Recomendações para a revisão do Plano Diretor de Goiânia - 2017

Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Goiás – CAU/GO
Comissão de Política Urbana e Ambiental – Cepua

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

CAU/GO
Av. Eng. Eurico Viana, 25, ed. Concept Office, 3º andar,
Vila Maria José,74.815-465, Goiânia - GO
caugo.gov.br

Gestão 2015-2017
Presidente
Arnaldo Mascarenhas Braga
Vice-presidente
Maria Ester de Souza

Conselheira federal
Maria Eliana (Lana) Jubé Ribeiro
Conselheiro federal suplente
Bráulio Vinícius Ferreira

Conselheiros estaduais
Garibaldi Rizzo de Castro Júnior
Gustavo de Morais Veiga Jardim
Leônidas Albano da Silva Júnior
Lorena Cavalcante Brito
Marcos Aurélio Lopes Arimatéa
Regina Maria de Faria Amaral Brito

Conselheiros estaduais suplentes
Adriana Mara Vaz de Oliveira
Augusto César Aguiar
Fernando Camargo Chapadeiro
Jorge Luís Perillo
Luiz Antônio Oliveira Rosa
Marcela Ruggeri Meneses
Tássia Zanutto Mendes

Conselheiros estaduais licenciados
John Mivaldo da Silveira – *in memoriam*
Maria Luísa G. Adorno
Elenise Silva Araújo

Gerente geral
Isabel Barêa Pastore

CEPUA – Comissão de Política Urbana e Ambiental
Regina Maria de Faria Amaral Brito (coordenadora)
Garibaldi Rizzo de Castro Júnior
Maria Ester de Souza
Marcos Aurélio Lopes Arimatéa

Convidados:
Carlos Vaz de Campos
Carlos Alberto Martins
Elaine Neves da Silva
Erika Cristine Kneib
Gerson de Souza Arraes Neto

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO - PÁG. 04

1- EXPANSÃO URBANA - PÁG. 06

2- DENSIDADE POPULACIONAL - PÁG. 08

3- TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR (TDC) - PÁG. 12

4- MOBILIDADE - PÁG. 15

5- DRENAGEM URBANA - PÁG. 18

RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES - PÁG. 20

CONCLUSÃO - PÁG. 22

REFERÊNCIAS - PÁG. 23

Av. Engenheiro Eurico Viana, nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

APRESENTAÇÃO

O Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Goiás (CAU/GO) foi criado pela Lei Federal nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010, e tem como função orientar, disciplinar e fiscalizar o exercício da profissão de Arquitetura e Urbanismo, zelar pela fiel observância dos princípios de ética e disciplina da classe no âmbito do território do Estado de Goiás, bem como pugnar pelo aperfeiçoamento do exercício da Arquitetura e Urbanismo. Dentre as comissões existentes no CAU/GO, está em funcionamento a Comissão Especial de Política Urbana e Ambiental (CEPUA), criada em janeiro de 2015, que vem desenvolvendo um importante trabalho no que se refere ao aperfeiçoamento, reflexão e posicionamento frente às políticas urbana, ambiental e de expansão das cidades do Estado.

Dentro da função de aperfeiçoamento da Arquitetura e Urbanismo, a Comissão de Política Urbana e Ambiental do CAU/BR (CPUA) desenvolveu uma série de seminários que culminaram na elaboração de valiosos documentos, tais como "Carta dos Cem Dias – Por um pacto pelo direito à cidade", que busca nortear a elaboração e revisão dos planos diretores e das políticas urbanas municipais. Alguns pontos deste documento são relevantes para toda e qualquer abordagem nesse sentido.

O texto parte do pressuposto de que, mesmo considerando as diversidades socioeconômicas de nossas cidades, algumas características são comuns entre elas, diferenciando-se apenas em dimensões:

1- Crescentes problemas de mobilidade em decorrência da prevalência do automóvel e da deficiência dos transportes públicos;
2- Grave carência de infraestruturas, como serviços deficientes de abastecimento d'água, esgoto e remoção de resíduos sólidos, particularmente nas áreas periféricas;
3- Degradação dos espaços públicos e centros históricos, que têm perdido importância simbólica, política e econômica;
4- Fragilidade da relação cidade-meio ambiente, fruto da expansão urbana em áreas inapropriadas, provocando enchentes, desmoronamentos de morros e encostas;
5- Enormes periferias, muitas vezes promovidas pelo próprio poder público por meio de programas habitacionais desconectados da malha urbana.

Nesse mesmo documento, foi observado que a crise que assola os municípios é fruto, em parte, do desmantelamento do planejamento urbano ocorrido no Brasil nas últimas décadas na esfera administrativa. Desta forma, e em oposição a esse cenário, o CAU/BR defende um pacto pela cidade baseado em instrumentos políticos de gestão pública transparente e inclusiva que podem, resumidamente, ser pontuados em três eixos fundamentais:

1- A governança metropolitana deve envolver Estado e Municípios metropolitanos, como previsto no Estatuto da Metrópole, coordenando as diversas políticas setoriais e ações (mobilidade, saneamento, educação, saúde, economia, biodiversidade, energia e resíduos sólidos), a partir de uma integração consorciada.
2- Planos para as escalas da cidade, do bairro, da rua e do lote devem:
   2.1. Priorizar o pedestre;
   2.2. Tornar a cidade socialmente inclusiva;
   2.3. Priorizar empreendimentos habitacionais para população de baixa renda;

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

2.4. Adotar o modelo de cidade ambientalmente sustentável;
2.5. Promover a preservação da memória arquitetônica da cidade;
2.6. Valorizar as frentes de água;
2.7. Associar mobilidade e território.

3- A avaliação constante das metas do planejamento deve ser efetuada pelas prefeituras nos casos de cidades, e pelo governo metropolitano, nos casos de metrópoles. Deve haver:
3. 1. Cumprimento obrigatório da revisão dos Planos Diretores com o uso de uma metodologia transparente e com efetiva participação técnica e social;
3.2. Estruturação e funcionamento do Conselho da Cidade;
3.3. Integração dos planos diretores aos demais planos e projetos nacionais e estaduais;
3.4. Construção de instrumentos que possibilitem uma ampla participação popular;
3.5. Formação de uma rede de instituições públicas e privadas que possam estabelecer um canal de relacionamento sobre o desenvolvimento urbano do Município;
3.6. Investimentos na qualificação de recursos humanos para as mais diversas áreas técnicas do setor público (Sistema de Informação Geográfica, Cadastro Tecnológico, licitações, metodologia de projetos, planos, programas, sistemas de tributação);
3.7. Elaboração de um sistema de informações sobre: condições de moradia e acesso a infraestrutura, renda básica, saúde e educação;
3.8. Agilidade e criação de meios para atenuar a burocracia e os custos do sistema de regularização fundiária e imobiliária;
3.9. Utilização de indicadores sociais como parâmetros de auxílio ao planejamento.

