

EXPERIÊNCIA DA IMPLANTAÇÃO DE CORREDORES VERDES NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

ET3: DIMENSÃO BIOFÍSICA DO PROJETO, DO PLANEJAMENTO E DA GESTÃO DA PAISAGEM

Wellington Tohoru Nagano
Universidade de São Paulo
E-mail: nagano@usp.br

Eduardo Mendes de Oliveira
Prefeitura Municipal de São Paulo
E-mail: eduardomendes@prefeitura.sp.gov.br

Maíra Fernandes Silva
Prefeitura Municipal de São Paulo
E-mail: mairafernandes@prefeitura.sp.gov.br

RESUMO

A cidade de São Paulo tem 125 Corredores Verdes propostos no Plano Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres (PLANPAVEL). Eles estão situados em diversos contextos morfológicos da cidade: em áreas residuais de loteamentos, de locais propostos anteriormente como parques lineares ou decorrentes de melhoramentos viários. Na história da cidade moderna, os primeiros corredores verdes foram propostos como meios de conexão com os parques urbanos por meio de vias (parkway), posteriormente a concepção evoluiu para estratégia de conectividade de biodiversidade e elemento de articulação com o sistema de áreas verdes. Apresentam-se aqui os desafios e a experiência de São Paulo em implantar o Corredor Verde Parque Ciência-Parque Consciência Negra na periferia da cidade. A implantação não visa apenas questões paisagísticas ou urbanas, mas a compreensão de um sistema transversal entre paisagismo, urbanismo, biologia, governança e participação popular, estimulando a co-criação e a preparação da cidade para as mudanças climáticas.

PALAVRAS-CHAVE: corredor verde; planpavel; paisagem.

ABSTRACT

The city of São Paulo has 125 Green Corridors proposed in the Municipal Plan for Protected Areas, Green Areas and Open Spaces (PLANPAVEL). They are located in diverse morphological contexts of the city: in residual areas of subdivisions, in locations previously proposed as linear parks, or resulting from road improvements. In the history of the modern city, the first green corridors were proposed as means of connecting urban parks through roads (parkways); later, the concept evolved into a strategy for biodiversity connectivity and an element of articulation with the system of green areas. This paper presents the challenges and experience of São Paulo in implementing the Science Park-Black Consciousness Park Green Corridor on the city's periphery. The implementation aims not only at landscape or urban issues, but also at understanding a transversal system between landscape architecture, urbanism, biology, governance, and popular participation, stimulating co-creation and preparing the city for climate change.

KEYWORDS: greenway; planpavel; landscape.

1 INTRODUÇÃO

Em 2022, a Prefeitura da Cidade de São Paulo, no Brasil, lançou o Plano Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres (PLANPAVEL), através da Resolução 228 do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES (SÃO PAULO, 2022).

Dentre as estratégias elencadas no PLANPAVEL está a Rede de Corredores Verdes, com objetivo de reforçar o Sistema de Áreas Verdes do município e permitir a mobilidade de espécies entre diferentes tipologias de áreas verdes, como parques urbanos, parques lineares, praças e unidade de conservação (SÃO PAULO, 2022).

Os corredores têm diferentes formas e funções, mas basicamente eles são previstos como enriquecimento da vegetação, para promover o aumento da biodiversidade e o fluxo de espécies. Estão localizados em áreas predominantemente públicas, que se formaram através do parcelamento do solo.

O PLANPAVEL prevê a implantação de 125 Corredores Verdes na cidade. Eles apresentam complexidades distintas, que se faz importante criar metodologias, procedimentos e prioridades para a execução deles. Desde 2022, a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente (SVMA), por meio da Divisão de Projetos Urbanos (DPU), realiza estudos para implantar alguns deles.

