

Memorial Justificativo e Descritivo – Concurso Ensaio Urbanos

Modalidade 1: padrões urbanísticos gerais de configuração urbana

Categoria 1: estudos de configuração de corredores urbanísticos

1. Introdução

O Plano Diretor Estratégico (PDE), em sua revisão, propõe o desenvolvimento de novos corredores de transporte público que perpassam diferentes situações em diversas macroáreas da cidade. Esses corredores, com sua capacidade de trânsito atual e futura, representam uma oportunidade importante para intensificar e melhorar a qualidade de vida urbana.

Entende-se também que essa revisão do PDE é uma ocasião propícia para a mudança de paradigmas em relação à priorização do transporte motorizado individual, que moldou a cidade nos parâmetros atuais. Deve-se dar maior atenção à qualidade dos transportes públicos coletivos e ao pedestre, melhorando os passeios, aumentando a quantidade de áreas públicas e verdes, o conforto ambiental e a paisagem urbana.

2. Diagnóstico da situação atual

Devido à heterogeneidade do espaço urbano de São Paulo e à diversidade de macroáreas propostas pelo novo PDE, optou-se por pautar o diagnóstico e a proposição de estratégias a partir de três grandes macroáreas previstas. Pela sua proeminência e representatividade das situações urbanas a serem encontradas, foram abordadas as seguintes macroáreas, onde já se encontram ou que receberão os novos corredores urbanísticos: de Qualificação Urbana Consolidada, de Estruturação Metropolitana, e de Contenção Urbana e Uso Sustentável.

Na macroárea de Qualificação Urbana Consolidada observa-se um alto coeficiente de aproveitamento do lote, um uso do solo misto (sobretudo residencial, serviços e comercial) e a ausência de espaços públicos abertos e áreas verdes. Nos lotes lindeiros aos corredores, os recuos e os gabaritos dos edifícios são variáveis, não permitindo assim a leitura de uma linguagem paisagística coesa ao longo destes corredores. Do ponto de vista ambiental, a massa construída funciona como barreira para a dispersão de partículas poluentes, calor e ruído provenientes dos veículos de transporte coletivo e individuais.

A macroárea de Estruturação Metropolitana caracteriza-se pelo parcelamento do solo em lotes de grandes dimensões que, aliado à ausência de áreas verdes públicas, resulta em uma dinâmica urbana com baixa sociabilidade, pouca permeabilidade de trânsito e pouca variação de uso ao longo das quadras. Tal situação gera espaços de desconforto aos cidadãos, sobretudo aos que não

utilizam o transporte individual. Os corredores urbanísticos e seus lotes adjacentes funcionam apenas como espaços de transição, de passagem, no qual o usuário não se sente convidado a permanecer.

Por fim, na macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável, observa-se um maior conforto ambiental, devido ao espaçamento mais generoso entre as edificações e à maior quantidade de áreas verdes. Porém, como decorrência dos lotes de grandes extensões, os corredores neste caso também não funcionam como espaço de permanência ou convivência para os pedestres ou usuários do transporte público. Sua condição espacial, permite instalar com maior facilidade, como já acontece em alguns casos, formas alternativas de circulação, como as ciclovias.

Desta forma, em todos os casos estudados, pode-se concluir claramente que os fluxos de pedestres não tem a priorização dentro do contexto de desenho urbano - ou de sua ausência - que vem sendo adotado até o presente momento. As calçadas são estreitas e com inúmeras barreiras físicas, comprometendo a acessibilidade. As faixas de pedestres são muitas vezes desconexas devido à maior importância dada ao fluxo de veículos individuais, gerando dificuldades e situações de perigos nas travessias. Além disso, não existem espaços seguros para os ciclistas, que muitas vezes usam a calçada para se transportar, e tampouco infraestrutura para a bicicleta de modo a incentivar a intermodalidade de transportes. Finalmente, da falta de um projeto integral para esta infraestrutura urbana decorre também a ausência de uma identidade da paisagem.

3. Objetivos e diretrizes

- Integração de modais: planejar para a mobilidade significa reconhecer a necessidade de acomodar todos os modos de transporte. Assim, busca-se criar e conectar, com uma infraestrutura de qualidade, uma gama variada de escolhas de mobilidade para o cidadão, priorizando o transporte público, os caminhos peatonais e o uso da bicicleta (e reduzindo o custo gerado pelo congestionamento de veículos).
- Integração da malha urbana: isto significa criar conexões, não somente viárias, para as ruas existentes adjacentes e também para as áreas de redensolvimento. O objetivo da malha viária é prover meios das pessoas se moverem pela comunidade e entre diferentes destinos principais de forma eficiente, confortável, segura e com acessibilidade universal. Também é interessante ser prevista a permeabilidade da quadra pelo pedestre.
- Integração de áreas verdes e criação de espaços públicos abertos: apesar da característica intrínseca do corredor urbanístico ser a passagem dos seus cidadãos, pretende-se qualificar suas áreas públicas - calçadas, canteiros, pequenas reentrâncias e praças - como espaços de convivência e, se possível, permanência.

- Infraestrutura verde: com a implantação do novo corredor ou reforma dos existentes, pretende-se implantar infraestrutura verde. Isso significa incluir, por exemplo, áreas de coleta e retenção da água pluvial, pavimentação permeável, adoção de novas tecnologias de energia, ou mesmo, a escolha da nova vegetação objetivando a integração com a vegetação nativa e a criação de habitats e biodiversidade.
- O corredor é visto como catalizador de desenvolvimento econômico e social, aumentando a capacidade de moradias, comércios e serviços nas comunidades existentes, e promovendo um maior equilíbrio entre a oferta de empregos e moradias em toda a cidade.
- O corredor configura-se como irradiador de um novo desenho urbano, em busca de uma nova paisagem e identidade para a cidade.
- Qualidade ambiental: aumentar a qualidade do ar e reduzir ilhas de calor e ruído através do uso eficiente do solo e de seu espaço construído.
- Reorganizar as infraestruturas: a instalação do sistema de ônibus troncal deve ser acompanhado pelo remanejamento do sistema de infraestruturas ao longo do corredor, conforme diretriz já apontada pelo PDE. De tal ação decorre não só a modernização de tais instalações (tanto materialmente como do ponto de vista de sua manutenção posterior), mas também aponta a intenção de um desenho urbano e a melhora da paisagem da cidade.

O projeto considera que apesar do corredor urbanístico centrar-se em uma grande intervenção principal – a passagem do ônibus troncal – ele pode, e deve, ser utilizado como instrumento de transformação da cidade. Estas intervenções podem mobilizar um amplo leque de intenções – por melhoras espaciais, ambientais, sociais e econômicas – especializadas em um conjunto urbano coeso e de referência para a população. Assim, ao requalificar o sistema viário de parte da cidade, aplica-se tecnicamente as diretrizes anunciadas no novo Plano Diretor Estratégico.