O Plano Diretor de Goiânia (Lei Complementar 171, de 29 de maio de 2007) passa por revisão, em cumprimento à Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade). Nesse contexto, e chamando atenção para a necessidade de o processo considerar o planejamento metropolitano, o CAU/GO manifesta sua preocupação em relação ao modelo em vigor, que responde muito mais às demandas do mercado imobiliário do que às reais necessidades dos cidadãos. O Estatuto da Cidade, historicamente, avançou ao estabelecer normas que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar de todos, bem como do equilíbrio ambiental. Apesar desse arcabouço jurídico, observamos que grande parte dele não é posto em prática; e que a aplicação das leis que compõem o Plano Diretor não tem garantido uma urbanização justa. Ao contrário, tem possibilitado a aprovação de empreendimentos impactantes que afetam negativamente toda a população.

O CAU/GO, através da CEPUA e em parceria com o Ministério Público do Estado de Goiás (MP-GO), realizou, no dia 16 de maio de 2017, um debate sobre a importância dos planos diretores como instrumentos efetivos de planejamento e gestão, e o papel do arquiteto e urbanista nesse trabalho. O debate foi realizado no auditório do MP-GO e contou com a participação de conselheiros do CAU/GO, técnicos de diversas áreas da Prefeitura de Goiânia, técnicos do Estado de Goiás, docentes e alunos de diferentes escolas de arquitetura e promotores e outros colaboradores do MP-GO. No evento, foi apresentada uma matriz para a elaboração do Plano Diretor especificando conceitos e conteúdos necessários para uma compreensão mais abrangente da realidade do município. O documento final, denominado "Recomendações para a elaboração de Planos Diretores Municipais", está disponível no site do CAU/GO.

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

As recomendações delineiam os dados necessários para um diagnóstico e um planejamento inseridos nos pressupostos do Estatuto da Cidade. Para o caso específico de Goiânia, julgamos conveniente pontuar alguns aspectos fundamentais dentro da realidade do município. Assim, em parceria com convidados da CEPUA, fizemos este trabalho e queremos apresentá-lo ao Prefeito Municipal e sua equipe de planejamento urbano, bem como à sociedade goiana, que deveria ser o principal ator na elaboração do Plano Diretor.

1- EXPANSÃO URBANA

Aprovado em outubro de 2001 após décadas de empenho de diversos arquitetos, o Estatuto da Cidade regulamenta os artigos 182 e 183 do Capítulo II da Constituição Federal, referente à política urbana, objetivando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo o direito a cidades sustentáveis para todas as pessoas.

> Graças a um dos seus princípios básicos: a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, o poder público passa a ter a prerrogativa de, no interesse coletivo, recuperar parcela da valorização imobiliária, decorrente dos investimentos em infraestrutura física e social, pagos pelos impostos de todos. (BRASIL, 2001, p.17)

Trata-se de um dos maiores avanços legislativos já concretizados dentro da recente história de planejamento urbano no Brasil. Importantes instrumentos já previstos desde 1988, quais sejam o parcelamento ou edificação compulsórios, o imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo e a desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública, ficam a partir daí regulamentados, respondendo às exigências de nossa Carta Política. O artigo 182 da Constituição determina, ainda, que a política de desenvolvimento e expansão urbana, executada pelo Poder Público Municipal através de diretrizes gerais fixadas em lei, tem como instrumento básico o Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal.

O perímetro urbano é a fronteira de uma superfície que se quer ocupar em uma cidade, fundamental para a instituição de uma política urbana no município, ao definir as áreas urbanas e de expansão urbana - passíveis, portanto, de parcelamento urbano - e as áreas rurais, onde os parcelamentos são regidos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra).

Vale destacar que a desorganização territorial gerada pela não observância das normas técnicas e legais de expansão recaem sobre toda a sociedade, onerando a administração pública e penalizando, sobretudo, a população de menor renda, com o aumento dos custos diretos de serviços como o transporte. Deste modo, ampliar, arbitrariamente, os perímetros urbanos ou de expansão urbana na lei do Plano Diretor, para incidir sobre a totalidade do território municipal, configura evidente e flagrante afronta à diretriz geral do artigo 2º do Estatuto da Cidade, por meio do exercício abusivo e inconstitucional da autonomia municipal. Por fim, as ampliações indiscriminadas do perímetro urbano representam não utilizar o

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

planejamento para dirigir, orientar e induzir a expansão urbana e a distribuição da população em conformidade com a projeção de crescimento demográfico do município.

O portal de notícias da Prefeitura de Goiânia publicou, em 10 de fevereiro de 2017, a seguinte informação:

> Em 2016, o ITU foi cobrado de 121.949 áreas não edificadas existentes na Capital. Diferença de 1.863 propriedades na comparação com o mesmo período do ano passado. A maior parte dos vazios urbanos de Goiânia, 92.416, está localizada na Zona 3, local onde se situam bairros como Jardim Atlântico, Setor Morais, Vila João Vaz, Novo Horizonte, Vila Canaã, entre outros. Em seguida aparecem a Zona 4, que abrange bairros sem asfalto, onde estão 22.482 lotes; a Zona 2, área onde estão, por exemplo, Campinas, Cidade Jardim, Sudoeste, Universitário e Alto da Glória, com o total de 8.157; e na Zona 1, onde estão setores como Central, Oeste, Sul, Marista e Jardim América, a prefeitura contabiliza hoje a existência de 757 terrenos sem construções.

Esses dados demonstram quão alarmante é o número de lotes vagos e vazios urbanos na área de expansão urbana da capital, em desconformidade com o Estatuto da Cidade.

A retenção especulativa de imóvel urbano ocorre quando o respectivo proprietário não investe em seu terreno e também não o vende, esperando que seu valor de mercado aumente ao longo do tempo, através dos investimentos do poder público e também dos agentes privados.

> O prejuízo que a ociosidade de imóveis pode causar à população de uma cidade é o alto custo, por habitante, de equipamentos e serviços públicos. Isto acontece quando muitos terrenos permanecem baldios no interior de bairros já consolidados e, quando, ao redor da cidade, se multiplicam loteamentos e conjuntos residenciais, dispersos, em áreas ainda não urbanizadas e distantes dos locais onde há oferta de empregos, comércio e serviços urbanos. (OLIVEIRA, 2001, p. 26)

Os instrumentos previstos pelo Estatuto facultam ao poder público municipal, mediante o estabelecimento de lei específica para a área incluída no Plano Diretor, exigir nos termos da Lei Federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento. O principal objetivo é o combate à retenção de terrenos ociosos em setores da cidade que se valorizam, evitando com isso os custos de urbanização e expansão em áreas periféricas.

Nas "Recomendações para a elaboração de Planos Diretores Municipais", apresentado pela CEPUA após seminário no MP-GO, estabeleceu-se:

1. A Expansão Urbana deve ser proposta apenas nos casos em que a disposição de lotes na área urbana seja insuficiente para o atendimento da população estimada

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

para os próximos 10 anos. Esses cálculos devem ser elaborados a partir das referências do IBGE;

2. Devem ser proibidos loteamentos descontínuos da malha urbana ocupada e deve ser exigido o estabelecimento de percentual de ocupação dos loteamentos existentes para aprovação de novos loteamentos (sobre loteamentos clandestinos, loteamentos fechados e regularização fundiária);
3. A promoção e a aplicação do IPTU progressivo para garantia de ocupação dos lotes subutilizados ou vazios na área urbana dotada de infraestrutura deve ser uma ação imediata;
4. A completa execução de infraestrutura (compartilhada) deve ser garantida para aprovação de novos loteamentos.

