

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.

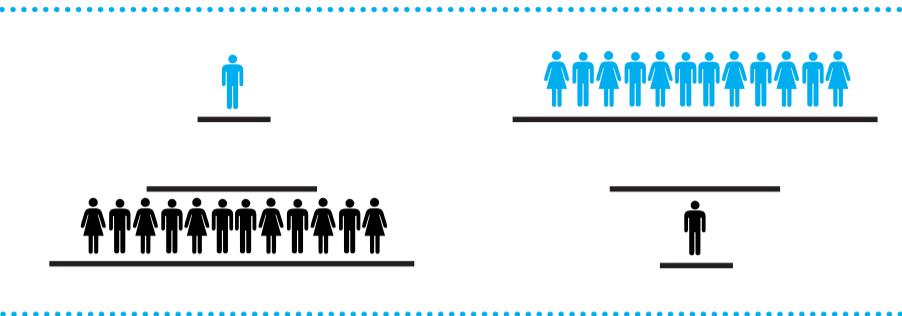
Outra questão importante, e que está diretamente ligada à proposta, é a eliminação das barreiras na cidade. Esse princípio visa aproximar as pessoas, os olhares e evitar a construção de espaços fechados e inseguros.

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.

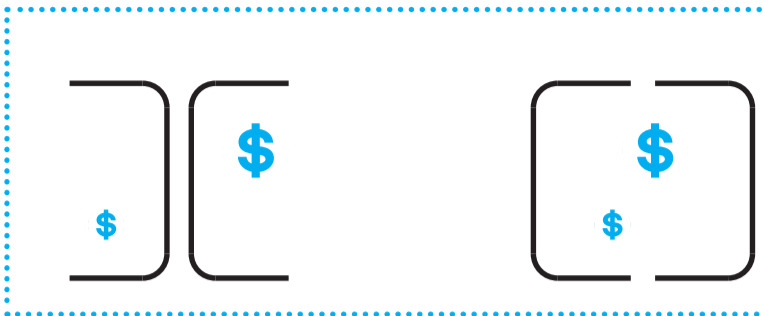
A aproximação de usos está pautada na construção de espaços plurifuncionais, com habitação e emprego mais próximos e deslocamentos mais curtos.

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.

