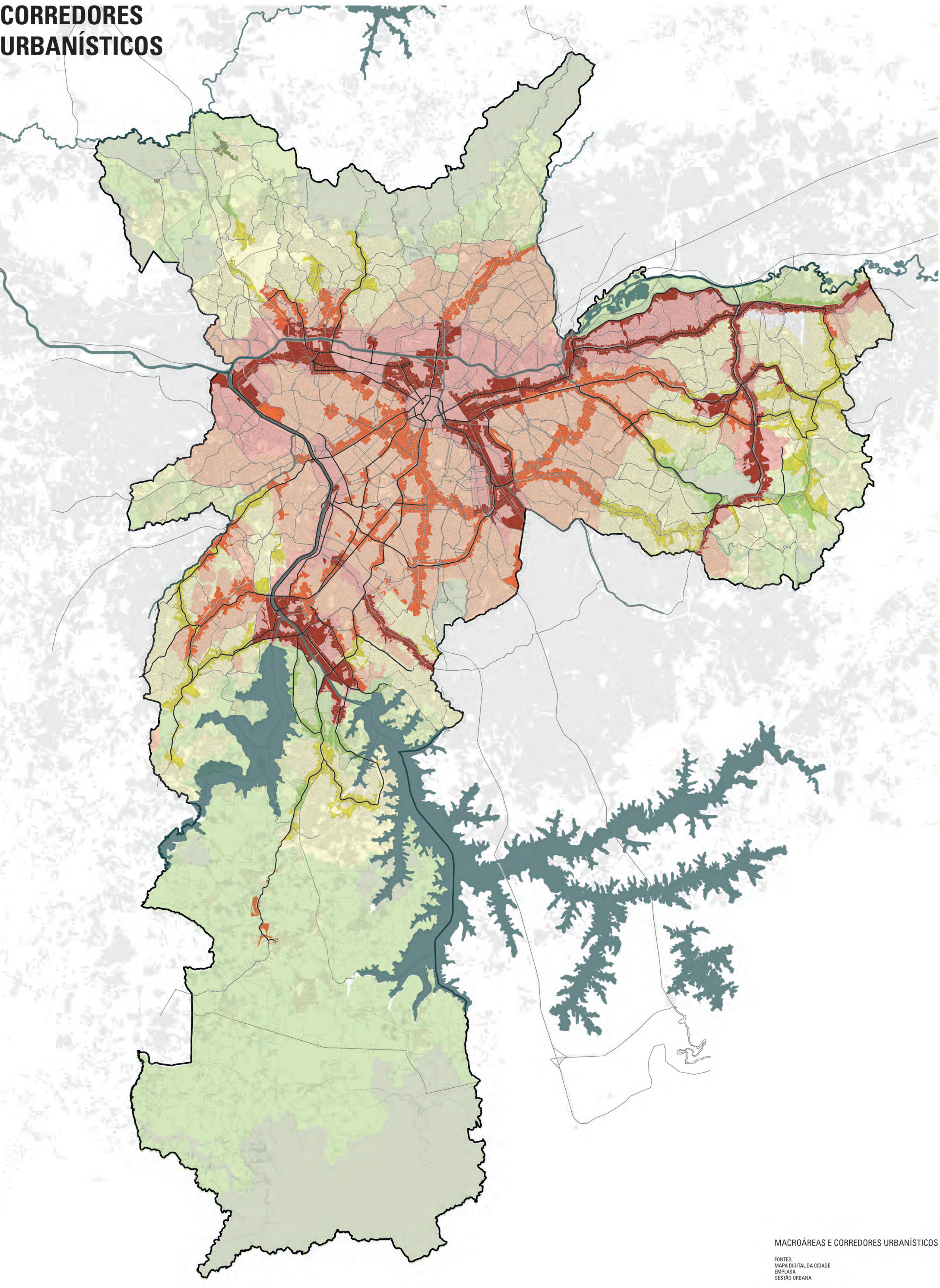


CORREDORES URBANÍSTICOS



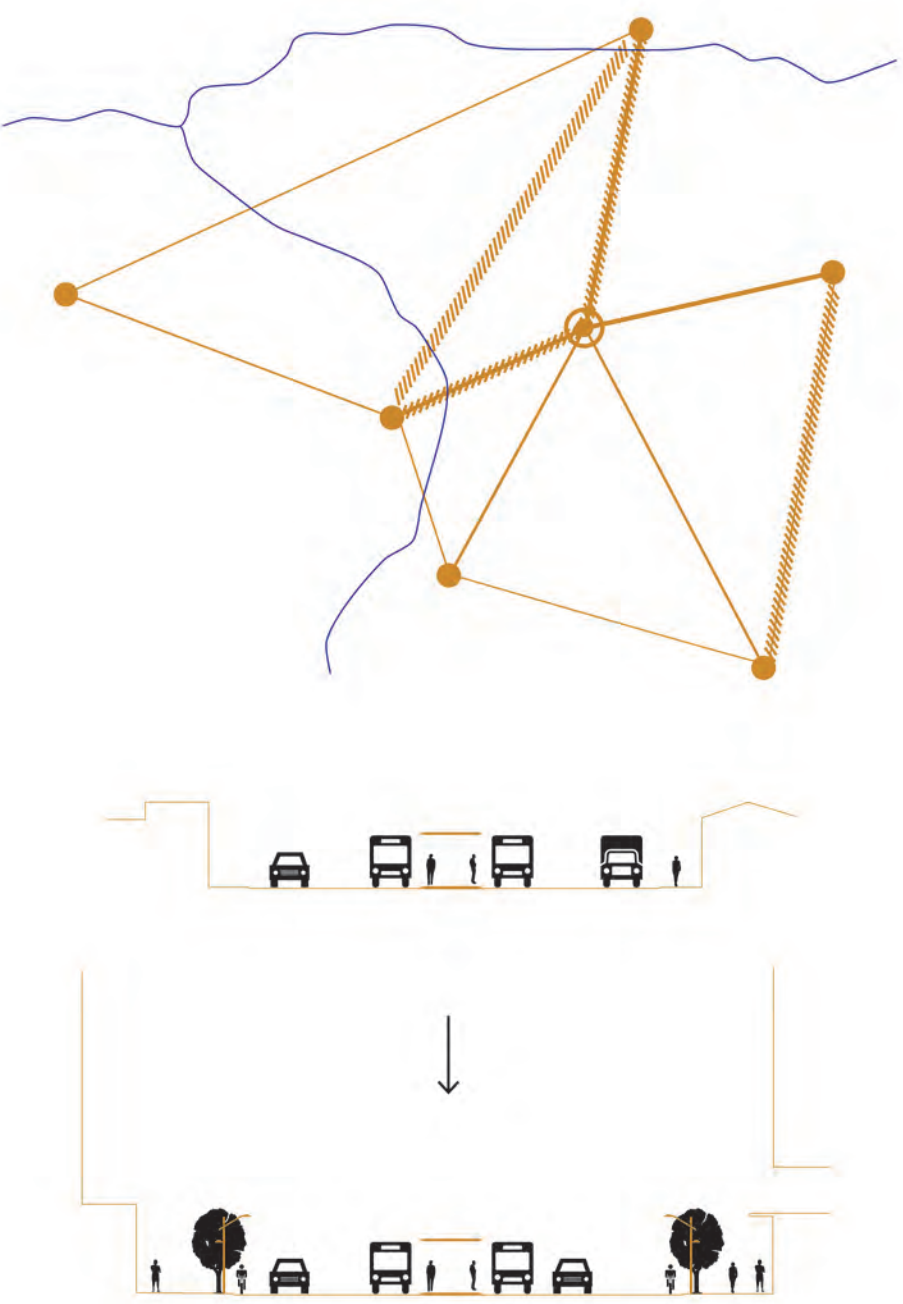
MACROÁREAS E CORREDORES URBANÍSTICOS

FONTE:
MAPA DIGITAL DA CIDADE
EMPRESA
GESTÃO URBANA

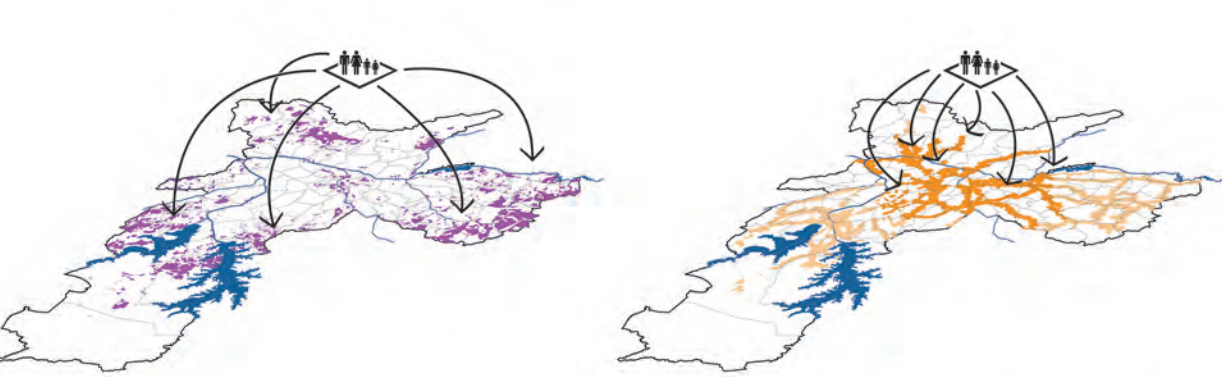
A proposição de configurações específicas para os corredores urbanísticos no município de São Paulo coloca uma nova possibilidade de se pensar uma intervenção urbanística estruturadora e sistêmica no território metropolitano, ainda que tratado aqui em âmbito municipal.

