

Revista da

ESPM

REVISTA DA ESPM • ANO 21 • EDIÇÃO 99 • N. 4 • JULHO/AGOSTO 2015 • R\$ 28,00

⊕ Entrevistas

As cidades são o último reduto da solidariedade

Jaime Lerner

Como se faz uma grande cidade

Patrícia Ellen

A Síndrome de Brasília

Jan Gehl

Por uma metrópole

mais heterogênea

Claudio Bernardes

Querá fazer obra na China?

Clodoaldo Pelissioni



SONHO E REALIDADE

O futuro de nossas cidades está nesse equilíbrio

⊕ Artigos

Nossos lugares: de onde viemos e para onde vamos?

Uma nova agenda para a construção civil

Mais do mesmo: o que estamos fazendo com nossas cidades?

O peso do passado na construção do futuro das cidades

Tratamentos possíveis para algumas patologias urbanas

Fizemos tudo errado! E agora, como mudar a realidade das cidades brasileiras?

⊕ Artigos

● futuro das cidades brasileiras

Bom, bonito e barato: a velha fórmula pode virar realidade em nossas grandes cidades

Urbis omnes

O PAM de São Paulo: nova agenda estratégica para a macrometrópole

Ilha Pura se prepara para os Jogos Olímpicos de 2016!

A solução para o trânsito nos grandes centros urbanos!

SUSTENTABILIDADE





Tratamentos possíveis para algumas patologias urbanas

Conheça a fórmula capaz de tratar os males dos grandes centros, melhorar a qualidade de vida da população e remover nossas metrópoles da UTI. O tratamento é composto por diversos remédios amargos, que estimulam a concentração de habitação, educação, emprego e lazer em microrregiões, de forma policêntrica, e evitam o processo de gentrificação

Por Hamilton de França Leite Júnior

Toda pessoa que mora em uma grande cidade consegue, sem muita dificuldade, diagnosticar os males que afligem os grandes centros urbanos na atualidade. É necessário apenas alguns momentos de reflexão para listar a maioria dos problemas. No entanto, os medicamentos adequados para minimizar os efeitos dos grandes males urbanos não são tão fáceis de administrar, mas podemos refletir sobre os tratamentos possíveis para tratar algumas destas enfermidades.

A maior parte da população das metrópoles brasileiras sofre, diariamente, com problemas de mobilidade, seja por causa do trânsito, seja por conta da precariedade do transporte público ou da necessidade de realizar viagens demoradas. A solução para esse mal envolve dois componentes que se inter-relacionam: os sistemas de transporte e a ocupação do solo. Para tanto, os planos diretores e as leis de uso e ocupação do solo devem orientar e incentivar a concentração de habitação, educação, emprego e lazer em microrregiões, de

forma policêntrica. Do mesmo modo, eles precisam evitar a todo custo o processo de gentrificação, que pressiona as famílias mais pobres para as periferias, em função da valorização dos domicílios nas regiões centrais. Esse movimento prejudica a qualidade de vida dos moradores e aumenta as emissões de gases de efeito estufa, por conta dos longos deslocamentos diários, além de exigir investimentos públicos para a construção de infraestruturas cada vez mais distantes e reduzir áreas de cultivo e vegetação nativa, normalmente presentes nas franjas dos municípios.