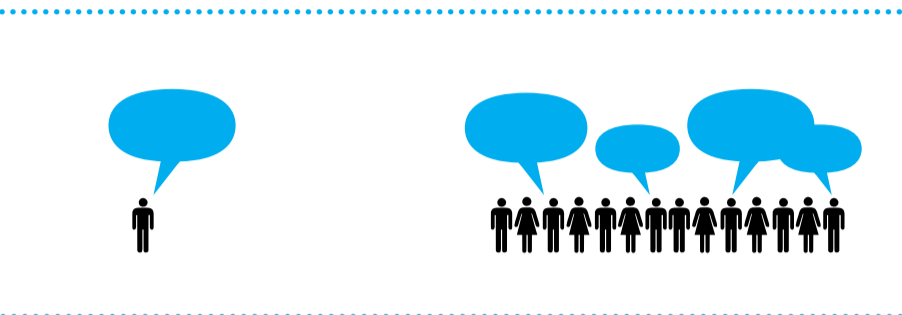
inverter prioridades



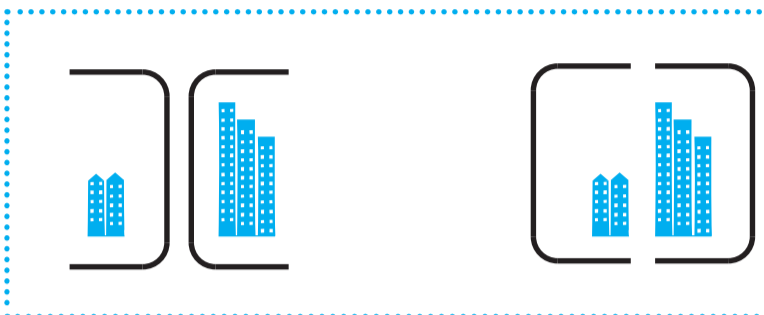
conviver com diferenças



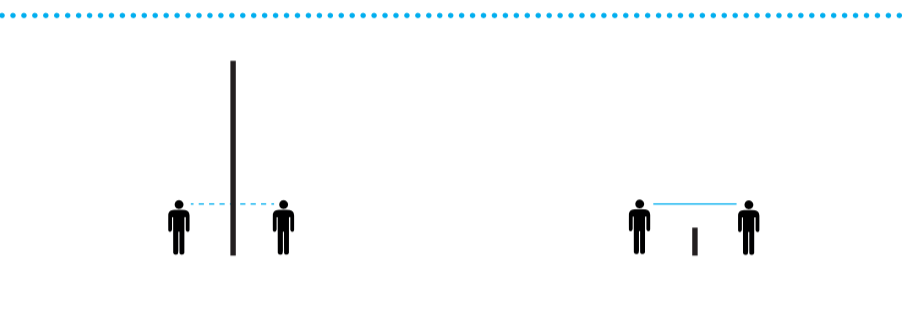
deliberar coletivamente



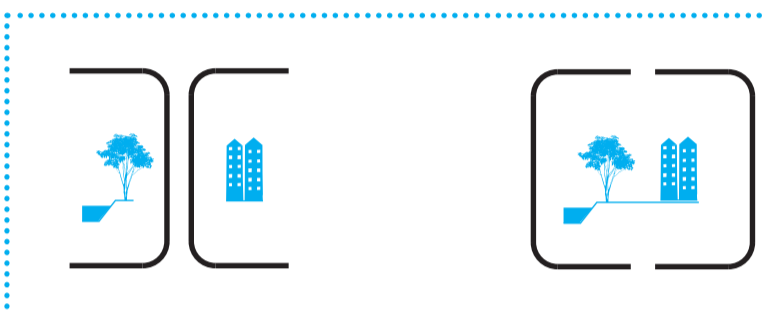
aproximar os usos



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.

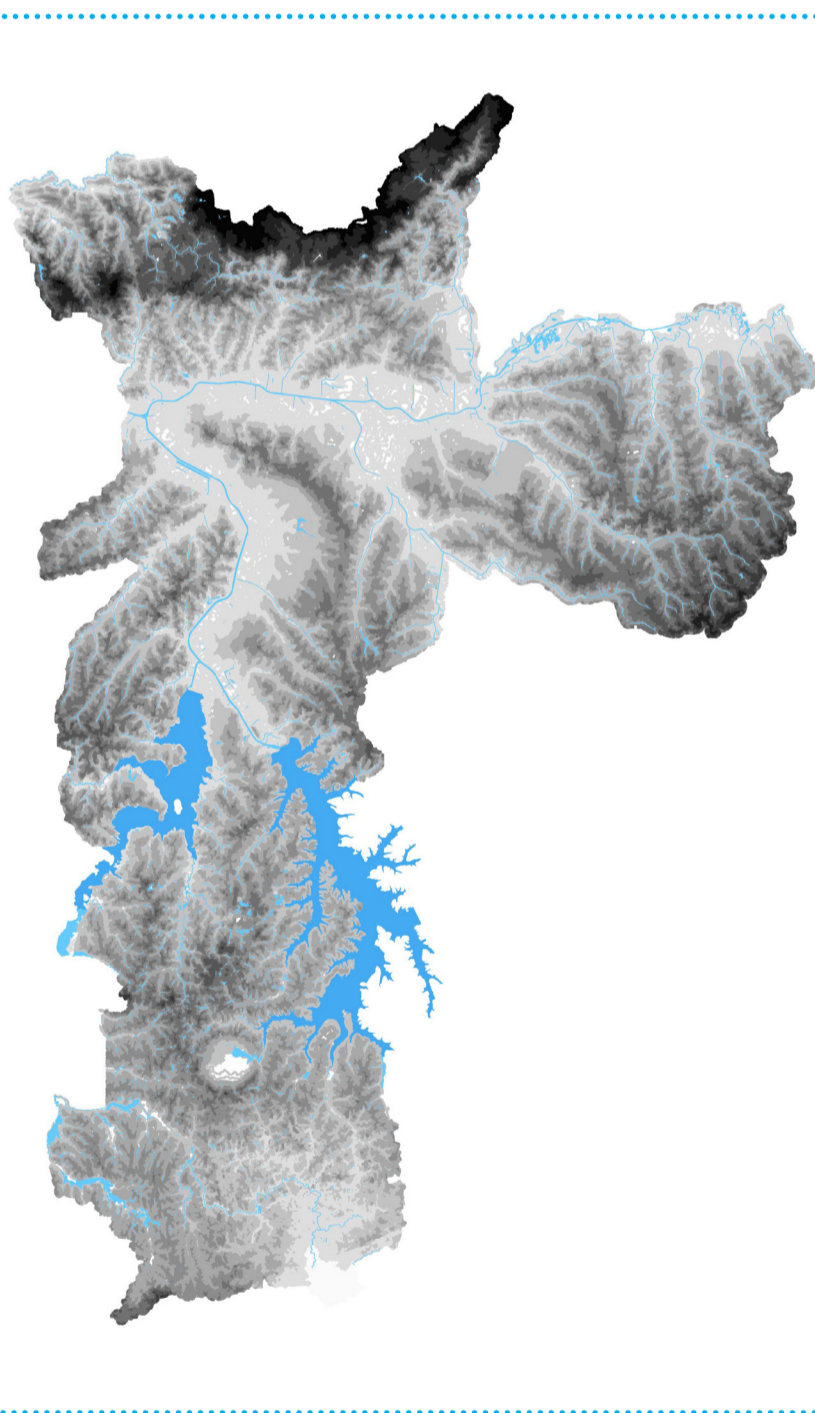
Mas foi a partir do sistema de rios e córregos que a metrópole se organizou, sobrepondo avenidas aos fundos de vale, como o sistema Y de Prestes Maia dado pelos eixos Tiradentes, 9 de Julho e 23 de Maio. Esse padrão de ocupação teve continuidade nas avenidas Sumaré, Pacaembu, Juscelino Kubitschek, Bandeirantes, Águas Espraiadas e Roque 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.