2- DENSIDADE POPULACIONAL

Sobre este tema tão fundamental para a qualidade de vida da população, o convidado da CEPUA Carlos Martins escreveu: "Existem aspectos que são imprescindíveis e devem ser considerados quando do estabelecimento de índices urbanísticos no Plano Diretor:

I. Aspectos culturais

Cada população tem hábitos culturais e de formação que influenciam na ocupação dos espaços e na relação entre os moradores/usuários. A aceitação de densidades mais elevadas em países asiáticos é maior do que em países africanos ou americanos e europeus. No Brasil, na região Centro-Oeste, temos uma formação cultural voltada para espaços mais amplos e com boa relação de espaços verdes, especialmente na capital, que surgiu dentro de princípios de cidade jardim, com importância destacada para as áreas verdes e espaços de uso público. Desde o centro histórico (Centro e Setor Sul), passando por bairros mais antigos como Oeste, Bueno, Jardim América, Aeroporto, Coimbra, entre outros, as áreas verdes de praças e espaços de equipamentos públicos sempre foram referências urbanas para seus moradores.

É importante aos planejadores melhor compreender o ambiente em que estão inseridos e propor instrumentos que potencializem os benefícios do clima/meio ambiente local e minimizem os efeitos que prejudicam a saúde de seus usuários. Goiânia está inserida no bioma Cerrado, que se caracteriza por duas estações climáticas bem definidas: uma quente e seca e outra úmida, com pancadas de chuvas. A adequação dos edifícios e de seu entorno deve observar essas peculiaridades, de modo a tornar os ambientes construídos e os espaços públicos agradáveis a seus usuários. Importar modelos de outras localidades sem estudar as características locais é colocar o futuro dessas comunidades em risco de perda contínua de qualidade de vida.

Promover maiores densidades decorre de um conceito de otimizar as infraestruturas e serviços públicos instalados. Para tanto, utiliza-se instrumentos apensados à legislação do Plano Diretor a fim de propiciar ao agente privado maior rentabilidade quando do investimento em edifícios com alta capacidade de abrigar pessoas e atividades econômicas. O Estado (no papel da administração municipal), como agente regulador do espaço construído, deve proporcionar os instrumentos necessários para se atingir os

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

patamares desejados de densidade de moradores ou usuários. É necessário que se promovam estudos e análises das possibilidades de adensamento, considerando a infraestrutura existente, meio ambiente, clima, população e consequências dessas decisões.

> Há grandes disparidades entre países de economia de livre mercado, principalmente nas mais desenvolvidas; normalmente existem regulamentações e normas controladoras, mas é o mercado que influencia a densidade urbana. (DAVIDSON, 1998, p. 29)

II. **Capacidade de suporte da região que se pretende adensar**
   a. Infraestrutura instalada;
   b. Capacidade do sistema viário;
   c. Fragilidades ambientais identificadas;
   d. Potencial paisagístico de interesse municipal;
   e. Sistema de transporte coletivo instalado o com capacidade de implantação.

Para que se proponha a densificação de determinadas áreas no perímetro urbano, é importante **analisar preliminarmente** qual é a capacidade instalada da infraestrutura urbana (abastecimento de água, coleta e destinação de efluentes, distribuição de energia elétrica, telecomunicação, iluminação pública, drenagem urbana etc), bem como da capacidade de absorção dos serviços públicos (coleta de resíduos, segurança pública, atendimentos em saúde e educação, controle e fiscalização de trânsito, limpeza urbana etc). Também é importante que se analise as consequências dessa densificação na estrutura viária implantada nos bairros onde se pretende aumentar a população, bem como nas vias coletoras e estruturais que demandam à região.

Cada bairro e região tem características próprias de seu ambiente natural – cobertura vegetal, topografia, arborização urbana, espaços verdes e praças. É importante que se discuta com a população como manter essa relação com os espaços naturais, quando da propositura de aumento da densidade nestes locais. Quais são os impactos e quais serão as medidas a mitigá-los.

No Plano Diretor em vigor, para as áreas consideradas como adensáveis em Goiânia – Centro Histórico, Setores Marista, Oeste, Bueno, Aeroporto, Leste Universitário, além dos eixos estruturais Anhanguera, T-09, T-07, Goiás e Rio Verde – foram levadas em conta a infraestrutura instalada e os eixos estruturais de transporte. Após uma década de aplicação da lei, observou-se que, embora existam condições de adensamento propostas em locais distintos da malha urbana, o mercado concentrou os investimentos em duas áreas específicas: setores Bueno e Marista, onde as possibilidades de retorno dos investimentos superam em muito as dos demais locais propostos. Além de considerar as respectivas áreas como adensáveis, também foram agregados aos empreendimentos instrumentos diversos e cumulativos de adensamento: Outorga Onerosa, Transferência do Direito de Construir, recuos ínfimos e outros condicionantes que visaram maximizar os lucros nessas áreas. No entanto, observa-se nos bairros que ora estão sendo adensados o desencadeamento de uma situação de insustentabilidade. Não estão sendo estudadas as consequências sobre o congestionamento de fluxos de transporte, a ambiência urbana ou a pressão sobre a infraestrutura instalada. Aprova-se o projeto e posteriormente busca-se solucionar os impactos – o que nem sempre é

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

possível. Nesse período de mais de 10 anos, observa-se que as vias coletoras que circundam as áreas adensáveis já sofrem de problemas graves de congestionamento de transporte, não permitindo melhorias nem no transporte coletivo.

O instrumento de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), constante do Plano Diretor, tem servido mais como uma obrigatoriedade cartorial, sendo que na maioria das vezes não analisa como deveria os impactos decorrentes da instalação de empreendimentos. Vale ressaltar que, por pressão do mercado da construção civil, a lei não obriga os empreendimentos residenciais a executar tais estudos.

O mercado imobiliário é definidor de tendências, busca sempre diferenciais para agregar valor aos seus empreendimentos. Um dos casos de fácil observação é a ocupação e adensamento no entorno de alguns parques localizados na região centro e Sul da malha urbana: Vaca Brava, Areião e Zoológico. Com o mote de vender áreas verdes contíguas aos empreendimentos, foram criados grandes "paredões" de edifícios no entorno das áreas verdes, respaldados na legislação em vigor. As consequências foram apontadas ao longo do tempo: rebaixamento do lençol freático, interferência na circulação das massas de ventilação urbana, sobrecarga na infraestrutura instalada, congestionamentos e aumento da poluição do ar. Recentemente surgiram movimentos do mercado no sentido de transformar a região do entorno do Jardim Botânico em área de densificação, o que traria graves consequências para a população local.

Os fundos de vales em Goiânia têm fundamental importância na circulação de ar no tecido urbano, além de serem repositórios de afloramentos do lençol freático. Não se pode densificá-los a qualquer custo e impermeabilizá-los de forma impactante como vem sendo feito. A Administração Municipal tem de apresentar maior competência na gestão do território urbano."

