

São Paulo, 05 de Setembro de 2013

À
Prefeitura do Município de São Paulo

Ref. revisão do Plano Regional Estratégico

Venho apresentar um pedido de 'relaxamento da restrição' para determinadas escolas de ensino fundamental/médio que - por terem tido seu zoneamento alterado/restringido - ora encontram-se impedidas de crescer, mormente de se organizar frente às **alterações educacionais introduzidas pela LDB/Lei de Diretrizes e Bases, que aumentou em um ano a educação básica nacional.**

Tal mudança veio agregar a classe de alfabetização (antigo Pré II), antes pertencente à Educação Infantil, ao Ensino Fundamental, fazendo com que o ciclo escolar passasse de oito para nove anos. Com a chegada desde novo público (crianças de cinco/seis anos) aos estabelecimentos de ensino básico, novas necessidades surgiram: mais salas de aula, tanque de areia, espaço para corrida e recreação maiores, play grounds menores, portaria adicional, entre outras.

Represento o Colégio Poly Master, situado na Rua Padre José de Anchieta, 1062, em Santo Amaro, que gozava de um determinado zoneamento, que permitiu sua instalação e funcionamento. Com a mudança, encontra-se engessado, não podendo prover seus alunos de demais estruturas e benefícios, tampouco crescer e abrir o Ensino Médio, tão solicitado pelos pais dos alunos que se formam na educação básica, ano a ano. Ademais, o Colégio Poly Master tem posição de importância dentro os estabelecimentos de ensino do centro de Santo Amaro/Alto da Boa Vista, eis que também dá continuidade aos estudos dos alunos de sua coligada 'Doce Poly' Escola de Educação Infantil, a mais antiga escola infantil da região em funcionamento, com quase 40 anos de existência.

Preocupada com a situação, desde Agosto/2006 venho procurando as autoridades que estudam a questão, tendo participado de audiência pública em Santo Amaro, mantido conversas telefônicas com responsáveis no Sempla, enviado ofícios, a exemplo de cópia que anexo à presente, que ilustra em pormenores as necessidades de adequação. Apesar dos meus insistentes pedidos, foi-me sempre respondido que as revisões se encontravam paradas.

Fiquei feliz em saber que a discussão sobre o tema ora foi retomada e que V.Sa. se encontra à frente das tratativas. Meu pedido é muito simples, nada há que se alterar nos zoneamentos atuais, somente criar-se um aditivo ao zoneamento impeditivo, para que escolas de ensino fundamental e médio que se encontravam em situação regular à época da mudança do zoneamento possam - em adquirindo prédios contíguos - regularizá-los devidamente na municipalidade.

Agradecendo antecipadamente a atenção que V.Sa. puder dispor ao meu pedido, envio meus votos de estima, consideração e respeito, firmando-me

atenciosamente,
Octávio de Paiva Bueno

Octávio Bueno

fores 9.8203-4052
5687-7002 / 3384-6191

anexo: ofício à Sempla de 21/09/2006

RESSALTAMOS QUE O CANAL PRIORITÁRIO PARA
RECEPÇÃO DE PROPOSTAS É A MINUTA
COLABORATIVA E A FICHA DE REGISTRO DE
PROPOSTAS DISPONÍVEIS NAS AUDIÊNCIAS.
RECEBIDO EM 05 / 09 / 13

SUBPREFEITURA DE SANTO AMARO
REVISÃO DO PLANO REGIONAL ESTRATÉGICO
COMUNICADO

Na Assembléia Regional de Política Urbana realizada em 26/08/2006 no Teatro Paulo Eiró a Subprefeitura de Santo Amaro apresentou sua proposta de revisão do Plano Regional Estratégico para apreciação. Na oportunidade foram protocoladas demandas novas para análise, bem como restaram algumas demandas já existentes sem definição de consenso.

Para finalização do processo de revisão do Plano Regional a Subprefeitura de Santo Amaro formalizou o colegiado de técnicos da casa que, durante os trabalhos de revisão acompanharam e participaram das discussões externas e internas, para, em reunião específica, deliberar sobre as demandas pendentes.

O colegiado foi composto pelos técnicos nominados na tabela abaixo.

Alvaro Soares	Agente Vistor
Ana Carolina Adriano	Agente Vistor
Carla Cristina Vechi	Agente Vistor
Douglas Mamei R. Gamero	SUSL
Geraldo Montovani Filho	Subprefeito
Gilberto Ulanin	Superv. Planej. Urbano
Ivone Yoko Suzuki Sakurai	Arq. Aprovação
João Carlos da Silva Martins	CIUO
Luis Carlos Moreno	Agente Vistor
Maria Tereza P. Vilela Guimarães	CADS
Maurino Dantas Pereira	Superv. Fiscalização
Noritsugu Yamamoto	Eng. Licenciamento
Norma Suely Valente	Chefe de Gabinete
Renato Gabriel de Souza	Chefe Unid. Cadastro
Ricardo Cesar V. Martello	Eng. Licenciamento
Veronika Kedor	Arq. Aprovação

As decisões do colegiado foram tomadas por consenso do grupo após discussão de cada item. Na tabela a seguir encontram-se as deliberações finais, apresentadas de forma bastante sintetizada, por considerar que os assuntos e as múltiplas argumentações sobre cada item são de conhecimento dos interessados/envolvidos.

Otaúrio

Entregue m)
Cris na 27/set

	Demanda	Posição SP/SA
27	Rua Princesa Isabel	Mantido o zoneamento atual. Não propor corredor.
86	Coletoras - proposta de elevação: a) R. Silva Melo, R. Min. Álvaro de Souza Lima, Av. Manoel dos Reis Araújo e Rua Beltis - Jd. Marajoara b) R. Joaquim Neves Monteiro entre Av. N. S. Sabará e R. Henrique N. Vinnet c) Av. Euzébio Stevaux d) Av. Salim Curiati e R. Sobralia	Não acatado. Mantidas como vias locais. Não acatado. Mantida como via local. Acatado. Elevada para coletora. Acatado. Elevadas para coletora.
107	Coletora - proposta de rebaixamento: a) Joaquim Nabuco b) Antonio de Macedo Soares c) Henrique Neves Lefrêve d) Dr. Ademir Queiroz de Moraes	Acatado. Rebaixar para local. Não acatado. Mantida como coletora. Não acatado. Mantida como coletora. Não acatado. Mantida como coletora.
95	Jd. Marajoara: ligação viária com Av. Yervant Kissajikian	Mantido o PRE aprovado. Estudos técnicos encaminhados para análise/deliberação pela SIURB - Secr. Infraestrutura Urbana
158	ZEIS-3 C033 - Jd. Abrantes	Mantida a ZEIS.
160	Garagens verticais - permitir em todas as zonas exceto ZER-1	Não acatado.
96	Chácara Flora	Mantido zoneamento atual. Não alterado para ZOE/ZEPAM/ZEPEC.
157	Rua Vigário João de Pontes	Mantida a configuração atual. Não proposta a duplicação.
3	Centro Histórico: manter circulação de transporte coletivo	Acatado
34	ZEIS Av. Água Espreada	Mantida a proposta de retorno de duas ZEIS 3.
132	Aquífero	Incluída a totalidade do Brooklin Velho e Chácara Monte Alegre sob "jurisdição" do aquífero
150	R. Demóstenes	Mantido o zoneamento atual.
151	Jardim Domitila	Encaminhadas as solicitações de alteração da parte geral de lei (LUOS) para o grupo de trabalho competente.
155	Av. Vitor Manzini - abertura de nova via conforme Lei 10.560/88	Acatado
156	R. Elias Mahafuz/Av. Eusébio Stevaux - nova ligação viária	Acatado
163	Av. Washington Luis X Av. Prof. Vicente Rao - Quadra Supermercado Pão de Açúcar	Mantido o zoneamento atual.
168	Escolas: novo enquadramento em nR1 face à alteração da legislação (LDB).	Encaminhada a solicitação de alteração da parte geral de lei (LUOS) para o grupo de trabalho competente.

A Subprefeitura de Santo Amaro considera as decisões do colegiado de caráter final, decisões essas incorporadas aos mapas, quadros e textos do PRE revisado para encaminhamento a SEMPLA onde comporá o Projeto de Lei a ser apreciado pela Câmara de Vereadores.

Eng. Gilberto Ulanin
Supervisão de Planejamento Urbano
SP/SA
04/Out/2006

São Paulo, 21 de Setembro de 2006

À
Prefeitura Municipal de São Paulo
Secretaria Municipal de Planejamento Urbano – SEMPLA

At. Dra. Nilza de Toledo Antenor

Prezada Senhora,

Participei da Assembléia de Política Urbana da Sub-Prefeitura de Santo Amaro em 26 p.p., onde tive a oportunidade de fazer algumas colocações relativas a problemas que a mudança de zoneamento – do modo como está – poderá causar a muitas escolas.

Posteriormente, em contato com o Sr. Gilberto Ulanin e com a Sra. Denise, fui orientada a dirigir-me a V.Sa..

