



MANIFESTO
Simplifica Brasil

O ideário que a Abrasel oferece à reflexão da sociedade brasileira está expresso neste manifesto, encabeçado pelo seguinte título:

A partir das ruas, simplifica Brasil

O mais representativo e legítimo pacto nacional é o que nasce das ruas. Inicia-se nas cidades. Vem das bases da nacionalidade, de baixo para cima, como convém a uma autêntica democracia contemporânea. Mais de 80% dos brasileiros vivem nos espaços urbanos. As cidades tornaram-se, assim, sinônimo de cidadania.

É por meio delas que o país pode mais rapidamente avançar em direção a um renovado ciclo social, ambiental e econômico, que nos conduza ao florescimento de uma prosperidade mais democrática e duradoura.

Ou seja, a base da vida nacional está cada vez mais assentada nas cidades. E a qualidade das cidades é facilmente percebida pela saúde de suas ruas vivas, seguras, versáteis, propícias aos entrelaçamentos humanos, em todos os matizes de idade, gênero, renda, etnia, status. Olhando qualquer cidade pelas lentes do microscópio, vê-se que suas ruas são as células do organismo urbano.

Quando pálidas e descoradas, as ruas revelam a anemia do corpo urbano, como um todo. Mostram que estão esvaziadas de pessoas. Isso significa que as gentes das cidades desvitalizadas vivem umas distantes das outras, apartadas entre si. Para que nas cidades haja ruas seguras, sustentáveis e saudáveis é preciso que os espaços urbanos tenham o jeito Abrasel de ser, em que se combinem o mais livre empreender com as ruas de toldos de cafés, restaurantes, bares e confeitarias, abertas desde o amanhecer ao iníciozinho da noite.

No jeito Abrasel de ser, as ruas são endereços de moradias, hotéis, supermercados, farmácias, floriculturas, escritórios e consultórios, museus, igrejas. As células das ruas saudáveis, seguras e sustentáveis produzem a vitalidade do organismo urbano.

O pré-requisito para que isso ocorra é que o ambiente esteja arejado pela facilidade de empreender. As complicações burocráticas, como as tributárias ou trabalhistas, aniquilam os estabelecimentos voltados às ruas, desertificando-as. Há inquestionáveis conexões de causa efeito entre estas três dimensões: ruas vivas, cidades florescentes, e uma nação socialmente coesa.

Daí por que faz sentido a frase metafórica, segundo a qual, ao se resolver o problema dos bares e restaurantes, por consequência direta resolvem-se os problemas do Brasil que quer empreender. São os estabelecimentos de portas permanentemente escancaradas para as calçadas e, portanto, para a cidadania, que podem girar a chave de ignição, dando-se a partida rumo ao novo pacto institucional brasileiro. O pacto requer que se redesenhem as cidades. Que elas tenham, indistintamente, moradia social nas áreas centrais, transporte público em quantidade e qualidade, reciclagem do lixo, saneamento básico.

Que as cidades sejam compactas, com residências próximas ao trabalho, à escola, ao hospital, ao comércio, aos escritórios. Que nelas haja parques, praças e espaços públicos socialmente compartilháveis. O grande acordo nacional tem, por conseguinte, implicações nas áreas de saúde, educação, segurança, mobilidade, preservação ambiental.

Eis, em linhas gerais, a síntese deste manifesto **A partir das ruas, simplifica Brasil**. O documento mostra que é perfeitamente possível a todos nós usufruir do imprescindível direito a uma cidade sustentável, segura, saudável, socialmente diversificada, bem no jeito Abrasel de ser. Aqui, agora e sempre, a Abrasel é o Brasil.

Paulo Solmucci
Presidente Executivo

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
ABRASEL NACIONAL (2018 / 2020)**

Presidente do Conselho de Administração
Paulo Nonaka

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Rodrigo Freire - Conselheiro
Pedro Hoffmann - Conselheiro
Newton Pereira - Conselheiro
Célio Salles - Conselheiro
Brandão Júnior - Conselheiro
João Felipe - Conselheiro
Raphael Dabdab - Suplente
Rosane Oliveira - Suplente
Max Fonseca - Suplente

**CONSELHO FISCAL ABRASEL
NACIONAL (2018 / 2020)**

Presidente Conselho Fiscal
Fernando Júnior (Nando)

CONSELHO FISCAL

Marcelo Pereira - Conselheiro
Fernanda Tartoni - Conselheira
Neide Lisboa - Suplente
Núncio Natrielli - Suplente
Marcelino Lopes - Suplente

abrase
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DE BARES E RESTAURANTES

O jeito Abrasel de ser é o de uma sociedade que funciona de modo mais simples.

