

Um desenho para São Paulo

Fernando Haddad

Folha de S.Paulo, 16.7.14

O mercado imobiliário, que sempre elegeu o bairro da vez, é chamado a participar de um processo em que a vez é da cidade

São Paulo aprovou o mais ousado e inovador Plano Diretor Estratégico (PDE) de sua história. Pelos próximos 16 anos, conviveremos com diretrizes urbanísticas que reorientam o desenvolvimento da cidade na direção do equilíbrio socioambiental e econômico.

Desde o Renascimento, as cidades ocidentais bem-sucedidas se organizam pelo alargamento da sua dimensão pública. O encontro das pessoas para a produção de mercadorias e serviços, de cultura ou de ciência, essência da vida urbana, depende disso. Na contramão, desde Prestes Maia, a cidade de São Paulo vem sendo privatizada, ou seja, negada enquanto cidade.

A começar por sua superfície. O solo de São Paulo é privado. As ruas pertencem aos carros. As calçadas são adaptadas para que automóveis tenham acesso às garagens. Os térreos dos prédios são vestibulos desérticos que separam os moradores das ruas ameaçadoras.

A terra nua não dá lugar a parques ou equipamentos públicos, mas é tratada como estoque especulativo de riqueza.

Tudo muda com o PDE. O solo é tornado público. As ruas dão lugar ao transporte público e às bikes por meio de faixas exclusivas e ciclovias. As calçadas terão largura mínima nos novos empreendimentos para atender aos pedestres. Os térreos ganharão vida com a ativação das fachadas e comércio de rua.

O subsolo muda com a inversão de prioridades: em vez de número mínimo de vagas de garagens, o PDE impõe número máximo.

O "sobressolo" ou solo criado é integralmente municipalizado. Os proprietários fundiários terão direito a construir o equivalente a apenas uma vez a área do terreno.

Para atingir o potencial construtivo máximo de duas vezes no miolo dos bairros (que são preservados), ou quatro vezes nos eixos de transporte público (que são adensados), os empreendedores terão de adquirir esse potencial adicional mediante o pagamento de outorga à municipalidade. Com isso, a especulação imobiliária perde sentido, e a cidade se apropria da chamada mais-valia fundiária.

A outorga paga compõe um fundo de desenvolvimento urbano. De seus recursos, 30% serão destinados à moradia popular e outros 30% ao transporte público, mediante ampliação da capacidade de suporte.

A área destinada à produção de moradia popular é duplicada, com a demarcação de novas Zonas de Interesse Social (Zeis), e são definidos alinhamentos viários que garantam recuos destinados ao transporte público, ciclovias e calçadas largas.

Como o adensamento é induzido a deixar o miolo dos bairros para os eixos estruturantes, as avenidas radiais ganham nova função. Passam a ser vetores de deslocamento do desenvolvimento no sentido centro-bairro(s). A geração de empregos e oportunidades econômicas assumirão uma distribuição mais linear e centrífuga, rompendo os muros que separam centro e periferia. Avenidas perimetrais como Jacu-Pêssego e Cupecê ganharão importância.

O mercado imobiliário, que sempre elegeu o bairro da vez, com as consequências conhecidas, é chamado a participar de um processo em que a vez é da cidade. A visão de empreendimento privado como enclave dará lugar à produção de vida urbana com equilíbrio econômico e socioambiental.

Por fim e não menos importante: os rios. O PDE se reapropria das margens dos rios e define o conjunto de arcos que dará lugar a uma nova São Paulo: os arcos Tiête, Pinheiros, Jurubatuba e Tamanduateí.

É no Arco do Futuro que ocorrerá a maior transformação de São Paulo. Delineá-la é a próxima tarefa. As diretrizes estão dadas.