Como mantenedora e diretora da Doce Poly Escola de Educação Infantil (na Rua Sao Benedito, 479) e do Colégio Poly Master/Ensino Fundamental (na Rua Pde. José de Anchieta, 1062, ambas em Santo Amaro), venho, neste momento de Revisão do Plano Regional Estratégico, expressar minha preocupação com o futuro/crescimento das escolas de Ensino Fundamental, também quanto às mudanças educacionais ocorridas, às quais devemos nos adaptar.

A Lei 11.114, de 16/05/2005 da LDB, passou a incluir no Ensino Fundamental o ensino às crianças de 6 anos (antigo Pré/Classe de Alfabetização), passando este curso a contar com 9 anos de ensino seriado.

Quando se fala em crianças de 6 anos, é importante lembrar que muitas entram no ano letivo com 5 anos, aniversariando durante o mesmo. Este contingente de crianças deverá continuar tendo suas necessidades atendidas, como sempre o tiveram nas escolas infantis, ou seja, estudam e aprendem, mas também brincam. Precisam de play-grounds, tanques de areia, brinquedotecas, espaços para recrearem e correrem. As escolas precisarão administrar também a questão dos acessos, que precisarão ser diferenciados, devido às idades muito distintas envolvidas: enquanto o aluno menor contará com 5 anos (1º. ano), o maior poderá contar com 15 anos (9º. ano).

Assim, é fato que as escolas de Ensino Fundamental precisam se expandir. E não somente para atender às mudanças da LDB, mas também – num mundo em constante evolução – oferecer mais oportunidades de desenvolvimento aos seus alunos.

A escola é uma atividade “Não Residencial” especial, que envolve questões muito maiores do que a legislação pode contemplar. Quando o aluno ou seus pais dizem: “_ Na minha escola vai ter a festa ...”; “_ Vou dar uma passada na escola do meu filho ...”; é nítido o sentimento de que a escola pertence um pouco a cada aluno. A escola onde estudamos é um referencial na nossa vida. E é natural e esperado que as escolas que trabalham com responsabilidade, empenho e amor por seus alunos, cresçam, se expandam, dêem-lhes o melhor de si. Os alunos e também os pais, por sua vez, ficam satisfeitos e vibrantes quando a escola compra um terreno ao lado da mesma para construir uma nova quadra, uma piscina aquecida, ou mesmo, dar continuidade ao seu trabalho, abrindo o Ensino Médio, muito solicitado pelos alunos e pais quando o aluno se aproxima dos anos finais do ciclo fundamental básico.



PREFEITURA DA CIDADE DE
SÃO PAULO

Folha de Informação nº 05

Da Carta s/nº datada de 21/09/06 em 17/10/06 (a).....

C Ó P I A

AUTOS : Carta s/nº
INTERESSADO : COLÉGIO POLI MASTER EDUCAÇÃO INFANTIL E
ENSINO FUNDAMENTAL S/S LTDA
ASSUNTO : Consulta sobre o direito de regularização de
escolas de Ensino Fundamental/Médio em NR1 .

DESPACHO/SEMPLA.DEURB/003/06

PROCESSO DOCUMENTAL

Informamos que a solicitação do interessado foi anotada e subsidiará os estudos da revisão da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004.

Nada mais havendo a ser tratado no presente,
Publique-se e archive-se.

São Paulo, 17 de outubro de 2006.

C Ó P I A

NILZA MARIA TOLEDO ANTENOR
Departamento de Urbanismo
Diretora

ALGP/alao.

PUBLICADO

DOC 21 OUT 2006

reg 16

SEMPLA/DEURB

São Paulo, 05 de Setembro de 2013

À
Prefeitura do Município de São Paulo

Ref. revisão do Plano Regional Estratégico

Venho apresentar um pedido de 'relaxamento da restrição' para determinadas escolas de ensino fundamental/médio que - por terem tido seu zoneamento alterado/restringido - ora encontram-se impedidas de crescer, mormente de se organizar frente às **alterações educacionais introduzidas pela LDB/Lei de Diretrizes e Bases, que aumentou em um ano a educação básica nacional.**

Tal mudança veio agregar a classe de alfabetização (antigo Pré II), antes pertencente à Educação Infantil, ao Ensino Fundamental, fazendo com que o ciclo escolar passasse de oito para nove anos. Com a chegada desde novo público (crianças de cinco/seis anos) aos estabelecimentos de ensino básico, novas necessidades surgiram: mais salas de aula, tanque de areia, espaço para corrida e recreação maiores, play grounds menores, portaria adicional, entre outras.

Represento o Colégio Poly Master, situado na Rua Padre José de Anchieta, 1062, em Santo Amaro, que gozava de um determinado zoneamento, que permitiu sua instalação e funcionamento. Com a mudança, encontra-se engessado, não podendo prover seus alunos de demais estruturas e benefícios, tampouco crescer e abrir o Ensino Médio, tão solicitado pelos pais dos alunos que se formam na educação básica, ano a ano. Ademais, o Colégio Poly Master tem posição de importância dentro os estabelecimentos de ensino do centro de Santo Amaro/Alto da Boa Vista, eis que também dá continuidade aos estudos dos alunos de sua coligada "Doce Poly" Escola de Educação Infantil, a mais antiga escola infantil da região em funcionamento, com quase 40 anos de existência.

Preocupada com a situação, desde Agosto/2006 venho procurando as autoridades que estudam a questão, tendo participado de audiência pública em Santo Amaro, mantido conversas telefônicas com responsáveis no Sempla, enviado ofícios, a exemplo de cópia que anexo à presente, que ilustra em pormenores as necessidades de adequação. Apesar dos meus insistentes pedidos, foi-me sempre respondido que as revisões se encontravam paradas.

Fiquei feliz em saber que a discussão sobre o tema ora foi retomada e que V.Sa. se encontra à frente das tratativas. Meu pedido é muito simples, nada há que se alterar nos zoneamentos atuais, somente criar-se um aditivo ao zoneamento impeditivo, para que escolas de ensino fundamental e médio que se encontravam em situação regular à época da mudança do zoneamento possam - em adquirindo prédios contíguos - regularizá-los devidamente na municipalidade.

Agradecendo antecipadamente a atenção que V.Sa. puder dispor ao meu pedido, envio meus votos de estima, consideração e respeito, firmando-me

atenciosamente,
Octávio de Paiva Bueno

Octávio Bueno

fofones 9.8203-4052
5687-7002 / 3384-6191

anexo: ofício à Sempla de 21/09/2006

RESSALTAMOS QUE O CANAL PRIORITÁRIO PARA
RECEPÇÃO DE PROPOSTAS É A MINUTA
COLABORATIVA E A FICHA DE REGISTRO DE
PROPOSTAS DISPONÍVEIS NAS AUDIÊNCIAS.
RECEBIDO EM 05 / 09 / 13

Ao

Sr Sub-Prefeito da Regional de Pinheiros.

Elisa Guerra Malta Campos, brasileira, casada, empresária domiciliada nesta Capital à Rua Lisboa nº 93, apartamento 103, CEP 05413-000, vem expor e respeitosamente requerer o que segue:

1. É proprietária dos imóveis sítos nesta capital à Rua Engenheiro Alcides Barbosa nºs 29 e 47 cadastrados sob os nºs 013.050.0047-1 e 013.050.0048-1, respectivamente;
2. Essa rua é de apenas um quarteirão e situa-se no quadrilátero formado pelas Avenidas Brasil Rebouças, Rua João Moura e Alameda Gabriel Monteiro da Silva;
3. É notório que sua localização deixou de ter característica residencial, assumindo mais a de comércio e de serviços;
4. Assim, na esquina da rua Engenheiro Alcides Barbosa com a Avenida Brasil está o Showroom da Incepa; defronte, e ao longo de toda rua localiza-se o showroom da Telhanorte, na esquina com a Av. Rebouças, encontra-se o showroom de loja de porcelanatos;
5. No mesmo quarteirão estão:
 - a) na av. Rebouças ao lado da loja de porcelanatos, um consultório odontológico, um lava - rápido, um escritório da, Porto Seguros, a Agência 4055 do Banco do Brasil, um estacionamento e o prédio do Jornal Primeira - Mão, sucessivamente;
 - b) na João Moura, lojas de material esportivo e cabeleireiro;
 - c) na Gabriel estabelecimentos comerciais e de serviços, como a clínica do Dr. David Uip,
 - d) finalmente, na avenida Brasil o já indicado showroom da Incepa.
6. Face ao exposto, pleiteia-se seja a Rua Engenheiro Alcides Barbosa enquadrada como Zona de Uso ZCLz-II - corredor de serviço.
7. Colocando-se a disposição para esclarecimentos e requerendo seja convocada para eventuais audiências, atenciosamente.

P deferimento

São Paulo, 01 de setembro de 2009.

