

**A SÃO PAULO QUE QUEREMOS**

Esse exercício se propõe a pensar a cidade que queremos viver. De modo geral, foram pensados alguns princípios que deveriam guiar esse processo para que a proposta represente também uma mudança na sociedade.

Os diagramas ao lado revelam os paradigmas a serem modificados de maneira a privilegiar o coletivo, o social e a diversidade.

A inversão de prioridades propõe a sobreposição de interesses coletivos em detrimento dos individuais. No campo urbano, esse princípio é traduzido na redistribuição dos espaços da cidade, privilegiando o uso público.

Quanto à tomada de decisões, é necessária a abertura à participação dos diferentes segmentos da sociedade interessados em discutir a cidade.

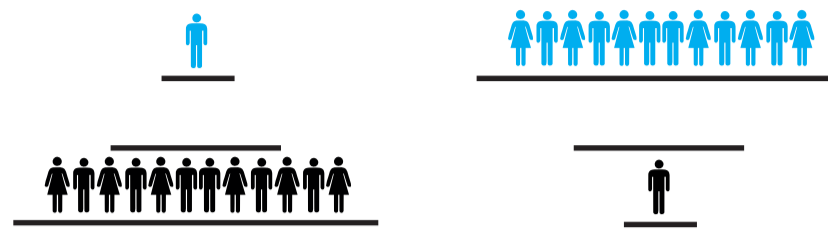
Outra questão importante, e que está diretamente ligada à proposta, é a eliminação das barreiras na cidade. Esse princípio visa aproximar as pessoas, os olhares e evitar a construção de espaços fechados e inseguros.

O convívio com diferenças promove a configuração de bairros com diversidade social, acessíveis a qualquer família. Instrumentos como a cota de solidariedade são meios de se incentivar uma cidade mais heterogênea.

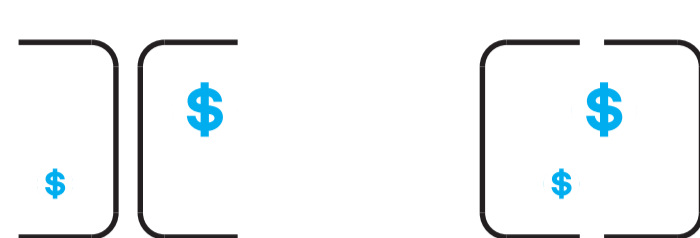
A aproximação de usos está pautada na construção de espaços plurifuncionais, com habitação e emprego mais próximos e deslocamentos mais curtos.

Por fim, a interface dos recursos naturais com a cidade deve ser revista de forma a respeitar as condicionantes que a natureza impõe e também aproximar os cidadãos desse patrimônio.

**inverter prioridades**



**conviver com diferenças**



**deliberar coletivamente**



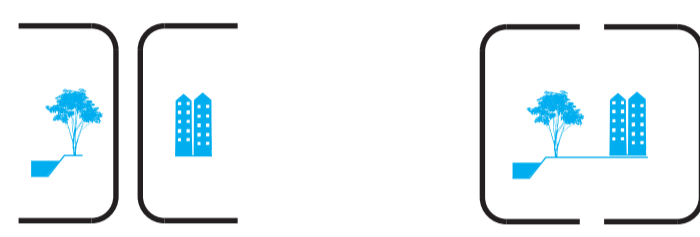
**aproximar os usos**



**sociabilizar**



**integrar cidade e recursos naturais**



**TOPOGRAFIA E ESTRUTURA VIÁRIA**

O processo de urbanização de São Paulo não considerou os limites e características das bacias hidrográficas. No entre rios, os antigos caminhos - que hoje são importantes avenidas como Avenida Liberdade, a Avenida Brigadeiro Luis Antônio, a Rua Teodoro Sampaio e a Avenida Domingos de Morais - originalmente procuravam as áreas mais elevadas, mais precisamente as linhas de cumeeira das colinas associadas ao espigão central, onde atualmente se situa a Avenida Paulista.

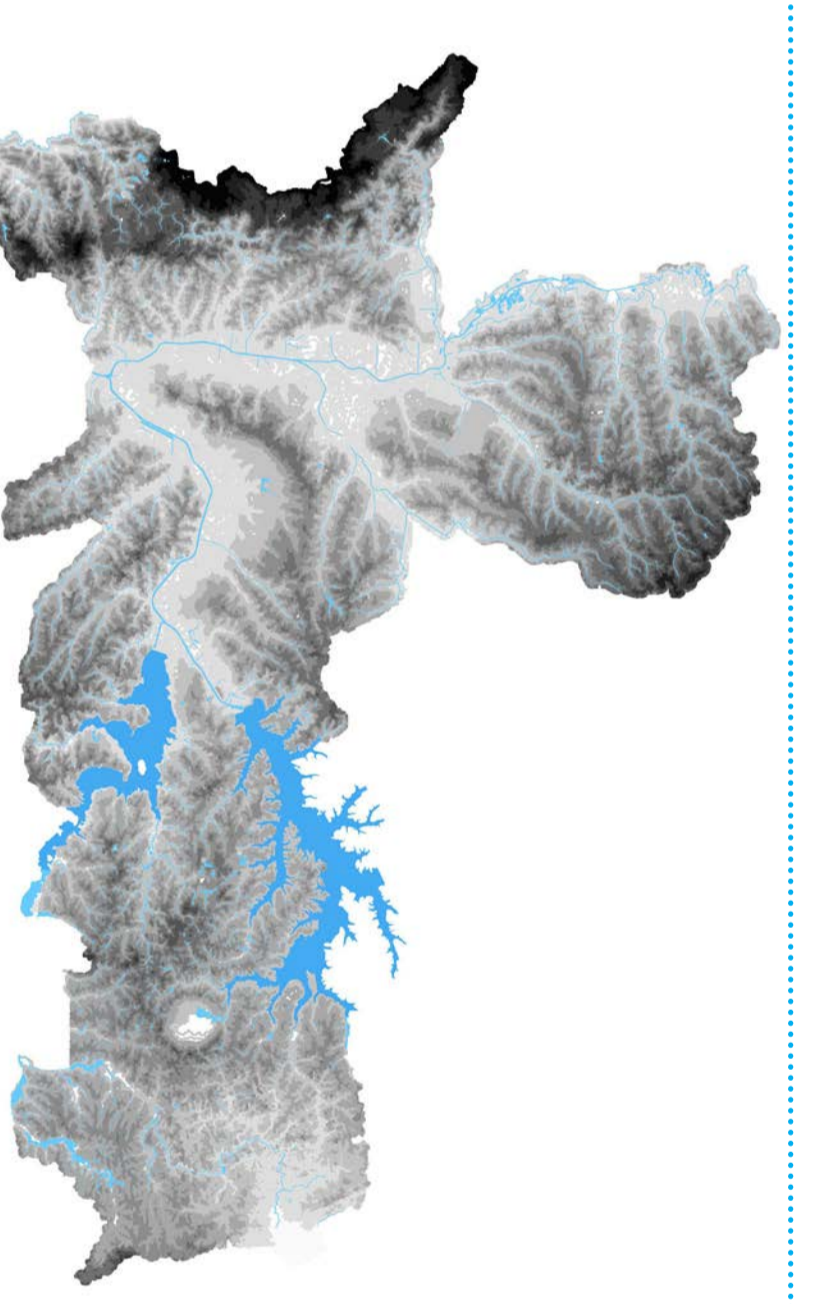
Mas foi a partir do sistema de rios e córregos que a metrópole se organizou, sobrepondo avenidas aos fundos de vale, como o sistema Y de Prestes Maia dado pelos eixos Tiradentes, 9 de Julho e 23 de Maio. Esse padrão de ocupação teve continuidade nas avenidas Sumaré, Pacaembu, Juscelino Kubitschek, Bandeirantes, Águas Espraiadas e Roquete Petroni no entre rios. Fora do centro expandido ocorreu nas avenidas Eliseu de Almeida, Escola Politécnica, Luis Dumont Villares, Eng. Caetano Álvares, Inajar de Souza, João Paulo I, General Edgar Facó Salim Farah Maluf, Aricanduva e Jacu-Pêssego.