Por isso, a campanha: Simplifica Brasil.

Que a simplificação da vida brasileira ocorra a partir das ruas, dos bares, cafés e restaurantes, tal e qual acontece nas cidades com o jeito Abrasel de ser.

No jeito Abrasel de ser, as ruas das cidades são o imenso palco de um espetáculo diário: o balé¹ de gentes nas calçadas, o espetáculo que cotidianamente se apresenta nos movimentos dos passantes, com as mais surpreendentes variações de figurino e coreografia.

As cidades leves e soltas são os nossos destinos turísticos preferidos. O que queremos? As ruas com diversificado comércio, com moradias, escritórios, bares, restaurantes, cafés, mesinhas debaixo dos toldos, bicicletários, livrarias, hotéis, escolas, bancas de revistas, floriculturas, galerias de arte, pontos de ônibus.

Há centenas de cidades com o jeito Abrasel de ser. Elas estão na Europa, desde a Escandinávia até o Mediterrâneo. Há muitas nos Estados Unidos e no Canadá. Suas ruas são vivas, seguras, sócio-diversificadas, sustentáveis, saudáveis.

Os brasileiros buscam, aqui mesmo, um espaço urbano de diversidades e pluralidades amalgamadas, que tão comumente se veem nas cidades europeias. Na maioria das nossas capitais, existem áreas pulsantes, com a vida muito compartilhada. Em São Paulo, nos bairros de Higienópolis, Vila

Madalena e Pinheiros. Em Porto Alegre, na Cidade Baixa e em trechos de Petrópolis e do Moinhos de Vento. Em Belo Horizonte, na região da Savassi e no bairro de Lourdes. Na zona sul do Rio: Copacabana, Leblon, Ipanema, Botafogo, trechos da Tijuca.

Há no Brasil, portanto, uma promessa de luz, que deve ser irradiada e ampliada, como um conceito geral de urbanismo. As iniciativas, nesse sentido, são apoiadas pela Abrasel. Entre elas, melhoria das calçadas, moradia nas áreas centrais, aumento da frequência do transporte público à noite, investimentos em ciclovias, regulamentação do comércio varejista nos eixos viários dos bairros residenciais, integração das favelas às cidades, por meio de equipamentos públicos e políticas sociais.

Para que as cidades brasileiras se projetem no jeito Abrasel de ser, as administrações municipais precisam de uma visão estratégica orientada para o urbanismo da cidade plural, segura e sustentável. Que o país incorpore sua imensa legião de arquitetos ao primeiro plano da gestão urbana, das vilas às grandes metrópoles.

Que haja, da Amazônia aos Pampas, uma ação integral e integrada em relação ao saneamento básico, compreendendo o esgoto, o lixo, a drenagem e o melhor aproveitamento das águas. O país também precisa virar a página de uma longa trajetória de desleixo e descaso na ocupação do solo urbano, com seus recorrentes episódios de alagamentos e deslizamentos de terra.

¹ Jacobs, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*, 3ª edição, pág.52. Editora WMF Martins Fontes Ltda. "O balé da boa calçada nunca se repete em outro lugar, e em qualquer lugar está sempre repleto de novas improvisações".



Stone Street, a rua de paralelepípedos, no distrito financeiro de Nova York, mescla bares, lanchonetes, moradias em estúdios e lofts

Onde a livre iniciativa é mais livre é que ocorre a proliferação das cidades que têm o jeito Abracele de ser

Uma coisa está ligada à outra. As cidades das gentes são as cidades das ruas vivas. E as ruas com toldos, vitrines, cafés, escolas, hotéis, habitações e escritórios são a mais ampla vitrine de uma sociedade aberta aos negócios e às oportunidades de trabalho.