Também convidado da CEPUA, o presidente da Associação para Recuperação e Conservação do Ambiente (ARCA), comunicador social Gerson Neto, considera que o controle da densidade na revisão do Plano Diretor é um aspecto essencial:

"Durante décadas, Goiânia sofreu os efeitos da especulação imobiliária e do crescimento extremamente rápido de sua malha urbana, fruto do êxodo rural, da abertura das novas fronteiras agrícolas no Cerrado e do crescimento dos setores econômicos industriais e de serviços. Desde o primeiro momento, esse processo de expansão privilegiou os mais ricos, empurrando os pobres para periferias distantes, onde o poder público prefere colocar os assentamentos de interesse social ou Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS). Assim aconteceu com bairros como Vila Mutirão, Finsocial, Nova Esperança, Madre Germana e Real Conquista. Esses bairros superpovoados e distantes da malha urbana requerem infraestrutura cara e acabam por não serem bem atendidos por serviços públicos importantes como saúde, educação, esgoto e segurança.

Por outro lado, bairros historicamente nobres, como o Setor Bueno e o Jardim Goiás, sofreram o processo de super verticalização, com adensamento descontrolado, chegando a ter até 600 habitantes por hectare, quando o ideal seriam entre 250 e 300 habitantes por hectare, de acordo com a Carta de Atenas (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, 1933). O resultado é uma enorme pressão sobre a infraestrutura, como a coleta de esgoto, o transporte coletivo, a malha viária. A região do alto do Setor Bueno perdeu até mesmo suas praças e

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

equipamentos públicos para os prédios, o que prejudicou a qualidade de vida dos seus habitantes.

Ao mesmo tempo, em bairros mais antigos, como o Centro, Coimbra, Campinas, Vila São José, Setor dos Funcionários, Vila Nova, Setor Sul e outros, as edificações estão abandonadas ou subutilizadas. É necessário a realização de um estudo profundo nesses bairros, para precisar quantos habitantes por hectare ainda ocupam essas regiões e criar mecanismos para incentivar sua ocupação. Essas são áreas essenciais e que devem ser usadas para habitações de interesse social, com o objetivo de criar uma malha urbana mais compacta e reduzir o processo de exclusão dos mais pobres para as periferias isoladas. Isso vai reduzir seus gastos com transporte coletivo, aumentar a sua qualidade de vida e evitar os vazios urbanos. Existem instrumentos de intervenção na cidade pelos quais a prefeitura pode atuar sem gastar recursos. A aplicação da ocupação compulsória de lotes e imóveis edificados é essencial para que se garanta o uso adequado das regiões gentrificadas da cidade. Não se pode deixar que milhares de lotes, casas e apartamentos subutilizados sirvam à especulação. A aplicação desse instrumento tem também o efeito de provocar a redução do preço dos lotes e imóveis, ajustando o mercado para valores mais racionais.

A ocupação compulsória e posterior desapropriação dos imóveis também resolverá o problema de construções e prédios abandonados e que ficam parados por embargo prolongado ou por inventários complexos. Com isso, poderemos criar um banco de imóveis que a Prefeitura deverá destinar para habitações de interesse social ou vender em leilão, podendo até mesmo gerar recursos enquanto intervém para a ocupação racional da cidade.

Para o controle do adensamento, propomos índices de densidade. A motivação para buscar o controle de densidade estratégico é que o impacto no uso da infraestrutura se dá exatamente pelo número de famílias que ocupam determinada área, e todo o planejamento de serviços e infraestrutura se dá pelo número de habitantes residentes em determinada área. Portanto, teríamos o zoneamento em 5 níveis:

1- **Baixíssima densidade:** Este nível será para ocupações de fundos de vale e regiões de chácaras. Nessas regiões, seriam admitidos parcelamentos com o limite de uma Unidade Habitacional para cada 1.000 metros quadrados, impossibilitando o desmembramento abaixo desses limites.
2- **Baixa densidade**: Para lotes de ruas locais em bairros residenciais. Usando por base o lote padrão para Goiânia de 360 metros quadrados, seria aceito apenas um parcelamento do lote, ou ocupação do lote por duas unidades habitacionais, limitando o adensamento a uma unidade habitacional para cada 180 metros quadrados.
3- **Média densidade**: Nível para avenidas centrais de bairros e bairros de ocupação intensiva. Seria aceita até uma unidade habitacional para cada 90 metros quadrados de lote.
4- **Alta densidade**: Regiões centrais e de adensamento estratégico. Uma unidade para cada 60 metros quadrados de lote.
5- **Altíssima densidade**: Eixos do transporte coletivo em bairros de adensamento estratégico. Uma unidade para cada 30 metros quadrados de lote.

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

Para definir esse zoneamento, precisamos estabelecer uma meta para a ocupação dos bairros, que recomendamos que seja de 250 habitantes por hectare. Isso quer dizer que bairros como o Jardim Goiás e o Bueno, por já terem provavelmente ultrapassado essa meta (dado a ser confirmado por pesquisa), passariam a ser de ocupação de baixa densidade a partir de agora. Uma pesquisa deve cruzar dados da base cartográfica com imagens de satélite e dados do último Censo Demográfico do IBGE.

Também é preciso desenvolver o plano de controle de densidades para edificações comerciais e mistas, que vem sendo fruto de muita pressão por causa dos empreendimentos do porte do Órion e Nexus."

3- TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR (TDC)

A Transferência do Direito de Construir (TDC), em consonância com o disposto nos artigos 157, 158 e 159 do PD atual, e o artigo 35 da Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001, consiste na possibilidade de o Município **autorizar o proprietário de imóveis urbano, privado ou público, integrante da Macrozona Construída, mediante escritura pública de doação do terreno ou de parte deste, a exercer em outro local ou alienar o direito de construir, quando o referido imóvel for de interesse público.**

Deve ser utilizada, portanto, em áreas que o Poder Público tenha, por qualquer motivo, interesse em manter com baixa densidade ou queira preservar por questões históricas ou ambientais. Dessa forma, é considerado um "pode atuar" a favor da amenização da pressão imobiliária nos terrenos, diminuindo a pressão pela ocupação de determinados espaços. O Estatuto da Cidade, no seu artigo 35, estabelece que esse instrumento pode ser utilizado em áreas que o poder público considere necessárias para:

1- Implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
2- Preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social ou cultural;
3- Servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social;
4- Caso o município considere adequado utilizar a TDC, no Plano Diretor deve constar a definição das áreas aptas a receber esse potencial. Esta transferência deve ser feita com critérios muito bem definidos e vinculados aos objetivos e estratégias do Plano Diretor;
5- Além disso, é importante definir índices de equivalência entre os diversos setores da cidade, para evitar distorções. Senão, seria possível transferir inteiramente áreas de baixo valor imobiliário para áreas adensadas e mais valorizadas, o que seria um cenário indesejável.

A arquiteta e urbanista Elaine Neves lembra que, no Rio de Janeiro a regulamentação da **TDC** foi feita através da Lei 8.761/2009 e estabeleceu:

Artigo 3º São imóveis que poderão originar a TDC:

I. faixas bilaterais contíguas aos cursos d'água temporários e permanentes;

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

II. áreas circundantes das nascentes permanentes ou temporárias;
III. topos e encostas dos morros;
IV. as faixas circundantes aos lagos;
V. encostas com declividade acima de 30%;
VI. todas as áreas recobertas por florestas nativas (...) e, também, todas aquelas identificadas no Relatório Técnico da Carta de Risco de Goiânia, e as áreas de matas secas que ficarão sujeitas à análise técnica específica;
VII. áreas para equipamentos públicos destinados a consolidação de praças e parques municipais;
VIII. áreas para equipamentos municipais destinados a consolidação de área destinada a ensino, saúde, transporte, lazer, cultura e de preservação do patrimônio histórico;
IX. área para equipamentos municipais destinados a esgoto domiciliar ou pluvial;
X. áreas para habitação de interesse social de iniciativa pública;
XI. áreas ou faixas de terrenos ao longo dos corredores Preferenciais e Exclusivos;
XII. Outros de interesse manifesto do Município.