Os corredores verdes são concebidos por meio de estudos, diretrizes e projetos de implantação, e elaborados de forma conjunta com outros departamentos da SVMA, além da participação de outras secretarias e da sociedade civil. Os conselhos participativos, como CADES Regionais, Programa Ambiente Verdes Saudáveis (PAVS) e Conselhos Gestores de Parques, são também consultados.

Os corredores verdes têm por objetivo preservar e ampliar as áreas verdes em zonas urbanas, por meio da conexão de áreas de vegetação significativa, promoção da biodiversidade por meio de plantio específico para o bioma local, inserção dos serviços ecossistêmicos e Soluções baseadas na Natureza (SbN) no cotidiano dos habitantes, elaboração participativa com a comunidade e no planejamento, projeto e gestão das áreas verdes, e melhorar a governança para a viabilidade dos corredores verdes.

O piloto escolhido está localizado na Subprefeitura Tiradentes, Zona Leste de São Paulo, onde há conflitos socioambientais ativos. O Corredor Verde Parque Consciência-Parque Consciência Negra tem como meta interligar dois parques com vegetação significativa. Ao lado do corredor encontram-se também os futuros Parque Mata Sete Cruzes e o Parque Linear Nascentes do Aricanduva, propostos pelos Plano Diretor Estratégico de 2023.

O presente artigo pretende apresentar a metodologia e a experiência de implantação de um dos primeiros corredores verdes da cidade. Além disso, pretende-se discutir a capacidade para melhoria ambiental e urbana nos territórios onde o corredor foi implantado através da articulação das diferentes disciplinas envolvidas e das diversas instâncias no Estado e da sociedade civil participantes do processo.

2 CONCEITUAÇÃO TEÓRICA

Corredor verde pode ser inicialmente compreendido como um conjunto de elementos de interligação de áreas verdes, favorecendo a mobilidade da fauna, consolidação da flora, preservação de marcos naturais, como rios e cumeeiras, controle de cheias (PELLEGRINO, 2017), e apreciação da paisagem de forma ativa, através do movimento, ao invés de contemplativa.

Apesar da conceituação ampla e até mesmo aberta para outras interpretações, o corredor verde é um dos elementos mais abrangentes dentro do sistema de áreas verdes. Alguns denominam também como Corredor Ecológico, que pode ser análogo ou diferente do Corredor Verde conforme legislação correlata de cada cidade.

Inicialmente o arquiteto paisagista Frederick Law Olmsted denominou estes eixos de ligação como *parkways*, pois entendia que as ligações tinham relação de aproximar parques das crescentes cidades estadunidenses. Olmsted criou *parkways* para Buffalo (1868), Chicago (1871) e Nova Iorque (1878). As *parkways* elaboradas por ele são elementos construídos, aproveitando o sistema viário ou de expansão de áreas verdes.

O próprio Olmsted aperfeiçoou as *parkways* quando elaborou o Sistema de Parques de Boston (*Emerald Necklace* – Figura 1), em 1878, quando usou o Rio Muddy e a Commonwealth Avenue como articuladores dos parques propostos. Observa-se dois aspectos importantes das *parkways*: a quebra do rigor geométrico e da natureza dominada pelo homem, e a utilização de elementos naturais existentes (rio) como parte do corredor verde. Ainda assim, Olmsted preferiu manter o termo *parkway* para o elemento articulador.

Figura 1 - Sistema de Parques de Boston, as *parkways* através do Rio Muddy e da Commonwealth Avenue são elementos articuladores dos parques.



Fonte: ASLA, 2025.

A expansão da indústria automobilística dos EUA na década de 1920 alterou a concepção das *parkways*, que perderam áreas naturais para a expansão viária. Além disso, a fruição da paisagem em movimento mudou de velocidade com os veículos. Apenas na segunda metade do século XX que se iniciou o movimento de incluir a natureza no planejamento urbano (HELLMUND; SMITH, 2006) e o risco da expansão do subúrbio estadunidense para os ecossistemas existentes. Ocorre a mudança do termo, de *parkway* para *greenway*.

