

CONCURSO ENSAIOS URBANOS

Modalidade 1: padrões urbanísticos gerais

CATEGORIA 3: *Configuração da frente dos lotes com as vias, com ênfase no tratamento da testada dos lotes e do pavimento térreo de modo a melhorar a fruição do espaço público e a interação do pedestre com o embasamento do edifício.*

O planejamento das cidades vem, ao longo das últimas décadas, se distanciando do que deveria ser seu foco principal: as pessoas. Mesmo com todo aparato regulatório e com estratégias complexas de ordenamento territorial pautados nos princípios da função social da propriedade e da gestão democrática da cidade, o resultado que temos visto é de descaso aos pedestres e aos espaços públicos e de ênfase no automóvel e sua acomodação no espaço da cidade. A reversão deste processo passa, necessariamente, pela aproximação das estratégias de ordenamento territorial e de desenho urbano, extrapolando o planejamento geral definido em regras de zoneamento para aproximar-se da escala da rua e do pedestre.

O primeiro passo, neste sentido, será possibilitar que as pessoas circulem a pé e de modos não motorizados na cidade, com conforto e segurança para atender suas demandas cotidianas. A proximidade a escolas, parques e praças, bem como a acessibilidade a comércios e serviços ou equipamentos de saúde, por exemplo, tem relação direta com a qualidade de vida da população e a necessidade de circulação no território. Se estes equipamentos de atendimento às demandas cotidianas e esporádicas estão distantes das áreas de residência e trabalho, a tendência é que as pessoas priorizem deslocamentos por meios motorizados, reduzindo o fluxo de pedestres na cidade e principalmente nos bairros. A proposta partirá, então da escala do bairro ou conjunto de quadras, com ênfase em estratégias para convidar o pedestre a circular à pé na cidade, rotineiramente, para atender suas demandas cotidianas, com a configuração de *Unidades de Vizinhança*, com espaços públicos em diferentes escalas e conectados pela rede viária amigável ao pedestre.

O segundo passo será a construção de parâmetros relacionados à quadra, pensando a continuidade do espaço público da rua, com a configuração de espaços semi-públicos e vazios coletivos: lugares que atuam entre os limiares de interior e exterior, com elementos que dão continuidade a passagens entre espaços cheios – edificados – e vazios. O desafio será pensar as diversas dimensões da cidade e, a partir da intimidade das quadras, resgatar a rua como espaço de vivência local, desconstruindo a simplificação da rua como corredor, por meio de alternativas que proporcionam a minoração da exatidão da rua, que passa a estar desmaterializada e, ao mesmo tempo, redesenhada entre blocos e torres.

Assim, seguindo o caminho das pessoas que percorrem a cidade, será pensada a interação do pedestre com o embasamento do edifício e a configuração da frente dos lotes com as vias, ruas estas estendidas para os espaços públicos que permeiam as quadras. E esta relação será construída em diferentes situações, tempos e escalas na cidade, como a corriqueira atividade em áreas de centralidades, ou no tempo lento passado nas margens dos cursos d'água ou na rotina do caminhar pelos bairros, sempre tendo em vista a configuração e qualificação do espaço urbano como um espaço para encontros, atividades e apropriações diversas. A proposta será construída para pessoas e por pessoas, sendo todos os parâmetros e forma de apresentação pensados de forma a possibilitar a apropriação pela população, com o intuito de garantir o envolvimento desta na construção e discussão da cidade que se quer, no amplo processo participativo de construção do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

1 UNIDADES DE VIZINHANÇA AMIGÁVEIS AOS PEDESTRES E CICLISTAS

Para se garantir a fruição e apropriação do espaço público é necessário, primeiramente, que haja pedestres circulando na rua, criando, além de uma boa qualidade urbana e ambiental, a possibilidade de deslocamentos à pé ou por meios não motorizados para atendimento das demandas cotidianas da população. Para que isto seja efetivado e multiplicado por toda a cidade, será definida a conformação de UNIDADES DE VIZINHANÇAS, na escala de conjuntos de quadras, que possibilite a todos os cidadãos o atendimento de suas demandas à pé, de bicicleta ou pela conjugação destes deslocamentos com o sistema de transporte público.