Existe, portanto, uma construção histórica de caminhos ligando áreas mais baixas às mais altas que se transformaram em importantes eixos da cidade e uma sobreposição das principais avenidas com fundos de vale.

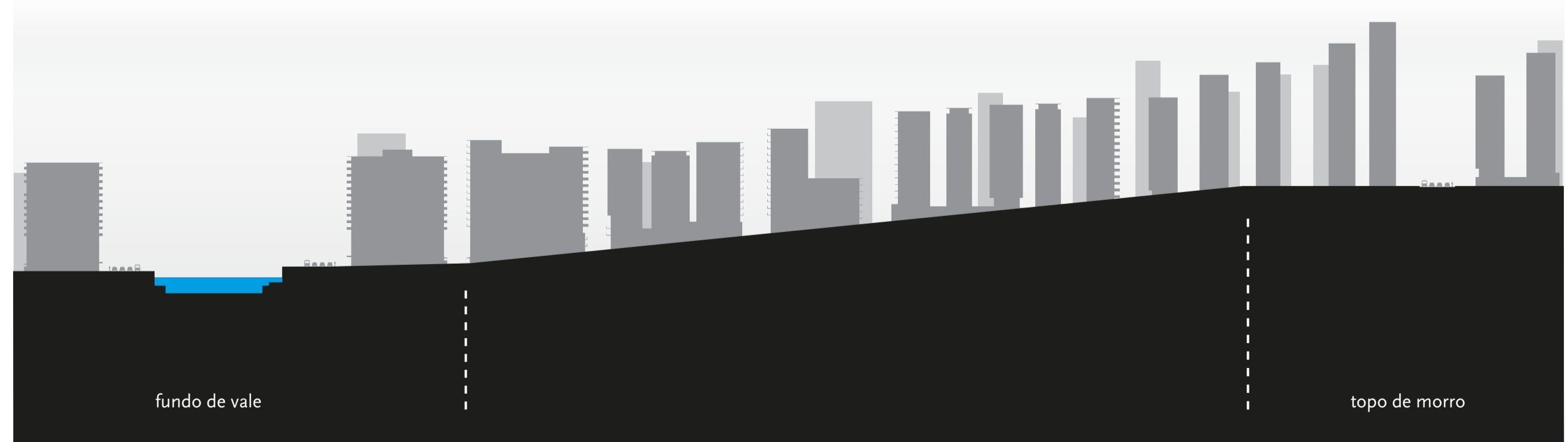
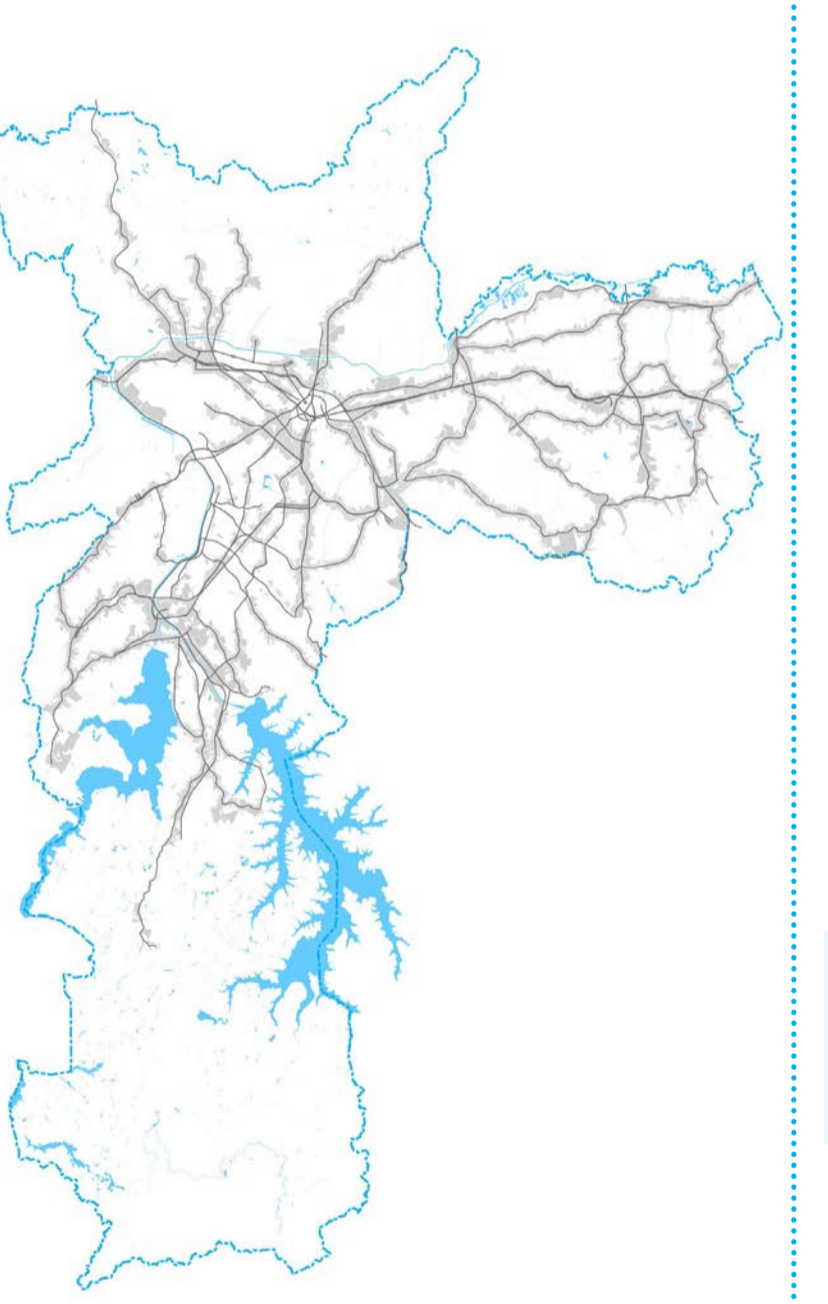
Por isso, considerou-se na proposta uma categorização baseada na hierarquia viária associada ao sistema de transportes e sua topografia, e que pudesse traduzir de modo mais qualitativo o tipo de via, ao invés de apenas o seu caráter de trânsito. Dessa maneira, resultaram três categorias:

- Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, seguindo a demarcação feita no novo Plano Diretor e considerando sua importância na rede de transportes coletivos;
- Eixos de Estruturação de Bairros, baseados nas vias coletoras da cidade e considerando sua importância na escala do bairro quanto à oferta de serviços e ligação com os eixos de estruturação;
- Vias Locais, pautadas nas vias locais já definidas no zoneamento, são os locais onde se prevê o menor fluxo de pedestre e um caráter mais residencial.

**hipsometria**



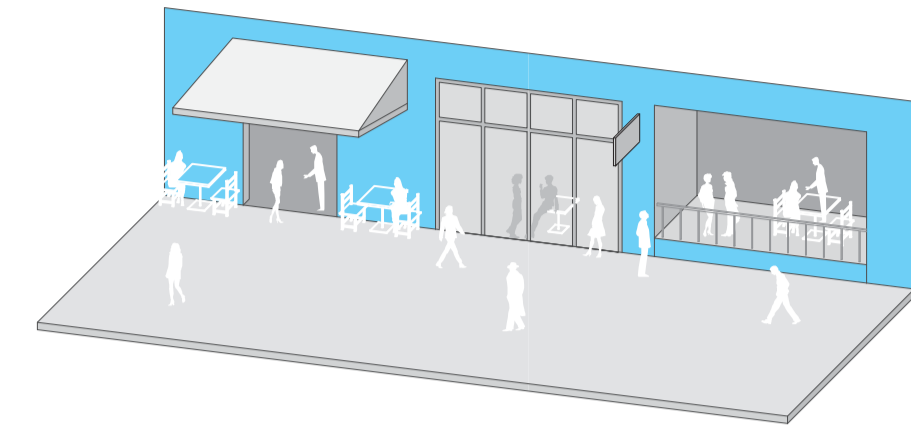
**eixos de estruturação da transformação urbana**



configuração da topografia e estrutura viária em São Paulo

**PRINCÍPIOS PARA A CIDADE**

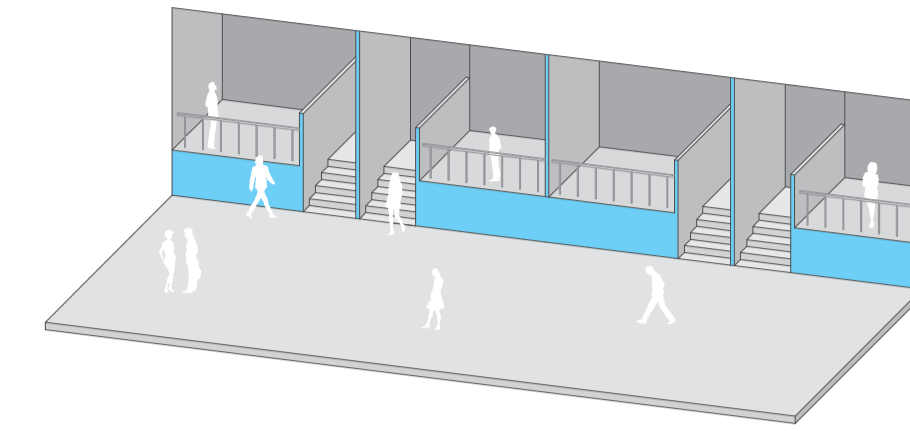
**1 INTERAGIR**



A fachada desempenha papel fundamental na interação entre o interior e exterior, podendo ocorrer de diferentes maneiras: através de aberturas, transparências, varandas. Aqui, não só a interação física, mas também a visual, garantem uma calçada mais segura e atrativa, incentivando o fluxo de pedestres na região.

O diálogo estabelecido entre fachada e calçada deve transpor as barreiras construídas e aproximar os espaços públicos dos privados.

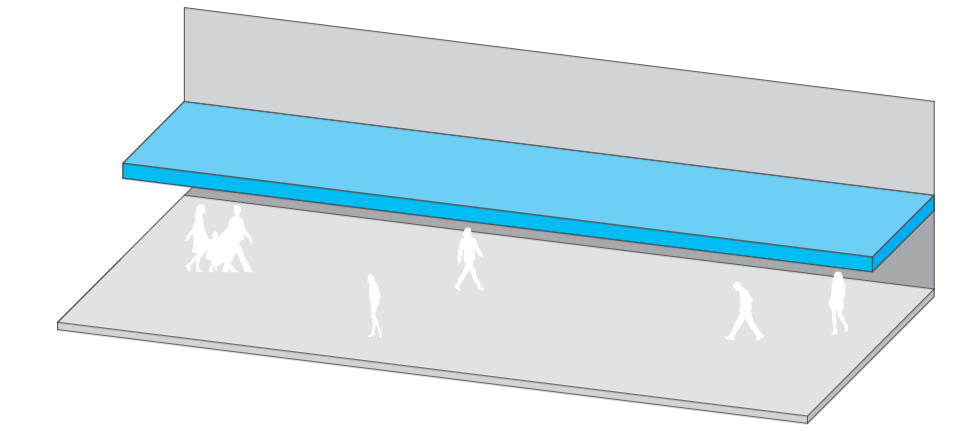
**2 HABITAR**



Habitar o térreo pode ser feito de maneira a criar uma relação agradável entre os moradores e pedestres. Essa estratégia evita a configuração de muros e grades que possam tornar a calçada um local hostil e revela as inúmeras possibilidades de configuração de novos modelos residenciais na cidade.

