

Proposições visando o aperfeiçoamento do PL 509/2011

Quanto ao artigo 9º- relativo ao uso dos estoques construtivos.

Um equívoco das leis 13430 e 13885 refere-se a entender que a capacidade de suporte refletida nos estoques de potencial construtivo, não se aplica a habitantes da cidade que habitam as habitações de HIS e HMP.

Esse estoque necessariamente deve ser resultado de um cálculo sistemático e científico com metodologia apropriada com a utilização de modelos matemáticos, que relacione a capacidade do sistema viário associado ao sistema de transporte coletivo inclusive o sobre trilhos com as atividades distribuídas no território conforme estabelece o zoneamento legal.

Se não se deduz dos estoques os metros quadrados construídos que abrigam esses moradores e atividades de comércio e de serviço de apoio, tanto o referido ao coeficiente de aproveitamento básico como o referente ao potencial adicional até o coeficiente de aproveitamento máximo aos mesmos, é como se fossem anjos ou seres etéreos e que nos seus deslocamentos na cidade não utilizassem esses sistemas de circulação.

É assim um grave equívoco técnico que se amplia se entendemos que o principal problema da cidade é o congestionamento desses sistemas, pelas deseconomias que produz e pelo stress na saúde de todos nós, a ponto de o economista Marcos Cintra professor da FGV ter estimado em 33 bilhões de reais anuais somando o valor médio das horas perdidas no trânsito e os gastos adicionais em saúde decorrentes da poluição e dos acidentes decorrentes.

Como previsto no Plano Diretor e sua lei complementar esse cálculo atualizado da capacidade de suporte é legalmente devido desde 2004. E deve ser realizado pela lei que o aprovou levando em conta a lei de zoneamento e o plano de habitação legalmente sendo estabelecido de modo a torna-los coerentes entre si. Além obviamente da sua base principal que é o Plano de Transporte, como já dito.

Em 2008 a Prefeitura de São Paulo realizou convênio com o Governo Estadual através do qual participou com dados técnicos e suporte de seus técnicos especializados para a realização de cálculo pioneiro que teve como principal mérito assim reconhecido pelos contratantes liderados pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos definir metodologia que interligou a lei de zoneamento e seus potenciais construtivos permitidos em cada zona.

Esse cálculo terminado em fevereiro de 2009 que coordenei tecnicamente, está sendo refeito tendo em vista a Pesquisa de Origem e Destino do Tráfego da Região Metropolitana de São Paulo terminada de ser tabulada após o término de nosso trabalho e que por isso não pudemos utilizar. E também porque o PITU Plano Integrado de Transportes Urbanos definido pela Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos previsto para o ano meta de 2025 está sendo atualizado para 2030, com o acréscimo de várias novas linhas de Metrô, de VLT e expansão viária como o Rodoanel e as novas pistas das marginais ao rio Tietê. Portanto está plenamente justificada a demora no refazimento do cálculo terminado em 2009, e, que, como vimos é devido desde 2004 pela lei que criou a nova legislação de zoneamento para o município de São Paulo.

Uma vez terminada a definição do PITU 2030, como parece já ter ocorrido, a mesma torna possível o término da nova capacidade de suporte a ser oferecida na metrópole e com isso a definição dos potenciais construtivos coerentes com a mesma, por distrito ou por bacia de tráfego, como tecnicamente preferimos, para todos os municípios que a compõem e portanto e principalmente para o seu principal município, o de São Paulo.

Desse modo torna-se importante corrigir essa anomalia técnica de considerar etéreos determinados habitantes da cidade como que não tivessem direito a um adequado sistema de circulação. Todos sabemos que para resolver de vez os problemas dos congestionamentos crescentes deverá ser o transporte coletivo.

Propomos a seguinte redação do artigo 9º:

Alteração do caput “O potencial construtivo definido pelos coeficientes de aproveitamento básico gratuito e adicional pago, o qual não será cobrado para incentivo da produção de moradias de interesse social, e para garantia de que haja suficiente capacidade de suporte de transporte, serão deduzidos dos estoques de potencial construtivos

atualmente definidos por distrito e que deverão se-lo por bacia de trafego, para a implantação nos casos de:

....

Acrescente-se o item IV seguinte:

IV- No caso de esgotamento dos potenciais construtivos dos estoques referidos acima deve-se aguardar a definição de novos estoques mediante a ampliação planejada de capacidade de suporte nos termos do Plano Diretor, e sua lei complementar alterando-se o Quadro 8 da lei 13885/04.

No artigo 10 acrescente-se+

Parágrafo único: Nas vias com largura igual ou inferior a 10 metros não se admitirá edificações que lhe deem frente ou acesso cuja altura supere 1,5 vezes a sua largura, o que significa dizer que a largura mínima das mesmas será de 2 metros para um único pavimento de gabarito igual a 3 metros.

Nota: O ideal é não se ter via inferior a 10 m. Só quando se trata de reurbanização de favelas consolidadas é que se pode admitir as vielas no lugar de ruas, se tiver a anuência de seus moradores , por ser um padrão urbanístico de muito baixa qualidade ambiental afetando negativamente a saúde e a acessibilidade de seus moradores..

No artigo 12 acrescente-se o parágrafo 6º abaixo proposto no lugar do 6º que se transforma em 8º:º O novo artigo 6º com a seguinte redação:

§ 6º- Mantendo-se os proprietários lindeiros ao lote que concentrou potencial construtivo conforme as regras definidas nesta lei ou sendo substituídos pela propriedade publica mediante doação ou desapropriação necessariamente será definida uma barreira vegetal arbórea no entorno do enclave urbano na zona rural de pelo menos 30 metros de largura para delimitação clara do mesmo ao mesmo tempo que o integra harmoniosamente com a paisagem rural circundande ” .

No artigo 12 acrescente-se o paragrafo 7º- com a seguinte redação:

&7º- Serão permitidos a instalação do comércio e serviços locais ou de apoio a moradia com os coeficientes e demais parâmetros previstos para as zonas mistas residenciais de proteção ambiental.

No artigo 13 modifique-se a redação conforme segue;
IV- Identificado o interesse social ou utilidade pública o Poder Público utilizará a faculdade ..” . mantendo-se o restante da redação. O objetivo é se a desapropriação for facultativa poderá deixar de existir a punição prevista do pagamento muito inferior ao valor de mercado prevista ao proprietário demolidor ou que negligenciou a preservação do imóvel tombado, e com isso incentivando a sua depredação ilegal o que poderia ocorrer com qualquer bem tombado do município. O que seria uma perda irrecuperável ao nosso patrimônio histórico e ambiental.

No Artigo 14 altere-se a sua redação para:

Art. 14- Desde que demonstrada a conveniência da redução das áreas destinadas as indústrias e atividades de logística uma determinada ZPI Zona Predominantemente Industrial poderá admitir em seu bojo o uso residencial de interesse social, ficando nesse caso permitidos ... E ai segue o texto do caput do artigo 14.

Acrescente-se um Parágrafo 1º substituindo o existente Parágrafo Único que se transforma em Parágrafo 2º-

Parágrafo 1º novo:

&1º- Deverá ser obtida a concordância do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano –CMDU assim como da FIESP Federação das Indústrias do Estado de São Paulo para cada caso específico.

Senhor Presidente da Câmara Municipal de São Paulo Vereador José Póllice Neto:

Sendo essas as proposições que entendo podem contribuir para a revisão das leis 13430 e 13885 da qual esta dá um primeiro passo subscrevo-me atenciosamente

São Paulo, 21 de agosto de 2012

Candido Malta Campos Filho

*Arquiteto e Urbanista
Professor da FAUUSP*