Com menos burocracia, a roda dos negócios e dos empregos gira melhor. O cotidiano flui mais tranquilamente. O dia rende mais, sobra mais tempo para o descanso e o lazer. Os negócios tornam-se mais está-

veis, rentáveis e duradouros. Os empregos, também.

A menor máquina burocrática come menos dinheiro do pagador de impostos. E os impostos retornam aos cidadãos na forma de mais e melhores serviços públicos universalizados e gratuitos, principalmente os da saúde e educação.

Ao perder menos tempo no trânsito e na burocracia, sobra mais tempo para o descanso e o entretenimento, para a cultura e a vida em família.



A arborizada Rua Padre Chagas, no Moinhos de Vento, em Porto Alegre, com lojas da moda, cafés, restaurantes, hotéis e residências

Os urbanistas denominam as cidades de ruas vivas de cidades compactas, ou cidades de usos mistos

As cidades compactas são as que mesclam moradia, comércio, educação, trabalho e lazer. Cidades de parques e praças. Cidades do transporte público de qualidade. O maior adensamento de habitantes dá es-

cala aos serviços de ônibus e metrô, barateando-os.

As cidades em que o trabalho é mais próximo de casa, e a casa mais perto do estudo e do divertimento, possibilitam cami-

nhadas rotineiras, que fazem bem à saúde, arejam a mente, distraem os olhos.

Quando as pessoas moram mais perto de onde trabalham, divertem-se e estudam mais perto de onde moram, alimentam-se nos restaurantes vizinhos ao escritório, encontram-se com os amigos no barzinho logo ali na esquina, a acessibilidade ganha dimensão e qualidade. Nos itinerários de rotina, as pessoas deixam de lado a chave do carro. Com menos automóveis, o trânsito fica mais à disposição do transporte

coletivo. As palavras acessibilidade e mobilidade tornam-se sinônimo.

Quando o jovem quer conciliar estudo com trabalho, a escola próxima do restaurante facilita esse elo. Mas, para tanto, é preciso que as leis trabalhistas assim permitam, como ocorre nos países que mais se desenvolveram. Os horários do trabalho são móveis, flexíveis, intermitentes. E esta cena torna-se comum: jovens indo e vindo, da escola para o trabalho, do trabalho para a escola.

Todos os que participam de programas de intercâmbio, no exterior, sabem muito bem como é fácil conciliar trabalho e emprego

O Brasil é uma caixa surpresa, cujo boneco de mola dela não consegue saltar, porque o laço que a envolve foi amarrado com muita força. Afrouxando-se um pouquinho o laço, o divertido boneco vai pular, provocando a alegria e o contentamento geral. O laço da burocracia existe no mundo inteiro, mas, nesta nossa pátria, ficou apertado demais.

As ruas pálidas e quase sem vida refletem isso. Porque a burocracia, ao amarrar o movimento feliz dos bares, restaurantes e cafés, não deixa a nossa gente bronzeada mostrar todo o seu valor.

Sociedades travadas pela burocracia têm cidades e ruas hostis às pessoas. Suas vielas, avenidas e vias expressas são dominadas por motores e engarrafamentos, poluídas pela queima da gasolina e do diesel, ensurdecidas por acelerações, bu-

zinações e xingamentos.

Cidades com ruas movimentadas por pessoas são, também, cidades bem mais seguras. A maior vigilância que se pode oferecer a um lugar são os olhares dos transeuntes, é o vaivém, é o balé das calçadas.

Mesmo quando o comércio em geral encerra o expediente, às seis da tarde, os bares, os cafés e os restaurantes permanecem abertos até a noitinha, criando pontos de iluminação e movimento de gente nas ruas. Por isso, as ruas dos bares, cafés e restaurantes são mais seguras. Os marginais preferem ruas vazias.

A presença de pessoas atrai outras pessoas. Gente gosta de gente². A movimentação de gente é um requisito básico de segurança. O vaivém é fundamental para que se mantenha a civilidade nas ruas.

² Gehl, Jan. *Cidades Para Pessoas*. 1ª edição, pág.25. *Perspectiva*. "As pessoas reúnem-se onde as coisas acontecem e espontaneamente buscam outras pessoas. Entre escolher caminhar por uma rua deserta ou uma rua movimentada, a maioria das pessoas escolheria a rua cheia de vida e atividade. A caminhada será mais interessante e segura".