Elisa Guerra Malta Campos
Elisa Guerra Malta Campos

Telefone 3081-4663

De acordo

Rachel de Toledo Piza Castro Prado

RG. 1.319.658-0

Rua Engenheiro Alcides Barbosa, 27

013.050.0071-4

Rachel de Toledo Piza Castro Prado
1

[Handwritten signature]

São Paulo, 25 de setembro de 2009

Ofício N.º 1121/SP-PI/GAB/2009
TID 4793161

Ref.: Carta s/nº de 01/09/09
Assunto: Solicita que a R. Engº Alcides Barbosa seja transformada em ZCLZ-II, corredor de serviços, a qual deixou de ser residencial tendo em vista o impacto das vias circundantes

Prezado Senhor,

Em atenção à correspondência em epígrafe, a Coordenadoria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano desta Subprefeitura informa que a sua solicitação cadastrada no Banco de Dados da Supervisão de Planejamento e devidamente analisado dentro do contexto urbanístico da Subprefeitura de Pinheiros, para futuras discussões, recebendo o nº de cadastro 092.

O processo de revisão do Plano Diretor acontecerá após a aprovação da Lei Diretrizes do PDE, atualmente em discussão na Câmara Municipal.

O interessado será cadastrado também no "Mailing List" dessa Supervisão e o envio de correspondência quando da discussão dessa Revisão.

Atenciosamente,


ROGÉRIO PAIXÃO
CHEFE DE GABINETE
SUBPREFEITURA DE PINHEIROS

ILUSTRÍSSIMA SENHORA
ELISA GUERRA MALTA CAMPOS

RUA ENGENHEIRO ALCIDES BARBOSA, 27
SÃO PAULO - CAPITAL

25/09/09
Alcides
B

Handwritten notes at the top of the page, including the word "map" and some illegible scribbles.

Rua João Moura

AL. GABRIEL M. DA SILVA

Rua Eug. Alcides Barbosa

Praca
Edgard
Lopes
Cavalcanti

Avenida BRASIL

Av. REBOUÇAS

Rua Lisboa

McDonald's

URIQUE SCHUMANN

PL 688- Revisão do PDE Plano Diretor Estratégico gestão Haddad (versão melhorada em 07/02/14)

Roteiro de Pontos Básicos

Arquiteto e Urbanista Professor Emérito Candido Malta Campos Filho
29/10/13 continuado em janeiro e fevereiro 2014

Elaborado especialmente para o encontro "Olhares sobre o PD" na Câmara Municipal de SP convocada pelos vereadores Mario Covas Neto (PSDB),(que me convidou); Ricardo Young(PPS); Gilberto Natalini (PV) e Toninho Véspoli (PSOL).

Comparação da Minuta de projeto de lei com o projeto de lei enviado a Câmara Municipal de São Paulo que recebeu o nº 688/13.

Pontos Básicos Positivos:

Ponto P1- Introdução no PDE Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico da Ordenação da Paisagem Urbana. Na verdade introdução na *PDU Política de Desenvolvimento Urbano orientadora do PD Plano Diretor ao invés do PDE como argumentaremos no Ponto N1 abaixo*, Essa introdução de um capítulo novo referente a *Ordenação da Paisagem Urbana* foi realizada desde a *Minuta* e mantida no *PL 688* por provável influência direta do Secretário do Desenvolvimento Urbano: arquiteto e urbanista professor universitário Fernando de Mello Franco que foi meu aluno na FAUUSP que corretamente valoriza essa questão e que esteve ausente dos planos diretores propostos ou em vigor para São Paulo até então. Para compreender o que estamos entendendo por *PDU e PD* veja o Ponto Básico Negativo nº 1 ou Ponto N1.

Ponto P 2 - Definição estrutural urbana com o conceito de corredor urbano estrutural metropolitano de o Arco do Futuro, que repete uma das diretrizes dos *Corredores Metropolitanos do PMDI Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado* que ajudei a formular para a *Secretaria de Negócios Metropolitanos do Governo Estadual* de como seu diretor na década de 1970, a partir da minha tese de Doutorado: "*Os Corredores Metropolitanos como estrutura urbana aberta para a Grande São Paulo*", que será publicada em livro em breve. O atual *Secretário do Desenvolvimento Urbano* arquiteto e urbanista Fernando de Mello Franco reconhece a contribuição de minha tese de doutorado na formulação do *Arco do Futuro*. Este foi denominado na *Minuta* e no *PL 688* de *Macrozona de Estruturação Urbana (artigo 20 do PL 688)* por ser inapropriado manter a denominação da campanha eleitoral de Arco do Futuro. O mesmo devido a inevitável gentrificação decorrente da valorização imobiliária que produz no seu bojo, atende especialmente a interesses imobiliários do mercado de média e alta renda. Com medidas corretivas apropriadas pode atender também a moradia de camadas populares, especialmente por ZEIS .

Ponto P 3 - Pressuposição de uma politica habitacional popular abrangente, embora com problemas como se verá nos Pontos Básicos Negativos Ponto N 2 e Ponto N 3, que são , no entanto, solucionáveis. No entanto embora como conteúdo seja uma Política é chamada de Plano Municipal de Habitação. Veja a

contradição logo no **parágrafo único do artigo 211** pelo qual está implícito que se trata de Política e não de Plano ao dar orientação política para se alterar o verdadeiro *Plano Diretor*!(**artigo 211 a 215 do PL 688**)

Ponto P 4 - Vitória do Movimento Defenda São Paulo com as ZEOR Zonas Especiais de Ordenação Restrita de ambígua definição e buscando equivocadamente caracterizar como um privilégio na Minuta, deixando de fazê-lo voltando a ser ZER Zona Exclusivamente Residencial no PL 688. **Ver artigo 25 Inciso I do PL 688.**

Ponto P 5- Introdução sistemática dos “bens culturais de valor histórico a serem preservados” no **PL688** pelo **artigo 2º inciso IV** em relação a Minuta que os ignorava.

Ponto P 6 - Ausência na minuta e no PL 688 da “lista de obras” como avenidas e terminais de transporte como consta da *lei 13.430/02 do PDE* em vigor sendo revisada pelo *PL 688*. Como por exemplo os terminais de ônibus com prazos de execução porém sem definição de estimativa de recursos o que por si só os invalida como proposição de um plano e sem referência ao necessário plano do transporte como se fosse mas não é, um *Plano de Sistema de Mobilidade Urbana*, por sua total incompletude. Mantidas as obras seria uma antecipação de norma típica de Plano Diretor PD (que deve ser concreta com definição de local específico , dinheiro necessário e prazo de execução) indevidamente presente em uma *Política de Desenvolvimento Urbano PDU*, gerando confusão da verdadeira natureza de uma *PDU* em relação ao *PD* como sua orientadora, como exige a *Constituição Federal*.

Ponto P 7 - O adensamento no entorno dos sistema de transporte de massa como já previsto na *lei 13.430/02 do PDE* em vigor, como diretriz geral. (**conforme artigo 59 do PL 688 onde se os denomina de Eixos de Estruturação da Transformação Urbana**). Ao mesmo tempo que se define o limite de CA = 4 ao longo desses eixos, se reduz para CA=2 fora desses eixos buscando induzir o setor imobiliário a concentrar seus empreendimentos ao logo dos mesmos. Ponto negativo associado: ver Ponto N 5: No entanto ao deixar de ser apenas uma diretriz própria de uma *PDU* ainda a ser pormenorizada no *PD*, busca ser de aplicação imediata o que é próprio de um *PD*. No entanto a sua implementação imediata apenas com a aprovação da nova *PDU*, (como entendemos deve ser entendido o *PL 688* pois é constituído por um conjunto de normas gerais , com exceção dos *Eixos Estruturadores da Transformação Urbana* e das *ZEIS* que são específicos e concretos e por isso próprios de um *PD*), a definição dos eixos estruturadores se faz de modo incompleto, pois não é feita de modo coerente com um sistema de transporte que case oferta de transporte e demanda da viagens geradas pelo adensamento. Do que deverá resultar uma ampliação dos congestionamentos pois não existe hoje capacidade ociosa nos sistemas que atendem os eixos no momento presente. E o futuro só pode ser avaliado verificando-se se a oferta de transporte conseguirá atender a demanda de viagens através de um planejamento tecnicamente adequado que quantifique as relações através da simulação do mercado imobiliário em suas articulações com a oferta de transporte atual e futura condicionado pela legislação urbanística especialmente de zoneamento .