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.

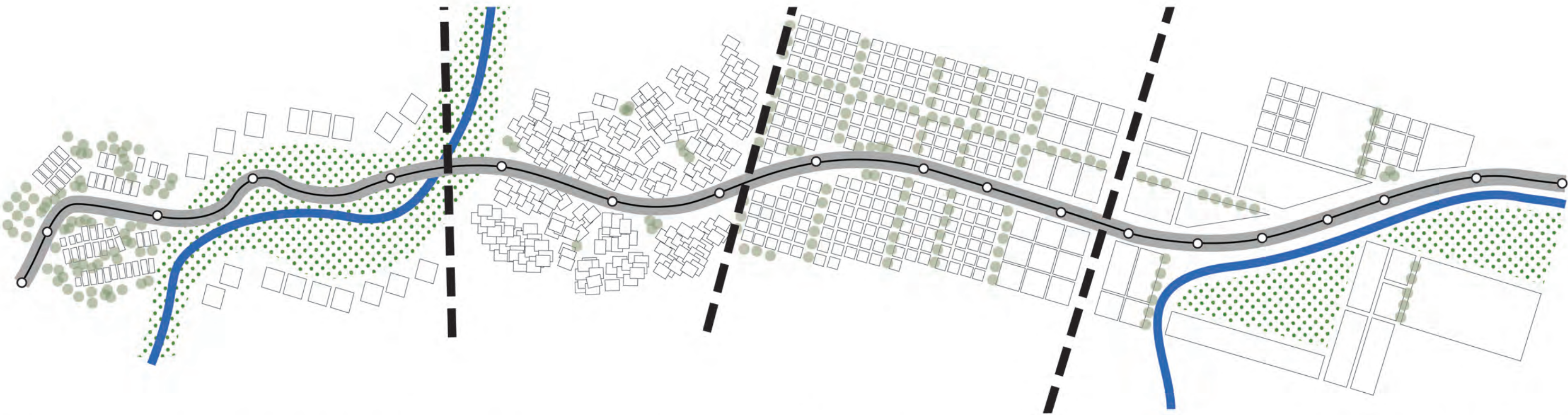
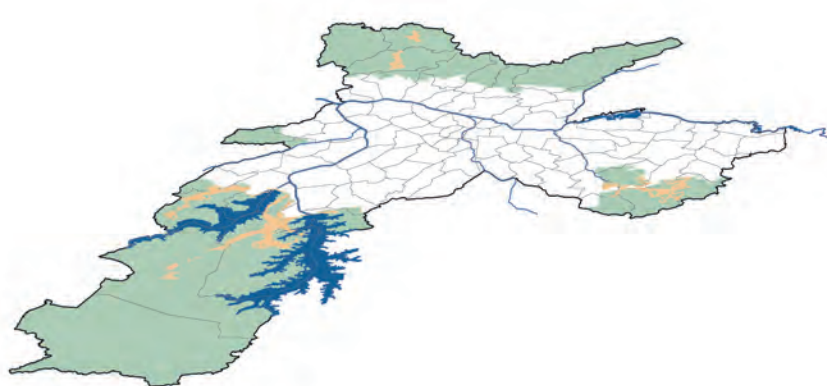
Soma-se a isso, a possibilidade de, ao atrelar a expansão do sistema de transportes ao uso e ocupação do solo adjacente, um melhor aproveitamento do solo urbano nessas áreas, uma vez que os corredores urbanísticos atuam de maneira a concentrar a transformação urbana, ou seja, associada à intervenção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



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.



