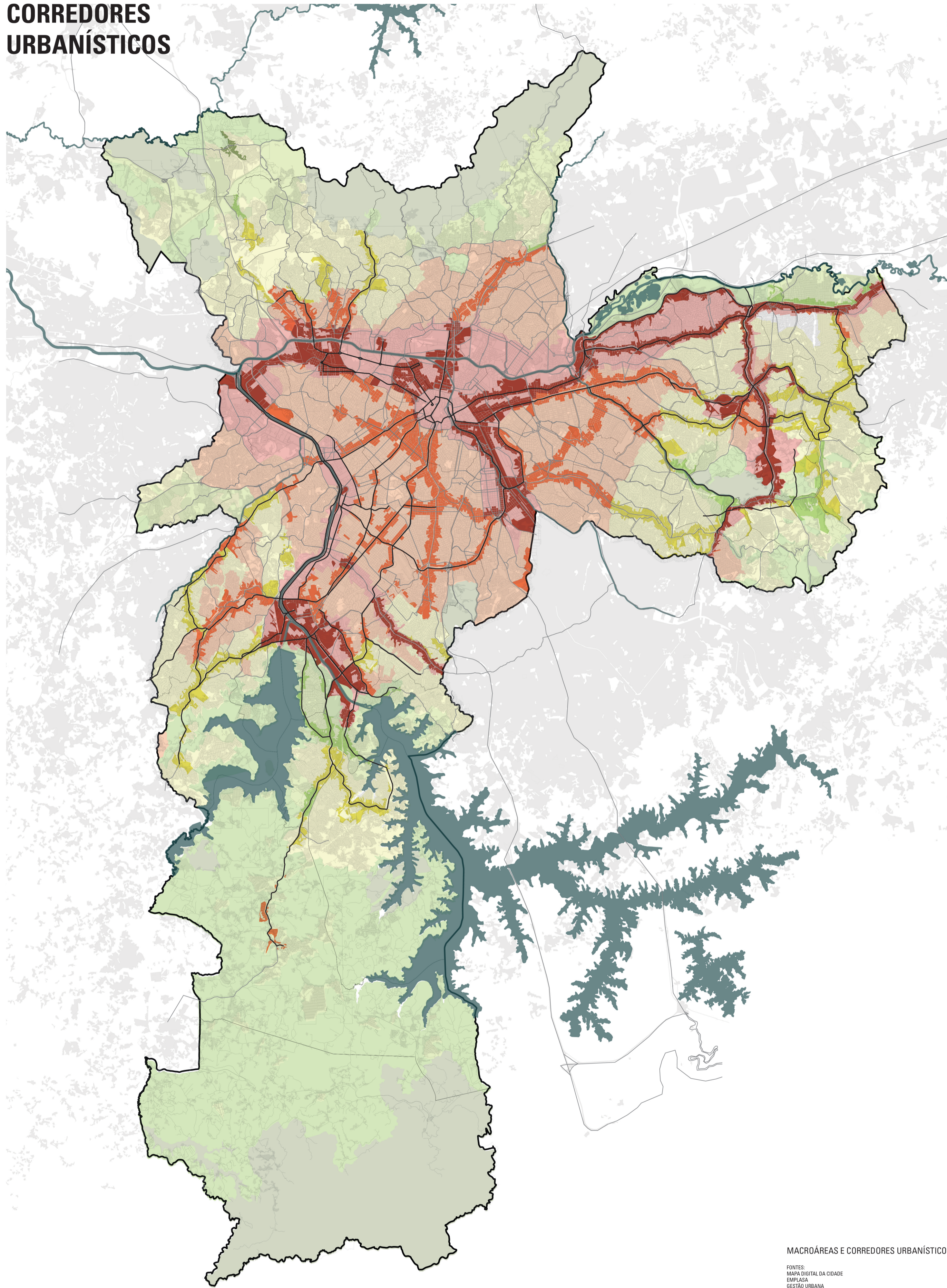


CORREDORES URBANÍSTICOS

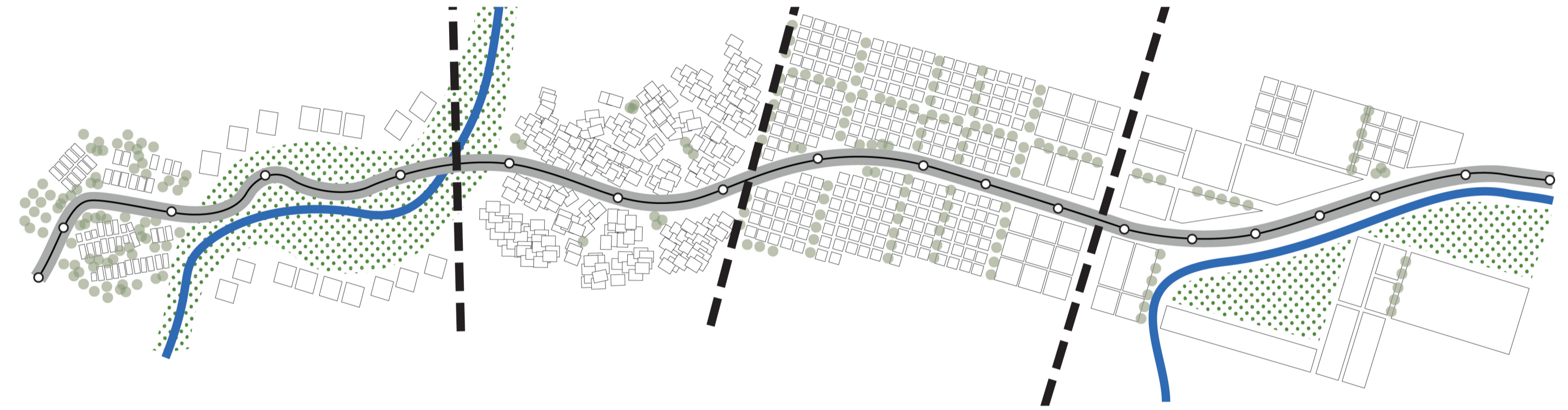


MACROÁREAS E CORREDORES URBANÍSTICOS
 FONTES:
 MAPA DIGITAL DA CIDADE
 EMPRESA
 GESTÃO URBANA

A proposição de configurações específicas para os corredores urbanísticos no município de São Paulo coloca uma nova possibilidade de se pensar uma intervenção urbanística estruturadora e sistêmica no território metropolitano, ainda que tratado aqui em âmbito municipal.

Dentro de um modelo de cidade policêntrica e dinâmica que se deseja para São Paulo – em contraposição ao modelo radio-concêntrico sobre o qual a cidade se estruturou e suas infraestruturas foram implantadas – os corredores urbanísticos desempenham o papel tanto de conectores de centralidades e como também de centralidades lineares. Dessa forma, para além de buscar uma oferta de infraestrutura homogênea no território municipal, os corredores urbanísticos, ao associarem o eixo de transporte ao uso do solo lindeiro, poderão promover um equilíbrio de funções urbanas na cidade, promovendo usos diversificados aos diferentes bairros e regiões da cidade.

Soma-se a isso, a possibilidade de, ao atrelar a expansão do sistema de transportes ao uso e ocupação do solo adjacente, um melhor aproveitamento do solo urbano nessas áreas, uma vez que os corredores urbanísticos atuam de maneira a concentrar a transformação urbana, ou seja, associada à intervenção urbanística pública ocorre a produção imobiliária de maneira mais compatível e desejável ao desenvolvimento urbano proposto em escala municipal.



Ainda que a infraestrutura deva ser distribuída de maneira equilibrada no território, isso não implica que o uso e ocupação das áreas lindeiras deva ocorrer de forma homogênea. Isso porque a rede de infraestrutura se sobrepõe a um território existente, com características geomorfológicas, socioculturais e urbanístico-espaciais específicas.