Ponto P 8 - Assim para que essa antecipação de parte do *Plano Diretor* possa ser aceitável tecnicamente há que se ser prudente quanto ao nível de adensamento resultante até que o cálculo da capacidade de suporte do sistema de circulação previsto em consequência seja feito o qual verificará se a oferta de transporte será suficiente para atender a demanda decorrente do adensamento previsto. Essa verificação está previsto seja feita na revisão da lei de uso do solo ou seja da *lei 13.885/04* que é o embrião do verdadeiro *Plano Diretor* juntamente e em coerência com a definição do *Plano de Mobilidade Urbana*. Assim sendo uma antecipação no interior da *PDU* do que deveria fazer parte do verdadeiro novo *PD* ainda a ser efetivado provavelmente durante 2014, dos corredores de transportes de massa voltados para estimular o adensamento do entorno denominados de *Eixos de Estruturação da Transformação Urbana* no PL 688, deve ser identificada claramente como antecipação do *PD*. Assim também a outra antecipação que é a presença das *ZEIS* no PL 688 no qual não é definida apenas como tipologia dos 4 tipos que as definem que seria próprio de uma *PDU* mas aumentadas em número e tendo suas regras aperfeiçoadas de modo pormenorizado o que é próprio de um *PD*. Assim os *Eixos de Estruturação da Transformação Urbana* e as *ZEIS* devem fazer parte de um Título adicional do PL 688 que antecipe esses dois aspectos estratégicos do *Plano Diretor PD* no interior da *Política de Desenvolvimento Expansão PDU*. Só assim ficará claro o que é uma *PDU* orientadora de um *PD* como exige a *Constituição Federal*. Sem essa distinção os cidadãos conscientes não conseguem ver na política *PDU* um verdadeiro plano *PD*, e por isso reclamam com toda a razão que o chamado *PDE Plano Diretor Estratégico* aprovado pela lei 13.430/02 é muito geral e vago como o próprio relator vereador Nabil Bonduki constata. Isso porque o conteúdo da *lei 13.430/02* que é o chamado *PDE* em vigor não propõe quase nada de concreto, e quando o fez, como vimos, o faz de modo incompleto especialmente não prevendo recursos financeiros e de modo isolado de planos mais gerais, frustrando suas expectativas do que deve ser um verdadeiro *PD Plano Diretor*.

Sendo essa confusão enganadora e por isso desmobilizadora dos cidadãos conscientes pois não oferece solução para os problemas que enfrentam em seu cotidiano, nem mesmo se propõe a isso, quando esse deveria ser seu principal objetivo, essa desmobilização deixa o campo aberto aos que vem nessa falta de definição uma possibilidade de manipulação das normas concretas orientadoras do desenvolvimento urbano ao sabor de interesses que permanecem desse modo na penumbra das políticas públicas não explicitadas. Será assim um falso plano diretor, pouco transparente e de certo modo enganador, pois o verdadeiro plano diretor continuará a ser chamado de lei complementar do mesmo. Inclusive fraudando a regra que define quórum especial para o *Plano Diretor* ser aprovado na *Câmara Municipal* e não o faz para lei complementares. Essa maior facilidade de se alterar o verdadeiro *Plano Diretor* contraria assim a *Lei Orgânica*, driblando-a nessa questão. Assim uma diretriz correta de adensamento é prejudicada por uma inserção formal equivocada e com graves consequências enquanto confusão que estabelece no entendimento das instâncias normativas que organiza hierarquicamente o planejamento urbano e conseqüente desmobilização da cidadania. O que é positivo, que é o adensamento ao longo dos eixos estruturadores, se torna desse modo negativo.

Deconstru-
mento

Ponto P 9 - Adensar com CA coeficiente de aproveitamento alto (até 4 vezes a área dos terrenos) apenas ao longo dos corredores de alta capacidade de transporte, conforme artigo 59 do PL 688 , como vimos é positivo se feito com as cautelas acima enumeradas. E que seja apenas ao longo dos trilhos do metrô, CPTM e os novos VLT Veículos Leves sobre Trilhos e BRT ônibus em canaleta exclusiva, desde que já implantados ou com implantação assegurada. (corretamente definido no artigo 60 Inciso I e II) Porém sem o *Calculo da Capacidade de Suporte do Sistema de Circulação- CCS SC*, se tornando superadensados serão degeneradores dos bairros envolvidos e por sua importância estratégica do conjunto da cidade e da metrópole. Ver o lado negativo no Ponto N1, N2 e N5.

Ponto P 10 - Daí a possibilidade de se aceitar a antecipação dos *Eixos de Estruturação da Transformação Urbana como Corredores Urbanos de Alta Capacidade de Transporte (corresponde a Macroárea de Estruturação Metropolitana artigo 20 correspondendo ao Arco do Futuro . Me parece que não. Está confuso.) e os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana artigo 59, 60, 61 e 62 do PL 688 e das ZEIS Zonas Especiais de Interesse Social próprias do PD na PDU (artigo 38 e seguintes até 54 do PL 688) porém ainda sem o CCS SC *Cálculo da Capacidade de Suporte do Sistema de Circulação (artigo 59 paragrafo 3º)* a ser feito em conjunção com o *Plano de Mobilidade Urbana na revisão do verdadeiro PD a partir da lei 13.885/04 o embrião do mesmo.* Essa possibilidade só se deve aceitar desde que eliminando-se a inconstitucionalidade da definição dos perímetros abrangidos por decreto (**Artigo 60 do PL 688 Inciso I**) pelo arbítrio do Executivo envolvido resultando em inconstitucionalidade manifesta. E também cautelarmente reduzindo (**no Quadro nº 01 previsto no artigo 59 do PL 688**) o *CA Coeficiente de Aproveitamento* que define a quantidade de m2 possíveis máximos de serem construídos de 4 vezes a área do terreno para 2 vezes, no caso dos corredores de ônibus BRT e metrô leves VLT deixando CA=4 apenas para os corredores ao longo das linhas do Metrô e da CPTM ou dito de outro modo fazer os CA proporcionais a capacidade nominal ótima de cada tecnologia. As linhas de metrô transportam aproximadamente o dobro de passageiros que os BRT e VLT por hora ou por dia. E destacando que se trata de uma antecipação do verdadeiro PD depois da PDU em Título próprio no PL. Será ainda mais prudente não definir CA=4 para o entorno das linhas que correm lotadas do Metrô e da CPTM, enquanto uma possível redistribuição de viagens para outras linhas conforme vão sendo inauguradas puder possibilitar um maior adensamento. Adensar já no entorno de linhas já saturadas e que não tenha previsão de aumento de capacidade de transporte, como por exemplo uma aumento da frequência dos trens, não posso deixar de afirmar que é insano! Qualquer leigo percebe isso. Só um estudo completo do tipo do que preconizamos CCS SC a ser feito por ocasião da revisão do verdadeiro PD, integrando uso do solo e transporte, dará cabal resposta para essas questões.*

Ponto P 11 - É positiva a manutenção do conceito de *Macrozonas (artigo 10 inciso XXIV e artigo 12 e 23 do PL 688) e Macroáreas (artigo 10 inciso XXV e artigo 15 e 23 do PL 688)* para políticas públicas a serem aplicadas devendo no entanto ser entendidas como *Zonas Programáticas por atenderem a políticas públicas a serem perseguidas em certo prazo.* Devem ser distinguidas das *Zonas*

Comuns pois estas são atemporais, isto é não tem prazo para ficarem prontas ou melhor dizendo não faz sentido o conceito de zona pronta e acabada, pois mantidas suas regras vão se ajustando conforme as forças do mercado, tanto faz sendo elas as ZER e as Zonas Mistas, dado o dinamismo do desenvolvimento municipal mesmo nas ZER pela substituição de edificações antigas por novas. As ZEIS Zonas Especiais de Interesse Social para habitação popular (artigo 38 e 39 do PL 688) e as ZRA Zona de Recuperação Ambiental, esta última prevista no artigo 25 e 28 PL 688, são também “programáticas” pois embutem políticas públicas a serem perseguidas no tempo para se atingir os objetivos para elas definidos e uma vez atingidos devem se tornar tipos de zonas comuns atemporais. As ZEIS por exemplo transformadas em zonas mistas de moradia com comércio e serviços locais, em sua maioria, quando na periferia urbana.

Ponto P 12 - É positiva a redução do CA coeficiente de aproveitamento dos terrenos básico ou gratuito de 2 vezes a área do lote da legislação em vigor para 1 na legislação proposta. Ampliará a arrecadação de recursos através da outorga onerosa dos direitos de construir capaz de ser instrumento de redução das desigualdades sociais por não ser obrigatória a aplicação do que for arrecadado na região onde se a arrecadar, como ocorre com as Operações Urbanas por definição do Estatuto da Cidade. Essa benéfica redução do CA Básico ocorre tanto no Minuta como no PL 688. O CA é por enquanto ainda igual a 2 na legislação em vigor do chamado PDE, (não aparece tal redução no texto do PL 688 e sim em um Quadro)

Ponto P 13 - Do Cnsórcio Imobiliário, artigo 76 do PL 688 - Pode ser eliminada sua negatividade mostrada no Ponto N 22 mediante o oferecimento de uma parcela da valorização para os proprietários iniciais tornando-os sócios do empreendimento. Se aproxima da Requisição Urbanística que propus no PL 5271 da Reforma Urbana do Deputado Federal Raul Ferraz, que infelizmente foi posto de lado na formulação final que deu origem ao Estatuto da Cidade embora o restante tenha sido quase todo (80 %) aproveitado.