A privacidade pode ser garantida com a definição de diferentes níveis e o estabelecimento de áreas sociais próximas à calçada.

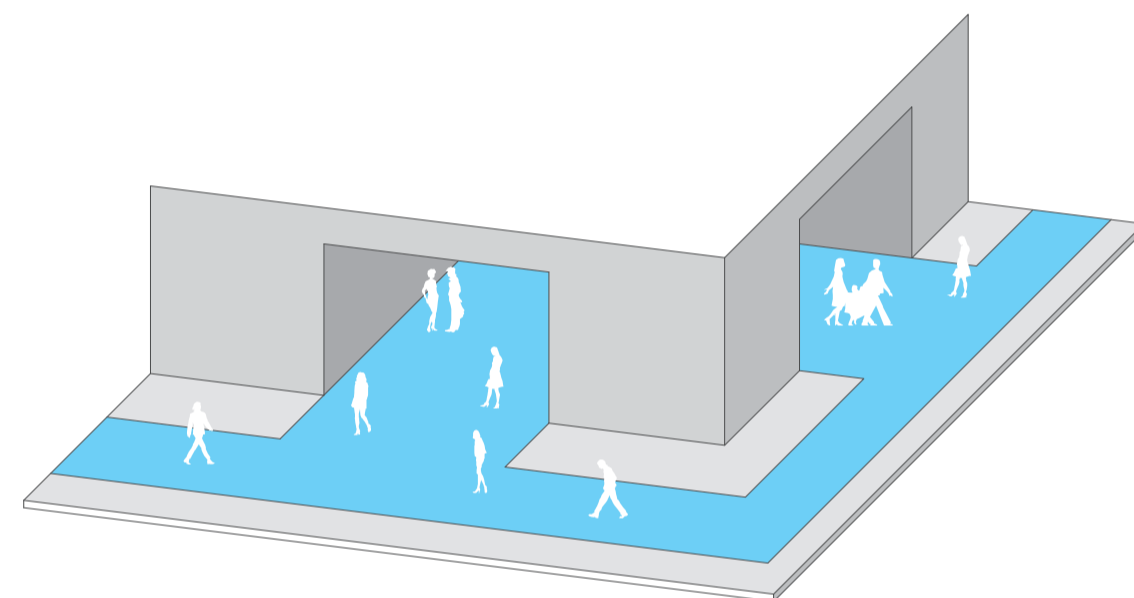
**3 PROTEGER**



Elementos de cobertura que avançam sobre a calçada são responsáveis pela proteção dos transeuntes de intempéries como sol e chuva e também protegem os pedestres da poluição visual e sonora do leito carroçável quando associados a colunatas ou outro tipo de proteção lateral.

Esses elementos, quando alinhados a mesma altura, configuram uma unidade ao conjunto edificado da via e acentuam a percepção de continuidade da mesma.

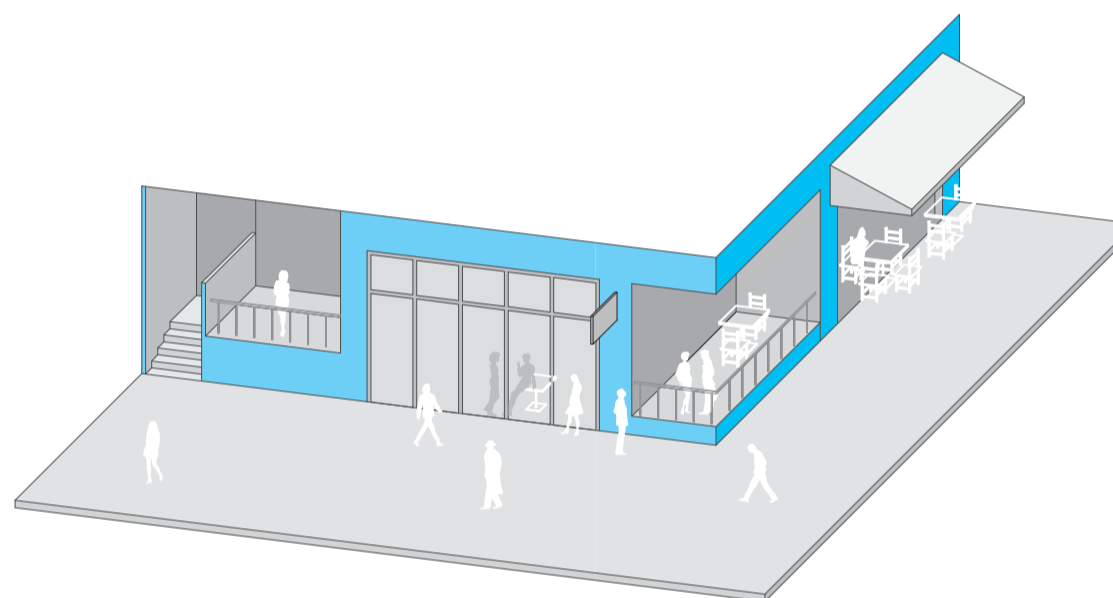
**4 FLUIR**



A fruição é um princípio já estabelecido no novo Plano Diretor e que é aqui retomado. A criação de novos caminhos na cidade permite uma maior permeabilidade e a configuração de galerias e praças, ou seja, espaços de uso público voltados para os pedestres.

Esse princípio deve permitir novas conexões e articulações entre a faixa livre da calçada e espaços intra-lote, convidando os transeuntes a adentrarem nesses lugares.