Elaine Neves cita ainda que, em Goiânia, a Lei 9.123, de 28 de dezembro de 2011, criou os parques integrantes do Programa Urbano Ambiental Macambira Anicuns (PUAMA); e disciplinou o regime urbanístico especial para as áreas originárias de TDC, integrantes do PUAMA, que passam a observar a Relação de Transferência quanto ao potencial gerado pela transferência, segundo a localização da unidade imobiliária a ser doada e conforme tabela constante na Lei.

O Plano Diretor de Goiânia, por sua vez, estabelece no artigo 124:

> As unidades territoriais identificadas como Áreas Adensáveis e Áreas de Desaceleração de Densidades não sofrerão limitações quanto a altura máxima das edificações, sendo esta resultante da aplicação dos afastamentos e índice de ocupação máximo previstos nesta Lei.

Isabela Bacellar (2007), em sua dissertação de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo sobre Transferência do Direito de Construir (TDC), aborda Goiânia em relação às suas leis de desenvolvimento urbano. No documento, aponta que até 1994 a maior incidência da TDC em Goiânia aconteceu em casos de viabilização de programas habitacionais, mediante a doação de terrenos por particulares à Prefeitura.

> O proprietário, então, recebe como contrapartida o direito de transferir potencial construtivo a outro imóvel, sendo resguardada a proporcionalidade entre os valores dos metros quadrados dos terrenos doador e receptor, conforme a planta de valores do munícipio. Outro resultado considerado positivo por técnicos da administração municipal foi a criação de parques urbanos, através da transferência do terreno ao patrimônio do município e da concessão de TDC ao proprietário que doa o terreno à municipalidade. (B. GUIMARÃES, 2007, p. 50)

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

Em diversos municípios, dentre eles Goiânia, ocorre muitas vezes a sobreposição do TDC e da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC). Também conhecida como "solo criado", trata-se de concessão emitida pelo Município para que o proprietário de um imóvel edifique acima do limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento básico, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário.

De acordo com Isabela Bacellar, o artigo 158 da Lei Complementar 002/2007 previu um patamar máximo de aplicação da TDC e da OODC, bem como um limite para o potencial a ser transferido por determinado terreno. **Não existe a acumulação entre os dois instrumentos.** Observou também que, devido a uma fiscalização precária e à falta de interação entre órgãos municipais que gerenciam a aplicação dos instrumentos, os limites urbanísticos foram extrapolados, causando uma sobre-densidade pontual. Em suma: o uso cumulativo e simultâneo da TDC e da OODC acarretou uma excessiva verticalização pontual, consequência da falta de uma avaliação conjunta e caso a caso dos efeitos acarretados pela superposição dos instrumentos. Em inúmeros casos ocorridos em Goiânia, além disso, a área acrescida é exponencialmente maior que o índice previsto. Não raro, o processo de indução de altíssima densidade não segue os trâmites necessários para garantir a devida transparência ao processo.

Elaine Neves defende que, para a revisão do Plano Diretor de Goiânia, é fundamental observar os seguintes apontamentos:

1. Em face dos conflitos verificados quando da aplicação simultânea da TDC e da OODC, impõe-se a necessidade de definir normas mais claras para evitar os efeitos negativos da sobreposição. A OODC também diz respeito ao exercício de índices construtivos acima do coeficiente de aproveitamento básico, que podem ser conflituosos (entende-se que o interessado em construir até o coeficiente de aproveitamento máximo teria uma opção, entre as duas alternativas: comprar o índice por TDC ou por OODC. Lembrando que o TDC só deve ser aplicado em áreas adensáveis).
2. Em Goiânia, não há um limite de altura para as novas verticalizações. Seria necessário inibir ou gabaritar estas alturas. **Rever o artigo 124 do PDG.**
3. Os recursos oriundos da outorga onerosa devem ser revertidos para o bem coletivo da cidade. O órgão responsável pelo planejamento urbano deve definir quem tem a competência de fiscalizar essa aplicação.
4. É essencial uma ampla discussão deste instrumento junto à sociedade no sentido de promover alterações e adequações à realidade da cidade.
5. O PD também deve prever a limitação das barreiras horizontais causadas pelas edificações de garagem sobressolo, com pouco recuo, que prejudicam a cidade no que diz respeito ao sombreamento excessivo, ventilação, iluminação, segurança, bem-estar e "caminhabilidade".

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

4- MOBILIDADE

A arquiteta e urbanista Erika Kneib, profunda conhecedora das questões de mobilidade urbana em Goiânia, nos contempla com as seguintes considerações:

"O Plano atual desenvolve suas diretrizes espaciais, de adensamento e de ocupação do território com base no transporte público, a partir dos eixos estruturantes que priorizam o sistema coletivo. Porém, após 10 anos de sua aprovação, percebe-se pouca efetivação dos eixos de transporte, embora muitas ocupações e densidades tenham sido consolidadas.

O planejamento do território com base no transporte coletivo continua sendo um dos conceitos contemporâneos mais adotados para o planejamento das cidades, e que tem apresentado maior êxito. O conceito, estudos, abordagens e casos de sucesso muito evoluíram nesses últimos 10 anos. Este modelo passou a ser denominado DOT – Desenvolvimento Orientado ao Transporte. Os conceitos e definições do modelo DOT apoiam-se em oito princípios, segundo o Ministério das Cidades (2015):

1- **Caminhar:** vias para pedestres desobstruídas, bem iluminadas e de alta qualidade aumentam a mobilidade básica para todos. Os equipamentos urbanos, os elementos do paisagismo e as fachadas ativas dos prédios transformam calçadas e passagens em espaços públicos vibrantes, confortáveis e seguros. É necessário estimular as fachadas ativas na revisão do Plano de Goiânia.
2- **Pedalar:** um bom plano cicloviário aumenta a segurança dos ciclistas ao reduzir a velocidade nas faixas de rodagem ou criar pistas separadas para as bicicletas. É essencial ter uma rede completa de ciclovias e ciclofaixas, além de elementos adequados para produzir sombra, superfícies lisas, estacionamento seguro para as bicicletas e integração intermodal. Muitos terminais possuem bicicletários em Goiânia, porém, não há estímulo ou infraestrutura nas vias para fomentar a intermodalidade.
3- **Conectar:** uma rede densa para trajetos a pé ou de bicicleta resulta em conexões mais curtas, variadas e diretas, que melhoram o acesso a mercadorias, serviços e transporte público;
4- **Promover o transporte coletivo:** um sistema de transporte rápido, frequente, confiável e de alta capacidade reduz a dependência de veículos motorizados individuais. É importante planejar a localização de empreendimentos imobiliários de alta densidade próximos ao transporte público de alta qualidade. A revisão do Plano Diretor deve fortalecer o conceito do DOT e a necessidade da infraestrutura para melhoria do transporte coletivo.
5- **Compactar:** a reorganização ou a requalificação do tecido urbano existente ajuda a garantir que os residentes morem perto dos empregos, escolas, serviços e outros destinos, reduzindo assim o tempo das viagens e as emissões dos veículos;
6- **Misturar:** uma mistura diversificada de usos residenciais e não residenciais reduz o número necessário de viagens e garante que o espaço público seja animado e vibrante em todos os horários;
7- **Adensar:** a intensificação dos usos residencial e comercial no entorno das estações de transporte de alta capacidade ajuda a garantir que todos os residentes e trabalhadores tenham acesso a um transporte de alta qualidade. O conceito relaciona diretamente as maiores densidades à proximidade com o transporte público. Em Goiânia, deveria ser priorizada a implementação da infraestrutura do coletivo em conjunto com os outros

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

pontos abordados no DOT para, paralelamente ou posteriormente, permitir as altas densidades.