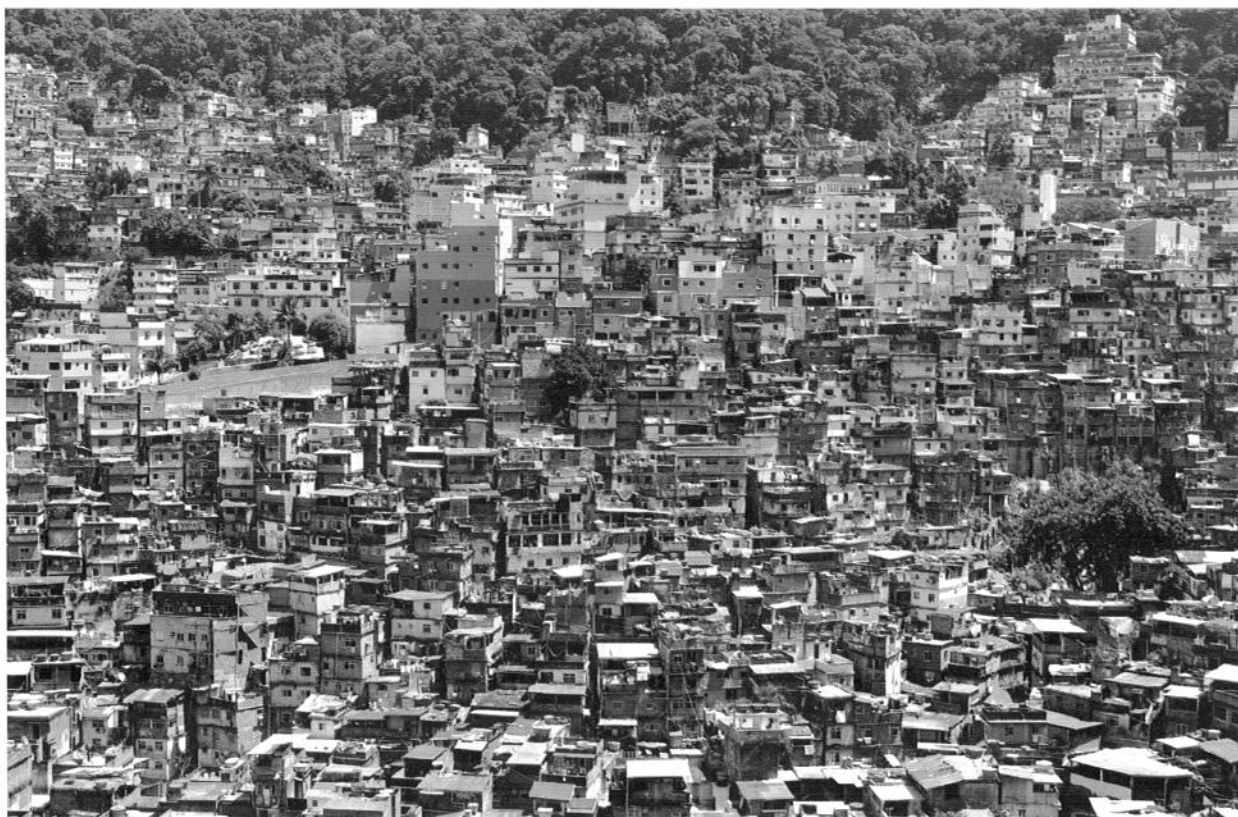
Num modelo de ocupação ideal, os percursos de curta distância são realizados a pé. Já os trajetos de média distância, percorridos de bicicleta – por meio de ciclovias planejadas e protegidas dos veículos – ou de ônibus, micro-ônibus, VLT (veículo leve sobre trilhos) e vans.

Mesmo nesse cenário, é preciso haver uma malha de transporte de massa de alta capacidade para trajetos longos ou intermunicipais. Tal malha deve atender



Num modelo de ocupação ideal, os percursos de curta distância são realizados a pé. Já os trajetos de média distância, percorridos de bicicleta, ônibus, micro-ônibus, VLTs e vans

FOTOS: LATINSTOCK



Favelas e cortiços são as feridas mais expostas do déficit habitacional brasileiro, que representa uma das piores mazelas que nosso país ainda precisa curar. Quanto menor é a renda das famílias, mais gravemente esse mal se manifesta

viagens eventuais das pessoas, bem como aquelas que não conseguem morar próximas do trabalho ou da escola. Ela pode ser feita de metrô, trem e BRT (*bus rapid transit*) – que necessita transitar em vias exclusivas, com faixas adicionais para ultrapassagens, e contar com estações de embarque e cobrança. Vale ressaltar que nesse caso o metrô precisa ter uma rede ampla, especialmente no centro expandido, com estações de final de linha do tipo *park and ride*, que disponham de oferta suficiente e barata de vagas para automóveis. Assim, aqueles que moram distante do centro podem estacionar seus carros nesses locais, com consequente melhoria do trânsito. A circulação de veículos na região central também pode ser economicamente desestimulada por meio da adoção do pedágio urbano.