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



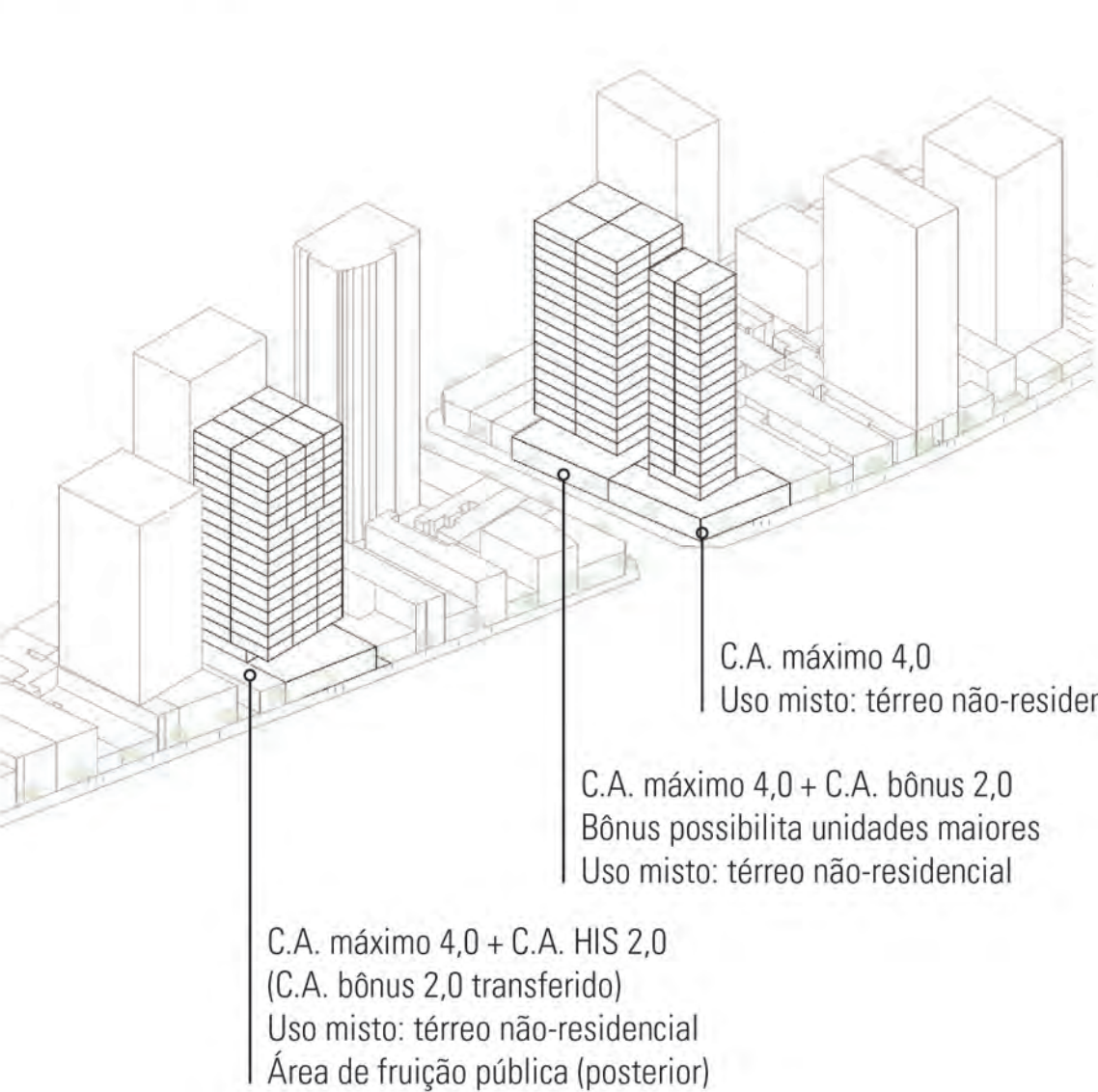
VISTAS DE CORREDORES QUE ATRAVESSAM DIFERENTES MACROÁREAS

PARÂMETROS E INCENTIVOS	PARÂMETROS DADOS		PARÂMETROS PROPOSTOS							INCENTIVOS PROPOSTOS		
	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO	COTA PARTE MÁXIMA	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA	RECUOS MÍNIMOS	GABARITO MÁXIMO	DISTÂNCIA MÍNIMA ENTRE ACESSOS	ESTACIONAMENTO	USO MISTO	HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL	DRENAGEM	
MACROZONA DE ESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO URBANA												
ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA	máximo: 4,0 básico: 1 mínimo: 0,7	20m²/U.H.*	0,70	0,15	a. sem recuo vias estruturais** e coletoras; 5m vias locais; b. 5m; c. 3m	t+20 pav	50m em vias estruturais; 20m em vias locais e coletoras	5m de recuo no caso de sobressolo	até 50% da área do terreno de uso não-residencial não computável	construção de 1x C.A. de H.I.S. gera 1x C.A. bônus (residencial ou não); máximo: 2 C.A.; bônus pode ser transferido para terreno próximo.	áreas de fruição pública deverá ter no mínimo 15% de área permeável	
QUALIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA	máximo: 4,0 básico: 1 mínimo: 0,6	20m²/U.H.*	0,70	0,15	a. sem recuo vias estruturais** e coletoras; 5m vias locais; b. 5m; c. 3m	t+15 pav	50m em vias estruturais; 20m em vias locais e coletoras	5m de recuo no caso de sobressolo	até 50% da área do terreno de uso não-residencial não computável	construção de 1x C.A. de H.I.S. gera 1x C.A. bônus (residencial ou não); máximo: 2 C.A.; bônus pode ser transferido para terreno próximo.		
