

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.

Os corredores urbanísticos – entendidos como os eixos em que há sistema troncal e segregado de ônibus, englobando assim as vias, ciclovias, calçadas e também as quadras lindeiras ao corredor – coincidem com parte substancial da *Rede de estruturação da transformação urbana*, objetivando assim promover melhor aproveitamento das áreas junto aos grandes eixos de transporte de São Paulo, aumentando a oferta de comércio, serviços e equipamentos, bem como a de habitações de interesse social e criando a possibilidade de qualificar as centralidades já existentes ao longo dos corredores hoje.

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.

As distinções entre as diferentes porções do território municipal são em grande medida esboçadas pelas macroáreas colocadas no projeto de lei do Plano Diretor Estratégico do município. Nesse estudo elaborado para os corredores urbanísticos, buscou-se ponderar essas diferenças a partir das macrozonas e macroáreas delineadas no Plano, atribuindo assim parâmetros diferenciados às diferentes situações. Além disso, foram pensados padrões diferenciados de perfis viários, considerando características de capacidade viária de cada corredor e também os tipos de ocupação das áreas pelos quais passam os corredores.

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 (de geomorfologia, usos, morfologia urbana, estrutura fundiária etc.).

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.

1. Parâmetros urbanísticos e incentivos¹:

Como parâmetros adicionais, para além dos dados no quadro 1 do projeto de lei do Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo, foram estabelecidos nessa proposta parâmetros adicionais: taxa de ocupação máxima, taxa de permeabilidade mínima, recuos mínimos, gabarito máximo, distância mínima entre acessos e restrições a estacionamentos.

A taxa de ocupação proposta busca permitir a densidade construída no lote estipulada pela cota parte máxima sem ser necessário um gabarito fora dos padrões atuais, evitando transformações indesejadas em certas regiões de ocupação consolidada no tecido urbano. A taxa de permeabilidade mínima objetiva criar condições para microdrenagem dentro dos lotes respondendo assim a diretrizes específicas a distintas macroáreas esboçadas no PDE.

Os recuos, por sua vez, foram estabelecidos considerando a hierarquia viária, de forma a lhe atribuir maior legibilidade. De maneira geral os recuos propostos buscam uma configuração nas vias estruturais e coletoras que seja atrativa ao pedestre e proporcione usos variados no térreo, garantido um passeio adequado de no mínimo 5 metros ao longo dos corredores. Já nas vias locais procura-se induzir a criação de áreas arborizadas que acolham atividades de crianças e moradores.

Propõe-se estabelecer um limite de gabarito, a fim de evitar grandes discrepâncias entre as alturas dos edifícios e também de maneira a criar conjuntos urbanos mais homogêneos e legíveis. Como valores de referência foram utilizados térreo de 6m e pavimento de 3m.

Com o intuito de garantir um espaço adequado ao pedestre estabeleceu-se um número mínimo de pontos de acesso de pedestres a edificações e embasamento, não se configurando como pontos de acesso entradas de veículos. Nas vias estruturais, a distância mínima entre pontos de acesso é maior, enquanto nas coletoras e locais, menor, reforçando a hierarquia viária e fortalecendo, pois, a legibilidade da estrutura urbana.

Quanto às restrições a estacionamentos, além das normas estabelecidas no Art. 59 § 3º. Itens V e VI do projeto de lei do PDE, propõe-se no caso de estacionamentos em sobressolo, um recuo mínimo de 5m, possibilitando a inserção de outros usos mais atrativos à frente do lote. Além disso, a possibilidade de construção em subsolo é somente permitida na macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana.

O quadro-resumo dos parâmetros encontra-se na prancha 2/3.

Para além dos parâmetros propostos para cada zona, foram estabelecidos também incentivos que viabilizassem as diretrizes para cada área. Foram estabelecidos três categorias: incentivo ao uso misto, à construção de unidades de habitação de interesse social e redução de impacto ambiental com melhoria de drenagem, que se aplicam às macroáreas conforme as diretrizes colocadas para cada uma delas. São brevemente descritas a seguir características e diretrizes de cada macroárea.

I. Macroárea de Estruturação Metropolitana

Nessa macroárea, predominantemente localizada sobre as várzeas dos principais rios de São Paulo e marcada pela existência de grandes vias estruturais e ferrovias metropolitanas, grandes lotes e baixa densidade demográfica. Nessa macroárea são previstas transformações estruturais no padrão de uso e ocupação do solo, sendo assim suas principais diretrizes o aumento da densidade habitacional – dado que hoje são áreas bem providas de infraestrutura –, o estímulo à provisão de HIS, o reparcelamento fundiário e o estímulo ao uso misto.