Não existe uma solução única para que a população desfrute de uma boa mobilidade, mas deve haver uma diversidade de modais complementares e interconectados, que sejam confortáveis, abrangentes e eficientes.

O déficit habitacional é uma das piores mazelas que nosso país ainda precisa curar. E quanto mais baixa é a renda das famílias, mais gravemente esse mal se manifesta. Favelas e cortiços são as feridas mais expostas, mas as coabitações e habitações insalubres também precisam ser extirpadas deste organismo vivo chamado cidade.

O programa federal Minha Casa, Minha Vida tem a pretensão de remediar esse mal, mas na prática está longe de obter êxito, diante da grandeza do problema, sobretudo nas capitais do país. Para piorar, o atual governo reduziu 35% do orçamento destinado ao programa em 2015. Com isso, a indústria imobiliária, que se estruturou, acreditando na sua perenidade, hoje demite e desmobiliza, à espera da definição dos rumos que o Palácio do Planalto dará ao Minha Casa, Minha Vida.

Como acontece em qualquer outra atividade econômica, o preço dos imóveis é definido, entre outros fatores, pelo balanceamento entre a oferta e a demanda. As incorporadoras desenvolvem empreendimentos para atender parte

SUSTENTABILIDADE

da demanda da população por construções. Tal oferta é limitada pela disponibilidade de áreas aptas para a produção imobiliária e pelo potencial de aproveitamento do terreno definido pela legislação municipal. Como usualmente os terrenos são escassos e limitados nas áreas mais centrais, um instrumento que pode ser utilizado pelo poder público para a ampliação da oferta, com a decorrente redução de preço, é a adoção de altos coeficientes de aproveitamento (CA). Ou seja, num terreno de mil metros quadrados, onde o CA é igual a um, pode ser edificado um total de mil metros quadrados, ou aproximadamente 20 apartamentos de 50 metros quadrados. Em um terreno com a mesma área, onde o CA é igual a dez, poderiam ser construídos 200 apartamentos com o mesmo tamanho do exemplo anterior. Infelizmente, São Paulo e inúmeras outras cidades brasileiras têm adotado estratégia inversa nas últimas décadas, reduzindo consideravelmente os CAs dos terrenos.

Em vez de aumentar os CAs, o Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo, promulgado no dia 31 de julho de 2014, adotou o conceito da Cota de Solidariedade, que obriga novas incorporações desenvolvidas na capital com mais de 20 mil metros quadrados de área construída a destinarem 10% de sua área computável para habitações de interesse social (HIS). Nesse caso, os preços das demais unidades do empreendimento são acrescidos para compensar a estratégia e, portanto, é o consumidor quem paga essa conta.

Outros instrumentos inovadores presentes no PDE são: a limitação de uma vaga para automóveis por unidade habitacional e para cada 70 metros quadrados de área comercial; e a fruição pública, que é o acesso público a uma parte do térreo dos condomínios privados.

Em São Paulo, novos projetos são incentivados ou obrigados – dependendo do tamanho do terreno – a ocupar a extensão horizontal, ao nível da rua, com fachadas ativas. Estas possuem acesso direto para as calçadas e são destinadas a usos não residenciais, como o comércio e os serviços locais. E se não houver demanda nos endereços em que as fachadas ativas são obrigatórias? Nesse caso, poderá haver espaços ociosos, com resultado contrário

Calçadas vibrantes com fachadas ativas encorajam os pedestres a frequentar o local, aumentam o valor dos imóveis e contribuem para a vitalidade dos bairros