Segundo Ahern (2002), *greenways* são sistemas ou redes de terras protegidas cuja gestão visa múltiplos usos incluindo proteção da natureza, gerenciamento de biodiversidade, recursos hídricos, recreação, e proteção de patrimônio histórico/cultural.



Se antes os corredores verdes, ou *parkways*, eram estratégias de interligação de áreas verdes urbanas, agora, como *greenways*, são elemento regional para preservação de um ecossistema em risco. Adotam-se outras variáveis na composição de articulação: elementos naturais (rios, cumeeiras, maciços arbóreos, etc.) com serviços urbanos de infraestrutura (drenagem, preservação de rios), recreação, mobilidade e proteção paisagísticas (HELLMUND e SMITH, 2006).

Observa-se que o termo *greenway* abrange questões de conectividade de áreas verdes e o trânsito de fauna. A escala pode ir desde via arborizada entre dois parques até a interligação de reservas ambientais em nível regional, podendo abranger parques lineares, corredores ecológicos, entre outros. De forma linguística, o termo corredor verde é o que está mais próximo com o conceito de *greenway*.

3 CRONOLOGIA DOS CORREDORES VERDES

Na análise da noção de corredor verde é importante buscar na História do Urbanismo exemplos que, apesar de serem definidos por outros nomes, já englobavam muitas das características do que se convencionou posteriormente dar tal designação.

No século XVIII, na implantação dos primeiros bulevares de Paris, já existia uma estratégia de desenho urbano que privilegia a conectividade e a presença de espaços verdes. No século XX diversos projetos começam a aparecer em vários locais com exemplos de espaços públicos verdes lineares que conjugam não apenas a conectividade e a proteção do patrimônio ambiental, mas também abrangem questões de mobilidade, controle de cheias e promoção da saúde e do lazer.

Nesse contexto, o Município de São Paulo implantou entre 2006 e 2015 mais de vinte parques lineares e essa rede de parques continua crescendo. Entretanto, identificou-se diversos espaços públicos com potencial para conectar áreas verdes importantes mesmo sem terem as condições necessárias para se configurarem como parques lineares.

No intuito de proteger essas áreas e promover a biodiversidade, o PLANPAVEL propôs em 2022 a criação de uma Rede de Corredores Verdes aproveitando fragmentos de espaços livres não urbanizados, muitas vezes negligenciados no planejamento urbano, mas com grande diversidade biológica.

A possibilidade de conectar parques, praças e outros espaços verdes através desses “retalhos” verdes remanescentes de diversas ondas de urbanização possibilita a criação de uma infraestrutura verde urbana que não só enriquecerá o meio ambiente urbano, mas que também proporcionará um grande fluxo gênico de espécies que poderá promover a biodiversidade em todos os pontos conectados.

O conceito de Infraestrutura Verde enxerga a paisagem como infraestrutura para o desenvolvimento da vida nas cidades. Partindo dessa abordagem e utilizando as bacias hidrográficas como unidade de planejamento territorial, o PLANPAVEL definiu um conjunto de 125 corredores verdes a serem implantados focando a conectividade e a vocação natural de cada local.

4 CORREDOR VERDE NA LEGISLAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO

A inserção do conceito de corredor verde no planejamento urbano da Cidade de São Paulo ocorreu em três momentos distintos, englobando aspectos e escalas diferentes: Em 2002, o Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo estabeleceu a Rede Hídrica Ambiental como um dos elementos estruturantes do planejamento da cidade, por meio de parques lineares e caminhos verdes para lidar com questões de hidrográfica, conectividade, mobilidade e preservação. Os caminhos verdes (Figura 2) eram ações urbanísticas ligando os parques existentes pelo sistema viário, e parques lineares eram intervenções associadas às águas com o objetivo de resgatar a natureza pela população (SÃO PAULO, 2002).