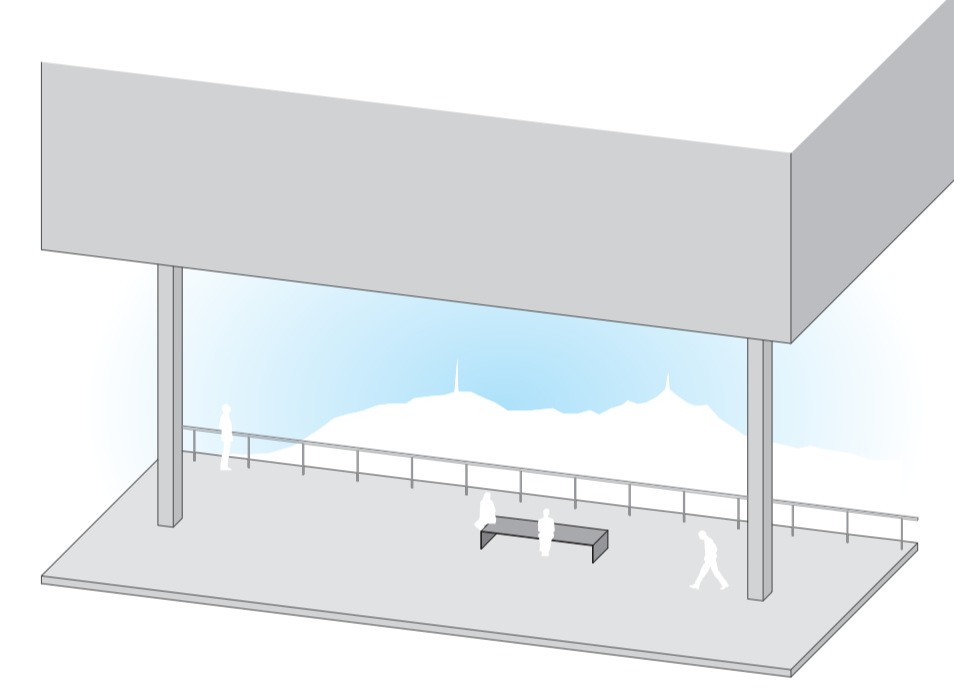
**5 DIVERSIFICAR**



A diversidade de uma fachada é estabelecida por diferentes unidades que, juntas, formam um todo. Dessa maneira, esse princípio estabelece um ritmo na fachada, evitando a monotonia da frente de lotes.

A configuração de um conjunto de unidades diversas, cada uma com seu caráter próprio, assegura uma fachada variada e vibrante, responsável por atrair a atenção do pedestre, garantir sua segurança e incentivar o uso das calçadas.

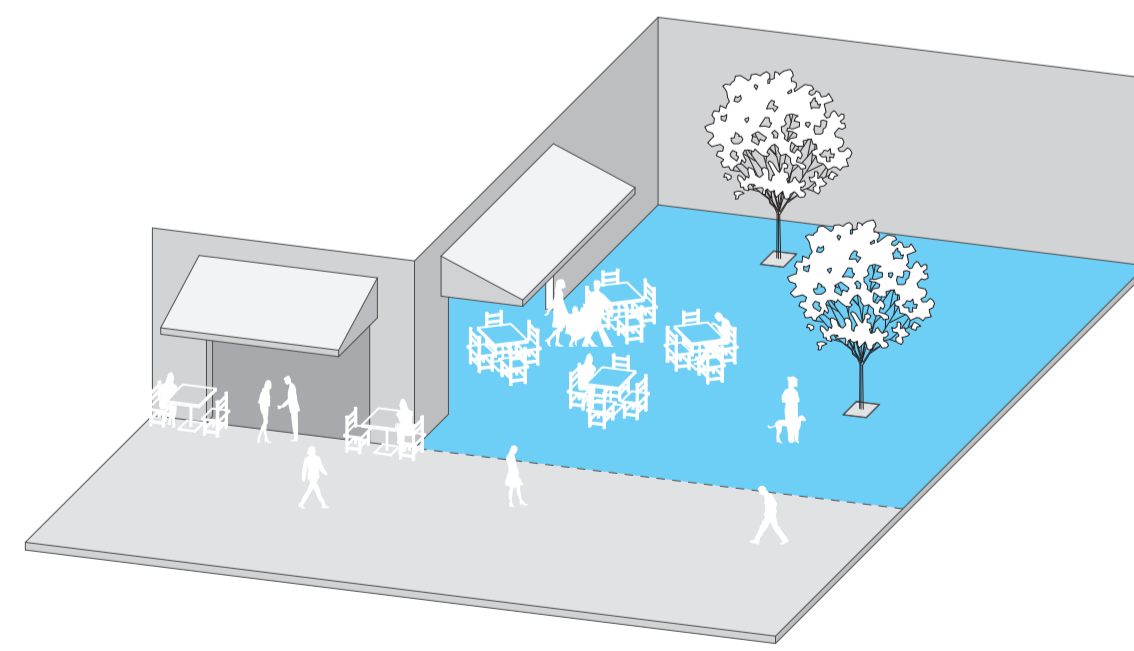
**6 APREENDER**



A apreensão da cidade, sua morfologia e topografia, também pode fazer parte dos princípios de configuração das frentes de lotes. Aberturas, visuais e referenciais são elementos que guiam o pedestre e o ajudam a fazer uma leitura e reflexão da cidade.

A localização e contexto de cada lote pode resultar em diferentes modelos de apreensão do espaço e, geralmente, vem acompanhados de uma estratégia volumétrica para a massa edificada.

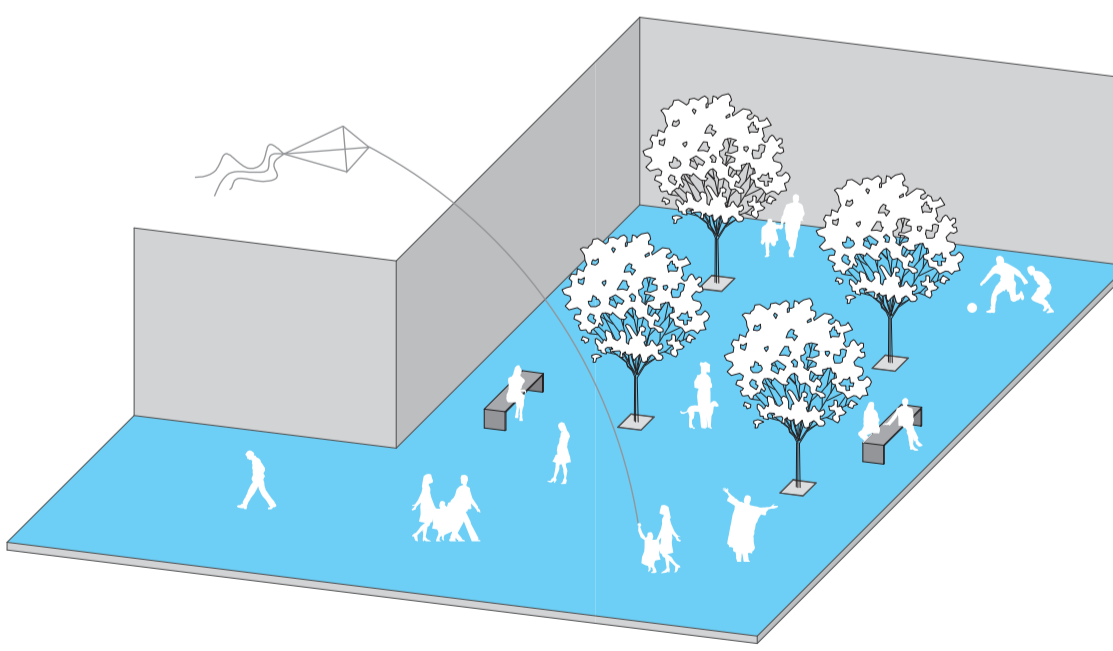
**7 COMPARTILHAR**



O compartilhamento dos espaços privados também se insere no princípio da fruição. O acesso público a esses locais garante a democratização dos espaços da cidade, criando lugares ativos e respiros tanto para a via quanto para os pedestres.

