

Plano Diretor de SP poderá dobrar regiões verticalizadas

Zonas leste e oeste devem concentrar novos edifícios de SP

Projeção foi feita pelo Insper com base nas regras da revisão do Plano Diretor, que deve ser votada na quarta

Tullio Kruse

Os bairros nas zonas leste e oeste da cidade de São Paulo podem ser os mais impactados pelas mudanças que incentivar prédios mais altos no revisado do Plano Diretor, a principal lei urbanística da cidade.

A previsão é de um estudo do laboratório Arq, futuro do Insper, feito com base no texto que está em discussão na Câmara Municipal — a revisão não é que a votação definitiva ocorra na quarta-feira (20).

Verticalização é considerada a mais provável nessas regiões, pois o texto abre possibilidade de se ampliar a área ao redor dos eixos de transporte.

Nesses espaços, cujas regras mais permissivas em comparação a outras da cidade, não há limite de altura para edifícios. Além disso, o valor da taxa paga pelas empreiteiras para construir nelas é menor.

No zona leste, os distritos de Vila Prudente, São Lucas, Taubaté e Vila Matilde são aqueles com maior número de terrenos que podem ser abertos para verticalização.

No lado oeste, o fenômeno pode se repetir em Itaquera, Lapa e Freguesia do Ó.

As regiões da Saúde, na zona sul, e dos Jardins, no oeste, também podem ver aumento significativo dessas áreas.

Hoje, as áreas com permissão para verticalizar são poucas e mais próximas ao centro.

Até hoje com maior concentração de eixos de transporte é a Bela Vista, na região central, feita do território do distrito apresenta essa característica. Em seguida estão Consolação, no centro, e Vila Mariana, na zona sul.

Os três distritos são servidos, por exemplo, pela linha 2 verde do metrô, que passa pela avenida Paulista, e por corredores de ônibus.

Liberação para a construção de edifícios na zona oeste pode ocorrer devido a dois motivos combinados: a futura linha 8-laranja de metrô e as grandes áreas de terreno do reator do projeto, para a região do chamado Arco Tietê.

O Arco Tietê é uma grande área que vai da Vila Legião até a Vila Maria e inclui bairros nas duas margens do rio, inclusive no centro, como o Pari. Ali estão prevista a criação de um PDU (Projeto de Intervenção Urbana), com um conjunto de incentivos para estimular ocupação nessas regiões. Os PDUs podem ter regras ainda mais permissivas para a verticalização, mas são discutidos caso a caso.

O Plano Diretor atualiza os eixos de transporte dos bairros onde estão previstos PDUs, para que não se desperdiçam áreas com potencial ainda maior de transformação.

A Prefeitura de São Paulo chegou a apresentar um projeto de PDU para o Arco Tietê em 2016, que acabou sendo retirado no ano seguinte. Como compensação, o reator dare visão agora propõe que os eixos de transporte em toda essa área sejam atualizados.

Na zona leste, o maior potencial de verticalização se concentra ao longo das linhas 3-prata de monotrilho e vermelha do metrô. São regiões que já dispõem de incentivo para prédios mais altos, porém com limites menos elevados do que as áreas ao sul e oeste da cidade.

Entre esses dois corredores de trilhos, onde está Vila Formosa e Cidade Líder, há o que urbanistas chamam de "deserto de transporte" ali não há rede de linhas (apenas faixas exclusivas) ou transporte sobre trilhos, portanto estão fora da área que pode ser adensada.

"Isso gera 'carrinho dependência', diz o coordenador do núcleo de habitação e real estate do laboratório, José Polanco Neto, ex-presidente da Câmara Municipal.

É por isso que os coordenadores do estudo dizem que uma estratégia alternativa para incentivar a construção de moradia na cidade seria investir mais em transporte. A liberar áreas para prédios mais altos também vale para o entorno de estações de trem, VLT, Veículo Leve sobre trilhos e VLP (Veículo Leve sobre pneus) elevados.

"O eixo não é a única estratégia de adensamento da cidade, e criar mais eixos não é a única forma de criar mais áreas possíveis de adensar. Você pode povoa o PDU e pode construir mais infraestrutura de transporte, ativando os eixos previstos", diz o professor Adriano Borges Costa, que coordenou o estudo.

O Insper calculou o tempo de deslocamento a pé dentro dos eixos de transporte atuais e áreas que poderiam ser liberadas para a verticalização. O cálculo leva em conta o desenho das ruas e o relevo do terreno de estações ou corredores, gerando um polígono chamado de "isocrona".

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

res de trilhos, onde está Vila Formosa e Cidade Líder, há o que urbanistas chamam de "deserto de transporte" ali não há rede de linhas (apenas faixas exclusivas) ou transporte sobre trilhos, portanto estão fora da área que pode ser adensada.