REDUÇÃO DA VULNERABILIDADE URBANA - I	máximo: 4,0 básico: 1 mínimo: 0,7	20m²/U.H.	0,70	0,15	a. sem recuo vias estruturais** e coletoras; 5m vias locais; b. 5m; c. 3m	t+10 pav	50m em vias estruturais; 20m em vias locais e coletoras	5m de recuo no caso de sobressolo	até 50% da área do terreno de uso não-residencial não computável			
MACROZONA DE RECUPERAÇÃO URBANA E AMBIENTAL												
REDUÇÃO DA VULNERABILIDADE URBANA - II	máximo: 2,5 básico: 1 mínimo: 0,5	32m²/U.H.	0,60	0,20	a. sem recuo vias estruturais** e coletoras; 5m vias locais; b. 5m; c. 3m	t+6 pav	50m em vias estruturais; 20m em vias locais e coletoras	5m de recuo no caso de sobressolo; subsolo não permitido			áreas de fruição pública deverá ter no mínimo 15% de área permeável; redução de impostos no caso de aumento da taxa de permeabilidade e/ou sistemas de captação de água	
RECUPERAÇÃO URBANA E AMBIENTAL	máximo: 2,0 básico: 1 mínimo: 0,2	40m²/U.H.	0,60	0,20	a. sem recuo vias estruturais** e coletoras; 5m vias locais; b. 5m; c. 3m	t+6 pav	50m em vias estruturais; 20m em vias locais e coletoras	5m de recuo no caso de sobressolo; subsolo não permitido			áreas de fruição pública deverá ter no mínimo 15% de área permeável; redução de impostos no caso de aumento da taxa de permeabilidade e/ou sistemas de captação de água	

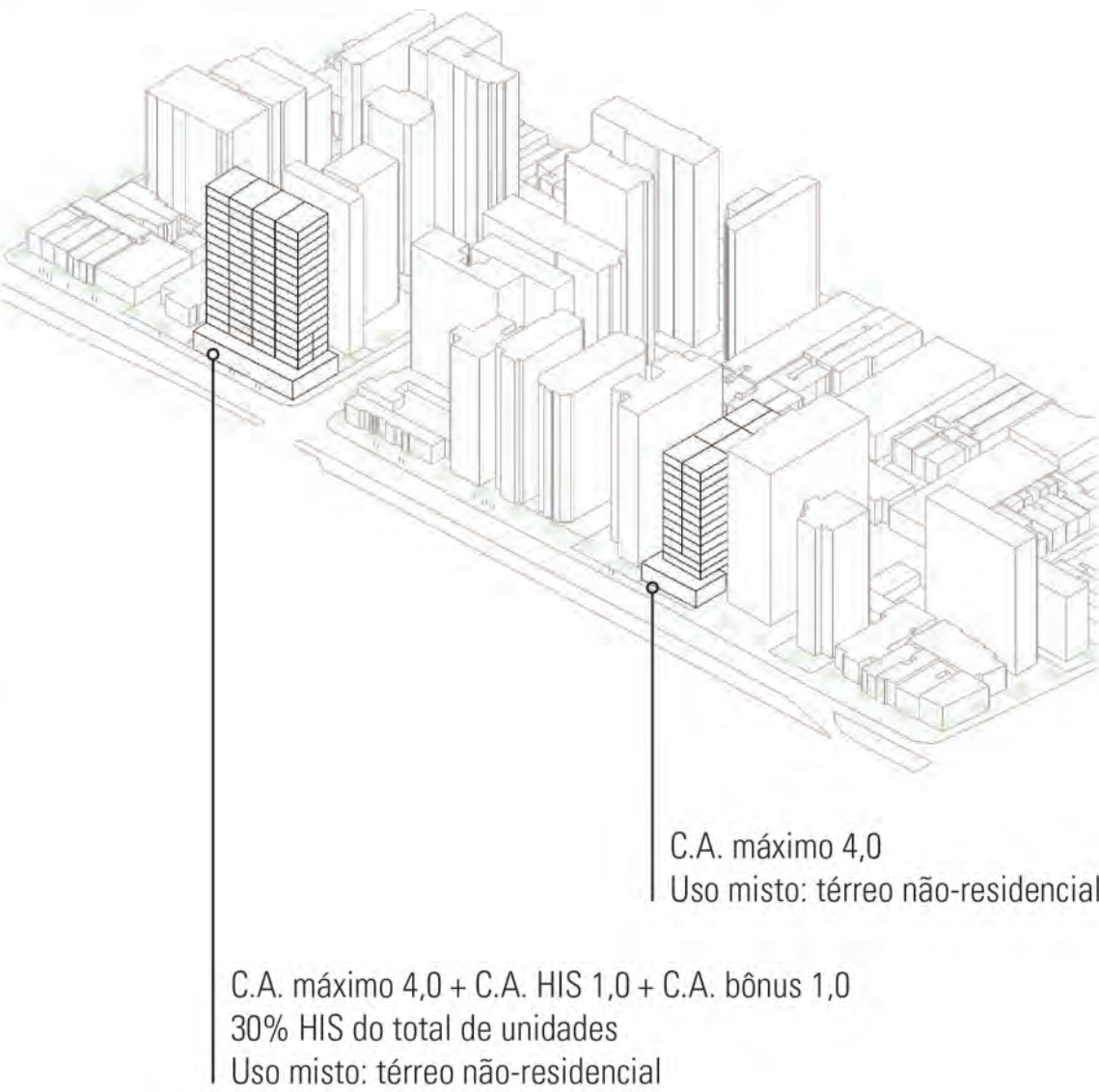
* Há uma discrepância entre os valores da cota parte máxima no texto do PDE e no quadro correspondente. Optou-se aqui pelo valor da cota parte menor (30m²/UH) para a Macrozona de Estruturação Metropolitana, mantendo-se assim a proporção entre o coeficiente de aproveitamento máximo e a quantidade de unidades mínimas.

** Desde que garantidos 5 metros de calçada nas vias estruturais. Caso contrário deve haver recuo suficiente para que somado à calçada tenha 5 metros.