Na esfera pública, uma economia de 11% em infraestrutura é esperada, quando os conceitos de uso e ocupação urbana sustentável também são agregados

ao desejado, degradando regiões onde a demanda não é suficiente. Sempre que houver demanda, porém, essa estratégia agregará muitos benefícios. Alguns deles estão presentes na publicação *Active design: shaping the sidewalk experience*, da Prefeitura de Nova York, que afirma: intervenções para a melhoria do ambiente construído estão associadas a um aumento da atividade física da população entre 35% e 161%, com conseqüente redução de problemas de saúde. Também são aliadas à melhora do senso de comunidade, ao declínio da sensação de isolamento e de insegurança, do crime e do estresse, bem como do crescimento da preferência de moradia das pessoas por lugares com qualidade urbanística. Algumas dessas intervenções são a melhoria da estética do ambiente físico, da conectividade, da vegetação, da iluminação e da sinalização das ruas e calçadas. Calçadas vibrantes com fachadas ativas fomentam a economia local, pois encorajam pedestres a frequentar o comércio e os serviços, aumentam o valor dos imóveis, criam mais empregos e contribuem para a vitalidade das comunidades, pois proporcionam oportunidades para a interação social.

Centros urbanos padecem de uma febre, decorrente do aquecimento global e do efeito conhecido como “ilha de calor”. Tais áreas registram temperaturas mais elevadas em relação a seus entornos, normalmente mais arborizados, e experimentam maior concentração de chuvas intensas, causadoras de enchentes. Em contrapartida, regiões periféricas pouco ocupadas – onde frequentemente estão os reservatórios de água para consumo humano – recebem menores volumes de precipitação.

Seu sistema digestório não é sadio e produz gases e resíduos que poluem a natureza e prejudicam a qualidade de vida das pessoas. Para sarar, o ambiente construído precisa se tornar mais sustentável.

Construções sustentáveis reduzem as ilhas de calor e a emissão de gases de efeito estufa e poluentes. Ao mesmo tempo, beneficiam os usuários, que desfrutam de melhor qualidade do ar interno, iluminação, ventilação, conforto olfativo, térmico e acústico, além da

LATINSTOCK

menor toxicidade dos materiais utilizados. As empresas ocupantes desse tipo de edificação reduzem a taxa de absenteísmo e obtêm maior produtividade de seus funcionários. O governo, por sua vez, reduz gastos com água, energia, saúde e locais para disposição de resíduos.

Gregory Kats, em seu livro *Tornando nosso ambiente construído mais sustentável: custos, benefícios e estratégias*, apresenta os resultados provenientes de 170 edifícios certificados como sustentáveis. A pesquisa identificou uma série de benefícios relacionados à melhoria da saúde e da produtividade dos funcionários que trabalharam durante 20 anos em *green buildings*. O valor desses benefícios varia entre US\$ 107/metro quadrado a US\$ 538/metro quadrado, além de gerar uma economia de US\$ 5,38 de água, US\$ 62,43 de energia e uma redução de US\$ 91,49/metro quadrado nos custos de manutenção e operação, em média. Ainda, segundo a publicação – que está disponível para download no site www.secovi.com.br/sustentabilidade/tornando-nosso-ambiente-mais-sustentavel –, os preços de venda de escritórios certificados são, em média, 9% superiores aos de equivalentes convencionais, considerando suas idades, localizações, tamanhos e outros fatores que afetam as avaliações, além de um aumento de 9,9% do retorno sobre investimentos, 6,4% na taxa de ocupação e 6,1% no valor da locação. Compradores residenciais estão dispostos a pagar 5,8% a mais por moradias “verdes”. Já na esfera pública, uma economia de 11% em infraestrutura é esperada, quando os conceitos de uso e ocupação urbana sustentável também são agregados.

Diante desse cenário, a pergunta é: se existem tantos benefícios oferecidos pelos *green buildings*, por que nem todos os edifícios são sustentáveis? O custo adicional de uma obra sustentável foi apontado como principal obstáculo para sua execução, por 82% dos 813 respondentes de pesquisa realizada em 2013. De acordo com os profissionais que trabalham em empresas com experiência nesse tipo de empreendimento, o custo pode crescer, em média, entre 1,6% e 8,6%.