"Isso gera 'carrinho dependência', diz o coordenador do núcleo de habitação e real estate do laboratório, José Polanco Neto, ex-presidente da Câmara Municipal.

É por isso que os coordenadores do estudo dizem que uma estratégia alternativa para incentivar a construção de moradia na cidade seria investir mais em transporte. A liberar áreas para prédios mais altos também vale para o entorno de estações de trem, VLT, Veículo Leve sobre trilhos e VLP (Veículo Leve sobre pneus) elevados.

"O eixo não é a única estratégia de adensamento da cidade, e criar mais eixos não é a única forma de criar mais áreas possíveis de adensar. Você pode povoa o PDU e pode construir mais infraestrutura de transporte, ativando os eixos previstos", diz o professor Adriano Borges Costa, que coordenou o estudo.

O Insper calculou o tempo de deslocamento a pé dentro dos eixos de transporte atuais e áreas que poderiam ser liberadas para a verticalização. O cálculo leva em conta o desenho das ruas e o relevo do terreno de estações ou corredores, gerando um polígono chamado de "isocrona".

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Hoje, 92% das áreas onde não há limite de altura para prédios estão a menos de dez minutos de caminhada do transporte de massa. Na zona sul, há áreas que podem ficar a mais de 15 minutos de transporte. Isso porque os eixos de transporte que já existem ao longo do momento da linha vermelha abrangem quase toda a área que se alcança nesse tempo de caminhada.

Na zona oeste há grande área Lapa que acompanha as linhas de trem onde ainda não é permitido verticalizar. Esses detalhes devem ser ponderados na discussão da Lei de Zoneamento da cidade, que definirá, quadra a quadra, por onde devem permanecer as áreas onde se podem erguer prédios sem limite de altura.

Impactos da mudança no Plano Diretor

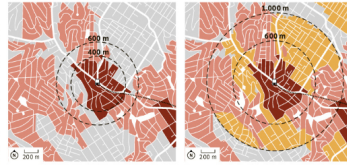
Como é hoje: Áreas ao redor de estações de metrô, trem e corredores de ônibus têm permissão para prédios mais altos.

- Eixo de transporte, onde não há limite de altura para prédios
■ Áreas que permitem verticalização dos eixos de transporte
■ Áreas com limite de altura mais baixos e sem proibição para verticalizar

Como pode ficar

Permissão para prédios mais altos pode ser expandida, a qualquer momento, em perímetro maior do que o atual.

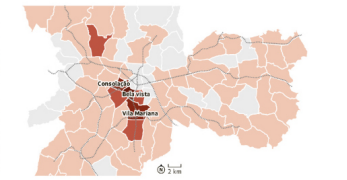
- Eixo de transporte, onde não há limite de altura para prédios
■ Áreas que permitem verticalização dos eixos de transporte
■ Áreas com limite de altura mais baixos e sem proibição para verticalizar
■ Áreas que podem se tornar eixo de transporte\*



Dispersão das áreas com prédios mais altos

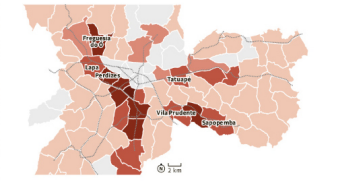
Onde estão os eixos de transporte hoje: Bela Vista, Consolação e Vila Mariana concentram os eixos onde a verticalização é estimada.

- 0 - 0
■ 0,2
■ 0,2 - 0,3
■ 0,3 - 0,4
■ 0,4 - 0,6
■ 0,6 - 0,8



Onde os eixos de transporte devem se concentrar: Vila Prudente, Sapporê, Tatupé, Freguesia do Ó, Lapa e Perdizes ganham densidade de eixos de transporte

- 0 - 0
■ 0,2
■ 0,2 - 0,3
■ 0,3 - 0,4
■ 0,4 - 0,6
■ 0,6 - 0,8



Mais tempo de caminhada do prédio à estação

- Área sem limite de altura para prédios
■ Área onde se chega em 15 minutos a pé
■ Áreas que podem se tornar eixo de transporte\*

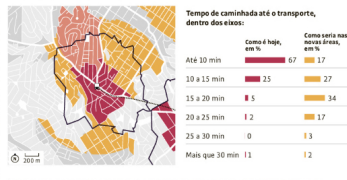


Table with 3 columns: Tempo de caminhada até o transporte, dentro dos eixos; Como é hoje, em %; Como seria nos novos eixos, em %.

\*A aprovação dessas áreas como eixo de transporte não seria automática, dependendo de qual da Câmara Municipal aprovar o PDU. Laboratório Arq, Tullio Kruse

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha de S. Paulo

Seção: Cotidiano Caderno: B Pagina: 1