Marília Cabral





A rua movimentada consegue melhorar a segurança; uma rua deserta, não

As ruas vazias emparedam e encarceram as famílias nas residências muradas e equipadas com guaritas.

Nós, humanos, temos um par de olhos, que nos permite apenas focar a tela do circuito interno ou enxergar fragmentos das cenas de rua, sem o alcance quilométrico da visão das águias ou a capacidade periférica da visão dos coelhos, de 360 graus.

O trânsito ininterrupto dos usuários dos bares e restaurantes, bem como do comércio em geral, assegura a multiplicidade de olhos atentos aos movimentos nas calçadas e ruas, policiando-as de forma espontânea e natural.³

A insegurança, a desagregação da vida urbana e os excessivos deslocamentos motorizados são os impagáveis preços de uma

cidade espalhada, descompactada, sem usos mistos, na qual mora-se em um lugar e trabalha-se em outro, bem distante.

Um estudo da USP, realizado por encomenda da Fiat Chrysler Automobiles, mostra que 70% das viagens urbanas são feitas para que se vá do trabalho à escola, e vice-versa. São os longos movimentos pendulares das cidades espraiadas que arruinam a mobilidade e a acessibilidade. As vias expressas passam a encabeçar uma inútil agenda de prioridades. E as calçadas ficam esquecidas. As calçadas são as passarelas das ruas.

Uma cidade espalhada, em que se mora acolá, trabalha-se alhures, diverte-se nos shoppings e em locais fechados, prescinde das calçadas. Essa cidade não tem o jeito Abrasel de ser, que é jeito das gentes.

³Jacobs, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*, 3ª edição, pág.37. Editora WMF Martins Fontes Ltda.



A cidade espraiada é um deserto de pessoas, habitado por inumanos de cabeça, tronco e rodas

Quanto mais erguem-se os elevados, furam-se os túneis, abrem-se as vias de trânsito rápido, mais automóveis saem das garagens e passam a circular nas cidades. Os automóveis espalham-se, pelo maior espaço disponível, como o gás, que instantaneamente ocupa todos os dutos e recipientes que lhe são oferecidos.

A principal causa dos engarrafamentos tem de ser atacada: a cidade espalhada e segmentada, que conduz à inarredável armadilha do transporte público caro e de baixa qualidade. O transporte público ruim e insuficiente leva a população a tirar os carros das garagens.

O Brasil não tem uma frota de veículos tão grande que, por si só, justifique o panorama geral das retenções e dos engarrafamentos na maior parte de suas cidades.

De fato, em sete anos, no período 2006/2013, a frota circulante cresceu, no Brasil, 65%. Saltou de 24,3 milhões para 40,1 milhões de veículos, aí considerados os automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

Mesmo assim, a frota brasileira é, proporcionalmente, bem inferior à média dos países europeus. Para que o Brasil atingisse o nível de motorização que se observa na Europa, o país teria de triplicar a sua relação per capita atual, que é de 200 automóveis para cada grupo de 1.000 habitantes. A relação per capita dos europeus é de 600 automóveis para 1.000 habitantes, isto é, 200% maior. Ou seja, para que o Brasil alcançasse o índice per capita europeu, a nossa frota teria de ser triplicada, passando dos atuais 40,1 milhões

para 120 milhões de automóveis.

Por que motivo, com uma frota três vezes maior, o trânsito das cidades europeias é mais fluente do que o das cidades brasileiras? Os europeus costumam deixar os carros em casa. É que, na maior parte da Europa, a gestão urbana privilegia a mistura de usos, com o local do trabalho mais próximo às residências e provedores de serviços em geral, aí incluindo o comércio de rua, como os cafés, bares e restaurantes.

Frequentemente, aponta-se o metrô como a solução definitiva para os gargalos da mobilidade urbana. Moscou tem uma das maiores redes de metrô do mundo, com 320 quilômetros, 50% mais extensa do que a de Paris, que tem 215 km.

