

GARAGENS: MUDANÇA FUTURA

Foto Caroline Vaz



A Associação das Administradoras de Bens Imóveis e Condomínios de São Paulo (Aabic) estima que o atual Plano Diretor da Capital e sua recém-aprovada Lei do Zoneamento sinalizem para uma nova tendência em relação às garagens dos prédios residenciais: a de se voltar a ter menos vagas que o número de unidades, situação comum nos edifícios lançados nas décadas de 50 e 60, avalia o presidente da entidade, Rubens Carmo Elias Filho (Foto ao lado).

Segundo o dirigente, há uma articulação entre as ações públicas que, de um lado, estimulam novos empreendimentos em áreas de maior mobilidade e acesso aos transportes coletivos e, de outro, desestimulam construção de vagas. Rubens Carmo observa aí um “grande desafio”, o de se buscar “modos de compartilhamento” das áreas comuns dos prédios. “É uma tendência, teremos compartilhamento de espaços como o quarto ou a sala de visitas e das vagas.”

O Plano Diretor da cidade (Lei 16.050/14), sancionado há dois anos, permite potencial construtivo maior aos empreendimentos aprovados desde então, desde que próximos (a até 400 metros) das estações de trem, monotrilho e metrô, ou dos corredores de ônibus (a até 150 metros). Ao mesmo tempo, eles se tornaram livres da exigência de quantidade mínima de vagas de garagem ou, ainda, passíveis de ônus caso venham a propor mais de uma vaga por unidade. Nesse caso, o excedente será computável como área construída total do terreno, levando à diminuição das unidades (em quantidade ou tamanho). A estratégia foi regulamentada pela nova Lei de Zoneamento, em vigor desde o final de março de 2016.

Paralelamente, o município discute e deve ter em breve um novo Código de Obras e Edificações, o qual revisa a Lei 11.228/1992. Nesta, as vagas de garagens são definidas entre pequenas, médias e grandes e cada condomínio deve reservar um percentual a elas (50% das vagas devem comportar os carros pequenos, 45% os veículos médios e, 5%, os grandes). A lei estabelece ainda seu tamanho: pequenas = 2,10 metros de altura, por 2,10m de largura e 4,20m de comprimento; médias = 2,10 metros de largura e de altura, por 4,70 de comprimento; grandes = 2,30m de altura, por 2,50m de largura e 5,50 m de comprimento). Finalmente, o Código vigente define pelo menos 10% das vagas para motocicletas e 1% para deficientes físicos em estacionamentos privativos que comportem mais de cem automóveis.

Para a arquiteta especializada no assunto, Cleide Yusuf, as alterações na lei não devem atingir o tamanho das vagas, mas talvez as quantidades conforme o porte dos veículos. Ela prefere aguardar pela sanção da proposta antes de analisar tendências. Mas defende o aumento dos tamanhos das vagas, pois se mostra cética a uma possível mudança de comportamento do paulistano. Como exemplo, ela cita que a nova orientação do Plano Diretor ainda não se refletiu nos empreendimentos aprovados desde então em São Paulo, no tocante à quantidade de vagas. ► **(Por R.F.)**