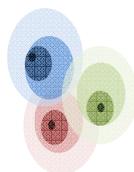
A proposta é que qualquer empreendimento de impacto a ser implantado tenha garantido o atendimento das demandas cotidianas, frequentes e esporádicas, considerado o mínimo necessário para a qualidade de vida e equidade de oportunidades a todos os cidadãos. Para tanto, foram definidos equipamentos prioritários, estimando, para cada um deles, tempos de deslocamento condizentes com a frequência da atividade e meio de transporte a ser incentivado:



EQUIPAMENTOS DE DEMANDA COTIDIANA: área de fruição pública e área de comércio local a uma distância a ser percorrida em 15 minutos a pé ou de bicicleta.



EQUIPAMENTOS DE DEMANDA FREQUENTE: escola de educação infantil e de ensino fundamental pública a uma distância a ser percorrida em 30 minutos a pé ou de bicicleta.



EQUIPAMENTOS DE DEMANDA ESPORÁDICA: escola de ensino médio e centro de saúde públicos e área de comércio de atendimento intermediário a uma distância a ser percorrida em 30 a 45 minutos a pé ou de bicicleta ou em 20 a 30 minutos de transporte coletivo.

O adensamento construtivo (CA) e populacional (Quota) autorizados pelo zoneamento serão condicionados ao atendimento destas demandas. Este atendimento poderá ser viabilizado pelos próprios empreendedores, individualmente ou em consórcio, interessados em abrir “frentes de adensamento” na cidade, ou pelo poder público, como ferramenta de planejamento para induzir o adensamento em áreas prioritárias de crescimento. No caso de implantação pelo empreendedor, os custos decorrentes serão ressarcidos na forma de desconto no valor da outorga onerosa.

Deverão ser garantidas, ainda, no raio de abrangência das demandas esporádicas, unidades habitacionais para atendimento a famílias de baixa renda, conforme política habitacional do município, com o intuito de induzir a diversidade social e garantir a produção destas em áreas com boa infraestrutura instalada. As habitações poderão ser produzidas a partir da associação entre empreendedores ou, ao contrário, grandes equipamentos poderão ser implantados nas proximidades de conjuntos habitacionais, dotando a região de equipamentos e área verde que atenderão também a esta população.

Assim, os grandes empreendimentos implantados na cidade acontecerão como catalizadores de UNIDADES DE VIZINHANÇA, polarizando a implantação de equipamentos e áreas verdes e reforçando os deslocamentos à pé ou por meios não motorizados para atendimento das demandas cotidianas da população.

2 QUADRAS QUE QUALIFICAM O ESPAÇO PÚBLICO

Incentivada a circulação dos pedestres nos bairros e na cidade, outro passo importante será promover a qualidade deste percurso, minimizando rotas e criando alternativas de estar e lazer no trajeto. No entanto, na maior parte dos casos não será possível promover estas melhorias restrito à atuação na área pública das vias, muitas delas com caixas estreitas que pouco suportam o tráfego de veículos e pedestres que já circulam na área. O desafio será promover as melhorias a partir da definição de modelos de ocupação das quadras, que contribuam para qualificação do espaço público e para a melhoria da circulação dos pedestres e ciclistas.

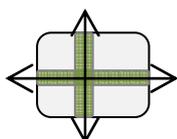
Foram definidos modelos de ocupação de quadras, considerando diferentes possibilidades de configuração das edificações no lote e na quadra e como as formas de implantação podem contribuir para a fruição do espaço público, evitando-se a privatização completa das quadras e a desvinculação das edificações com o espaço da rua. Os modelos de ocupação da quadra apresentam situações possíveis e desejáveis que podem e devem ser combinadas em uma mesma quadra, considerando-se edificações existentes e gerando modelos híbridos e infinitos de relação da rua com as áreas públicas disponibilizadas pelas quadras. A proposta é que as tipologias funcionem como referência, podendo os parâmetros ser flexibilizados para atingir a configuração desejada para o espaço público.