A capital russa é famosa por ter, porém, um dos piores trânsitos entre as grandes cidades dos países industrializados. O principal motivo está nos deslocamentos diários dos moscovitas, que majoritariamente residem nas periferias, em direção ao centro, onde se concentram os postos de trabalho. Em uma cidade horizontalizada e setorizada, como é o caso de Moscou, não há rede de metrô que, sozinha, consiga debelar os recorrentes congestionamentos⁴.

O centro de Moscou carrega um problema adicional: a falta de vida em suas calçadas, que margeiam as largas avenidas e o rio. Os extensos parques verdes são igualmente vazios de atrações, excetuando-se os diversos monumentos, conforme diagnóstico do urbanista dinamarquês, Jan Gehl.

4. Jacobs, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*, 3ª edição, pág.5. Editora WMF Martins Fontes Ltda. "Os automóveis costumam ser convenientemente rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades e pelos insucessos e pela inutilidade do planejamento urbano. Mas os efeitos nocivos dos automóveis são menos a causa que um sintoma da nossa incompetência no desenvolvimento urbano".



Shutterstock

Paris: metrô, ônibus, ciclovias, boas calçadas e comércio de rua, sem shopping center. Moradia, trabalho, cultura e lazer misturados

As cidades dos transportes públicos têm o jeito Abrasel de ser

Nas cidades voltadas para o automóvel, e não para o transporte público, há a compulsão por elevados, túneis e vias expressas. Os bairros são cortados ao meio, apartados pelas largas pistas de trânsito rápido, que separam comunidades antes interligadas. Com passarelas distantes umas das outras, os pedestres aventuram-se em travessias de alto risco. Debaixo dos viadutos, disseminam-se a vadiagem, o lixo, a droga e a criminalidade.

As cidades espalham-se, horizontalizam-se, alargam-se territorialmente, cada vez mais. Os de maior renda vão para os condomínios. Os de menor renda, para as periferias desprovidas de infraestrutura. Multiplica-se o movimento pendular por toda a geografia urbana, das bordas em direção ao centro da cidade, e vice-versa.

A dispersão faz com que, em geral, a densidade urbana das cidades brasileiras seja muito baixa. São Paulo tem 7.300 habitantes por quilômetro quadrado. Belo Horizonte tem 7.200. O Rio de Janeiro, 5.200.

Paris, com densidade de 21.000 habitantes por km², tem o jeito Abrasel de ser: ruas movimentadas, em meio a um cenário de cafés, bares, restaurantes, galerias de arte, floricultura, lojas diversas, livrarias, escolas,

museus, teatros, hotéis, parques e praças.

Em Barcelona, considerada o mais recente paradigma das transformações urbanas, a densidade é de 17.500 habitantes por km². Barcelona é uma cidade, como dizem os americanos, com ruas completas e vivas (*complete e living streets*), no jeito Abrasel de ser.

Os países de cidades com ruas vivas são os mais visitados do mundo, tendo o charme como sua maior atração. Também são esses países os menos burocratizados. Há, aí, uma inevitável conexão de causa e efeito.

Em pesquisa sobre a facilidade de fazer negócios, realizada neste ano pelo Banco Mundial, na qual se abrangeu um universo de 189 países, o Brasil aparece na 120ª posição. A França, no 31º lugar. E a Espanha, na 33ª classificação.

À medida que as cidades brasileiras horizontalizaram-se, esparramando-se pelas bordas, nos remotos condomínios fechados das altas classes médias e nas periferias destinadas às populações de baixa renda, o burocratismo também se alastrou ainda mais, trazendo consigo maior carga tributária, menos qualidade nos serviços públicos, mais vigilância do Estado, mais intromissão na vida do empresário.

A legislação trabalhista brasileira tem mais de mil artigos, um recorde planetário

O burocratismo aniquila com as células do organismo urbano saudável, com as mesinhas do lado de fora, os toldos.

O burocratismo expulsa dos bares e restaurantes a mais qualificada música ao vivo. Inviabiliza a contratação do estudante que quer e precisa trabalhar. Impede a regulamentação da gorjeta. Eleva os custos dos cartões de crédito, com as taxas brasileiras muito acima das vigentes em países da Europa, nos Estados Unidos, no Canadá, na Coreia do Sul, no Japão etc.