8- **Promover mudanças:** tarifas adequadas de estacionamento e redução da oferta geral de vagas em vias públicas e em áreas privadas incentivam o uso do transporte coletivo, a pé ou de bicicleta. A revisão do Plano Diretor de Goiânia deve estimular e priorizar uma política de estacionamentos que permita um efetivo gerenciamento da mobilidade.

Na literatura, está claro que o desenvolvimento orientado ao transporte necessita que esses **oito elementos sejam planejados e implementados de forma integrada.** Ou seja, o Plano Diretor de Goiânia tem um bom conceito neste sentido, mas a falta dos demais elementos que o complementam, somada à ausência de elementos e infraestrutura planejadas em 2007, fizeram com que o modelo pensado para Goiânia não atingisse os objetivos inicialmente propostos.

Merece destaque, ainda, o fato de que o Plano atual **não mapeia ou define centralidades existentes ou potenciais para o município**, embora elas sejam muito relevantes para o planejamento das ocupações, usos, densidades e infraestrutura.

Adensar

Dos oito elementos apresentados, avalia-se que Goiânia conseguiu avançar na questão do misturar e do adensar – apesar de que a revisão do Plano deve aprimorá-la, considerando a necessidade de avaliação da infraestrutura em geral, e não apenas aquela relacionada à mobilidade.

Promover o transporte coletivo

Nesse sentido, avançou-se muito pouco. O município deveria prover a infraestrutura para o sistema funcionar adequadamente. Dos 150 quilômetros de corredores previstos pelo Plano Diretor, apenas cerca de 30 quilômetros saíram do papel. Não foram realizadas melhorias nos pontos de parada ou nos terminais. O Plano precisa contribuir para a efetivação dos **projetos e ações que efetivem a melhoria no tempo de deslocamento do usuário. Goiânia deve fortalecer a rede unificada e integrada existente**, devendo tal fato ser ratificado na revisão do Plano de 2007.

Para que o serviço seja mais atrativo, é necessário também se pensar no financiamento do transporte coletivo. O modelo atual, no qual o usuário custeia todo o serviço, é um modelo falido e deve ser alterado. Para tal, é necessário que os municípios sejam criativos para **implementar fontes de custeio para o transporte coletivo**, principalmente advindas do uso do veículo motorizado individual. Assim, a revisão do Plano deve contemplar **um novo modelo de financiamento e apoiar uma nova política tarifária para o transporte coletivo**, mesmo no âmbito metropolitano, permitindo tarifas mais acessíveis e investimentos na melhoria da qualidade.

Existem diversos instrumentos da Lei Federal de Mobilidade que devem integrar o Plano Diretor de Goiânia, inclusive para ajudar a financiar o transporte coletivo. Dentre os citados no artigo 23 da Lei Federal, destacam-se para Goiânia os IV, V e VI:

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

> Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:
> I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
> II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;
> III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;
> IV - **dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;**
> V - **estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado,** com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
> VI - **controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga,** concedendo prioridades ou restrições;
> VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição.

Para que o transporte funcione adequadamente, é necessário **fortalecer tecnicamente o órgão gestor de transporte coletivo**. Apesar de ser uma questão metropolitana, Goiânia, como cidade de destaque, pode ajudar nesta questão.

Promover mudanças (racionalizar o uso do automóvel)

Para que a política de mobilidade tenha efeitos positivos, é indispensável que se desencoraje o uso do automóvel. **Isso está absolutamente ausente no Plano de 2007**. Para isso, Goiânia necessita **implementar uma política de estacionamentos** (não consiste apenas no parquímetro ou zona azul, e sim em uma política que auxilie o gerenciamento da mobilidade). Os recursos advindos do estacionamento podem financiar a melhoria do transporte coletivo e da infraestrutura associada, como prevê a lei federal.

É necessário ainda **haver um órgão de trânsito estruturado**, capaz de organizar a circulação seguindo as premissas da lei federal de mobilidade (e não como se faz hoje, privilegiando a circulação do automóvel, retirando rotatórias, sem contemplar o desenho urbano ou sem medidas de moderação de tráfego). É necessário se pensar em um **plano de circulação da cidade**, que seja capaz de estabelecer uma hierarquia viária capaz de resgatar as características dos bairros (e não transformar as vias de bairro em vias de passagem, o que tem "matado" bairros).

Observações sobre artigos da Lei 171/20017

No artigo 19 são previstos quatro programas setoriais, que não avançaram:

I – Programa de Planejamento e Adequação da Rede Viária;
II – Programa de Sistematização do Transporte Coletivo;
III – Programa de Gerenciamento do Trânsito;
IV – Programa de Promoção da Acessibilidade Universal.

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

O artigo 20 contraria o trazido pela lei Federal, ao priorizar a fluidez do tráfego (motorizado): artigo 20. O **programa** de planejamento e adequação da rede viária tem como objetivo específico cumprir sua função estruturadora no tecido urbano, **garantindo a fluidez do tráfego, readequando a hierarquia funcional da rede viária,** o redesenho das características geométricas das vias.

O artigo 22 trata da infraestrutura viária. Todo o tema visa a fluidez e circulação, em qualquer categoria de via. Há uma confusão ao se priorizar a fluidez (pois entende-se a fluidez do automóvel) e em alguns momentos citar que a prioridade é do pedestre, ciclista e transporte coletivo. Isso não é possível, pois não é compatível. Nas vias expressas, é possível destacar a fluidez, mas deve-se priorizar a segurança. **Nas demais há outros itens que devem ser considerados,** como a segurança do pedestre e ciclista; a vivência e vitalidade de bairros, e a prioridade/fluidez do transporte coletivo. Mas a prioridade e a fluidez do transporte coletivo devem ser claras, pois muitas vezes são incompatíveis com a fluidez do automóvel.

O artigo 31 menciona um **Plano cicloviário que nunca foi desenvolvido.**

A revisão do Plano Municipal deve fomentar e estabelecer prazo para conclusão do **Plano de Mobilidade**, conforme determinação da Lei Federal de Mobilidade."

5- DRENAGEM URBANA

A cidade de Goiânia foi edificada e está densamente urbanizada em sua maior parte na bacia do ribeirão Anicuns. Seu processo de urbanização acelerado e de ocupação em áreas de preservação permanente (APP) próximas aos cursos d'água modificou as condições naturais e gerou grandes impactos, que afloram principalmente na época das chuvas. Algumas áreas estão mais suscetíveis de inundações e alagamentos, tais como os bairros próximos aos córregos Macambira, Cascavel e Botafogo.