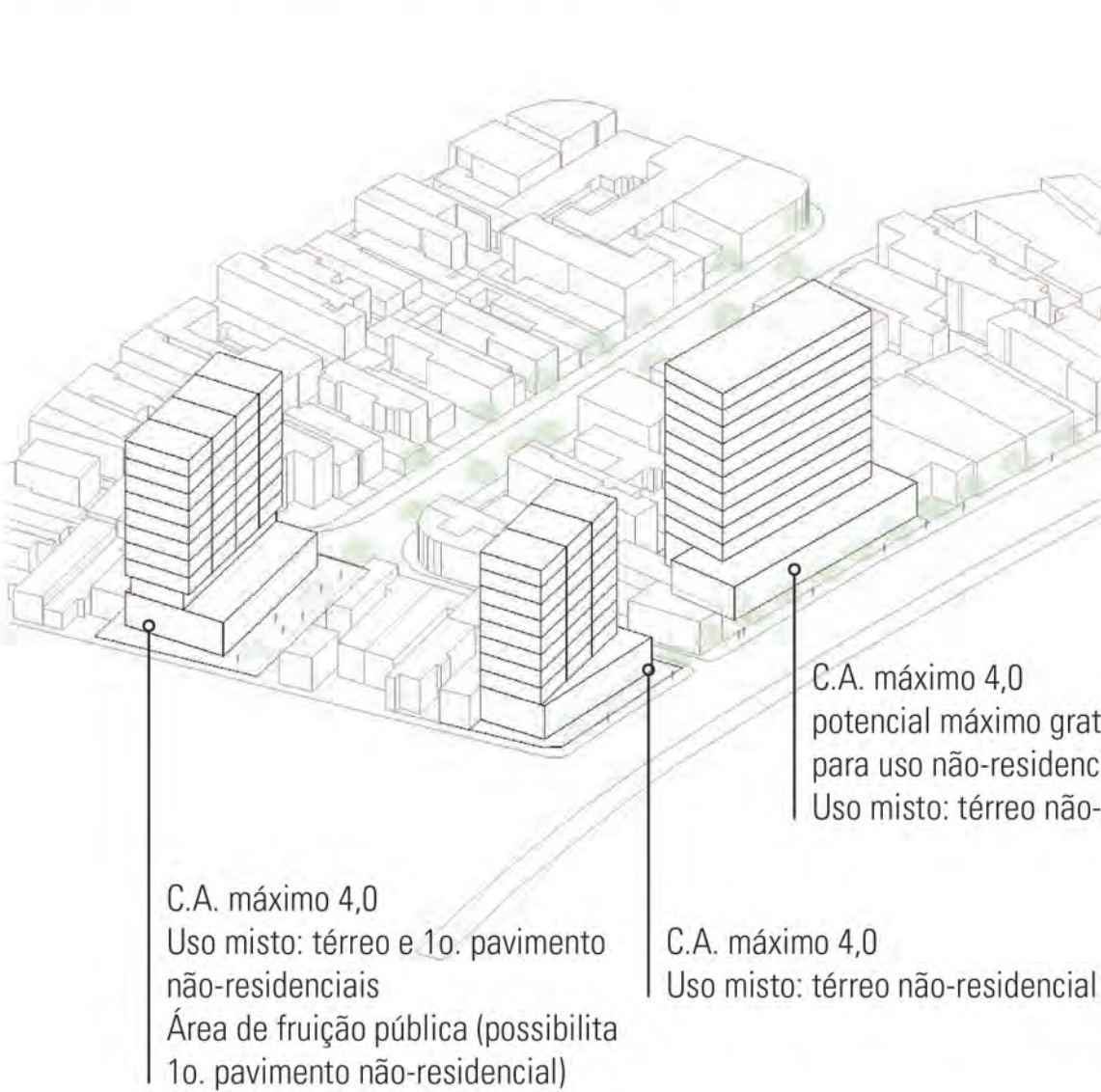
ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA



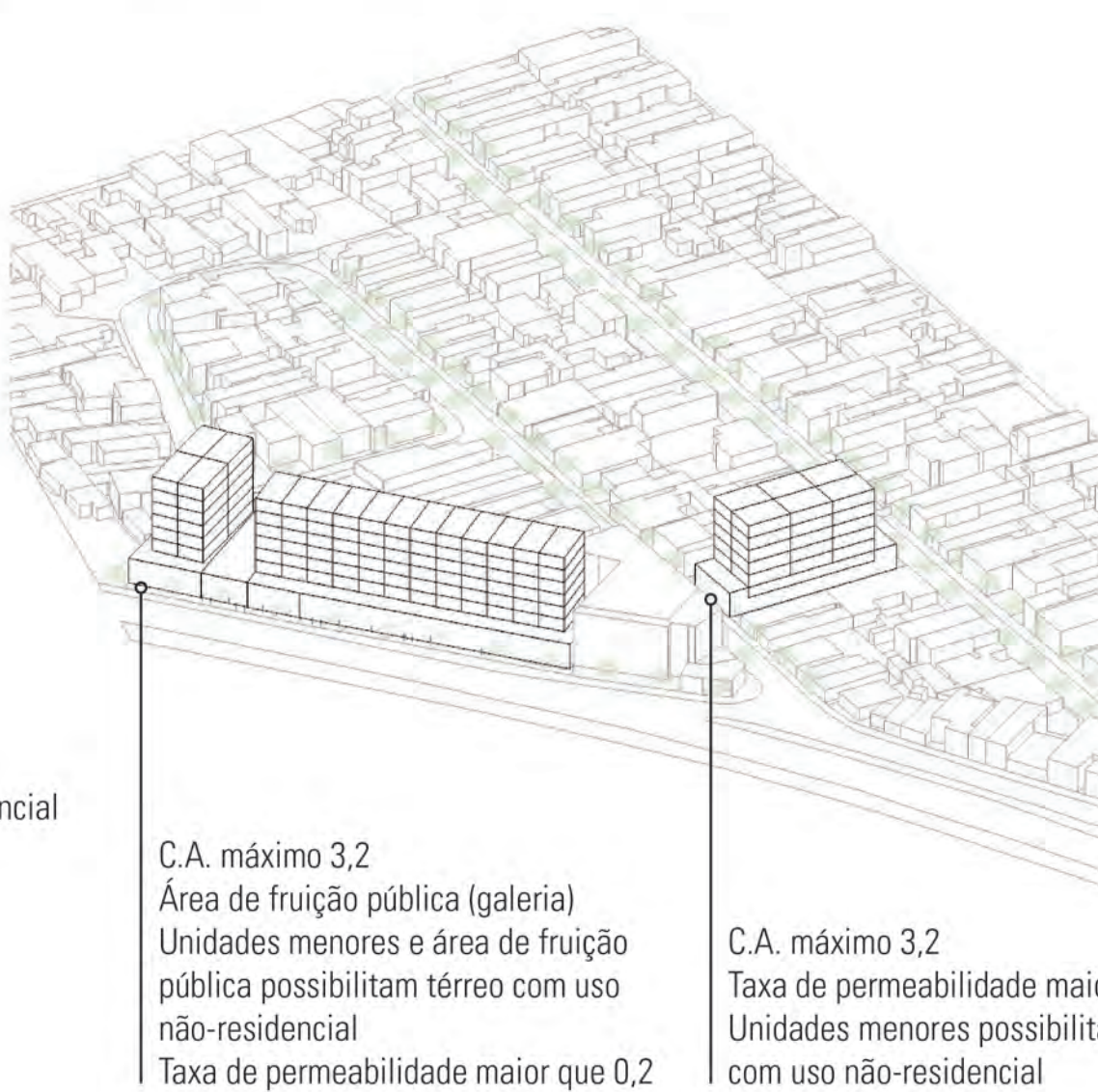
QUALIFICAÇÃO DA URBANIZAÇÃO CONSOLIDADA



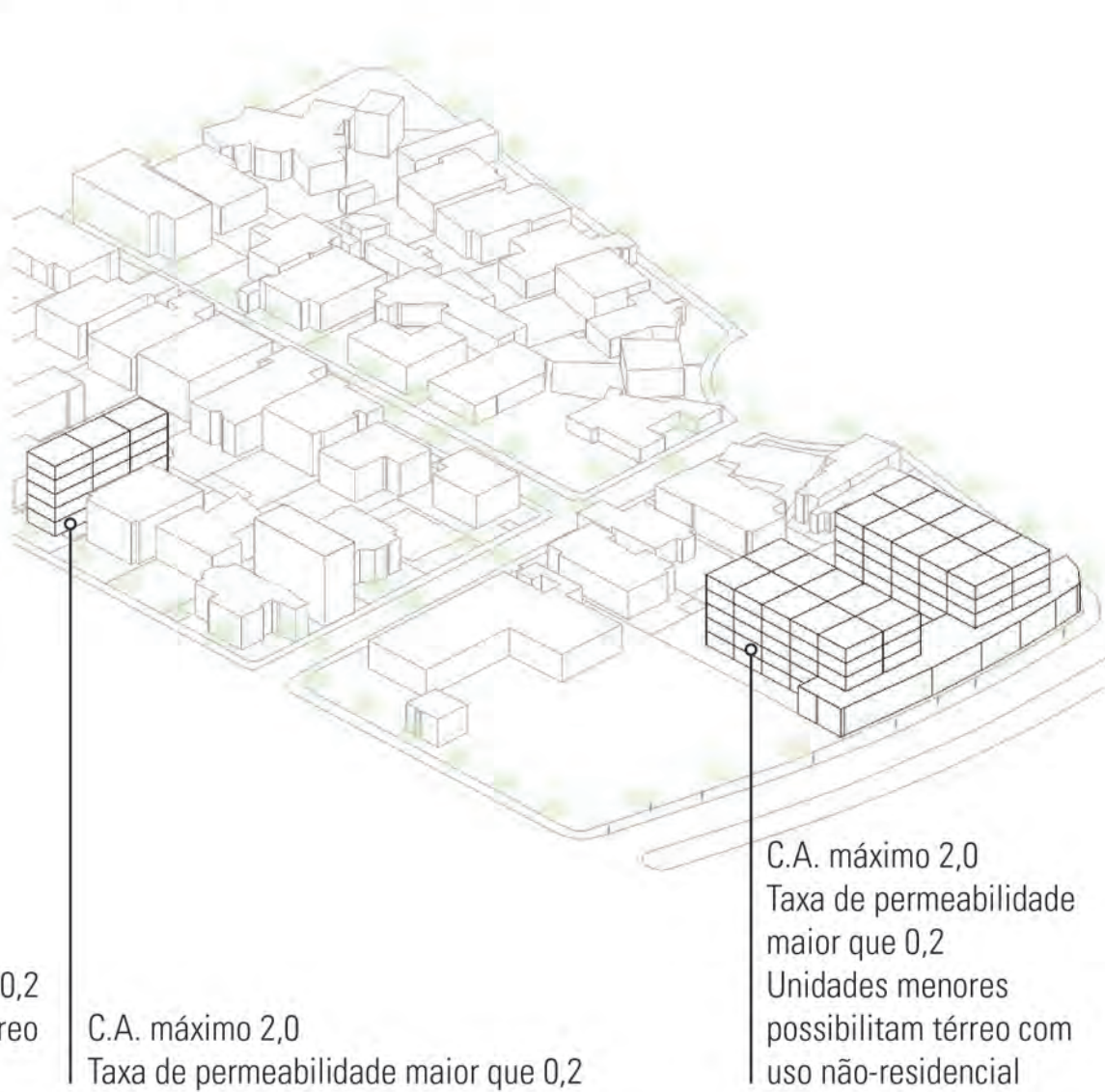
REDUÇÃO DA VULNERABILIDADE URBANA - I



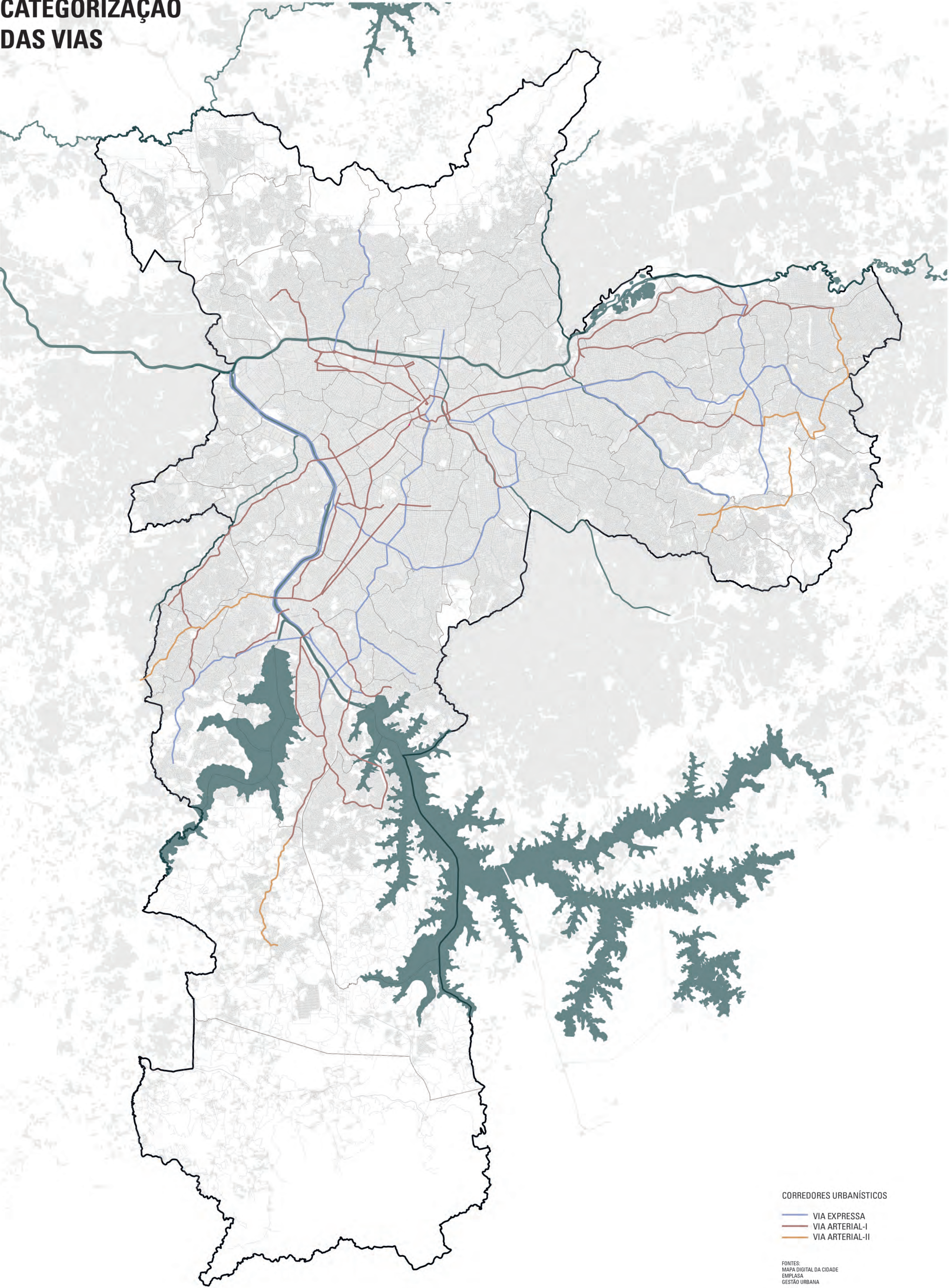
REDUÇÃO DA VULNERABILIDADE URBANA - II



RECUPERAÇÃO URBANA E AMBIENTAL



CATEGORIZAÇÃO DAS VIAS

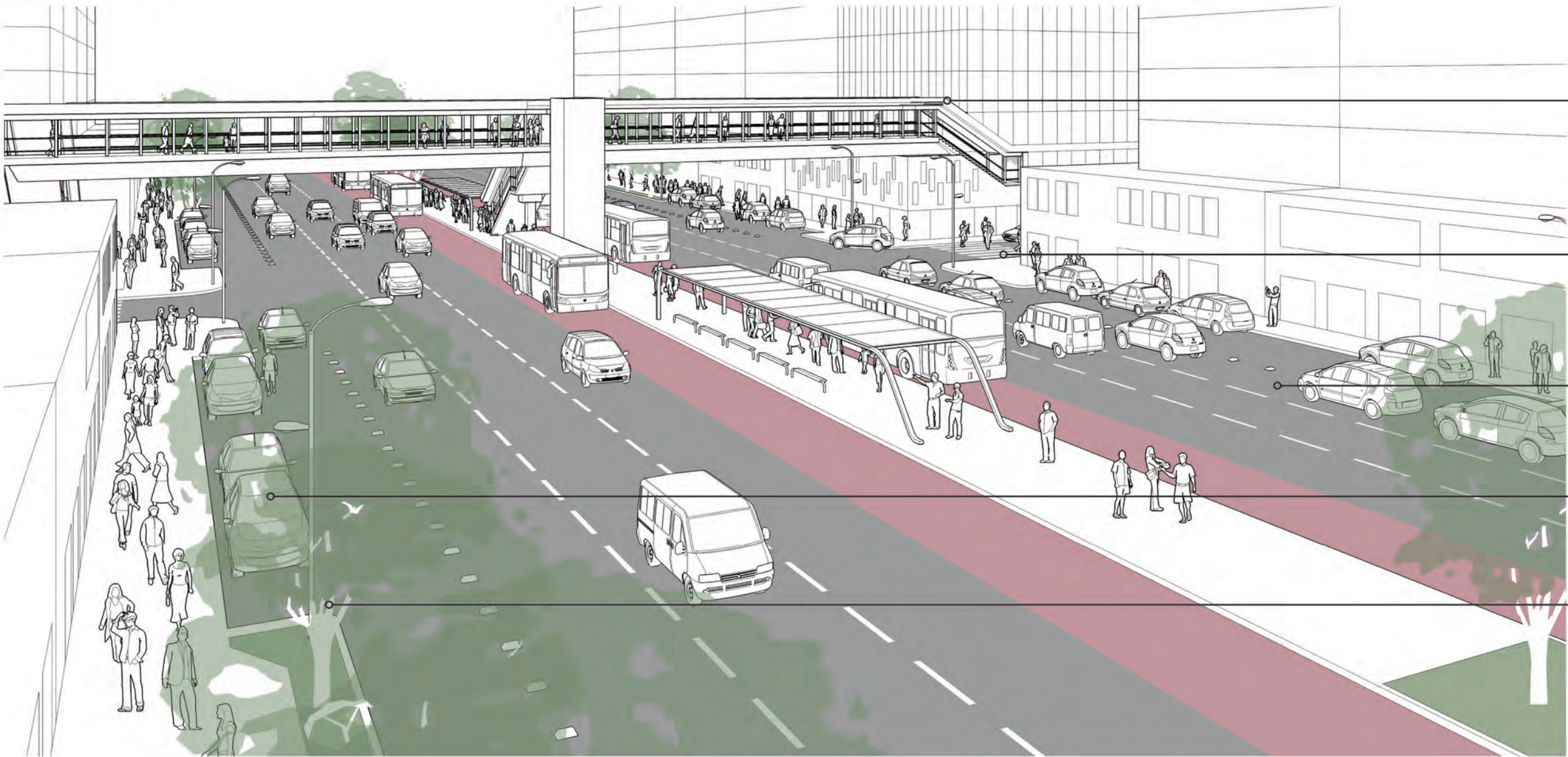


CORREDORES URBANÍSTICOS

- VIA EXPRESSA
- VIA ARTERIAL-I
- VIA ARTERIAL-II

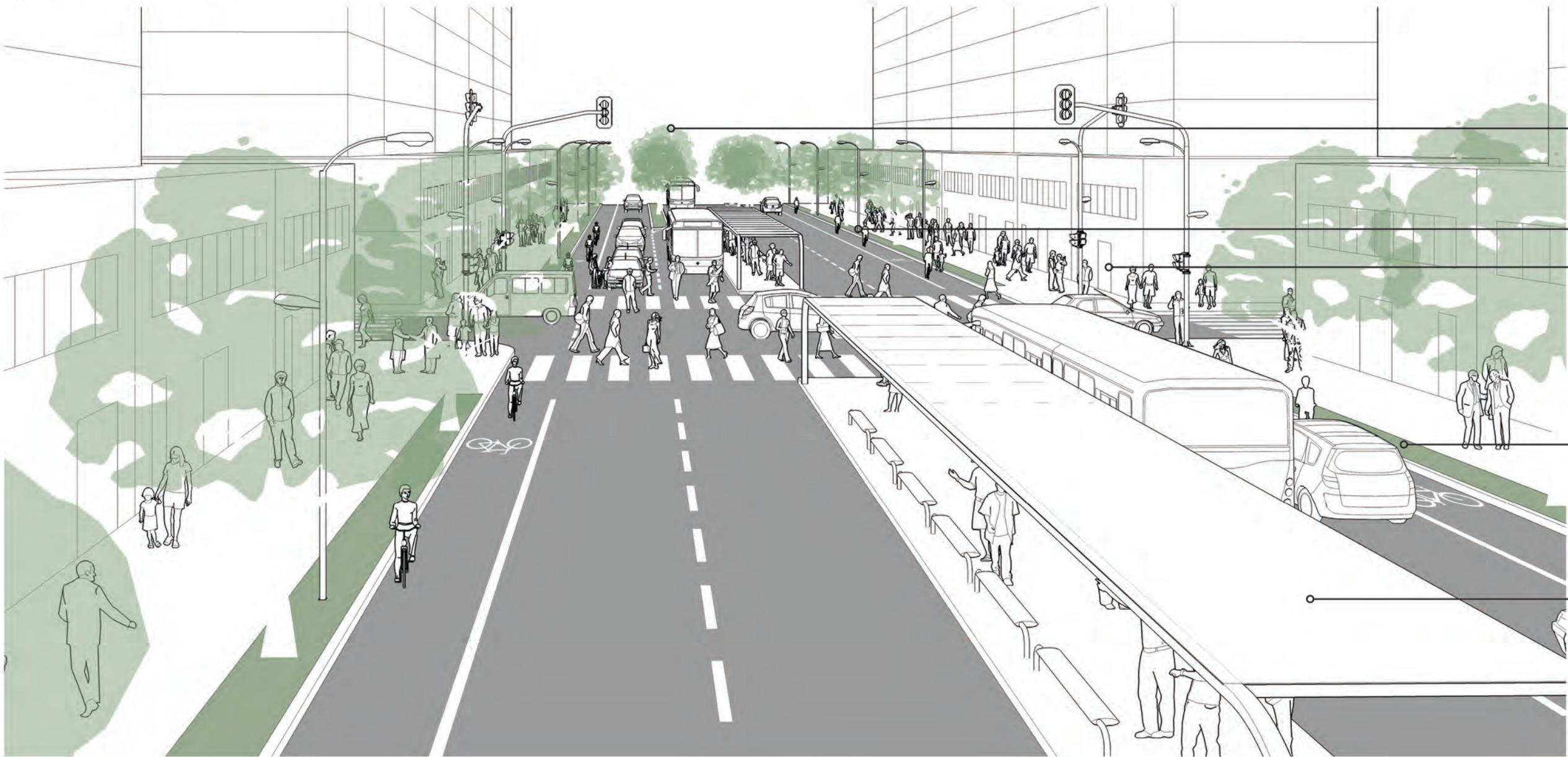
FONTES:
MAPA DIGITAL DA CIDADE
EMPRESA
GESTÃO URBANA

VIA EXPRESSA



- associação das passarelas de acesso ao corredor a outros usos, como institucional, criando núcleos de bairro