Pontos Básicos Negativos:

Ponto N 1 - O PDE em vigor que como vimos é definido pela lei 13.430/02 em vigor, dita do PDE Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico. Na verdade é a PDU Política de Desenvolvimento e Expansão Urbana exigida pela Constituição Federal pelo seu artigo 182, com poucas intromissões próprias de um Plano Diretor PD, embora incompletas em sua maioria como uma lista de obras a serem implementadas. Esta PDU em vigor se completa com a Parte 1 da lei 13.885/04. No entanto a mesma é dita na mesma linha de confusão como sendo complementar do PDE. As Partes 2 e 3 da 13.885/04 também ditas como complementares do PDE na verdade constituem juntas o verdadeiro embrião do PD ao nelas estar presente a legislação completa do zoneamento. Quanto a essa legislação de uso do solo ou de zoneamento ela está apresentada na Parte 2 onde estão os Planos Regionais um para cada Subprefeitura e na Parte 3 as normas gerais que os orientam. Uma clara

inversão lógica também geradora de confusão, difícil de encontrar uma razão positiva para que os carros fiquem adiante dos bois. É a norma particular se situando antes da geral > Sabe-se no entanto que a geral que orienta a particular deve logicamente sempre vir antes. Outra cansativa e desnecessária repetição de normas iguais em cada um dos *Planos Regionais* geram no espírito atento e lógico uma estranheza: porque essa repetição nos *37 Planos Regionais* se seria muito mais fácil a leitura se essas normas repetidas fossem colocadas como norma geral para todos eles? A inversão da norma geral em relação a particular já mencionada mais essa repetição cansativa, sugere a interpretação que se quer desvalorizar a norma geral para o município como um todo. Essa desvalorização conduz a deixa-las parcas e pouco efetivas conduzindo o forte das diretrizes para o âmbito local das subprefeituras.

Como entendemos como muitos que o problema maior do desenvolvimento urbano encontra-se em sua lógica geral de superadensamento central e dispersão periférica por decorrência de como tem sido produzida e apropriada a renda fundiária ou valorização imobiliária, sendo o combate a especulação imobiliária o escopo básico da *Reforma Urbana*, ao se esvaziar o âmbito das normas gerais para o município como um todo esconde-se essa problemática estrutural. Obviamente ao esconde-la nada é proposto para resolve-la. De qualquer modo com todas essas insuficiências as Partes 2 e 3 da Lei 13.885/04 são um embrião de um Plano Diretor. Deverá ser completado de modo a torna-lo capaz de ser um instrumento de planejamento que oriente o desenvolvimento urbano de modo a fazer com que as cidades cumpram função social como exige a *Constituição Federal* e o *Estatuto de Cidade* e mais recentemente a *Lei Federal da Mobilidade Urbana*. Pois lhe falta para ser um *PD* completo um conjunto de planos diretores setoriais, destacadamente o de *Mobilidade Urbana*, o de *Saneamento Básico* no que se refere a infraestrutura urbana e quanto as questões sociais propriamente ditas estão ausentes o de *Habitação*, o de *Educação* e o de *Saúde* que permitam o equacionamento dos problemas estruturais a terem encaminhadas a suas soluções, que como entendemos não dependem apenas das normas municipais. Todos os Planos Setoriais para serem efetivos por sua interinfluência devem ser pensados e definidos em sua interface recíproca de modo a gerarem a força institucional suficiente que o torne capaz de encaminhar as soluções estruturais que a crise das cidades brasileiras está exigindo. Os problemas se apresentam entrelaçados e a solução deles exige a utilização da combinação de forças de cada política e plano setorial decorrente. Sem essa sinergia resultante da ação conjugada intersetorial e intergovernamental não se acumulará forças sociais para a solução efetiva dos problemas estruturais. Por exemplo os movimentos sociais crescentes por enquanto reivindicam apenas melhor transporte público, como os iniciados em junho de 2013, e mais lazer na periferia urbana, que são os chamados rolezinhos invadindo shopping centers. Os rolezinhos que foram começados em escala maciça em São Paulo em janeiro de 2014, atestam a importância de um planejamento urbano com intensa preocupação social que extrapola a questão imobiliária estrito senso e envolve fundamentalmente a questão fundiária como se definiu na *Reforma Urbana* pois foi o preço crescente do solo urbano que induziu a ocupação sistemática informal de áreas publicas doadas pelos loteadores para serem bens de uso comum do povo, conforme a legislação de loteamentos federal e municipal, impõe e que por

essas circunstâncias se transformaram por anistias sucessivas em espaço de habitação popular e comércio e serviços de apoio. Mesmo para a classe média a insuficiência das diretrizes propostas se mostra clara ao *a PDU* falsamente dita *PD*, nem encaminhar os problemas que mais a afetam como congestionamentos e enchentes, que se reforçam negativamente entre si. Ao não encaminhar para valer a *Reforma Urbana* o *PL 688* mantém subjacente esse processo valorizador imobiliário e expulsivo dos que não conseguem pagar esses preços sempre crescentes acima da inflação do solo urbano, prenunciadores de uma gigantesca bolha imobiliária. Esta estourando paralisará a economia do país como ocorreu no Japão, nos EUA e na Espanha para citar três conhecidos e dramáticos exemplos. E é essa dimensão reducionista para a questão imobiliária estrito senso mesmo que com a inserção da baixa renda, que exclui a Reforma Urbana, que torna completamente insuficiente o conteúdo do PL 688, como uma Política de Desenvolvimento Urbano -PDU mais ainda se se quer faze-la passar como um verdadeiro Plano Diretor.

Contraditoriamente o próprio **PL 688 no artigo 225** define o papel da *Conferencia Municipal da Cidade de São Paulo* (Deveria ser "*do Município de São Paulo*" como um todo, para se eliminar o viés anti-rural) pelo qual tem como atribuição "avaliar e propor diretrizes da *Política de Desenvolvimento Urbano do Município*" (**artigo 225 parágrafo 2º Inciso I**) em primeiro lugar. E no inciso seguinte "sugerir propostas de alteração da lei do *Plano Diretor*" (**Inciso II do mesmo artigo 225 do PL 688**) de *Conselho Municipal de Política Urbana*. A institucionalização do sistema de planejamento municipal adota assim o que estamos defendendo como hierarquia definida pela *Constituição Federal* e pelo *Estatuto da Cidade*. Assim a alteração de PDE para PDU orientando o PD ao já estar adotado pelo *Sistema de Planejamento Municipal* não faz nenhum sentido manter a denominação equivocada e enganadora e contraditada pelo sistema de planejamento definido ao nível da *Conferência*. Da mesma forma após a *Conferência* também o *PL 688* adota a mesma hierarquia: primeiro "política" depois plano para o Conselho (**artigo 226 e 230 inciso I do PL 688**) que é denominado por isso de *Conselho de Política Urbana* a orientar o *Plano Diretor* e não *Conselho do Plano Diretor*. Textualmente diz o Inciso mencionado: "acompanhar a execução da *Política de Desenvolvimento Urbano do Município* (vejam que abandonam aqui o viés anti rural substituindo *Cidade* por *Município*) por intermédio do *Plano Diretor*". Onde acrescentam a palavra "estratégico" que propugnamos seja eliminada dado o viés neoliberal que acompanha essa denominação. Assim entendemos a alteração da denominação de *PDE Plano Diretor Estratégico* para *PDU Política de Desenvolvimento Urbano orientadora do verdadeiro PD* deve ser efetuada até para manter coerência com o próprio sistema de planejamento como é institucionalmente estruturado.

Ponto N 2 - A Política de Habitação Popular na PDU foi piorada na redação do PL 688 no que se refere ao importante objetivo de eliminação do déficit de habitações para a baixa renda que estava presente na redação da Minuta. Esse objetivo estratégico foi abolido no *PL 688*. Embora fortemente presente como *PDU* o que é positivo, dada a prioridade que se deve dar a mesma, de tão negligenciada que tem sido ao longo da história da cidade, se apresenta no entanto com sérios problemas. O primeiro que destacamos é o de tornar

possível se retornar a um tipo de zona que gera mudanças casuísticas do zoneamento de modo aparentado com as *Operações Interligadas*, destruidoras do zoneamento. As *EZEIS* são zonas possibilitadoras de Empreendimentos de Interesse Social assim considerados não apenas o *HIS* para a baixa renda mas também os *HMP* para a média renda de interesse dos incorporadores imobiliários. O risco maior está em estender a fixação por decreto parâmetros para os *HMP*. Produz além de desregramento planejamento de transportes uma inconstitucionalidade pela delegação de poder do Legislativo para o Executivo de matéria de exclusiva competência do Legislativo. Para os *HIS* a questão não está na inconstitucionalidade. Está no desregramento quanto as densidades das viagens geradas destruindo as bases do planejamento dos transportes em sua relação com o uso do solo. **Ver artigo 44 do PL 688.** Como formuladas estão propiciando essa negação do planejamento das usos e respectivas densidades geradora de viagens. As *Operações Interligadas* demagogicamente ofereciam uma parceria de interesses especulativos imobiliários com os populares na verdade destruidores do planejamento urbano na medida que casuisticamente alteravam o zoneamento, por decisão exclusiva do Executivo. Foram consideradas ilegais por decisão final do Supremo Tribunal Federal, apesar da insistência da Prefeitura de São Paulo em defendê-las, porque do ponto de vista das Constituições Federal e Estadual a mudança do zoneamento não pode ser efetivada pelo *Poder Executivo*. É o *Poder Legislativo* que tem exclusivamente essa competência. Assim acontecerá se as mudanças de zoneamento forem definidas por decreto, como está na **Minuta no artigo 50**. Seguramente serão barradas no *Poder Judiciário* pela usurpação de competência pelo *Executivo* do que é prerrogativa constitucional do *Legislativo*. Essa pendência legal poderá ser resolvida se a mudança do zoneamento for claramente definida por lei, como se pode antever no **PL 688 no artigo 44 parágrafo 1º e 2º** que melhorou o texto da *Minuta*, sem ainda a necessária clareza a respeito.