Nota-se que os caminhos verdes são voltados para a arborização viária e de caráter urbano, enquanto os parques lineares envolvem aspectos naturais para sua implantação, próximo aos conceitos de Olmsted.

Figura 2 - Avenida Luiz Dumont Villares, uma das vias propostas para ser Caminho Verde pelo Plano Diretor de 2002.



Fonte: A Gazeta da Zona Norte, 2025

Em 2017, o Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica (PMMA) definiu um conjunto de corredores ecológicos conectando as unidades de conservação da cidade. A conceituação sobre o que é corredor ecológico provém da Lei Federal 9.985/2000, que cria o Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC. O Artigo 2º define que o Corredor Ecológico são:

“porções de ecossistemas naturais ou seminaturais, ligando unidades de conservação, que possibilitam entre elas o fluxo de genes e o movimento da biota, facilitando a dispersão de espécies e a recolonização de áreas degradadas” (BRASIL, 2002, Artigo 2º, Inciso XIX – grifo nosso).

O Plano Municipal de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres (PLANPAVEL), publicado pela Cidade de São Paulo em 2022, criou mais três categorias de corredores: polinizador (11), escuro (1) e verde (111). O corredor polinizador tem função de incentivar o fluxo de insetos, não há necessariamente acesso público. São propostos 11 corredores polinizadores, sendo nove sob redes de transmissão de energia e dois junto ao sistema de transporte metroviário.

O corredor escuro incentiva a passagem de espécies noturnas de um parque para outro e que são sensíveis à claridade da luz artificial, com apenas um proposto: ligando o Parque da Previdência com o Parque Luís Carlos Prestes.

Por último, o corredor verde em si tem o objetivo de ligar parques e/ou praças, promovendo o trânsito de espécies e o aumento da biodiversidade.



Portanto, em São Paulo, é clara a distinção entre caminhos verdes, corredores verdes e corredores ecológicos, na qual cada um deles possui escala, inserção urbana e serviços ecossistêmicos distintos, porém todos com relação intrínseca dentro do sistema de áreas verdes.

5 ESCOLHENDO OS PRIMEIROS CORREDORES VERDES

Em 2023, a Divisão de Projetos Urbanos (DPU), subordinada à Coordenação de Planejamento Ambiental da SVMA iniciou estudos para planejamento dos primeiros corredores verdes. Pela dimensão da cidade, foram escolhidos cinco corredores para serem analisados, em quadrantes distintos: Corredores Verdes Jaboticabal e Ivar Beckman, Zona Sul; Corredor Verde Maria Paula, Zona Norte; Corredor Verde da Avenida Benjamin Mansur, Zona Oeste; e Corredor Verde Parque da Ciência-Parque Consciência Negra, Zona Leste.

Dos cinco corredores verdes, o Parque da Ciência-Consciência Negra é o que possuiu maior potencial para implantação entre os selecionados, pela existência de área verde pública entre os parques, articulação entre as divisões de planejamento, projeto e arborização urbana da SVMA com a Subprefeitura Cidade Tiradentes. Pelo estágio mais avançado frente aos outros corredores verdes em estudo, foi considerado um projeto-piloto para implantação e gestão, além da interface com o CONEXUS5, da qual São Paulo é uma das cidades integrantes do projeto.

6 METODOLOGIA

No intuito de realizar um projeto envolvendo diversas secretarias, foi necessário desenvolver uma metodologia de trabalho que permitisse articular diferentes políticas setoriais, com objetivo de ter um conjunto de ações integradas para serem aplicadas ao Corredor Verde.

A metodologia desenvolvida pela SVMA, subdividiu os trabalhos em cinco etapas: Diagnóstico, Propostas, Análise de Viabilidade, Plano de Ação, Projetos Complementares.