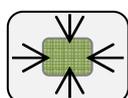
QUADRA PRAÇA: proporcionam áreas de lazer e encontro. Áreas de fruição pública no térreo, viabilizadas pela redução das taxas de ocupação; recuo de alinhamento com função de passeio público.



QUADRA BULEVAR: promovem conforto ao caminhamento, com ajardinamento e arborização entre a pista de rolamento e a faixa livre para pedestres. As áreas que atendem à taxa de permeabilidade são transferidas, em parte, para a área pública, e o recuo de alinhamento dos imóveis passa a ter função de passeio público.



QUADRA DE PASSAGEM: proporcionam trajetos de pedestres no interior das quadras, aumentando as possibilidades de caminhamento e acessibilidade a infra-estrutura instalada no entorno. Trajetos configurados a partir da associação de afastamentos laterais, podendo ser parcialmente cobertos.



QUADRA PÁTIO: possibilitam a criação de áreas de fruição pública no interior das quadras. As massas edificadas ficam concentradas junto aos recuos frontais e as áreas que atendem à taxa de permeabilidade situam-se no interior das quadras, conformando pátios arborizados.



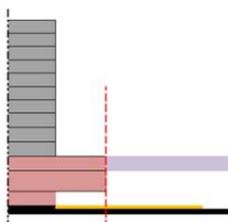
QUADRA LOCAL: qualificam áreas residenciais, melhorando relação do edifício com a rua. Incentivos à implantação da área permeável vegetada e arborizada no afastamento frontal, visível da rua.

Com os modelos de quadra, a configuração da frente dos lotes com as vias se multiplica em espaços semi-públicos e em vazios coletivos no interior das quadras. E, desconstruindo a simplificação da rua como corredor, multiplicam-se as suas possibilidades como meio de deslocamento e estar dos pedestres, reforçando a fruição do espaço público e a diversidade de composição e apropriação do espaço da cidade.

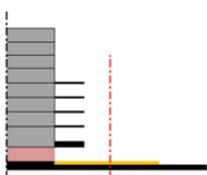
3 EDIFICAÇÕES QUE CONVERSAM COM A RUA

E, seguindo o caminho do pedestre, para melhorar a fruição do espaço público e a interação do pedestre com o embasamento do edifício, é necessário, além da implantação do edifício na quadra, pensar a configuração da frente dos lotes com as vias e espaços públicos no interior das quadras, com ênfase na interação do pedestre com o embasamento do edifício. Esta relação foi pensada para diferentes situações de configuração urbana na cidade, entendendo que, em cada caso, a relação da edificação com a rua e demais espaços públicos deveria atender ou reforçar as potencialidades de cada situação na estrutura urbana da cidade.

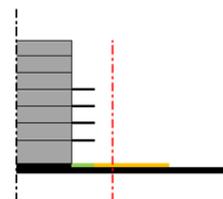
Foram trabalhadas situações diferentes relacionadas ao uso, como centralidades econômicas, áreas predominantemente residenciais e regiões industriais, bem como a situações de configuração urbana pretendidas, como os corredores urbanísticos, ou associadas ao meio ambiente natural e sua inserção no espaço urbano, como ocupações lindeiras a cursos d'água em leito natural ou canal aberto.



CORREDORES URBANÍSTICOS: Deverá prover a área de comércio e serviços, bem como garantir passeios generosos e transposições do corredor em desnível através da circulação vertical das edificações de uso não residencial. Deverão ser pensadas estratégias para reduzir conflitos com o uso residencial incentivado no corredor.



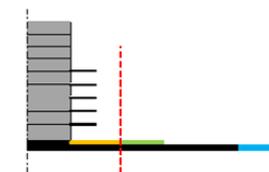
CENTRALIDADES: Deverá garantir a implantação de comércio e serviços no térreo, promover passeios largos com faixa de circulação coberta, bem como otimizar relação dos pavimentos superiores com os espaços públicos.