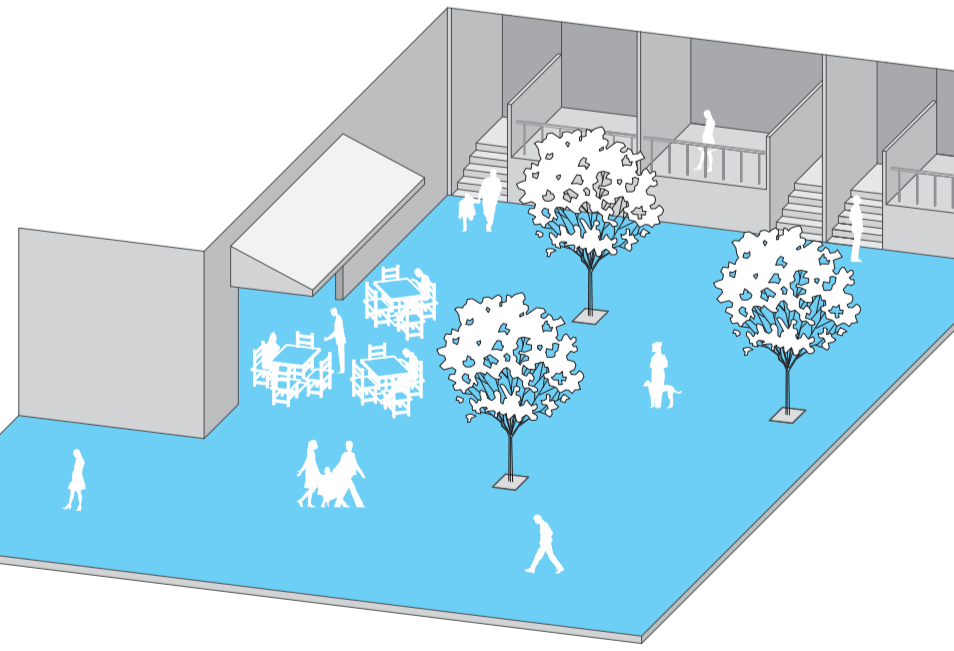
Esse princípio deve estar sempre associado a uma sensação de pertencimento, onde as pessoas possam se sentir à vontade para se apropriarem desse espaço, ao mesmo tempo que adicionam valor ao uso privado.

**8 APRECIAR**



A criação de espaços de acesso público na cidade é responsável por fornecer aos pedestres e transeuntes lugares de acolhimento e de estar. A existência desses locais na cidade incentiva a interação entre pessoas, a pedestrianização e, com isso, a manutenção dos espaços de lazer.

**9 CONVIVER**



O convívio de diferentes usos, pessoas e atividades é, em si, o que resume a ideia de cidade pautada nos princípios já descritos. Uma cidade na qual as pessoas possam andar, passear, percorrer, estar, olhar, morar, se relacionar, se divertir, se identificar.

É necessário abrir a cidade para ela mesma, de maneira a convidar a todos a fazerem parte dela.

**TÍTULO DO INCENTIVO**

DIAGRAMA

DESCRIÇÃO

PARÂMETROS

O QUE A CIDADE GANHA

O QUE O PROPRIETÁRIO GANHA

**TÍTULO DA REGRA**


DIAGRAMA

DESCRIÇÃO

PARÂMETROS

O QUE A CIDADE GANHA

**ESTACIONAMENTOS**




Trata-se do conjunto de espaços destinados a estacionamentos de veículos dentro dos limites do lote.

Os espaços para este uso não poderão estar no térreo. Quando localizado no subsolo, deve ser envolvido por usos de permanência voltados para o logradouro.

Liberação dos espaços téreos, que possuem maior interação com o espaço público. Fachada pode abrigar usos mais ativos, estimulando a vida urbana local e evitando a configuração de grandes empenas cegas.



**FACHADA ATIVA**



Fachada localizada no alinhamento dos passeios públicos ocupada por usos não residenciais com acesso livre e abertura para o logradouro.

Os lotes deverão ter testada maior que 20m com a área do térreo destinada a usos não residenciais com pé-direito mínimo de 4,5m. Quando houver embasamento, a altura máxima deve ser de 13,5m.

Aumenta a interação dos passeios públicos com atividades instaladas nos térreos das edificações fortalecendo a vida urbana nos espaços públicos.

Não serão computáveis na aplicação do C.A., até o limite de 50%, a área do lote destinada à implementação deste instrumento.

**USO MISTO**



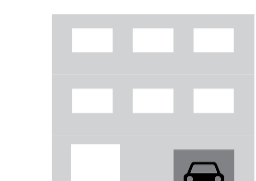
Envolve, no mesmo lote, o uso residencial e os usos não residenciais, podendo estar associado ao instrumento da fachada ativa.

A edificação pode recuar em até 5m se não houver fachada ativa, podendo ter qualquer uso no térreo. Se houver fachada ativa cumulativa, deve seguir os parâmetros da mesma.

Na escala local, potencializa a vida urbana nos espaços e passeios públicos e, na escala urbana, equilibra a oferta de habitação e emprego e diminui os deslocamentos.

A área construída da edificação destinada aos usos não residenciais não será computada na aplicação do C.A. até o limite de 20% do total da área construída.

**ACESSOS DE VEÍCULOS**

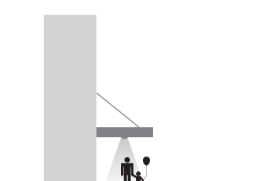


Trata-se da faixa que cruza o passeio público fazendo conexão entre o lote carroçável e as edificações, servindo como acesso aos veículos.

Lotês de até 1000m<sup>2</sup> e zona de testada podem ter no máximo acesso de 3m. Nos lotes superiores a 1000m<sup>2</sup> com mais de 20m de testada, é permitido o acesso de 6m por fachada. Todos os acessos devem prever um espaço de 5m de comprimento para que o carro possa esperar dentro do limite do lote.

