24/07/2014 - Desafios do Plano Diretor de São Paulo

Os moradores da cidade de São Paulo vivem a expectativa de mudanças em seus cotidianos com a discussão do novo Plano Diretor Estratégico (PDE). O PDE, previsto no Estatuto da Cidade, é o instrumento de política de desenvolvimento urbano e de orientação de todos os agentes que atuam na cidade. O Plano Diretor deve ser elaborado com o objetivo de garantir o cumprimento da função social da propriedade, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas e, ainda, deve ser revisto, pelo menos, a cada dez anos. Assim, o Plano Diretor atualmente em vigor na cidade de São Paulo estava pendente de revisão desde 2012.
Desde o ano passado, tramita na Câmara de São Paulo o Projeto de Lei para o novo PDE de São Paulo (PL nº 688/2013). No último dia 30, o projeto foi aprovado em segunda votação pela Câmara, tendo sido emendado no dia 02 de julho para corrigir pequenos erros que não alteram o conteúdo do projeto aprovado, mas retificam inconsistências no texto e numeração dos artigos, e aguarda a sanção do Prefeito Fernando Haddad (PT) para que entre em vigor.
A fim de vencer os desequilíbrios criados pela subutilização de áreas da cidade, o PDE busca a melhoria da infraestrutura nos chamados eixos de estruturação urbana, estimulando a oferta de investimentos, aproximando e facilitando o acesso da população a seus empregos e buscando a diminuição do déficit habitacional.
A ideia é que nesses eixos figure o maior adensamento populacional e econômico da cidade, tendo, o transporte coletivo, o papel de conectar os paulistanos ao trabalho e à moradia. Assim, o PDE procura inserir a habitação popular em bairros que possuam alta oferta de emprego e de serviços públicos.
Merecem destaque, na versão final do PDE de São Paulo, o estímulo à construção de novos empreendimentos imobiliários próximos aos eixos de transporte com apenas com uma vaga de garagem por unidade residencial, bem como a restrição a novos edifícios nos miolos de bairros, para os quais, por exemplo, é determinado o limite máximo de oito andares.
Por fim, importante ressaltar que os projetos para novas edificações, ainda pendentes de aprovação e cujo protocolo perante a Municipalidade tiver sido realizado previamente à publicação do novo PDE, serão analisados sob a ótica da legislação em vigor quando do respectivo protocolo, salvo se expressa manifestação em contrário pelo interessado.
O objetivo do novo PDE é igualmente verificado em outros países. Os Estados Unidos, por exemplo, adotaram os princípios denominados CSS - Context Sensitive Solutions, apresentados em 1998 na conferência Thinking Beyond the Pavement, que reuniu especialistas e representantes de agências reguladoras de 29 estados americanos com o objetivo principal de discutir e estabelecer diretrizes gerais para futuros planejamentos viários. Dentre outros princípios, destacam-se o incentivo ao transporte público e a facilitação de acesso às oportunidades de emprego. O CSS busca balancear a necessidade de um trânsito mais ágil com a preservação histórica dos monumentos da cidade, a sustentabilidade ambiental e a criação de espaços públicos, levando em consideração as comunidades servidas pelas vias públicas e suas peculiaridades e interesses, em conjunto, o “contexto”. Mais ainda, diante de vários problemas após décadas de incentivo ao uso de veículos particulares, os Estados Unidos, com mais força nos últimos anos, têm aplicado a política de Complete Streets, segundo a qual novas vias públicas devem ser projetadas para necessariamente garantir a

conveniência, segurança e conforto de todos os pedestres, usuários de veículos particulares, ônibus ou bicicletas, de forma igualitária. Aprovada em 1971 como lei pela primeira vez no estado de Oregon, em 2013 a política de Ruas Completas já havia sido adotada em mais de 490 jurisdições, incluindo 27 estados.

Até mesmo Londres, mundialmente conhecida por possuir o mais antigo e segundo maior metrô do mundo em extensão (ao todo são cerca de 270 estações) está em contínuo processo de melhoria em seu sistema de transporte. No início deste ano, por exemplo, foi publicado o Draft Further Alterations to the London Plan pelo prefeito da cidade, por meio do qual foram feitas diversas consultas públicas com debates sobre moradia, novas rotas de transporte em função do crescimento da população, incentivo de meios de transporte sustentáveis como o ciclismo, melhoria das condições das ruas para caminhadas e maior acessibilidade aos transportes públicos, visando à diminuição da utilização de carros nas ruas (car culture). Há expectativa que, em setembro próximo, as sugestões apresentadas sejam avaliadas e julgadas pela Câmara Municipal de Londres para possível implantação.

No que tange ao PDE de São Paulo, o maior desafio, sem dúvida, será ser eficaz em todos os seus objetivos. É essencial, dentre outras políticas públicas, a priorização do Poder Público no desenvolvimento e melhoria do transporte coletivo, hoje extremamente saturado, para que seja verificado o esperado desenvolvimento imobiliário próximo aos eixos de estruturação. Contaremos com os investimentos públicos necessários na cidade de São Paulo para que o objetivo do PDE seja efetivamente atendido?

* Maria Flávia Seabra Gemperli é sócia responsável pela área imobiliária do Machado Meyer Sendacz e Opice Advogados

RP1 Comunicação