BAIRROS RESIDENCIAIS: Deverá melhorar a relação do edifício com a rua com área permeável no afastamento frontal, visível da rua, e otimizar a relação dos pavimentos superiores com a rua com incentivos à implantação de varandas do 2º ao 6º pavimentos.



REGIÕES INDUSTRIAIS: Reduzir impacto do uso industrial na qualidade do passeio e reduzir impacto de carga e descarga na rua, com compartilhamento da atividade entre empreendimentos. *Parâmetros:* área permeável no recuo frontal como extensão do passeio; definição de número máximo de acessos de carga e descarga na quadra.



MARGEM DOS CURSOS D'ÁGUA: Contribuir para a qualificação do entorno do curso d'água como área de lazer e estar e otimizar relação das edificações com o curso d'água.

Para cada uma destas situações, foi discutida a relação entre a edificação e os espaços de fruição pública, pensando instrumentos que podem contribuir para uma relação mais harmônica do usuário com o embasamento do edifício, considerando sempre a relação com empreendimentos ou áreas consolidadas.

4 RUAS QUE ACOLHEM AS PESSOAS

De forma complementar e concomitantemente, foram incorporadas, nos modelos de ocupação das quadras e nos parâmetros diferenciados por configuração urbana, estratégias para qualificação do espaço público que vai receber o pedestre que pretende circular, passear, consumir ou se divertir.

A calçada deve estar preparada para acolher os diversos equipamentos e usos (mobiliário, arborização, equipamentos, etc.) e também deve fazer uma transição apropriada do espaço público ao espaço privado, dentro da escala humana, transição esta de papel importante na vivência dos espaços urbanos.

Calçadas largas e adequadas à sua múltipla função de circulação, acesso e lazer, serão alcançadas com a integração do recuo de alinhamento como extensão do passeio em empreendimentos a serem implantados ou mesmo com incentivos à edificações consolidadas. Trechos consolidados sem recuo de alinhamento devem ter a largura mínima atingida com alargamento de calçada com eliminação de faixa de estacionamento ou de pista de circulação. Propõe-se ainda que, em edificações existentes, a integração à calçada de recuo de alinhamento que permita atingir as larguras mínimas implica em conversão de área equivalente de potencial adicional construtivo a ser utilizado em qualquer lugar, nos termos da lei.

Ainda com o objetivo de ampliar as possibilidades de apropriação do passeio, deve ser permitida e incentivada a extensão física da calçada sobre áreas de estacionamento ao longo da via, de forma temporária (parklet) ou permanente (cabo), para implantação de equipamentos de estar, permanência, lazer, paraciclos, jardim, etc..

5 A DIVERSIDADE DAS ESCALAS SOBREPOSTAS

Por fim, o ponto de chegada. As regras e parâmetros definidos nas diferentes escalas da cidade, do conjunto de quadras para a relação do lote com a via, se multiplicam em infinitas possibilidades que permitem amior aproximação com a diversidade da cidade.

As regras do embasamento variáveis para cada situação de configuração urbana, somadas às diferentes possibilidades de inserção das edificações na quadra, definidas nos modelos de ocupação, associadas à distribuição dos equipamentos e áreas verdes nas unidades de vizinhança, bem como aos diferentes adensamentos construtivos e populacionais definidos no zoneamento, e condicionados por edificações existentes, multiplicam as possibilidades de projeto e configuração das edificações na cidade, garantindo as premissas do projeto de qualificação do espaço público com ênfase no pedestre, sem replicar a homogeneidade definida por regras pautadas unicamente nos zoneamentos.

E assim, no caminhar do pedestre e na configuração de escalas sobrepostas construímos passo a passo a DIVERSIDADE URBANA, com ênfase na multifuncionalidade, na diversidade de tipologias e na miscigenação social, considerando a paisagem e a cidade construída, bem como a diversidade ambiental, social, econômica e cultural.