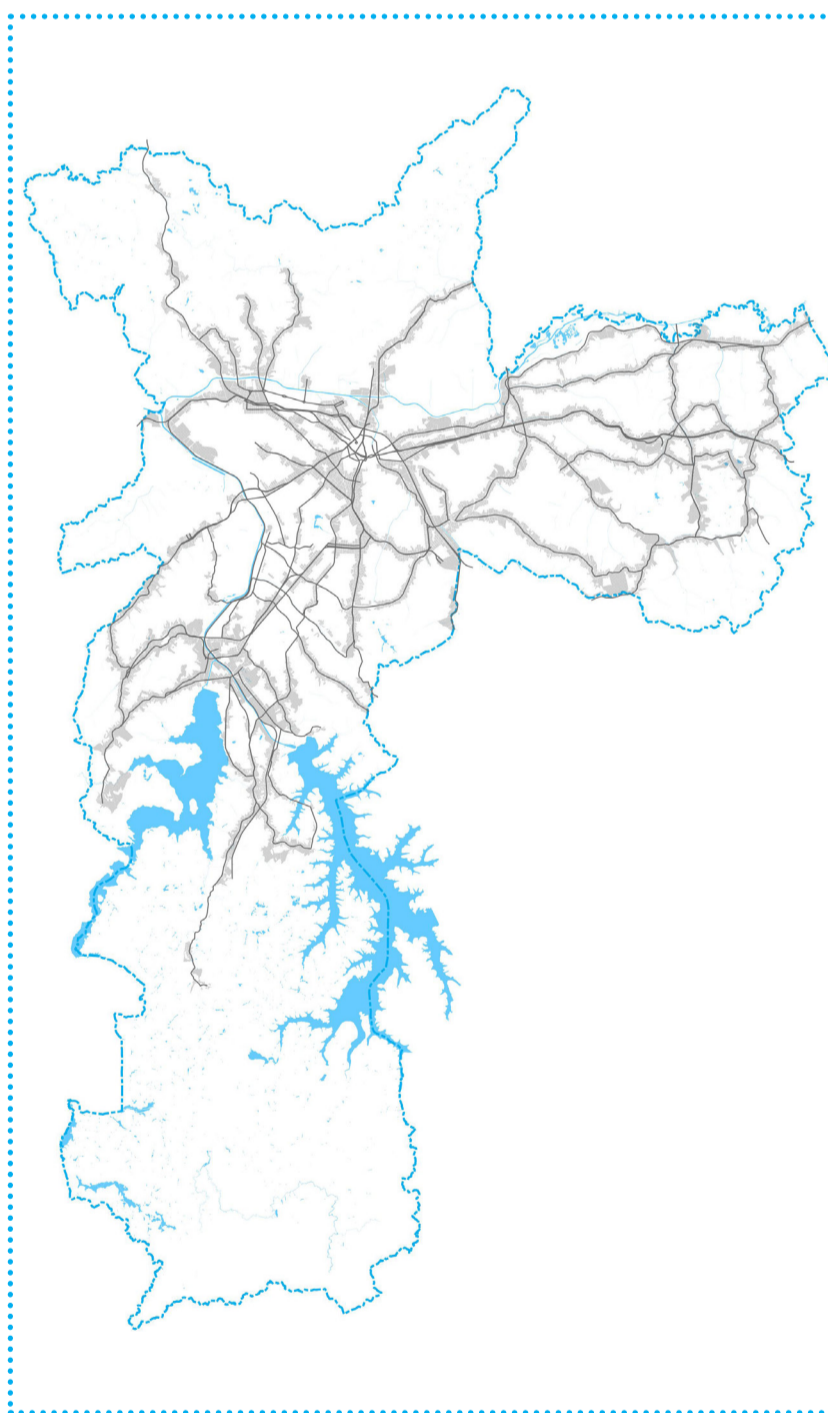
Por isso, considerou-se na proposta uma categorização baseada na hierarquia viária associada ao sistema de transportes e sua topografia, e que pudesse traduzir de modo mais qualitativo o tipo de via, ao invés de apenas o seu caráter de trânsito. Dessa maneira, resultaram três categorias:

- 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



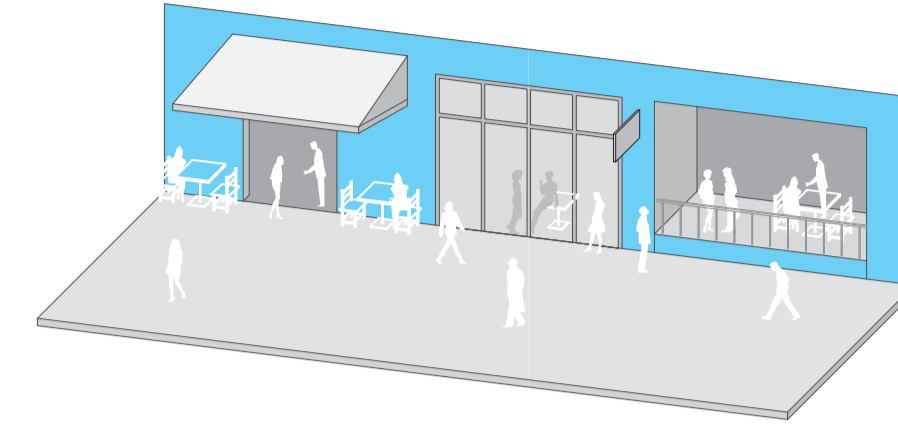
eixos de estruturação da transformação urbana