- qualificação das vias perpendiculares ao corredor urbanístico
- faixa segregada de velocidade reduzida junto à calçada
- vagas de estacionamento junto às esquinas
- aumento da cobertura vegetal e mecanismos de retenção de água; melhoria da qualidade ambiental dos corredores com arborização, criando um *buffer* junto à calçada

VIA ARTERIAL- I



- canteiros laterais às faixas exclusivas; melhoria da qualidade ambiental dos corredores
- implantação de ciclovias
- uso misto intensificando a ocupação ao longo dos corredores
- melhoria da qualidade ambiental dos corredores com arborização, criando um *buffer* junto à calçada
- paradas próximas às esquinas, com união dos canteiros laterais em parada central

VIA ARTERIAL- II



- canteiros laterais às faixas exclusivas; melhoria da qualidade ambiental dos corredores
- fortalecimento da característica de centralidade linear, concentração de usos não-residenciais
- no caso de desapropriações pontuais, implantação de áreas livres e institucionais
- paradas próximas às esquinas, com união dos canteiros laterais em parada central
- associação das paradas a espaços públicos e edifícios institucionais, criando núcleos de bairro
- implantação de ciclovias junto à calçada
- melhoria da qualidade ambiental dos corredores com arborização, criando um *buffer* junto à calçada