O sistema digestório dos grandes centros não é sadio e produz gases e resíduos que poluem a natureza e prejudicam a qualidade de vida das pessoas

Na produção imobiliária, regida pela Lei 4.591/64, o incorporador cria, constrói, vende e entrega as unidades autônomas aos proprietários, que as utilizam ou alugam aos usuários finais. Nesse modelo, que é o mais adotado no país, o negócio do desenvolvimento imobiliário se encerra após a entrega do bem e o cumprimento do prazo de garantia. Os benefícios econômicos mais diretos das edificações sustentáveis são, no entanto, usufruídos pelos proprietários e usuários, que, ao contrário dos incorporadores, têm uma perspectiva de longo prazo.

Como, então, reequilibrar a equação econômica do ponto de vista do incorporador, que é de quem nasce a iniciativa de realizar ou não habitações sustentáveis?

Existem três possíveis soluções para a questão: 1. Concessão de incentivos tributários ou urbanísticos por parte do poder público para empreendimentos sustentáveis, com resultado econômico superior ou igual aos custos adicionais. Essa é a intenção da Quota Ambiental, presente no Projeto de Lei de Uso e Ocupação, em tramitação na Câmara de Vereadores de São Paulo; 2. Constatação de maior valor de mercado dos imóveis sustentáveis, que compensem os custos adicionais. Apesar da existência de pesquisas no exterior que comprovam que imóveis sustentáveis são mais valorizados, comparativamente a similares convencionais, essa afirmação ainda não pode ser comprovada no Brasil, pois até hoje não foi realizada pesquisa baseada em transações imobiliárias efetivadas; 3. Confecção de projetos que agreguem atributos sustentáveis, sem nenhum ou com pouco acréscimo de custo. Essa última solução é a única que está exclusivamente ao alcance do desenvolvedor imobiliário e pode ocorrer por meio de um estudo aprofundado das alternativas de projeto, com foco na redução de custos. Essa alternativa propicia ao incorporador oferecer um produto sustentável pelo mesmo preço de venda de um convencional, reforçando com isso o aspecto social da sustentabilidade.

Profissionais atuantes na indústria imobiliária contam com diversas publicações que podem auxiliá-los a adotar práticas de responsabilidade socioambientais em seus negócios. Entre elas, o documento *Promovendo negócios responsáveis no uso e investimentos em terras/terrenos, construção e imóveis*, desenvolvido pelo Pacto Global das Nações Unidas em parceria com a Royal



LATINSTOCK

Centros urbanos padecem de uma febre, decorrente do aquecimento global e do efeito "ilha de calor". Tais áreas registram temperaturas mais elevadas em relação a seus entornos e experimentam maior concentração de chuvas intensas

Institution of Chartered Surveyors (Rics). O estudo examina o impacto das empresas de loteamento, desenvolvimento imobiliário e construção civil nos quatro eixos do Pacto Global da ONU: direitos humanos, trabalho, meio ambiente e combate à corrupção. O documento também propõe ações necessárias para a adoção de iniciativas empresariais responsáveis, acompanhadas por estudos de casos de boas práticas existentes no mundo. Essa e outras publicações sobre o assunto – como *Condutas de Sustentabilidade no Setor Imobiliário Residencial* e *Indicadores de Sustentabilidade no Desenvolvimento Imobiliário Urbano* – estão disponíveis para download gratuito no site do Secovi-SP.

Por fim, o Mal de Alzheimer parece afligir nossos governantes, quando fazem promessas, mas "esquecem" de cumpri-las, ou dão rumo inverso ao planejamento urbano, apenas para descontinuar ações promovidas

por seu antecessor. Para curar este mal, a sociedade civil organizada precisa tomar as rédeas do planejamento e gestão de longo prazo das cidades. Uma experiência bem-sucedida nesse sentido existe em Maringá (PR), que em 1996 criou o Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá (Codem), órgão municipal encarregado de propor e fazer executar políticas de desenvolvimento econômico para a cidade.

Conhecemos o diagnóstico e bons remédios para acabar com os males dos grandes centros urbanos. Falta para nós, municipais, dizer aos doutores prefeitos quais tratamentos devem ser ministrados, para que nossas cidades deixem a UTI e vivam com mais saúde.

Hamilton de França Leite Júnior

Professor do MBA em negócios imobiliários da ESPM e diretor da Casoi Desenvolvimento Imobiliário e do Secovi-SP