não é, é preciso ter transparência nas administrações públicas e mostrar para a sociedade o custo indireto que todos estamos pagando, em decorrência da degradação do ambiente e dos problemas de saúde da população. Custos ambientais e sociais. Se feita adequadamente a demonstração desses custos, certamente muitos projetos (ou alternativas melhores a um projeto) que seriam engavetados por uma análise simplória de custo direto passarão a ser considerados viáveis, pelos benefícios indiretos gerados à sociedade.

Essa análise mais ampla de soluções e projetos nos leva novamente à necessidade de recorrer à boa engenharia.

Só se consegue implantar uma boa so-

lução (em qualquer área: civil, transportes, saneamento...) se a obra for precedida de um estudo adequado, de um bom projeto. O menor custo global só será conhecido avaliando alternativas de solução. Só conseguimos adequação de custo conhecendo "o que e como" se deseja construir. E só se consegue medir e pagar adequadamente o que foi executado se soubermos "o que e como" deveria ser executado.

Ou seja, o que quero dizer aqui é que incentivar, apoiar e apostar na engenharia é, certamente, o melhor caminho para continuarmos progredindo, acreditando no futuro, implantando nossa ainda carente e tão necessária infraestrutura, de forma correta, saudável, honesta. Acreditemos no futuro. 

** Marcelo Cardinale Branco é administrador de empresas com mestrado em Engenharia pela Poli/USP. Consultor em Transportes, Urbanismo e Gestão. Professor convidado do curso de pós-graduação em Gestão de Cidades da Poli/USP, responsável pela matéria Meio Ambiente e Cidades. Atualmente preside o Conselho Gestor de Transporte e Mobilidade do Município de São Paulo
E-mail: marcelobranco@uol.com.br*

A MORTE DO ENG^o WALTER CORONADO ANTUNES

Faleceu no dia 17 de agosto último o engenheiro Walter Coronado Antunes Ribeiro, aos 80 anos. De acordo com informações dos familiares, ele faleceu em São Paulo, após passar alguns dias internado no Hospital Albert Einstein. O engenheiro Walter foi vítima de parada cardíaca e deixou três filhos e três netos. O seu velório foi realizado na capital e ele foi cremado no dia 18 de agosto, no Horto da Paz, em São Paulo. Embora fosse natural de Ibirarema (SP), ele havia recebido o título de cidadão de Assis (SP), outorgado pela Câmara Municipal local.

O engenheiro Coronado foi presidente da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp) de 1979 a 1980 e secretário de Estado de Obras e do Meio Ambiente de 1980 a 1983, no Governo Paulo Maluf. Ele era formado em engenharia civil pela Escola Politécnica da USP (em 1962) e teve participação ativa no salto de qualidade obtido após a criação do Plano Nacional de Saneamento (Planasa), cujo órgão orientador e financiador era o Banco Nacional de Habitação (BNH), extinto na segunda metade da década de 1980 sem nenhuma orientação federal que o substituísse posteriormente. No Instituto de Engenharia foi vice-presidente e exerceu dois

mandatos no Conselho Deliberativo. Foi um dos próceres da Divisão de Engenharia Sanitária, a mais antiga do Instituto de Engenharia. Quando jovem, na década de 1950, ele jogou basquete e defendeu a Seleção de Assis nos Jogos Abertos de Botucatu de 1953.

Walter Coronado Antunes, que iniciou sua carreira na Cetenco Engenharia em 1963, durante a construção das usinas hidrelétricas de Ibitinga e Júlio de Mesquita Filho (rios Chopim e Iguazu) e da Elevatória Santa Inês, trabalhou a seguir na Companhia Paranaense de Eletricidade (Copel) como responsável pelo desenvolvimento do projeto e construção das obras de desvio do Rio Iguazu, para instalação da Usina Hidrelétrica de Santo Osório, no período de 1969 a 1971. De lá resolveu vir para o serviço público em São Paulo, onde iniciou como supervisor de obras da Companhia Metropolitana de Saneamento do Estado (Sanesp), futura Sabesp.

Existiam várias empresas de saneamento em São Paulo na época – as principais eram a própria Sanesp, a Superintendência de Água e Esgoto da Capital (Saec) e a Companhia Metropolitana de Águas de São Paulo (Comasp), além da Saneamento da Baixada Santista (SBS). Elas foram todas fundidas, o que resultou na atual Sabesp, onde em 1974 ele passou a exercer a função de superinten-



Engº Walter Coronado Antunes

dente de obras para a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), como responsável pela administração e fiscalização de obras contratadas no período de 1974 a 1979, quando então foi nomeado presidente da empresa.

Nos seus anos de superintendente de obras para a RMSP, Coronado Antunes se dedicou completamente à implantação do Sistema Cantareira e à construção de redes de água em São Paulo, em conformidade com o programa do Sistema Adutor Metropolitano.

No ramo do agronegócio ele também se destacou, sendo um dos sócios da Usina Pau D'Alho, em Ibirarema. 