Os encargos trabalhistas brasileiros, por sua vez, representam 103% dos salários dos funcionários. Portanto, mais do que dobram os custos da folha de pagamento.

Na vizinha Argentina, a incidência dos encargos sobre a folha é de 70%. No Japão e nos Estados Unidos, os encargos são, respectivamente de 12% e 9%. Ao excessivo peso sobre os ombros dos empreendedores de todo o país, soma-se a incessante perda de tempo com a papelada, ocupando as pessoas com uma inutilidade sem fim, que só contribui, perversamente, para a redução do nível de competitividade da nossa economia, situado entre os mais baixos do mundo.

Em pesquisa do Institute for Management Development (IMD), escola de negócios com sede na Suíça, a competitividade brasileira ficou classificada na 54ª posição, entre 60 países analisados em 2014. Os dados brasileiros foram coletados pela Fundação Dom Cabral.

O exemplo mais comum do desperdício da energia do brasileiro é a singela abertura de uma empresa em São Paulo. Segundo levantamento do Banco Mundial, a demora é, em média, de 102,5 dias, com 12 procedimentos. Na mesma comparação, a média

dos países da América Latina e do Caribe é de 30,1 dias, com 8,3 procedimentos. E, no âmbito dos 34 membros da Organização para a Cooperação Econômica (OCDE), a média é de 9,2 dias e 4,8 procedimentos.

Como se não bastasse a confusão burocrática, as sinalizações governamentais frequentemente são ambíguas, emitindo-se sinais trocados e contraditórios, de estímulos e desestímulos. A mais nítida demonstração da falta de rumos claros e coerentes é o relacionamento entre o Estado e a indústria tabagista, marcado, da parte dos governos, por um acentuado interesse financeiro e um forte despreço social. A mão que afaga, como escreveu o poeta Augusto dos Anjos, é a mesma que apedreja. Nos momentos de afago, o Estado concede crédito aos agricultores do fumo, tanto para o plantio quanto para a colheita e a comercialização. Para os donos do poder, vale a pena. Do preço final de um maço de cigarros, o Estado embolsa 75% da receita, por meio da carga tributária.

O Estado permite que as pessoas fumem em casa, e até nos recintos da marmela ou do candomblé, com o dono do terreiro olímpicamente comandando o *fumacê*. Mas, nos seus intempestivos surtos coléricos, parte para cima dos donos de bares e restaurantes, que podem ser fechados se um cliente for pego fumando até mesmo do lado de fora – isto é, ao ar livre, no quintal dos estabelecimentos, sob um ventilado caramanchão ou um arejado toldo. Pode-se fumar, no entanto, em um ponto de ônibus coberto. Assim caminha a desumanidade. Eis que, na barafunda do burocratismo brasileiro, a sentença geralmente não vem das enciclopédicas normas legais, mas, sim, da subjetividade do magistrado.

Metade da população de Copenhague usa bicicletas diariamente, em 400 km de ciclovias. Até os políticos vão ao parlamento de bicicleta



MANIFESTO SIMPLIFICA BRASIL

Barcelona foi amplamente revitalizada, a partir de 1986, quando se anunciou que a cidade sediaria os Jogos Olímpicos de 1992

Shutterstock



É no oceano das incertezas que navega o empreendedor, tendo de adivinhar, na cabeça do juiz, o que é legal ou não

Como o Estado brasileiro não quer se dar ao trabalho de monitorar e colocar em prática os parâmetros legais, recorre ao mais cômodo: a interdição total. O desleixo e a inoperância da máquina pública produzem a peremptória negativa. Para se livrar do serviço, o Estado indolentemente diz “não”. O recorrente indeferimento alimenta o ócio destrutivo, que permeia a rotina do autoritário regime burocrático, que sufoca o espírito empreendedor do país, desde os tempos imperiais. É dessa máquina, gigantesca e fria, que emergiu a chamada Lei Seca.

Assim sendo, o Estado brasileiro proibiu as pessoas de tomar uma taça de vinho fora de casa. A tolerância é zero. É ponto final. Enquanto isso, nas ruas das cidades francesas, espanholas, alemãs e italianas o limite de álcool, permitido aos que dirigem, é de 0,5 grama por litro de sangue (g/l). Em muitos outros países, como o Canadá e o

Reino Unido, o limite é de 0,8 g/l.