II. Macroárea de Qualificação da Urbanização Consolidada

¹ Foram consideradas para essa proposta apenas as macroáreas em que há corredores urbanísticos em porções expressivas do território.

Nessa zona situada predominantemente no centro expandido a ocupação é heterogênea e predominantemente residencial, horizontal e vertical, com oferta variada de usos não residenciais. Pretende-se nos corredores urbanísticos nessa macroárea estimular o uso não residencial, conformar centralidades lineares (induzir concentração de uso misto ao longo dos corredores, criando um *buffer* para as áreas predominantemente residenciais), diferenciar a ocupação ao longo das vias transversais aos eixos e estimular a provisão de HIS, dada a escassez de áreas de ZEIS nesse território.

III. Macroáreas de Redução da Vulnerabilidade Urbana I (em Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana) e II (em Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental)

Localizada principalmente em áreas periféricas, a macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana se sobrepõe às duas macrozonas. Para facilitar a leitura foram classificadas aqui como macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana-I e II. Nessas áreas são elevados os índices de vulnerabilidade social e a ocupação é predominantemente residencial, concentrando com frequência os usos não residenciais ao longo dos corredores de transporte. Verifica-se frequentemente a presença de assentamentos precários. Nessa área pretende-se estimular o uso não residencial de escala local, aumentar a oferta de empregos, fortalecer das centralidades de bairro e promover habitação de interesse social para remanejamento da população em áreas de risco. A implantação dos corredores urbanísticos é aqui enxergada como oportunidade de reestruturação a partir da reorganização do sistema de mobilidade previsto.

IV. Macroárea de Recuperação Urbana e Ambiental

Caracterizada por áreas predominantemente horizontais e pela presença de assentamentos precários, nessa área existe uma necessidade maior de preservação dos sistemas naturais, que podem ser recuperados para prestação de serviços ambientais. Por conta disso faz-se necessária a contenção da densidade e da expansão da ocupação e também o respeito às características ambientais locais, o controle de processos erosivos, ocupação controlada de áreas de ambientalmente frágeis e a promoção de HIS para remanejamento da população em áreas de risco. Nos corredores estimula-se o uso não-residencial de escala local e a preservação de características locais (usualmente bairros horizontais residenciais), induzindo menor densidade construtiva.

Incentivos

O incentivo ao uso misto no mesmo lote foi estabelecido a partir das diretrizes colocadas no Artigo 254-IV: “em caso de implementação de fachadas ativas em lotes com testada maior que 20 (vinte) metros, as áreas do térreo destinadas a usos classificados nas subcategorias de usos não residenciais compatíveis - nR1 ou usos residenciais toleráveis - nR2, nos termos da Lei no. 13.885, de 2004, e sua regulamentação, com acesso direto ao logradouro, não serão consideradas computáveis até o limite de 50% (cinquenta por cento) da área do lote”. Estabeleceu-se que tal incentivo deveria ser aplicado somente na macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana.

Outro incentivo ao uso misto nos corredores foi estabelecido para a macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana-I e tem como objetivo aumentar a oferta de empregos nessas áreas. Nessa macroárea o coeficiente de aproveitamento máximo é igual a 4,0 (quatro), com isenção de cobrança de outorga onerosa de potencial construtivo adicional de empreendimentos não-residenciais situados ao longo dos eixos dos corredores urbanísticos.

O incentivo proposto para construção de unidades de Habitação de Interesse Social foi aplicado somente nas macroáreas de Estruturação Metropolitana e Qualificação da Urbanização Consolidada. Isso porque nessas áreas são poucas as áreas de ZEIS existentes – na segunda,

praticamente inexistentes – e na primeira, dado que incentiva-se uma maior transformação dos padrões de uso e ocupação do solo, essa transformação deveria também incorporar a Habitação de Interesse Social.

O incentivo criado propicia para além do C.A. máximo 4,0, na construção de área equivalente a C.A. 1,0 de HIS o empreendedor tem direito a um bônus de C.A. 1,0 de uso residencial ou não. O incentivo pode ser aplicado até duas vezes, isto é, C.A. 2,0 de HIS e C.A. bônus 2,0. As áreas construídas de HIS não são computáveis e não são consideradas na cota parte do empreendimento. Dessa forma, chega-se a uma percentagem padrão de 20 a 30% de HIS num mesmo empreendimento. O C.A. bônus pode ser transferido para outro empreendimento próximo. O benefício pode ser utilizado para a construção de unidades habitacionais maiores, para instalação de outros usos não-residenciais num mesmo empreendimento, para a construção de mais unidades habitacionais, entre outros.