configuração da topografia e estrutura viária em São Paulo

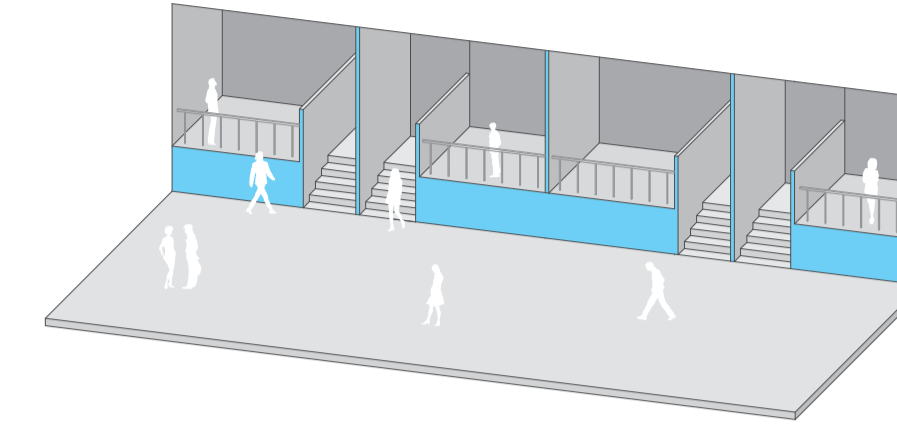
PRINCÍPIOS PARA A CIDADE

1 INTERAGIR



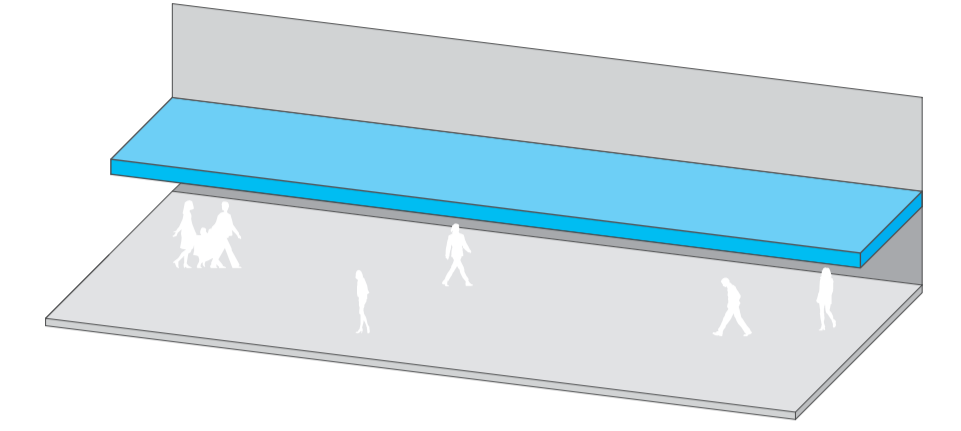
A fachada desempenha papel fundamental na interação entre o interior e exterior, podendo ocorrer de diferentes maneiras: através de aberturas, transparências, varandas. Aqui, não só a interação física, mas também a visual, garantem uma calçada mais segura e atrativa, incentivando o fluxo de pedestres na região. O diálogo estabelecido entre fachada e calçada deve transpor as barreiras construídas e aproximar os espaços públicos dos privados.

2 HABITAR



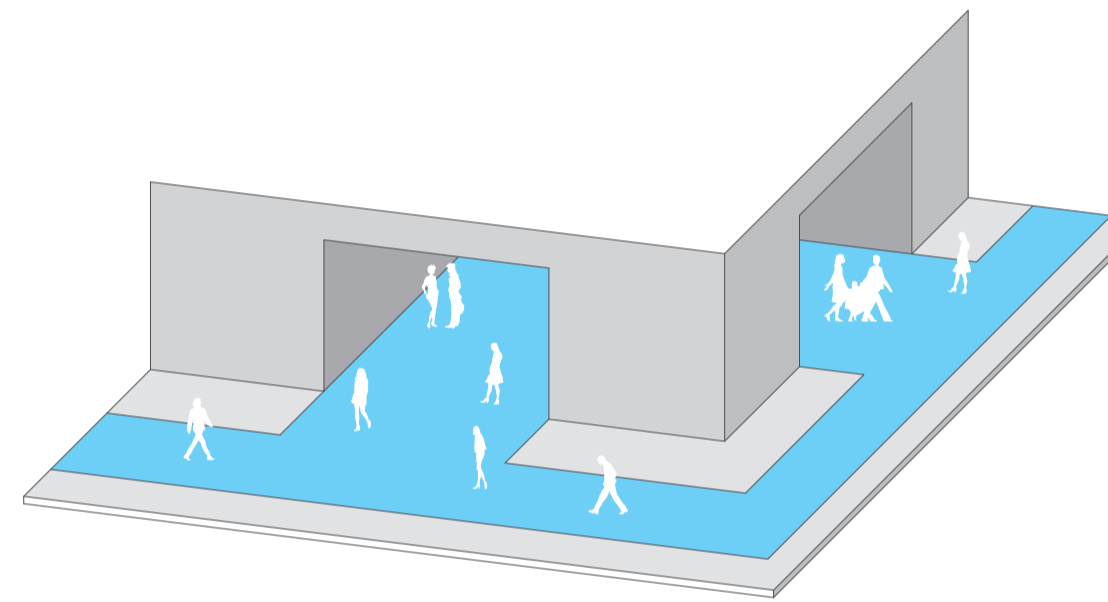
Habitar o térreo pode ser feito de maneira a criar uma relação agradável entre os moradores e pedestres. Essa estratégia evita a configuração de muros e grades que possam tornar a calçada um local hostil e revela as inúmeras possibilidades de configuração de novos modelos residenciais na cidade. A privacidade pode ser garantida com a definição de diferentes níveis e o estabelecimento de áreas sociais próximas à calçada.