De acordo com o engenheiro civil Carlos Campos, observa-se que a eficácia de dezenas de artigos da Lei Complementar nº 171/2007, que dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Munícipio de Goiânia, está suspensa, por decisão liminar em Agravo de Instrumento (201393083404-TJGO), a partir de uma Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público do Estado de Goiás. Esses artigos são fundamentais, pois dizem respeito ao controle de captação de água pluvial, por meio de infiltração e de recarga do lençol freático, e às exigências de caixa de recarga ou caixa de retenção, bem como à exigência do Índice Paisagístico Mínimo, entre outros.

Carlos Campos afirma que a Lei Complementar nº 246/2013, que alterou o PD atual, manteve os artigos 128 e 128-A, o que é positivo para a drenagem urbana. Da mesma forma, a Lei nº 9.511/2014 estabeleceu regras de controle de águas pluviais e drenagem urbana, mas observa-se pouca fiscalização para garantir sua eficácia. A lei contempla aspectos importantes e em seu artigo 1º:

> Esta Lei estabelece normas de Controle de Captação de Água Pluvial do Munícipio de Goiânia, com o objetivo de promover a retenção e

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

> infiltração das águas superficiais, de forma a manter o hidrograma natural, a reposição do lençol freático, bem como sua disposição para o reuso, adotando, de forma sustentável, as estruturas de drenagem alternativas ou compensatórias.

Também em seu artigo 3º:

> Os projetos e tipologias de ocupação previstos no artigo 2º deverão incluir sistemas de retenção, detenção e/ou infiltração de águas pluviais, na forma desta Lei, visando assegurar a recarga dos aquíferos e a redução dos impactos sobre a malha viária e fundos de vale.

Em resumo, após a análise das Leis Municipais referentes às questões de drenagem urbana na revisão do PD 2007, Carlos Campos faz as seguintes considerações:

1- Os artigos 128 e 128 A da LC 171/2007, fundamentais para solucionar os problemas de drenagem urbana, foram contemplados na LC 246/2013 em vigor;
2- A substituição dos artigos 128 e 128-A do PD 2007 pelo total acolhimento da Lei 9.511/ 2014, que estabelece regras de Controle de Águas Pluviais e Drenagem Urbana e dá outras providências, é um avanço legal. A norma mantém os elementos contidos nos artigos em questão, e amplia em quantidade e qualidade os elementos legais e estruturais para a melhoria e o controle da drenagem urbana para loteamentos, projetos urbanísticos e edificações;
3- A Lei 9.511/2014 deveria providenciar, no prazo máximo de três anos, a elaboração do Plano Diretor de Drenagem Urbana do Município de Goiânia, prazo concomitante ao da revisão do PD 2007.

Complementar a esses apontamentos, está o *Relatório de Inspeção Técnica dos Parques: Areião, Bosque dos Buritis, Cascavel, Jardim Botânico, Lago das Rosas e Vaca Brava*, publicado pelo CAU/GO em junho de 2013. O documento levantou a situação físico-ambiental e de apropriação dos principais parques urbanos implantados na capital.

Se, por um lado, é louvável a proposta da gestão municipal de oferecer espaços públicos qualificados à população, por outro observa-se a degradação das nascentes e corpos hídricos que cortam a cidade, situação que foi severamente agravada com a intensa verticalização no entorno dos parques e a ocupação excessiva da zona de amortecimento dos parques. Além disso, as novas edificações promoveram a ocupação de 100% do subsolo e a impermeabilização total do terreno.

> Em todos os casos onde o projeto ou o plano de manejo foram elaborados estão delimitadas zonas de amortecimento numa faixa de cem metros em torno dos parques. Nestas zonas de amortecimento, as áreas permeáveis deveriam ser garantidas em maior porcentagem e a altura das edificações deveria ser restrita, propiciando a circulação dos ventos e a iluminação solar direta nas áreas vegetadas. No caso dos parques Flamboyant, Areião e Lago das Rosas, a faixa lindeira ao parque está hoje ocupada por edifícios de grande porte.

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

Em vários pontos do entorno imediato do Parque Flamboyant, por exemplo, o lençol freático teve que ser rebaixado e o curso d'água, desviado e canalizado. Tais ações podem levar à diminuição do volume de água disponível no solo e, por consequência, à redução da vazão das nascentes, principalmente nos períodos de seca.

Para o CAU/GO, os projetos dos parques precisam estar integrados ao planejamento da cidade como um todo. O PD deve estabelecer proposições que garantam a definição de usos especiais para suas áreas de entorno, a especificação da densidade máxima e a escala dos edifícios a seu redor. A elaboração de planos setoriais como Saneamento, Drenagem e Arborização urbana também são indispensáveis ao bom desempenho dos parques como parte da estrutura urbana.

RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES

EXPANSÃO URBANA

1- Propor a expansão apenas nos casos em que a disposição de lotes na área urbana seja insuficiente para o atendimento da população estimada para os próximos 10 anos. Cálculos devem ser elaborados a partir das referências do IBGE;
2- Proibir loteamentos descontínuos da malha urbana ocupada;
3- Exigir dos agentes responsáveis pelos loteamentos existentes (clandestinos, irregulares ou fechados) o estabelecimento de seus percentuais de ocupação, antes da aprovação de novos loteamentos;
4- Aplicar imediatamente o IPTU e ITU progressivos, para assim ser garantida a ocupação dos lotes subutilizados ou vazios na área urbana dotada de infraestrutura;
5- Executar a infraestrutura completa (compartilhada), antes da aprovação de novos loteamentos.

DENSIDADE POPULACIONAL

1- Observar na região que se pretende adensar as seguintes capacidades de suporte, estabelecendo critérios e valores da densidade por setores:
   a. Infraestrutura instalada;
   b. Capacidade do sistema viário;
   c. Fragilidades ambientais;
   d. Potencial paisagístico de interesse municipal;
   e. Sistema de transporte coletivo instalado ou com capacidade de implantação;
   f. Equipamentos comunitários de educação, saúde e segurança.
2- Estabelecer um monitoramento e um plano de controle de densidade, através de um sistema que coordene e acompanhe a ocupação do solo urbano.
3- Analisar as consequências da densificação excessiva em alguns setores, tais como Setor Bueno, Marista e Jardim Goiás, e propor índices compatíveis com a atual ocupação.
4- Rever a implementação do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), pois sua função tem sido apenas uma obrigação cartorial, já que o instrumento não tem servido para análise efetiva dos impactos decorrentes da instalação de empreendimentos;

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

5- Utilizar os instrumentos do Estatuto da Cidade, conjugados ou não, para propor maiores densidades em áreas do tecido urbano que estejam vazias, em decadência ou com infraestrutura ociosa;
6- Estabelecer política habitacional conjugada ao parcelamento e edificação compulsórios, para possibilitar a ocupação de áreas centrais e vazios urbanos por edificações de interesse social;
7- Antecipar a exigência do Estudo de Impacto de Trânsito para empreendimentos considerados impactantes e atratores de veículos, não permitindo a concessão do Alvará de Construção sem sua aprovação;
8- Criar um instituto de planejamento que coordene o sistema de planejamento urbano, ancorado por Sistema de Informação Geográfica, Cadastro Tecnológico, metodologia de projetos etc.

TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR (TDC)

1- Definir com mais precisão o uso dos instrumentos TDC (Transferência do Direito de Construir) e OODC (Outorga Onerosa do Direito de Construir), coibindo a sobreposição de ambos os instrumentos, a fim de evitar os atuais efeitos negativos de aumento desmedido do índice de construção;
2- Fiscalizar e dar transparência e publicidade ao uso do TDC.

MOBILIDADE

1- Viabilizar o modelo denominado Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT) apoiados em oito princípios, que devem ser planejados e implementados de forma integrada:
    1.1- Caminhar: Possibilitar vias para pedestres desobstruídas, bem iluminadas e de alta qualidade. Estimular as fachadas ativas;
    1.2- Pedalar: oferecer uma rede completa de ciclovias e ciclofaixas, além de elementos adequados para produzir sombra, superfícies lisas, estacionamento seguro e integração intermodal;
    1.3- Conectar os trajetos de pedestres e bicicletas;
    1.4- Promover o transporte coletivo: um sistema rápido, frequente, confiável e de alta capacidade reduz a dependência de veículos motorizados individuais. Fornecer infraestrutura adequada para isso.
    1.5- Compactar: a reorganização do tecido urbano ajuda a garantir que os residentes morem perto dos empregos, escolas, serviços e outros destinos;
    1.6- Misturar: possibilitar usos residenciais e não residenciais para reduzir o número de viagens e garantir movimento ao espaço público em todos os horários;
    1.7- Adensar: intensificar os usos residenciais e comerciais no entorno dos terminais de transporte de alta capacidade;
    1.8- Promover mudanças: estabelecer uma política de estacionamentos que estimule o uso do transporte coletivo e os modos a pé e de bicicleta.
2- Mapear ou definir centralidades existentes ou potenciais para o município;
3- Possibilitar a avaliação quantitativa e qualitativa dos impactos provenientes das ocupações na cidade;
4- Colocar em prática projetos e ações que garantam a melhoria no tempo de deslocamento do usuário do transporte coletivo. Fortalecer a rede unificada e integrada já existente.

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

5- Contemplar um novo modelo de financiamento e apoiar uma nova política tarifária para o transporte coletivo;
6- Fortalecer tecnicamente o órgão gestor de transporte coletivo;
7- Desencorajar o uso do automóvel, com uma política de gerenciamento da mobilidade;
8- Elaborar um plano de circulação da cidade, que defina uma hierarquia viária capaz de resgatar as características dos bairros;
9- Estabelecer prazo para conclusão do Plano de Mobilidade.

DRENAGEM URBANA

1- Determinar zonas de amortecimento ao redor dos futuros parques urbanos, a partir de alterações nas normas de uso do solo. Nelas, deve haver uma faixa de transição com pelo menos 100 metros de largura, a fim de minimizar os impactos construtivos a partir da exigência de maior porcentagem de permeabilidade dos terrenos e da restrição à altura e densidade das edificações;
2- Coibir o rebaixamento permanente do lençol freático, com o objetivo de garantir a manutenção dos cursos d'água;
3- Viabilizar planos setoriais de saneamento, drenagem urbana e arborização;
4- Fiscalizar a implementação das exigências da Lei 9.511/2014, que estabelece regras de controle de águas pluviais e drenagem urbana.

CONCLUSÃO

As recomendações expressas neste documento são fruto de um trabalho coletivo e interdisciplinar, que traduzem ideias contemporâneas sobre um dos temas mais caros aos profissionais da Arquitetura e Urbanismo: o planejamento de cidades. Com a presença do CAU no quadro de instituições brasileiras que visam a defesa da sociedade, se torna primordial que a entidade se coloque totalmente à disposição daqueles profissionais que exercitam a atividade de revisão do Plano Diretor, de forma a contribuir o máximo possível para seu bom desempenho.

As recomendações pretendem, portanto, contribuir não somente para o conteúdo técnico do texto da nova lei, mas também recomendar aos atores políticos envolvidos no debate maior atenção às estratégias de planejamento urbano praticadas ao longo da história da gestão da cidade – que envolve uma forte presença do capital imobiliário em seu desenho, desde seu nascimento.

Vale destacar que o trabalho que ora se desenvolve na Secretaria de Planejamento Urbano e Habitação (Seplanh) trata da **revisão** da Lei 171/2007, e não de elaboração de novo plano, o que torna sua leitura crítica e analítica fundamental para a eficácia do trabalho. Por isso, o destaque do CAU/GO para os itens **Expansão Urbana, Densidade, Transferência do Direito de Construir, Mobilidade e Drenagem Urbana.** Na análise desses temas foi destacado, inclusive, o que há de positivo na atual lei e os avanços na qualidade urbana que sua efetivação acarreta.

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br

É importante chamar atenção para a necessidade de as ações dos órgãos da gestão municipal serem realizadas de maneira coordenada, a fim de evitar contradições, sobreposições ou outros conflitos diante de determinações do PD.

O centro do debate em torno do planejamento da cidade deverá ser sempre a busca de um ambiente urbano o mais social e ambientalmente equilibrado possível. Para isso, **também é recomendada a instituição de um sistema de monitoramento da implementação do plano**. Ou seja, a gestão municipal deve se empenhar em formar quadros completos fixos de profissionais da área do planejamento, estabelecendo, por exemplo um Instituto para tal. O monitoramento do planejamento pode se dar também quando do compromisso do grupo executivo do Plano Diretor em manter uma relação assídua de troca de informações com a Câmara dos Vereadores. A eficácia das leis urbanísticas depende do perfeito entendimento dos representantes políticos de quais são os impactos futuros do modelo de urbanização que se propõe, e seus desdobramentos para a economia da gestão pública, por exemplo. O CAU/GO está à disposição para oferecer assessoria técnica aos parlamentares.

Destacamos ainda que a mais importante ferramenta de planejamento atual é a participação do cidadão, que se dá há mais de vinte anos por meio do Conselho Municipal de Política Urbana (Compur). As políticas públicas urbanas oriundas das demandas apresentadas nessa instância são as que mais se aproximam dos dramas e problemas cotidianos dos moradores da cidade. Portanto, o funcionamento ininterrupto deste e de outros Conselhos participativos na gestão municipal, são o caminho para se chegar a um desenho de cidade justa e equilibrada.

Por fim, é preciso ressaltar que o Plano Diretor de pouco adianta, caso não seja implementado por completo. Portanto, a nova lei precisa prever mecanismos para garantir a posta em prática de suas determinações. E os gestores e a sociedade precisam se comprometer com essa implementação.

REFERÊNCIAS

BRASIL. *Estatuto da Cidade, Guia para implementação pelos municípios e cidadãos*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2001.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. *Estatuto da Cidade; para compreender...* Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

DAVIDSON, Forbes & Claudio Acioly. *Density in Urban Development*. Lund Centre for Habitat Studies, Suécia, 1996.

BACELLAR, Isabela. *Transferência do Direito de Construir: questões e conflitos na aplicação do instrumento do Estatuto da Cidade*. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Fluminente, Niterói, 2007.

Av. Engenheiro Eurico Viana nº 25, Edifício Concept Office, 3º andar, Vila Maria José | CEP: 74.815-465 - Goiânia - GO
62 3095 4655 | atendimento@caugo.gov.br