

Cidade terá nova política urbana

Alguns projetos do Plano Diretor serão modificados ou cancelados

Toda a política de estruturação urbana da cidade, prevista pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) — no qual se baseou a Lei do Zoneamento — será alterada pela Prefeitura.

Ontem, a Comissão Deliberativa de Transporte e Desenvolvimento Urbano (Codevim) resolveu abandonar definitivamente o conceito de divisão da cidade em bolsões e substituí-lo pelo estudo de uma nova estrutura urbana, que vai compatibilizar a atual estrutura da cidade com as metas fixadas pelo PDDI em 1972. Entre elas está também o cancelamento dos últimos projetos das vias expressas.

Segundo o secretário de Vias Públicas, Otávio Camilo Pereira de Almeida, as metas do Plano Diretor que definiam os equipamentos urbanos a serem implantados em São Paulo (escolas, creches e hospitais) foram julgadas "justas e convenientes". Entretanto disse que a divisão da cidade em bolsões, uma espécie de zona Z-4, onde seriam instalados esses equipamentos, é uma diretriz abandonada.

Essas mudanças fazem parte de uma antiga intenção do arquiteto Cândido Malta Campos Filho, secretário coordenador-geral de Planejamento da Prefeitura (Cogep), de realizar uma revisão global em todos os conceitos estabelecidos pelo PDDI. A idéia de se alterar a diretriz de desenvolvimento urbano da cidade só não foi levada adiante até agora, segundo alguns técnicos, em razão da "teimosia" do ex-prefeito Olavo Setúbal, que não queria tornar a legislação flexível, principalmente a de uso e ocupação do solo, em busca de um crescimento urbano ordenado.

A revisão do PDDI foi anunciada ontem pelo Codevim, mas, há algum tempo, a decisão era esperada e vinha sen-

do criticada pelos urbanistas mais ortodoxos, como uma "saída para as conseqüentes alterações da Lei do Zoneamento". E, ao mesmo tempo que as determinações do Plano Diretor são abandonadas, o prefeito Reinaldo de Barros se declara favorável às alterações no zoneamento da cidade, que deverão começar por 22 corredores de tráfego.

FIM DA VIA EXPRESSA

Na verdade, as diretrizes do PDDI já estão sendo abandonadas, como é o caso das vias expressas, que eram definidas como vias de ligação rápida entre os bolsões (ou seja, os distritos de bairros). Inclusive, segundo o secretário de Vias Públicas, a Cogep estudará uma nova estrutura urbana para a cidade, em função do cancelamento dos últimos projetos de construção de vias expressas. Otávio Camilo explica que até mesmo a palavra "via expressa" foi cancelada.

"A expressão não existe mais para a atual administração. Em seu lugar, o Codevim resolveu que será utilizado o nome estradas especiais, que serão incluídas no Plano Rodoviário Municipal da Secretaria de Vias Públicas, para o próximo ano."

Explicou que o PDDI previa a construção de mais de 90 quilômetros de vias expressas, projetadas, segundo ele, em uma época diferente, pois serviam unicamente aos interesses ao transporte individual, realizado por automóvel. Hoje, com a crise do combustível, acredita que as vias expressas setornaram inviáveis economicamente.

Disse que, segundo estudos realizados pelo Codevim em suas últimas três reuniões, é impossível fazer uma alteração das vias expressas que serviriam aos automóveis e transformá-las em "estradas especiais" para

favorecer o transporte coletivo. Então, elas foram abandonadas, dentro do conceito do transporte individual.

Afirmou, entretanto, que algumas diretrizes não poderiam ser canceladas. Além de servirem aos automóveis, algumas dessas vias expressas significam corredores de tráfego de veículos coletivos, onde há interesse de locomoção da população. Citou como exemplo a Via Expressa Central, onde há demanda de passageiros para o transporte coletivo.

CORTES

Otávio Camilo Pereira de Almeida explicou que dos 92 quilômetros de vias expressas previstos no PDDI, uma grande parte foi cancelada na administração Olavo Setúbal. Disse que depois desse corte, restaram apenas as vias expressas Central, Tietê, Mauá-Cumbica, Mauá-Embu, Itapeçerica-Pinheiros, Sapopemba-Cotia, Anchieta-Fernã Dias, Sumaré-Ribeirão Pires e Sumaré-BR 116.

Dessas serão mantidas como estradas especiais apenas a Tietê, a Central e a Sumaré-BR 116, mesmo assim com algumas modificações no projeto original.

De acordo com informações do secretário de Vias Públicas, a Via Expressa Central foi projetada como uma ligação entre a zona Sul, através da Imigrantes e a zona Norte, pelo Elo Norte do Anel Rodoviário. Disse que o Codevim verificou que nesse eixo, há também o desejo de transporte coletivo, o que justificou sua alteração.

"Então nessa via foi abandonado o projeto inicial de via expressa e vai ser feito um novo projeto, levando em conta prioritariamente o transporte coletivo."

Segundo ele, o traçado da via será modificado em parte. Ao invés de pas-

sar pelos bairros densamente povoados como o Pari e o Brás, exigindo altos gastos com desapropriação, ele será construído ao longo do rio Tamanduá, em elevado. Essa via já estava definida, porém a palavra final para sua construção foi dada ontem no Codevim, que inclusive publicará no Diário Oficial de hoje ou amanhã uma resolução com todas essas decisões.

MANTIDAS

A via expressa Tietê, que agora virou estrada especial, foi mantida em toda a extensão já existente, desde a via Anhanguera até a avenida Tiquatira (divisa de Guarulhos) e cancelado o trecho restante que iria até São Miguel Paulista. O motivo, segundo Otávio Camilo, é que nesse trecho o Governo do Estado vai construir uma nova via ao longo do rio Tietê, para atender ao Parque Ecológico e à demanda de tráfego que se destinará à futura Via Leste.

Já a Sumaré-BR-116 terá mantido o projeto no trecho já construído, entre o rio Tietê e a av. Henrique Schaumann e conservada a diretriz do trecho restante, porém com uma pequena reformulação de traçado de forma a reduzir as desapropriações necessárias.

O secretário de Vias Públicas explicou ainda que a via expressa Itapeçerica-Pinheiros será substituída por uma via arterial comum, com largura reduzida (cerca de 35 metros) para atender apenas à demanda de transporte coletivo.

As demais foram totalmente canceladas (projeto e diretriz), o que segundo ele, libera as construções que antes poderiam ser atingidas por esses planos de obras públicas. Disse que desde 1972 até hoje, cerca de mil processos de pedidos de alvará de construção estavam congelados em função dessas vias expressas.