Ponto N 3 - Nas ZEDE Zonas Especiais de Desenvolvimento Econômico no artigo 60 na Minuta previa "novas atividades" as quais foram excluídas nas ZDE Zonas de Desenvolvimento que as substituíram no PL 688 no artigo 29. (Na Minuta estava no artigo 60. No PL melhorou o nome e piorou o conteúdo). Com isso se impede o desenvolvimento da base econômica industrial do município! Embora tenha sido melhorada a sua denominação de "zona especial" para "zona comum", pois devemos entender que uma zona destinada a indústrias e logística deve ser entendida como parte do zoneamento mais básico de um município como São Paulo, ao se dela excluir "novas atividades" está sendo cerceado o desenvolvimento econômico nesse campo de atividades no município. Pois sem uma zona que as abrigue as mesmas atividades industriais não tem como competir com o setor imobiliário, com seus produtos, que não as deixarão entrar nas ZEDE ou as expulsarão simplesmente, por um preço do solo que valorizarão, e que não conseguem absorver. E por decorrência nem mesmo se instalarão no município. A Fiesp deverá ser a primeira e mais importante entidade a se manifestar contra esse dispositivo limitador do crescimento de suas atividades produtivas. Mas o capital em sua dimensão produtiva deverá se mobilizar contra tal dispositivo favorável a dimensão especulativa.

Ponto N 4 - Mas o que mais decepciona nas diretrizes do PL 688 é a completa ausência de políticas de desenvolvimento sócio ambiental. (ver artigos 2º, 3º 4º, 5º, 6º, 7º, 8º e 9º. O 9 afirma a retomada do antigo conceito de planejamento físico territorial que eu entendia ter sido superado na década de 70 e e pela Constituição Federal e consequente Estatuto da Cidade nas décadas de 80 e 90 respectivamente. Um enorme retrocesso) Como fazer a cidade cumprir função social sem elas? Como a Reforma Urbana pode prescindir-las?). A sua adoção implica na adoção do conceito inovador de Políticas Transversais. A maioria dos formuladores destas políticas insistem na mídia a importância da Educação como Capital Humano, citando o já muito conhecido exemplo da Coréia e da Finlândia. O PL 688 ignora completamente essa fundamental questão relativa ao futuro da base econômica da metrópole e do seu município líder: o de São Paulo. E quanto a saudabilidade sócio ambiental como parcela fundamental de uma política de desenvolvimento sustentável sócio ambiental, o mesmo PL 688 chega a ignorar a mais importante política pública aprovada com esse objetivo em 2009 pela Câmara Municipal de São Paulo: a da Mudança do Clima do Município de São Paulo (lei 14,933/09), visando reduzir a emissão de gases de efeito estufa originário do CO2 ou gás carbônico, de veículos movidos a combustível fóssil e do metano, decorrente nas cidades da decomposição de resíduos sólidos. Uma falha lamentável pois bastaria incorpora-la ao texto. Mas para isso deve mudar sua estrutura de títulos e capítulos com a introdução em Título próprio do conceito de Políticas Transversais, como Título ao final da PDU anterior ao Título de antecipação do verdadeiro Plano Diretor. As Políticas Transversais são as que entrelaçam as tradicionais políticas setoriais, da qual a Política da Mudança do Clima no Município de São Paulo (lei 14.933 de 5 de junho de 2009) é a pioneira de muitas outras a serem definidas especialmente para a solução dos problemas estruturais da cidade. Dado o entrelaçamento dos problemas, as políticas setoriais atuando isoladamente são insuficientes para resolve-los. São problemas interatuantes, um gerando consequências negativas sobre o outro, como o dos congestionamentos, das enchentes, da habitação popular e o da salvação dos mananciais sendo invadidos por urbanização sem os devidos suficientes controles. Para isso não se deve deixa-los de lado como sistematicamente faz o PDE em vigor nas leis 13.430/02 e 13.885/04 que o instituíram. Não há nenhuma menção em equacionar esses problemas estruturais sistematicamente e por isso mesmo muito menos em resolve-los. Simplesmente o que se faz é mencionar diretrizes e objetivos qualitativos óbvios que nada contribuem para se dimensionar o tamanho dos problemas e sua complexidade interatuante inclusive por exemplo quantificando as necessidades de recursos financeiros para a sua solução. Fica sendo assim redigida, uma Política de Desenvolvimento Urbano PDU apresentada como um falso e enganador Plano Diretor, em sua generalidade compartimentada incapaz de equacionar os reais problemas e soluções estruturais que enfrentamos. E, mais grave, não entende que é essa a sua principal missão, para ter condição de cumprir o que a Constituição Federal exige dele: fazer a cidade e a propriedade de fins urbanos, cumprirem função social.

O PL 688 faz o mesmo, ao simplesmente também ignora-los, como o exemplo da incrível ausência da política da mudanças climáticas, atesta. No que se refere no entanto a política imobiliária e a habitacional quer que atinja o nível de concretude próprio de um PD, introduzindo dispositivos que permitam sua aplicabilidade imediata alterando parcialmente o zoneamento, tanto no que se refere aos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana como das ZEIS,

antecipando parcialmente a revisão da *lei 13.885/04* que contém como vimos o embrião do *Plano Diretor* com todas as deficiências técnicas de escopo reduzido desistindo de antemão de sua contribuição na solução dos problemas estruturais urbanos já apontadas e mais as que essa antecipação implica.

Ponto N 5 - Compreendemos a ânsia de um Poder Executivo entrante que recebeu mandato popular para introduzir determinadas alterações no planejamento urbano municipal em querer coloca-las em prática desde logo. Nos referimos aos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (artigo 59 a 62 do PL 688) e as ZEIS (Artigo 38 a 54 do PL 688). É legítima essa pretensão. Ela no entanto esbarra nos tempos institucionais e políticos de alteração das diretrizes em vigor definidas pelas leis 13.430/02 denominada de PDE e 13.885/04 denominada de complementar ao PDE. Independentemente de se concordar ou não com as alterações de denominação das mesmas para PDU e PD respectivamente, como entendemos é imprescindível fazer, como já argumentado, para que fiquem de acordo com a Constituição Federal e o Estatuto da Cidade, o fato é que o zoneamento que agora se quer alterar de modo a torna-lo parcialmente aplicável, pela legislação em vigor está presente na segunda lei 13.885 de 2004 e não na primeira 13.430 de 2002. Como se está revendo apenas a 1º e não a 2º, não se poderia modificar agora a segunda. Por outro lado o zoneamento deve ser pensado como um todo, dada a interinfluência de uma zona sobre as demais e em coerência com o sistema de transporte para haja o casamento da oferta de transporte e a demanda de viagens geradas pelo uso do solo que o zoneamento orienta. Há um modo formal no entanto de se aceitar a introdução de normas parciais de zoneamento aplicáveis na revisão da 1º lei, se claramente dizemos isso para que o cidadão comum tenha clareza dessa antecipação que está sendo feita. De outro modo estaremos querendo enganar o cidadão inteligente, capaz de discernir questões como essa. Se essa informação chegar a ele dificilmente não nos dará razão. Há hoje mais que anteriormente, uma grande dificuldade em a mídia levar esse tipo de informação ao cidadão comum. Uma das razões é a cultura contemporânea dominante valorizar as informações atomizadas ao invés de análises abrangentes dos processos sociais. O sucesso das mídias atomizantes como o Twitter, que reduzem as mensagens a pílulas de conteúdo de poucas palavras, atesta o que estamos afirmando. Mas como entendemos que as questões urbanas exigem para a sua compreensão e solução análises abrangentes, não vemos como deixar de insistir em acreditar que essa tendência compartimentadora ao extremo do conhecimento um dia será revertida. E queremos e entendemos que como pesquisador da questão urbana há mais de 40 anos, na USP, devemos contribuir para isso. Os 7 livros que publicamos ou contribuimos para publicar e o conteúdo de nosso " site " <candidomaltacamposfilho.com.br> com compartimentos para temas um deles para Planos Diretores, visam a isso.