Menos interrupções no passeio público, e liberação das fachadas para usos mais ativos, melhorando a relação entre os espaços públicos e privados.

**COBERTURAS**




Refere-se aos elementos de cobertura que avançam sobre a calçada em forma de toldos, marquises, colunatas ou varões dos andares superiores.

A cobertura pode avançar até o limite de 1/3 da dimensão total do passeio quando se tratar de marquise ou avanço de andares superiores. No caso das colunatas, podem avançar até 1/2 da dimensão total do passeio. Deve estar sempre associada à iluminação do passeio público.

Proteção dos pedestres contra sol e chuva e também poluição visual e sonora do lote carroçável quando associadas a colunatas ou outro tipo de proteção lateral.



**FACHADA VERDE**



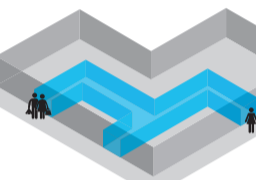
Apresenta vegetação em parte ou na totalidade da fachada do térreo e também de embasamentos de edifícios.

A vegetação deverá ser plantada na face voltada para a rua onde se situa a entrada principal do edifício.

Além do embelezamento de fachadas cegas, esse dispositivo tem papel na drenagem, despoluição e isolamento térmico.

Desconto no IPTU de metade da porcentagem da fachada que está coberta por vegetação.

**FRUIÇÃO PÚBLICA - GALERIA**



Destinação de área do lote localizada no pavimento térreo para usos públicos coletivos ligados a usos comerciais e de serviços e que não pode ser fechada com edificações, instalações ou equipamentos.

Os espaços e acessos devem ter no mínimo 5m de largura e estar no máximo a 1,5m de desnível do passeio público.

Maior permeabilidade das quadras, atuando como extensão do passeio público para dentro do lote, além do fornecimento de comércio e serviços.

Poderá ser acrescida gratuitamente ao potencial construtivo do lote uma área construída equivalente a 100% da área destinada à fruição pública.

**FRUIÇÃO PÚBLICA - PRAÇA**



Destinação de área do lote localizada no pavimento térreo para usos públicos coletivos relacionados ao lazer e ao estar e que não pode ser fechada com edificações, instalações ou equipamentos.

Os espaços devem ter no mínimo 20m<sup>2</sup>, e estar no máximo a 1,5m de desnível do passeio público, tendo, a partir deste, um acesso de no mínimo 5m de largura.

Oferta de áreas qualificadas para o uso público que privilegiem o pedestre e promovam o desenvolvimento de atividades sociais.

Poderá ser acrescida gratuitamente ao potencial construtivo do lote uma área construída equivalente a 100% da área destinada à fruição pública.

**ABERTURAS**



Refere-se aos elementos que permitem a interação entre a edificação e o passeio público, tais como portas, janelas, vitrines e sacadas.

A cada 7 metros lineares de testada deve haver uma abertura de no mínimo 1m<sup>2</sup> de área de forma a permitir a passagem ou a visão dos usuários. Quando houverem sacadas as mesmas devem estar direcionadas para o passeio público.

Aumento da sensação de segurança e da interação entre edificação e passeio público, com a maior dinamização destes espaços e estímulo a vida urbana.

Os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana são as vias principais ligadas a rede de transportes coletivos da cidade. Dadas por corredores de ônibus ou estações de metrô, esses eixos são caracterizados pelo grande fluxo de pedestres, criando demanda para um comércio de rua. A intenção é incentivar uma relação mais adequada da fachada com o passeio público nesses locais de maneira a consolidar uma fachada ativa, transparente e diversificada.

Com calçadas previstas com 10m de largura, dispensa-se aqui o recuo, aproximando os usos não residenciais do térreo dos pedestres. Dessa maneira, a cidade tem sua vida urbana fortalecida com passeios ativos e seguros, enquanto que o proprietário ganha área construída como incentivo.

Outros incentivos, como desconto no IPTU, visam estimular uma fachada que desempenhe um papel na drenagem, despoluição e isolamento térmico, através de fachadas verdes, por exemplo.

Para que a fachada ative como dinamizadora dos passeios públicos, alguma regra deve ser obedecida: ausência de muros, grades ou qualquer outro tipo de fechamento, sendo a própria edificação limite entre o público e privado; limitação das entradas de veículos, de maneira a priorizar o passeio dos pedestres; interdição de vagas de garagem no nível da rua, sendo permitido apenas o estacionamento no subsolo ou sobressolo envolvido por usos de permanência; obrigatoriedade de aberturas como portas, janelas ou vitrines a cada 7m a fim de garantir transparência e interação.

De maneira cumulativa, o benefício da fachada ativa pode ser adicionado ao benefício do Uso Misto, também previsto no novo Plano Diretor. Dessa maneira, um edifício que mescla usos residenciais e não residenciais, aplicando este último nas diretrizes da fachada ativa, pode usufruir dos dois benefícios, aumentando a área não computável construída.

Por sua vez, os espaços de fruição pública como praças e galerias garantem a oferta de áreas qualificadas para o uso público que privilegiem o pedestre e promovem o desenvolvimento de atividades sociais.

## ÁREAS PERMEÁVEIS

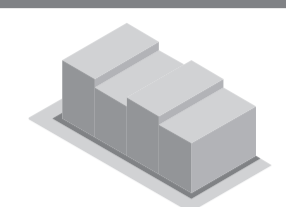


É o conjunto de todas as partes do terreno não impermeabilizadas fazendo parte das medidas de drenagem urbana não estruturadas

Nas partes mais altas da cidade e afastada dos corpos d'água, o zoneamento deve obrigar uma maior porcentagem de áreas permeáveis

O aumento de áreas permeáveis, principalmente nas áreas mais altas, auxilia na drenagem das águas pluviais, descongestionando a rede de córregos e rios

## FAIXAS DE ACESSO



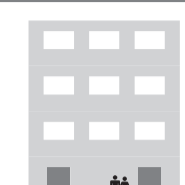
É parte do passeio público e serve de apoio à propriedade, localizada entre a faixa livre de circulação e o limite do lote

Essa faixa poderá ser ocupada até o limite de 1/3 da dimensão total do passeio público, sendo destinada à locação de mobiliários não permanentes e que não impeçam o acesso aos imóveis

Aumento da oferta de áreas qualificadas para o uso público e que promovam o estar e o desenvolvimento de atividades sociais



## ABERTURAS

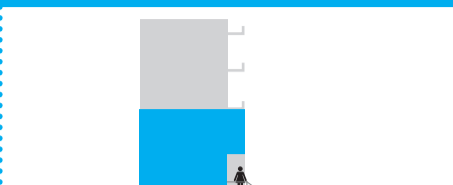


Refere-se aos elementos que permitem a interação entre a edificação e o passeio público, tais como portas, janelas, vitrines e sacadas