3 PROTEGER



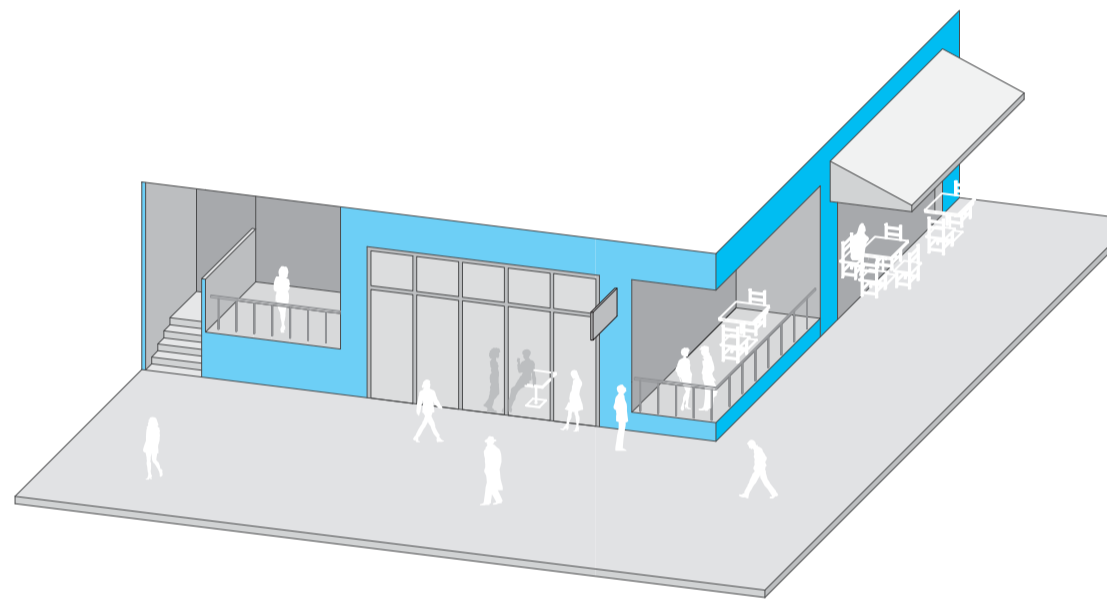
Elementos de cobertura que avançam sobre a calçada são responsáveis pela proteção dos transeuntes de intempéries como sol e chuva e também protegem os pedestres da poluição visual e sonora do leito carroçável quando associados a colunatas ou outro tipo de proteção lateral. Esses elementos, quando alinhados a mesma altura, configuram uma unidade ao conjunto edificado da via e acentuam a percepção de continuidade da mesma.

4 FLUIR



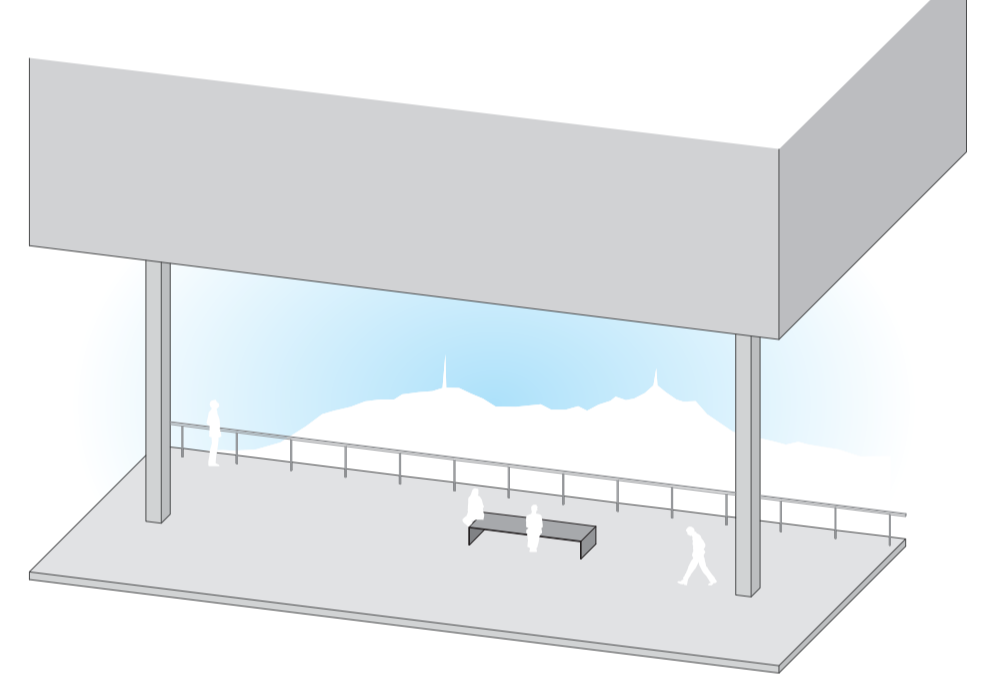
A fruição é um princípio já estabelecido no novo Plano Diretor e que é aqui retomado. A criação de novos caminhos na cidade permite uma maior permeabilidade e a configuração de galerias e praças, ou seja, espaços de uso público voltados para os pedestres. Esse princípio deve permitir novas conexões e articulações entre a faixa livre da calçada e espaços intra-lote, convidando os transeuntes a adentrarem nesses lugares.