Deve ter sido essa crença ao lado do esforço continuado que continuo a exercer nessa direção, que explica tenha ganho de meus pares o título de Professor Emérito. Ao lado dessa clareza conceitual que no fundo distingue uma política de desenvolvimento urbano de um verdadeiro plano diretor devemos ser cautelosos nessa antecipação compartimentadora de normas de um plano no interior de uma política. Por que ao compartimentar essas interinfluências por exemplo das viagens geradas por essas zonas modificadas para e desde as zonas não modificadas alteram as demandas por transporte entre elas. E essas

interinfluências que exigem modelagem matemática adequadas não estão sendo feitas agora e só poderão ser feitas de modo tecnicamente adequado por modelagem matemática que relacione uso do solo e transporte, depois, na revisão da lei 13.885 do zoneamento como um todo e defendemos e esperamos de modo planejado coerente com o sistema de transporte. As cautelas a que nos referimos devem se dar reduzindo-se a densidades máximas a serem obtidas onde o sistema de circulação está com sua capacidade esgotada e não se esteja inaugurando sua ampliação ou não se a tenha assegurada, por ter sido iniciada a obra correspondente. Existe uma defasagem crescente entre a oferta e a demanda de transportes urbanos que é explosiva. É preciso alterar substancialmente a lógica do processo social que a produz. Que tem a produção e apropriação da valorização especulativa imobiliária em sua raiz. Os movimentos sociais de junho lançaram um primeiro e gigantesco alerta sobre a mesma; e quando se imaginava que essa juventude universitária é obcecada por automóveis dada a propaganda maciça da mídia nos últimos 50 anos, surpreenderam a todos os demais com a reivindicação por melhor transporte coletivo!! Ainda bem! Há luz no fim do túnel.

Ponto N 6 - Devemos coibir vagas de estacionamentos no destino das viagens intraurbanas NR uso não residencial e não na origem R- uso residencial das mesmas viagens. Devemos coibir o uso exagerado intraurbano dos veículos automotores de transporte individual e não a aquisição de automóveis. Essa é uma contribuição que o planejamento urbano pode e deve dar para o desenvolvimento do país, onde a indústria automobilística está tendo um papel estratégico na geração de emprego e renda, desestimulando o uso porém não a aquisição de veículos. Devemos ao mesmo tempo manter estímulos a aquisição de veículos e restringir seu uso onde os mesmos congestionam o sistema viário. Nessas áreas deve ser priorizado o transporte coletivo. Parece paradoxal mas é a inteligente política urbana da Europa. Não temos como seguir o modelo de cidades norte-americanas. A generosidade com que os norte americanos definem seus espaços privados e públicos permite que digamos que apresentam uma proporção cerca de 10 vezes ou mais em relação ao que praticamos quanto a largura de vias e áreas para estacionamento de veículos sobre rodas. Quem viaja para lá ou mesmo apenas vê imagens de suas cidades sabe avaliar o que digo. São cidades planejadas para automóveis. Nos últimos 100 anos não preparamos nossas cidades para a introdução maciça de automóveis. A maior parte do espaço urbano brasileiro se constituiu e continua se constituindo a revelia de qualquer planejamento urbano antecipatório. Nem mesmo regras comezinhas de loteamento como largura mínima de ruas foram obedecidas na maior parte dos loteamentos abertos. Inclusive em São Paulo. Não é exagero dizer que 70 % dos loteamentos foram implantados a revelia dessas regras básicas existentes em lei. Em 1979 conseguimos aprovar a lei Lehman (Lei 6766/79) que criminalizava o loteador irregular popularmente denominado de "clandestino". Não conseguimos fazê-la funcionar coibindo tal prática. O Poder Judiciário de São Paulo, através da Varas Específicas posso assegurar que entendeu que o loteador irregular deveria ser aplaudido pois oferecia lotes populares! Os poucos que doaram áreas públicas por exemplo para escolas e creches viram esses terrenos serem ocupados especialmente por moradias de baixa renda numa verdadeira política de habitação popular informal. E como tal aceita por anistias legais sucessivas. Como consequência não temos espaço público para imprescindíveis equipamentos

sociais e muito menos para automóveis e é impossível agora obter-lo para esses últimos. Não nos resta outra opção senão priorizarmos de fato o transporte coletivo, que economiza espaço público. Por isso não se deve desestimular e muito menos proibir vagas de estacionamento na origem das viagens ou seja nas moradias. A restrição quando necessária deve ser no destino das viagens: nas atividades de trabalho, do lazer, da cultura e provavelmente não nas da saúde. Mantem-se o estímulo a indústria automobilística na aquisição de veículos, até estimulando a do carro pequeno não poluente para uso urbano, ao mesmo tempo que damos prioridade ao transporte coletivo nas viagens diárias, especialmente nas horas de pico.

Ver nesse sentido no PL 688/13 o artigo 59 Capítulo VI- Da Rede de Estruturação da Transformação Urbana Seção I- Dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana § 3º. Inciso III letra c). Ver a mesma norma errada no inciso V do mesmo artigo 59 para uso R letra a).

Ponto N 7 - É muito negativa a possibilidade de comissões e colegiados decisores criadas no Poder Executivo com delegação ilegal de poder do Legislativo para o Executivo, subverterem a legislação urbanística ao mesmo que criam condições institucionais para a obtenção de propinas. Em 2002 a lei 13.430 e em 2004 a lei 13.885 deram um salto qualitativo e quantitativo ao criarem centenas de oportunidades desnecessárias de delegação de poderes do Legislativo para o Executivo decidir o que antes estava perfeitamente definido na lei. Fizemos em 2003 uma representação ao Ministério Público a respeito que infelizmente não prosperou, possivelmente dado a vestimenta técnica que lhe foi pespegada que lhe conferiram uma aparente respeitabilidade institucional. A ampliação dos casos que vem sendo denunciados nestes últimos 20 anos de corrupção administrativa com a venda de favores demonstra a necessidade de se rever cada uma dessas delegações de poder e examina-las se há realmente um impedimento técnico para que se definam regras em lei e se evite o arbítrio do técnico municipal ou de uma comissão mista ou colegiado de técnicos municipais e representantes da sociedade civil. Se situa neste segundo caso a CTLU, sobre a qual iremos em seguida argumentar no Ponto N 21. Além do arbítrio ensejador da propina existe uma inconstitucionalidade nessa delegação quando ela não é necessária. A Inconstitucionalidade é relativa a delegação de poderes do Legislativo para o Executivo, este usurpando daquele, competência legal constitucional tanto federal como estadual:

4.1- Delegação legal é possível quando é impossível a definição de regras a serem seguidas e *para HIS habitação de interesse social dada a dificuldade técnica de essas regras serem estabelecidas e não para HMP onde essas regras podem e devem ser definidas*. Assim, repetimos, não para a definição de normas relativas as HMP Habitação de Moradia Popular diferentemente das para HIS Habitação de Interesse Social, pois inclusive e pelas razões apontadas para a HIS essa delegação é tradicional desde o Código Sabóia ou Código de Obras (hoje conhecido como Código de Edificações) dos anos 30 do século XX até os dias de hoje, dado o seu caráter claramente social. O que não se dá de modo algum para as HMP destinadas para níveis de renda da classe média baixa.

4.2- Inconstitucionalidade efetiva: a *definição dos parâmetros por decreto dos novos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana pelo artigo 60 Inciso I do PL 688*. Esses parâmetros urbanísticos são perfeitamente definíveis por regra estabelecida em lei. Se definidas por decreto devido aos altíssimos valores

imobiliários envolvidos seguramente ensejarão corrupção no alto escalão do Executivo.

Ponto N 8 - Falta de consciência social clara quanto a importância crucial para a urbanidade de uma cidade quanto ao uso do espaço público, especialmente de ruas e praças. Ver artigo 64 da PL 688 § 1º. Embora se apregoe a importância do uso do espaço público como de convivência social, os veículos automotores entupindo as vias e praças tornam-as inóspitas e mesmo hostis a esse uso social da vias como espaço de lazer e cultura. O excesso de veículos pela ambiência violenta que cria expulsa os usos mais socialmente mais frágeis de pedestres e ciclistas e mais ainda de crianças e idosos, no usufruto do espaço público como de convivência social não obrigatória, que são os propiciadores de lazer e cultura.