Os bares e restaurantes do europeu cidadão estão na vizinhança em que ele mora, nas ruas que rodeiam seu apartamento ou sua casa. Vai e volta a pé. Ou, então, para variar um pouco, pega o metrô ou ônibus em direção a um bairro mais distante, também trançado por ruas vivas, limpas, iluminadas, com cafés sob toldos, com música ao vivo no bistrô da viela, com ciclistas que vão chegando estacionando suas *magrelas* no bicicletário.

O mais corriqueiro é o que o frequentador dos bares, cafés e restaurantes europeus não saia de carro, porque, nas cidades em que moram, o estacionamento é dispendioso e raro. Em algumas cidades, há até a cobrança do pedágio para os que ousam ir de carro às áreas centrais. Oferta-se aos cidadãos, no entanto, um transporte público de qualidade. É este o jeito Abrasel de ser.



Nos anos 1980, o centro de Melbourne, na Austrália, era vazio, só com escritórios. O incentivo à moradia, às ruas de pedestres e ao comércio mudou o cenário

Apresentamo-nos como o *showroom* e o *showrua* das soluções urbanas e humanas deste país continental

Vamos descomplicar o Brasil, simplificando-o. O que se propõe é que, do Oiapoque ao Chuí, se promova uma grande transformação, uma autêntica virada cultural e civilizatória, com os pés no chão, com os pés nas ruas. Por isso, os bares, cafés e restaurantes são o laboratório nacional do tão sonhado salto na qualidade de vida dos brasileiros, cuja plataforma é a rua.

A rua dos bares e restaurantes desponta como a parte mais visível de uma gigantesca engrenagem da economia nacional, que

é o setor de serviços, responsável por 69,4% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

Do bolo do PIB, a fatia da indústria é de 24,9%. E a da agropecuária, de 5,7%, conforme dados do IBGE, divulgados em fevereiro de 2014.

O Brasil precisa começar a lubrificar a engrenagem do setor de serviços, para que o PIB avance em quantidade e qualidade. Os primeiros passos, nessa direção, têm de ocorrer no território da cidadania, que são as calçadas e as ruas.

Resolvendo-se os problemas dos bares e restaurantes, resolvem-se os problemas do Brasil que quer empreender

É nas ruas de milhares das cidades brasileiras que está, com seus associados, a Abrasel.

O que a Abrasel tem a dizer ao Brasil inteiro é muito claro, direto e simples. As nossas cidades florescerão quando suas ruas forem, de fato, sustentáveis, seguras e saudáveis. São os bares e restaurantes que mais propiciam o florescimento das ruas. São as ruas que tornam as cidades mais atraentes e convidativas. É nas cidades que vivem mais de 80% dos brasileiros. Assim, na base do desenvolvimento nacional, está a Abrasel; estão seus bares, cafés e restaurantes.

O que amarra o país é a burocracia, são

as travas burocráticas, é o excesso de normas, regulamentos e leis. De uma vez por todas, vamos fazer o país deslanchar, começando do começo, começando pelas ruas. É nelas que vamos iniciar a caminhada rumo a um amanhã de mais negócios, de mais empregos. Com um desenvolvimento verdadeiramente integrado, humano e solidário.

A mensagem da Abrasel é uma só. Clara, direta, simples.

Simplifica Brasil.

Simple assim. Simplifica Brasil.

Vamos lá, a partir das ruas, a partir de hoje, a partir de agora.

Sou o Brasil, sou Abrasel.

Conselho Supernova



**ALEXANDRE
SANCHEZ**

Diretor da Divisão
Institucional Ecolab



PAULO NONAKA

Presidente do Conselho
de Administração Abrasel



CARLOS AZEVEDO

CEO MarketUp



NEWTON PEREIRA

Líder do Conselho
Nacional Abrasel



JOÃO RUA

Diretor de on-trade
Ambev



ALBERTO WEISSER

VP Global de
Estabelecimentos e
Consumidores Sodexo



THIAGO PIAU

CEO Stone