5 DIVERSIFICAR



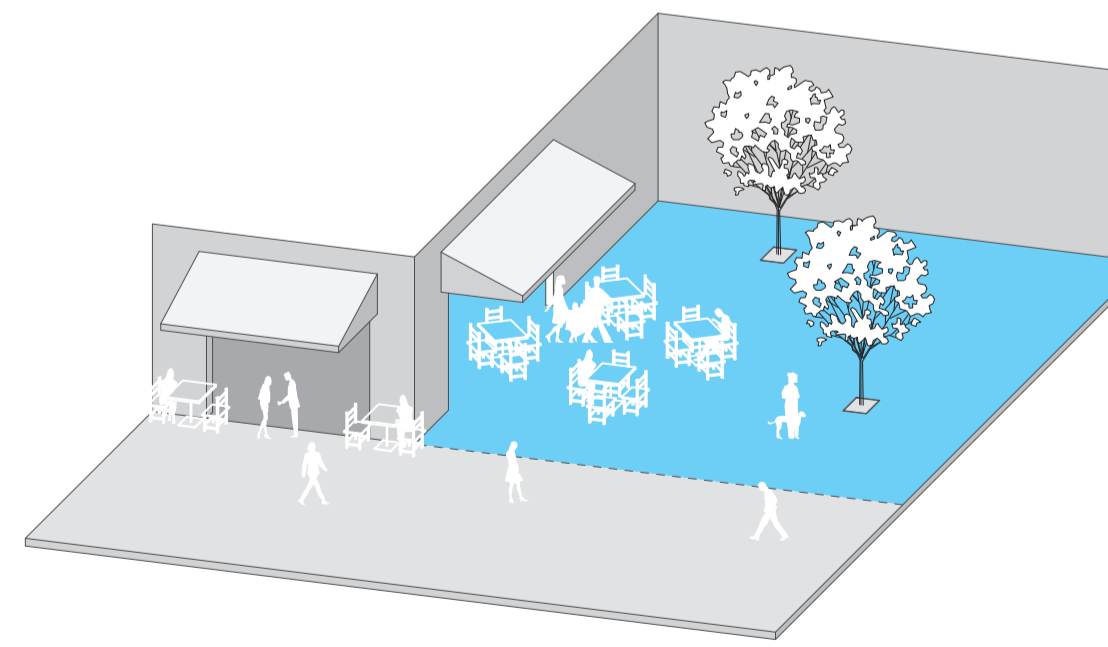
A diversidade de uma fachada é estabelecida por diferentes unidades que, juntas, formam um todo. Dessa maneira, esse princípio estabelece um ritmo na fachada, evitando a monotonia da frente de lotes. A configuração de um conjunto de unidades diversas, cada uma com seu caráter próprio, assegura uma fachada variada e vibrante, responsável por atrair a atenção do pedestre, garantir sua segurança e incentivar o uso das calçadas.