Ponto N 9 - Falta introdução das Bacias de Tráfego e dos Planos de Bairro nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana previstos no artigo 64 § 1º. No Inciso I quanto as Bacias de Tráfego e Inciso IV quanto aos Planos de Bairro. E no Inciso VI falta definir como obter maior e melhor convivência social nas vias e praças, controlando a qualidade do meio ambiente urbano nesse espaço público, derivado do volume e tipo tráfego de pessoas e veículos em sua interação mútua, que pode ser positiva, neutra ou negativa. Segundo estudos empíricos do pesquisador norte americano da Universidade da Califórnia em Berkeley, Donald Appleyard, que os mediu e nos oferece parâmetros para serem aplicados, os mesmos indicam para isso níveis máximos para cada tipo de ambiente desejado: até 250 veículos por hora, por faixa e por sentido, os veículos nesse nível de intensidade produzem efeitos positivos de animação urbana correspondendo um veículo a cada 20 segundos. O efeito é neutro para uma frequência de 250 a 500 veículos por hora, por faixa e por sentido. E se torna negativo com valores acima de 500 até o máximo de capacidade nominal de 1200 veículos por hora, por faixa e por sentido. Isto é, acima dos 1200 veículos por hora, por faixa e por sentido temos congestionamentos de tráfego, quando a relação V/C veículo sobre capacidade fica maior que 1. E esse fluxo máximo gera um “efeito barreira” como os denomina o engenheiro de transporte e sociólogo Eduardo Vasconcelos impedindo que as pessoas nos dois lados da via se comuniquem entre si. Ver o livro clássico sobre o assunto *Livable Streets*. University of Califórnia Press, 1981 com nova edição em 2013. Estes estudos declancharam movimentos sociais nas cidades em todo o mundo desenvolvido. Especialmente em Londres nos bairros centrais Pimlico e Camden. A busca da obtenção de qualificação urbanística passou a ser conhecida por *Traffic Calming*. Em tradução literal: Acalmação do tráfego de veículos. Ver também as mais de 400 zonas “20 milhas por hora” (cerca de 30 km por hora) de *Traffic Calming* em Londres em “20 mph zones and Road Safety in London” especialmente “Part A : review of the literature” em www.bmj.com/content/339/bmj.b4469 (página acessada em janeiro de 2014). Usam a expressão se tornando holandeses “Going dutch” em inglês, pois foram eles que inventaram a via estreita que compartilha civilizadamente seu espaço entre veículos e pessoas a que denominaram “woonerven” (“woonerf” no singular em holandês) ou “quintais vivíveis” ou “living yards” em inglês. Na Califórnia, EUA é implementado o *Traffic Calming* desde o início dos anos 70. Na Holanda que a partir de 1970 inaugurou em Delft uma primeira medida com esse objetivo em todo o planeta, viu sua experiência exitosa se expandir logo em seguida para as vizinhas Dinamarca e Alemanha.

Aqui equivocadamente alguns interpretam essa qualificação urbana a que todos têm direito, como busca de privilégio! Só porque a classe média e alta mais bem informada saiu na frente no Brasil, reivindicando o *Traffic Calming* nos bairros de moradia, em que o uso da rua pelos vizinhos para passeio com idosos, crianças e cachorros estava ou ainda está sendo prejudicado pelo excesso de veículos durante o dia e em alguns casos mesmo a noite. Um editorial completamente equivocado do Jornal O Estado de São Paulo, defendeu recentemente a eliminação do *Traffic Calming* com o mesmo argumento do suposto privilégio e que atrapalharia o tráfego irrestrito dos automóveis. Um promotor público por opinião pessoal, advoga a mesma infeliz causa, chegando a abrir ações civis públicas contra a Prefeitura de São Paulo e entidades de bairro que as apoiam, acusando os moradores imaginem de que: de buscarem defender seus bairros dessa degradação urbanística que tem como resultado a predominância dos carros em qualquer tipo de via, eliminando com isso as vias residenciais, que são tradicionais como conceito, desde sempre nos manuais de planejamento urbano e mesmo nos *Planos Diretores*, como o atualmente em vigor para a Cidade de São Paulo. Um enorme retrocesso será produzido nas nossas cidades na contramão da domesticação do uso do automóvel que queremos implementar, de modo igual ao realizado nos países desenvolvidos, como com as chamadas zonas 30, que impõe a velocidade máxima de 30 km por hora nas ruas de um bairro residencial a ser mantido tranquilo. O ritmo de avalanche em que esses veículos estão sendo introduzidos nos últimos anos, no insuficiente sistema viário brasileiro, torna urgente essas proteções serem introduzidas. Só deve ficar contra essa acalmação do tráfego de veículos em determinados espaços públicos como ruas e praças que não tenham o papel de vias arteriais, quem defenda que todas as vias foram feitas apenas para automóveis e não como espaço de convivência social. O que para nós significa defender o fim das cidades como espaço que estimule a convivência social entre seus usuários no espaço público. Isso se for levada adiante o que está virando uma verdadeira campanha na mídia, que parece mais motivada pelos automobilistas que estão vendo nessa medida um modo de diminuir o espaço viário a sua disposição. A solução para a obtenção de um equilíbrio urbano que possibilite as cidades serem cidades como sempre foram, os técnicos quase unanimemente apontam, assim como os cidadãos mais conscientes do processo mais geral de urbanização, que é preciso restringir o uso de automóveis no exíguo espaço viário disponível, impossível em termos socioeconômicos e ambientais de ser expandido na medida da demanda que vem ocorrendo. Mas a violência que esse trânsito excessivo vai introduzindo nas vias faz com que mais e mais os cidadãos tenham que se refugiar nos bunkers em que terão que transformar suas moradias se já não o são, desertificando a vida em comunidade no espaço urbano, produzindo cada vez mais a anti-cidade ou a desurbanidade. Serão anticidadãos vivendo em uma cidade que nega seu principal atributo: a comunicação humana que não prescinde do contato pessoal no espaço público, especialmente o aleatório por ser mais criativo por possibilitar o encontro do fato social diferente. Essa criatividade urbana é também o resultado de se perambular ou flunar pelas cidades, cantado entre outros, pelo aclamado poeta francês Baudelaire.

E quanto menor for a renda familiar e menor o espaço interno da moradia individual, maior é a necessidade de complementá-lo com o espaço da rua em frente. Assim acusar de elitismo o controle do tráfego de veículos nas vias residenciais revela o desconhecimento completo de como vivem as camadas

populares. Vivem em casas e ruas estreitas quase sempre resultado de loteamentos e edificações irregulares que desobedeceram as regras mezinhas do urbanismo fixadas em lei e foram posteriormente anistiados por lei. E terem conseguido moradias por uma verdadeira luta política desde há mais de 50 anos, com muito custo, especialmente nos últimos 5 anos pois devido a especulação imobiliária articulada a financeira, dobraram de preço. Primeiro nós ou seja a sociedade em seu conjunto as sufocamos em espaços estreitos caseiros e públicos, ou até em áreas de risco de vida ou perda patrimonial. E nem praças e áreas verdes em geral possuem devido a origem irregular desses assentamentos, mesmo que não sejam favelas. Quando havia espaços públicos doados pelos loteadores, passaram a ser chamados de espaços da Prefeitura para facilitar sua ocupação sistemática pois na verdade eram juridicamente denominados de “bens de uso comum do povo”. Os mesmos foram sistematicamente ocupados especialmente por moradores de baixa renda em uma verdadeira política informal de habitação popular na ausência de uma suficiente política formal. O cadastro que organizei desses espaços “bens de uso comum do povo” como Secretário de Planejamento da Prefeitura através da COGEP Coordenadoria Geral do Planejamento antecessora da SEMPLA e da SMDU atuais, sem que eu tivesse qualquer intenção nesse sentido, foi utilizado pelos movimentos sociais para organizar essa ocupação nos últimos 30 anos. Desse modo sobram muito poucos terrenos públicos destinados a novos equipamentos sociais para creches, escolas e centros de saúde, para não falar dos centros culturais reclamados pelos *rolezinhos*. Esse passou a ser um problema sério para os 3 níveis de governo: encontrar terrenos adequadamente situados e a preço razoável para os novos equipamentos sociais de educação, saúde, bem estar, esporte, cultura, lazer e segurança, afora o déficit de áreas verdes resultante.

Será que faz algum sentido social agora tornarmos quase exclusivos para os automóveis, o uso dos poucos espaços das ruas e praças que conseguiram ficar fora do domínio dos mesmos? E sem restrição de seu uso quanto ao volume e tipo? Me parece fora de dúvida que não. Mas precisamos convencer o citado promotor e a mídia que o apoia.

Ponto N 10 - O papel estratégico nesse contexto dos Planos de Bairro.
O Traffic Calming definido pelos Planos de Bairro é muito mais necessário para os moradores de baixa renda do que para a classe média! Comprovamos esse desejo popular quando apresentamos e discutimos democraticamente com eles a elaboração do Plano de Bairro de Perus adotando o conceito urbanístico das “unidades de vizinhança” denominadas de Unidades Ambientais de Moradia UAMs em que para o seu miolo é garantida uma “ilha de tranquilidade” onde apenas se permite usos que eles consideram compatíveis com a moradia e se controla o trafego de passagem nos limites que possibilitam as crianças e idosos e pessoas com a saúde fragilizada ao acessarem os equipamentos sociais de educação, saúde, lazer, esporte e cultura com segurança e qualidade ambiental promotora e do convívio social positivo. Tudo isso se perderá para benefício dos automóveis poderem trafegar sem limites por onde quiserem. Atropelando e matando os que ousarem enfrenta-los nas ruas. Especialmente se forem idosos e crianças os mais indefesos. Ficar na porta de casa sentado em cadeiras nas calçadas conversando, se tornará impossível! As ruas compartilhadas entre veículos e pedestres não será uma realidade civilizada, como nas estreitas ruas até do centro histórico de Paris! Será o palco de batalhas cotidianas de uma guerra urbana, estendendo para toda a cidade o que já pipoca aqui e ali por exasperados paulistanos. Esperamos que essa juventude