Além disso, ainda que não se trate de um incentivo direto, nas macroáreas de Redução da Vulnerabilidade Urbana-II e Recuperação Urbana e Ambiental (onde a densidade habitacional dada pela cota parte é ligeiramente menor) a construção de HIS é facilitada pois a configuração proposta das edificações é plenamente compatível com o modelo de HIS de edifícios de até 5 pavimentos, não sendo necessária a implantação de elevadores.

Com o intuito de aumentar as áreas de permeabilidade ou reduzir os impactos ambientais através da melhoria da drenagem nos lotes, criou-se um incentivo aplicável à macrozona de Recuperação Urbana e Ambiental e uma restrição ao incentivo às áreas de fruição pública já previsto nas disposições finais transitórias do projeto de lei do PDE.

No caso da macroárea de Estruturação Metropolitana e das macroáreas de Redução da Vulnerabilidade Urbana-II e Recuperação Urbana e Ambiental, o incentivo à criação de áreas de fruição pública conforme descrito no artigo 254 item II, é acrescido de uma restrição – as áreas de fruição pública devem ter taxa de permeabilidade mínima de 0,15.

Outro incentivo criado para melhorar as condições de drenagem na macrozona de Recuperação Urbana e Ambiental consiste no abatimento ou redução de impostos aplicados a empreendimento e à posse de bens imóveis (por exemplo, ISS e IPTU, respectivamente) para edificações que aumentem a área de permeabilidade para além do mínimo de 0,2 e/ou utilizem sistemas de captação e retenção de água de chuva que retardem o fluxo para o sistema público de drenagem.

2. Caracterização das vias

Conforme descrito anteriormente, além da definição de parâmetros relativos à ocupação lindeira aos corredores, esboçam-se aqui algumas diretrizes para o desenho dos corredores em si, ou seja disposições iniciais relativas a seu componentes. Para tanto, a partir de critérios como a largura da via, o número de faixas, a caracterização do fluxo (expressa, não-expressa) e o padrão de ocupação lindeiro (ocupação horizontal/vertical, uso residencial/não-residencial, oferta de terrenos, predominância de assentamentos precários), caracterizou-se a malha de corredores propostos em três categorias, cada um com definições específicas de modo a qualificar e induzir sua ocupação.

Abaixo segue descritas então cada uma das três categorias propostas:

I. Corredores em vias expressas:

Usualmente essas vias se caracterizam por apresentar uma ocupação lindeira que pouco se relaciona com a via e pela existência de grande calha, normalmente servida de canteiros centrais arborizados ou com a existência de algum curso d'água. Sendo assim se estabelece como diretrizes para esses eixos:

- qualificar essencialmente a chegada a eles, ou seja, tanto as vias transversais, induzindo nesses pontos o comércio e o trânsito de pedestres;

- qualificar os acessos às plataformas, uma vez que esses são realizados sempre de maneira aérea de modo a não interromper o tráfego de veículos. A existência de passarelas possibilita a realização de um sistema mais eficiente, associando às chegadas outros usos, principalmente comerciais e institucionais;
- fortalecer o papel que essas linhas podem desempenhar na qualificação ambiental urbana em escala metropolitana, já que em grande parte essas vias possuem grande extensão e podem contar com eixos de cobertura vegetal e arborização contínuos.

II. Corredores em vias arteriais-I

Essas vias usualmente se situam em regiões bastantes consolidadas da trama urbana, com ocupação que mescla usos residenciais e não residenciais, de variadas alturas. A ocupação diretamente lindeira aos corredores no entanto, se realiza de maneira descontínua e muitas vezes precária, com predominância de usos não residenciais baixa densidade de empregos. Dessa forma como diretrizes para fortalecer a relação desses eixos com a ocupação diretamente sobre eles estão:

- qualificar ambientalmente os corredores de modo a adequá-los a usos residenciais. para tanto busca-se reforçar a arborização das vias e calçadas e uma segregação maior entre as faixas onde circulam os ônibus e os demais carros;
- introduzir ciclovias nas vias de modo a aproxima-las de um uso mais cotidiano;
- em caso de desapropriações pontuais, atrelar o aumento das vias a áreas livres de escala local.

II. Corredores em vias arteriais-II

As vias dessa categoria caracterizam-se por se consolidarem como centralidades lineares em áreas de ocupação precária. concentram dessa forma usos comerciais, em grande parte inexistentes no restante do bairros. São vias de calha mais reduzida onde a construção de corredores implica em um maior numero de desapropriações. Para elas se esboçam como diretrizes:

- fortalecimento das atividades não residenciais, e foco na geração de empregos em escala local, aproximando de fato trabalho e moradia.
- associação das paradas e estações com usos institucionais, atrelando possíveis desapropriação com a criação de núcleos de bairro, que deem apoio as atividades residenciais.