6 APREENDER



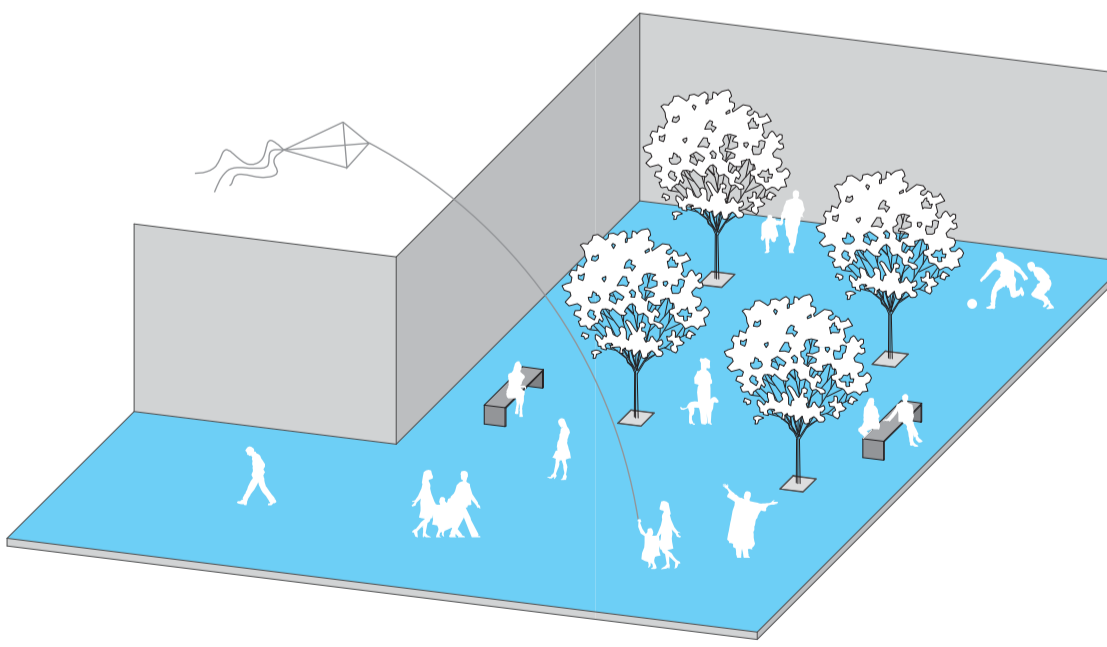
A apreensão da cidade, sua morfologia e topografia, também pode fazer parte dos princípios de configuração das frentes de lotes. Aberturas, visuais e referenciais são elementos que guiam o pedestre e o ajudam a fazer uma leitura e reflexão da cidade. A localização e contexto de cada lote pode resultar em diferentes modelos de apreensão do espaço e, geralmente, vem acompanhados de uma estratégia volumétrica para a massa edificada.

7 COMPARTILHAR



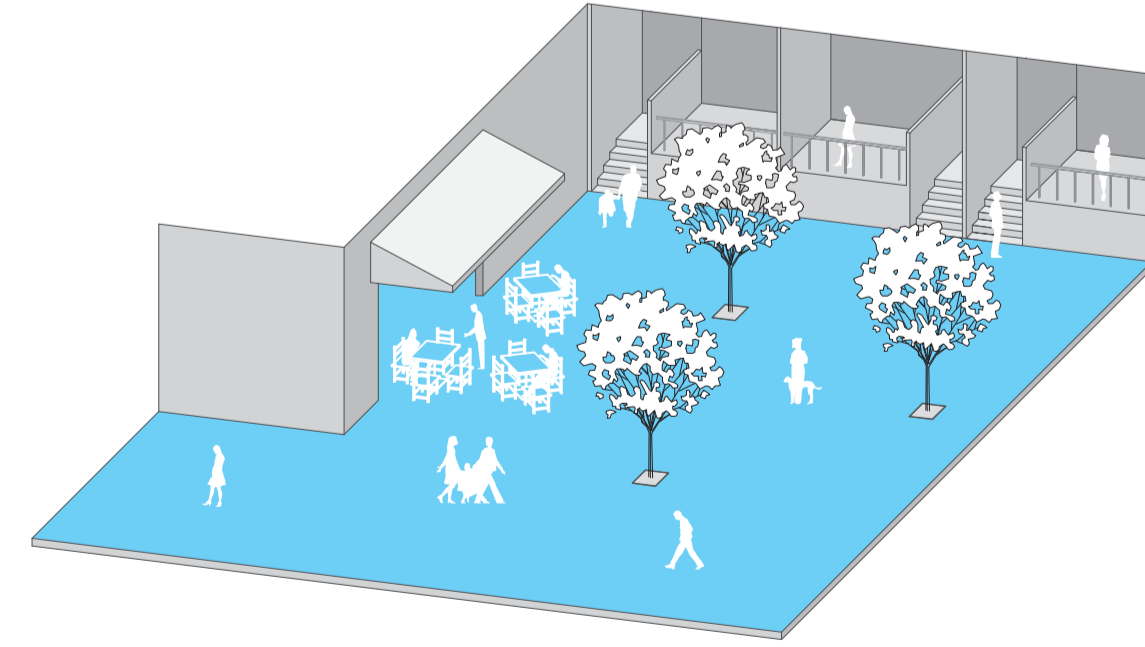
O compartilhamento dos espaços privados também se insere no princípio da fruição. O acesso público a esses locais garante a democratização dos espaços da cidade, criando lugares ativos e respiros tanto para a via quanto para os pedestres. Esse princípio deve estar sempre associado a uma sensação de pertencimento, 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.