A cada 7 metros lineares de testada deve haver uma abertura de no mínimo 1m<sup>2</sup> de área de forma a permitir a passagem ou a visão dos usuários. Quando houverem sacadas as mesmas devem estar direcionadas para o passeio público

Aumento da sensação de segurança e da interação entre edificação e passeio público, com a maior dinamização destes espaços e estímulo a vida urbana

## EMBASAMENTO RESIDENCIAL



Corresponde à massa edificada ao longo passeios públicos com uso residencial localizado no terreno

O embasamento pode estar até 1,5m acima do nível do passeio público, ter altura máxima de 13,5m, recuado até 5m e possuir fechamento com até 1,2m de altura, com obrigatoriamente abertura de áreas sociais para o logradouro

Aumento da sensação de segurança para os pedestres e maior interação entre a edificação e o passeio público, estimulando a vida urbana

Não serão computáveis na aplicação do C.A., até o limite de 50%, a área do lote destinada à implementação deste instrumento

## ACESSOS DE VEÍCULOS

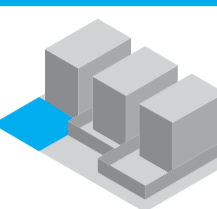


Trata-se da faixa que cruza o passeio público fazendo conexão entre o leito carroçável e as edificações, servindo como acesso aos veículos

Lotes de até 1000m<sup>2</sup> e 20m de testada podem ter no máximo acesso de 5m. Nos lotes superiores a 1000m<sup>2</sup> com mais de 20m de testada, é permitido 1 acesso de 6m por fachada. Todos os acessos devem prever um espaço de 9m de comprimento para que o carro possa esperar dentro do limite do lote.

Menos interrupções no passeio público, e liberação das fachadas para usos mais ativos, melhorando a relação entre os espaços públicos e privados

## ACESSO LIVRE



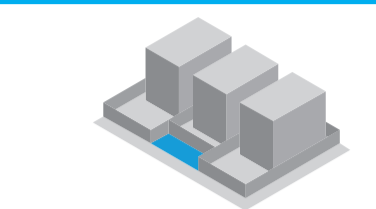
Trata-se da ausência de dispositivos de fechamento entre o lote e o passeio público

Não deve haver dispositivos de fechamento e/ou elementos que criem barreiras entre o lote e a calçada. Devendo o mesmo ser de acesso livre e qualificado paisagisticamente

Cria-se uma área de transição entre o espaço público e privado, de forma que a relação entre estes seja suavizada e se torne mais agradável para os pedestres

Poderá ser acrescida gratuitamente ao potencial construtivo do lote uma área construída equivalente a 100% da área recuada e qualificada

## RECUO DE FECHAMENTO



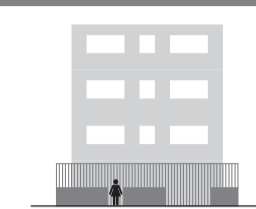
É o afastamento dos dispositivos de fechamento para além do limite do lote com o passeio público

Os dispositivos de fechamento devem estar recuados para ser ter o benefício e o espaço do recuo deve ser qualificado paisagisticamente

Cria-se uma área de transição entre o espaço público e privado, de forma que a relação entre estes seja suavizada e se torne mais agradável para os pedestres

Poderá ser acrescida gratuitamente ao potencial construtivo do lote uma área construída equivalente a 100% da área recuada e qualificada, limitando-se a 5m de recuo

## FECHAMENTOS



Corresponde aos dispositivos de delimitação entre o espaço público e o espaço privado

Estes dispositivos não devem nunca ultrapassar 3m de altura, podendo ser espaços até 1,2m de altura e, acima deste limite, devem possuir no mínimo 70% de transparência

Melhoria da qualidade paisagística do passeio público, garantindo a interação visual entre o público e o privado

## USO MISTO



Envolve, no mesmo lote, o uso residencial e os usos não residenciais, podendo estar associado ao instrumento da fachada ativa

A edificação pode recuar em até 5m se não houver fachada ativa, podendo ser qualquer uso no térreo. Se houver fachada ativa cumulativa, deve seguir os parâmetros da mesma

Na escala local, potencializa a vida urbana nos espaços e passeios públicos e, na escala urbana, equilibra a oferta de habitação e emprego e diminui os deslocamentos

A área construída da edificação destinada aos usos não residenciais não será computada na aplicação do C.A. até o limite de 20% do total da área construída

Nos Eixos de Estruturação de Bairros não existe proximidade com a rede de transportes, apesar de se tratar de uma via importante na escala do bairro e na sua conexão com o resto da cidade. Por isso, alguns incentivos aplicados nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana não cabem nessa categoria, como por exemplo a Fachada Ativa, uma vez que a demanda prevista é de comércio e serviços de bairro pontuais. Assim, o benefício do Uso Misto é responsável por incentivar um bairro mais heterogêneo com emprego e moradia.

Nesses eixos, prevê-se a construção de edificações residenciais e a proposta visa garantir que o desenho urbano da quadra possa ocorrer de maneira a estimular a vida urbana. Através do incentivo do Embasamento Residencial, o proprietário pode obter parte da área construída não computada no Coeficiente de Aproveitamento, desde que construa habitações no pavimento térreo voltadas para o logradouro. É permitido elevá-las em até 1,5m de maneira a garantir a privacidade e possuir fechamento entre o embasamento e a calçada em até 1,2m a fim de manter a interação visual e a sensação de segurança. As regras de estacionamentos, acesso de veículos e aberturas aplicadas nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana também valem aqui.

Caso o proprietário não queira usufruir do benefício do Embasamento Residencial, ele pode ainda ter benefícios através do Recuo de Fechamento, no qual se cria uma área de transição entre o espaço público e privado, de forma que a relação entre estes seja suavizada e se torne mais agradável para os pedestres. Essas delimitações, aqui permitidas, não devem nunca passar de 3m de altura e devem possuir no mínimo 70% de transparência a fim de garantir a interação visual entre o público e o privado, sendo permitido fechamentos opacos até uma altura de 1,20m.

Nas Vias Locais, os parâmetros e benefícios são semelhantes aos dos Eixos de Estruturação de Bairros, com exceção do incentivo do Uso Misto. Isso não exclui a possibilidade de existir comércio e serviços de bairro nessas vias, apenas não há incentivo já que a intenção é manter o caráter residencial desses locais.