A proposta aqui apresentada tem como premissa de abordagem então a caracterização dos corredores urbanísticos a partir dos padrões de ocupação atuais e os padrões de transformação pretendidos – tanto no âmbito do uso e ocupação quanto nas características viárias dos corredores. Dessa forma, buscou-se abarcar as demandas e diretrizes para cada porção e o planejamento da infraestrutura sem desconsiderar características locais.

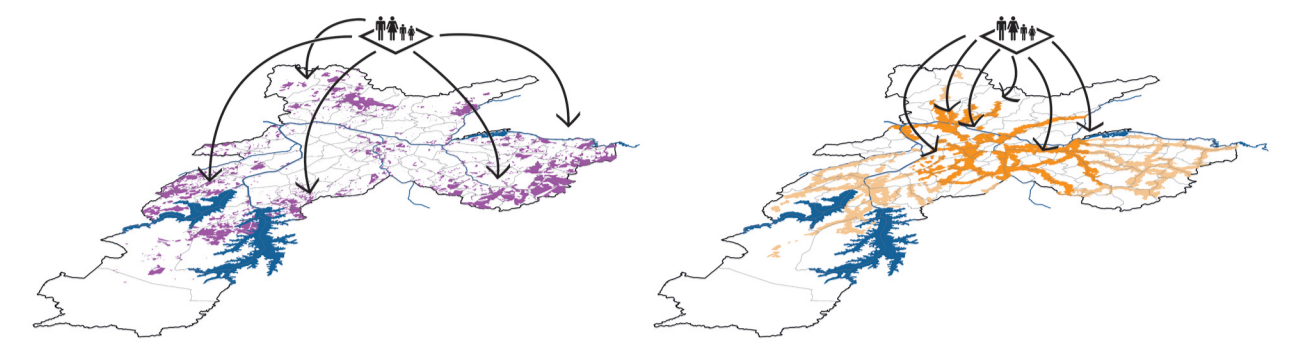
Dessa forma, como critérios de abordagem foram utilizados os referenciais das macrozonas e macroáreas, principalmente na proposição de diretrizes, parâmetros e incentivos e a caracterização das vias, quanto a especificidades viárias (fluxo, largura etc.) e padrão de ocupação lindeiro (usos, ocupação vertical/horizontal etc.) para estabelecer três padrões de desenho dos perfis viários.

ILUSTRAÇÃO DE CORREDOR QUE ATRAVESSA DIFERENTES ÁREAS, COM PADRÕES DISTINTOS DE OCUPAÇÃO E COM A PRESENÇA DE ELEMENTOS NATURAIS DIVERSOS

VISTAS DE CORREDORES QUE ATRAVESSAM DIFERENTES MACROÁREAS



Dentre os incentivos criados para os corredores urbanísticos está a provisão de HIS tendo como contrapartida aumento de potencial construtivo. Considerando-se que hoje as áreas de ZEIS situam-se majoritariamente na periferia do município, procurou-se nessa proposta um incentivo que, associando a produção de HIS à produção imobiliária, pudesse prover unidades de HIS em territórios onde há pouca ou nenhuma ZEIS e também onde estimam-se as maiores transformações urbanas.



Outro incentivo proposto traz a possibilidade de – tanto para edificações existentes quanto para novas – criar mecanismos de drenagem nas áreas de recuperação ambiental, tendo como contrapartida incentivos fiscais.

