

A fim de conscientizar a população (e, especialmente, quem intervém construtivamente na cidade) sobre a **FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE**, sugere-se estabelecer vínculos legislativos entre construções e edificações (aprovação executiva) e as características urbanas da vizinhança da implementação, de forma a garantirem qualificação da vida urbana (especificamente da região em intervenção), **MINIMIZANDO ADENSAMENTOS DESORDENADOS**, que fragilizam e comprometem sistemas públicos e/ou privados já falhos e insuficientes na localidade. A exemplo: vincular a quantidade de moradias e usuários previstos para o empreendimento / intervenção urbana com a capacidade de atendimento dos **EQUIPAMENTOS URBANOS EXISTENTES** (creches, escolas, polos de capacitação, comércio/serviço de subsistência, postos de saúde, lazer, cultura...) dentro de um percurso próximo (apenas se valendo de **MOBILIDADE ATIVA** entre usuário-equipamento). Caso haja uma **DEMANDA MAIOR** do que a **CAPACIDADE EXISTENTE**, os interessados deverão **PREVER E PROJETAR** as áreas (não computáveis) **FLEXÍVEIS E ADAPTÁVEIS** destinadas aos serviços / equipamentos urbanos em deficiência, estimulando parcerias público-privado e, ao mesmo tempo, suprimindo demandas atuais-futuras. Da mesma forma, criar **INCENTIVOS MAIS ATRAENTES PARA AQUELES QUE QUALIFIQUEM A VIZINHANÇA** com execução de projetos de arborização, acessibilidade das calçadas, pavimentação, sinalização, mobiliário urbano, melhoria de escoamento, gerador de energia limpa, horta e composteira coletiva, praça etc. por sugestões próprias, previstos ou já desenvolvidos pela prefeitura. **PRIORIZANDO A MELHORIA DO ENTORNO ANTES DE SEU ADENSAMENTO.**

Esse **VÍNCULO CONSTRUÇÃO-MELHORIA URBANA** também estimula parcerias entre interessados na região para qualificação e construção dos equipamentos públicos para ganharem maior poder construtivo. Também aumenta o incentivo a criações de áreas de **FRUIÇÃO PÚBLICA E FACHADA ATIVA** – com mais assertividade no engajamento de usuários por já considerarem uma análise melhor estruturada na área de intervenção (**EIV** – estudo de impacto de vizinhança coletivo/abrangente **indicando carências e abundancias SOCIAIS E ECOLÓGICAS** da região – não apenas no quesito mobilidade urbana).

Com relação às **FACHADAS ATIVAS**, vale ressaltar que as áreas previstas em empreendimentos **ESTÃO MAL PROJETADAS** (áreas pequenas, fragmentadas, desproporcionais ou com elementos construtivos – muito pilares ou alvenaria estrutural – que inviabilizam boa utilização – tornando-as ociosas para real ocupação) e, portanto, **NÃO ASSUMEM / ASSUMIRÃO A INTENSÃO PREVISTA PELO PLANO**. Neste caso, vale maior atenção na legislação para definir **MELHOR CRITÉRIOS DE PROPORÇÕES NESSES ESPAÇOS**. Assim como pé-direito duplo ou marquises (acessos e vitrines recuados aos 5 metros de calçada já determinado) para garantir maior conforto e visibilidade aos PEDESTRES e, assim, maior atratividade e sensação de bem-estar.

Estes vínculos, incentivos (ou complemento de benefícios) também deveriam ser aplicados à **IMÓVEIS VAZIOS, SUBUTILIZADOS OU ABANDONADOS** para que sua reutilização/reforma seja potencializada. Neste caso, o critério “melhoria urbana da vizinhança em questão” seria a **ENTREGA DESTE IMÓVEL REVITALIZADO** (em acordo com novo uso – definido junto à prefeitura no caso de terrenos em desapropriação) **JUNTO À DO EMPREENDIMENTO/ INTERVENÇÃO ORIGINALMENTE APRESENTADA PELOS INTERESSADOS.**

Outro aspecto que também poderia ser abordado é a do **INCENTIVO AO USO DE ÁREAS COMUNS DE PRÉDIOS (TÉRREO), CASAS (GARAGENS) EM USO E REGULARIDADE**, tal como as fachadas ativas, para **COMERCIO/SERVIÇO LOCAL** voltados a convívio social (cafés, livrarias, artesanatos; princípios de “parklets” e “pocket parks”) para **FOMENTAR A ECONOMIA DOS**

MORADORES DA REGIÃO – possibilitando estruturas para MI (micro empresa) e MEI (micro empreendedor individual) por exemplo. O que, por sua vez, incentiva a regularização / qualificação das calçadas, bem como a zeladoria do entorno (visto o interesse em atrair clientes e garantir segurança local), além de criar atratividades para mobilidade ATIVA.

OUT/2022 – São Paulo

considerações para revisão intermediária do Plano Diretor – 2022

Propostas - PARTICIPE +



Arquiteta Urbanista