

SP: 1/4 da área construída é dos carros

Pesquisa da Poli-USP, porém, mostra que essa proporção vem caindo: em 2001, eram 29%; média na cidade é de 1,39 vaga por apartamento

Rodrigo Brancatelli

Uma óbvia consequência de São Paulo ser a cidade do carro e ter hoje exatos 7.222.769 veículos licenciados é o alto índice de congestionamentos. Outra igualmente importante, mas pouco lembrada, é que São Paulo também pode ser chamada de a capital dos estacionamentos. De acordo com uma pesquisa inédita da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli), com base em dados do mercado imobiliário desde 1930, cerca de 25% – ou um quarto – de toda a área construída no Município são usados para garagens.

O levantamento analisou os empreendimentos comerciais e residenciais da capital ano a ano e a destinação de vagas de garagem. Até 1930, para se ter ideia, vagas de garagem praticamente não existiam – nessa época, a capital tinha 22,5 mil carros, o equivalente a um veículo para cada grupo de 39 habitantes. A partir daí, o aumento da motorização foi acompanhado de um apetite incontrolável do mercado imobiliário por áreas para estacionamento.

Em 1960, quando os prédios residenciais começaram a pipocar em todo o centro expandido, 13% da área construída era de estacionamento. Em 1985, essa proporção pula para 22,5%; em 1995, vai para 28%; em 2001, atinge o patamar máximo de 29,59% em relação a toda a área construída sendo destinada para guardar carros e motos. De 2002 até hoje, segundo a pesquisa, o número vem oscilando em torno de 25%.

“Isso mostra que estamos muito atrasados, temos problemas de legislação e de mobilidade”, diz Hamilton França Leite Júnior, administrador de empresas, diretor do sindicato da habitação (Secovi) e responsável pela pesquisa da Poli. “Primeiramente, vaga custa caro, aumenta o preço do imóvel. Além disso, o estacionamento ocupa espaço que poderia ser destinado a espaços públicos. Mas é a nossa pró-



Mais espaço. Pesquisador critica legislação da capital por exigir grandes estacionamentos em empreendimentos comerciais, mesmo em áreas saturadas

pria lei que cria essa situação, aqui temos até a obrigação de construir garagens. Em grandes empreendimentos comerciais, por exemplo, o incorporador é obrigado a fazer uma vaga para cada 35 metros quadrados de área privativa, o que, na prática, é muito mais do que precisa. Assim, fazemos mais estacionamentos do que precisamos.”

Um exemplo no exterior de como os estacionamentos ocupam áreas que poderiam melho-

rar o urbanismo e a qualidade de vida é o centro de exposições de Los Angeles, que tem o mesmo tamanho que o do Anhembi e nenhuma vaga para carros – aqui, são 7,5 mil vagas de estacionamento.

“Ou seja, as áreas no entorno são ocupadas por lojas, por parques, as pessoas andam por ali, o que cria uma região muito mais agradável”, diz o pesquisador. “Outro exemplo é o conjunto de prédios que estão sendo

construídos no local do World Trade Center, em Nova York. São oito torres, um monstro, mas há apenas 200 vagas de estacionamento, até para o pessoal usar o transporte público. Isso seria impossível em São Paulo, justamente por causa da nossa legislação.”

Menos vagas. Para não ficar apenas com más notícias, São Paulo ao menos vem diminuindo aos poucos – bem aos poucos

– essa relação com os estacionamentos. Hoje, o índice está bem abaixo do teto alcançado em 2001, e a projeção até 2020 mostra que o índice poderá ser de 22,95%, próximo do patamar praticado pelo mercado imobiliário em 1985. “Essa possibilidade evidenciaria um avanço qualitativo na mobilidade do habitante da cidade nos próximos dez anos”, afirma Leite Júnior.

De acordo com dados da Empresa Brasileira de Estudos de

Patrimônio (Embraesp), o número médio de vagas de automóveis por apartamento vem caindo – de 1,94, em 2006, para 1,68 em 2008 e 1,39 em 2010.

“Precisamos discutir mais a ocupação do território, investir para que haja um mix de lazer, trabalho, educação e moradia nos bairros, para diminuir os deslocamentos”, diz Leite Júnior. “Assim, não seriam mais necessárias tantas vagas, muito menos tantos carros.”

CIDADE DOS CARROS

A evolução do carro na metrópole

● **Pioneiro**
O primeiro carro circulou na cidade de São Paulo no ano de 1893 e era de propriedade do irmão do avião Santos Dumont – era um Peugeot Type 3



ARQUIVO/AE-08/03/1961

● **Placas**
O emplacamento de veículos na cidade começou em 1903, com 16 automóveis. A chapa número 1 foi para o Conde Francisco Marrazzo



OSWALDO PALERMO/AE-4/8/1996

● **Trânsito**
O primeiro congestionamento de São Paulo aconteceu em 12 de setembro de 1911, no dia de estreia de espetáculos no Teatro Municipal

Metrópoles criam regras para avanço de vagas de automóveis

Berlim instituiu limite para bairros, NY chega a vender espaço por até R\$ 150 mil e Londres exige área para bikes

Metrópoles como Berlim, Nova York e Londres desenvolveram políticas para ajudar a conter as áreas dedicadas aos automóveis em seu espaço urbano. Na capital alemã, há um limite máximo

para o número de vagas que cada empreendimento pode ter. Lá, a administração municipal analisa o número máximo de vagas que cada bairro ou região deveria ter – e a autorização é concedida caso a caso. Nos locais em que o estoque já está maior do que a demanda, até mesmo os espigões comerciais só podem construir garagens para bicicletas.

Em Nova York, como é muito difícil a prefeitura autorizar a construção de novas garagens

para carros, as vagas existentes acabam sendo disputadas a tapa. Atualmente, um novo conjunto de prédios está sendo erguido no bairro do Soho e ele terá apenas dez vagas – que estão sendo vendidas por R\$ 150 mil cada.

Já em Londres, na Inglaterra, para cada nova vaga criada o incorporador precisa fazer estacionamento para mais de dez bicicletas. No entanto, como a cidade limitou a construção de novas garagens nos últimos anos, terá



MIKE SEGAR/REUTERS-17/3/2011

Nova York. Estacionamentos são disputados 'a tapa'

de investir em estacionamentos para a Olimpíada deste ano. A cidade deverá ganhar um milhão de vagas até o meio do ano por

causa da segurança – para evitar problemas no trânsito e tumulto nos arredores das instalações esportivas. /R.B.



BRETON

actual

OUTLET

MEGA LIQUIDAÇÃO

Descontos de 40% a 80%

Móveis e acessórios para áreas internas e externas.

Rua Joaquim Antunes, 747 - Pinheiros - São Paulo - SP
Fone: 11 4362-5244 - Fax: 4177-3514
De segunda a sábado das 9h às 19h, domingos e feriados das 13h às 18h
Convênio com estacionamento

outlet@breton.com.br

Peças únicas. Sujeitas a disponibilidade de estoque. Campanha promocional válida durante o mês de março/2012.