Esta metodologia em desenvolvimento é resultado do Grupo Técnico de Trabalho⁶ sob coordenação da DPU com outras divisões da SVMA para discutir conceituação, metodologia e implantação dos corredores verdes. A constituição do grupo é importante para que o conceito do corredor verde não favoreça apenas uma determinada ciência, como Arquitetura, Biologia ou Engenharia Ambiental, mas que seja interdisciplinar e transversal, em que os benefícios da implantação dos corredores verdes sejam ambientais, paisagísticos, sociais e urbanos.

Seguindo essa lógica de trabalho, foi possível iniciar a articulação entre a SVMA e cada Subprefeitura correspondente ao local do corredor verde. Como os corredores verdes não darão origem a parques sob gestão da SVMA, as Subprefeituras, serão responsáveis pela administração do perímetro do corredor, em acordo com a SVMA que fornecerá recursos financeiros e suporte técnico em questões relativas ao meio ambiente. Para evitar que o corredor verde seja uma despesa que sobrecarregue o orçamento da subprefeitura, é importante que as estratégias projetuais tenham também objetivo de baixo custo de implantação, manutenção e uso de espécies adequadas ao local e que não gerem conflitos com o local.

7 CORREDOR VERDE PARQUE DA CIÊNCIA - PARQUE CONSCIÊNCIA NEGRA

O Corredor Verde Parque Ciência-Parque Consciência Negra está localizado na Subprefeitura Cidade Tiradentes, na Zona Leste da cidade de São Paulo. Está localizado entre as vias Padre Aldemar Pereira, Manuel Mancoso, Rafael Della Monica e dos Marceneiros. O objetivo do Corredor Verde é conectar os Parques Ciência e Consciência Negra (Fig. 3), favorecendo a mobilidade de espécies e o reforço da biodiversidade local.

A área tem 111.927 m² e situa-se na Bacia do Ribeirão Itaquera, sem a presença de hidrografia aparente. O local é remanescente do parcelamento dos conjuntos habitacionais realizados nas últimas décadas, com predomínio de encostas e taludes para contenção de solo.

Há pontos de ocupações irregulares próximos e dentro do perímetro do Corredor Verde, de tal forma que a sua implantação visa preservar os remanescentes ambientais existentes e ampliar a percepção da natureza para os moradores e frequentadores do local.

Figura 3 - Relação do Corredor Verde Parque Ciência-Parque Consciência Negra com outros parques existentes, em implantação e em obras. Legenda: 1- Impedir expansão urbana, 2- Preservar espaços livres e promover plantio, 3- Planejar travessia de fauna.



Fonte: SVMA/CPA/DPU, 2025.

7.1 Diagnóstico: Meio Físico

O perímetro do Corredor Verde está inserido na Bacia Hidrográfica do Ribeirão Itaquera. O corredor tem extensão aproximada de 800 metros, entre as Ruas Manuel Moscoso e Rua dos Marceneiros. A maior parte do corredor verde está inserido entre as Ruas Padre Ademar Moreira e Rafael Della Monica junto ao sistema viário.

O Corredor Verde se desenvolve em um vale ao longo da Rua Padre Aldemar Moreira. Por estar inserido em um vale com pontos de elevada declividade nas encostas, todo o perímetro do corredor verde tem grande importância no escoamento das águas de chuva e é bem possível que já tenha existido um córrego intermitente no fundo do vale.



O Corredor Verde está aproximadamente na cota 800 metros de altitude e seu entorno é marcado pela presença de diversas nascentes dos cursos d'água que formam a Bacia Hidrográfica do Ribeirão Itaquera.

O limite entre os Municípios de São Paulo e Ferraz de Vasconcelos é o divisor das Bacias Hidrográficas do Ribeirão Itaquera e do Rio Guaió. Pela importância de preservação do Rio Guaió, a sua bacia é caracterizada como Área de Preservação e Recuperação dos Mananciais – APRM, estabelecida pela Lei Estadual 898/1975.

7.2 Diagnóstico: Meio Antrópico

No entorno do Corredor Verde há forte pressão imobiliária em áreas públicas, com alguns focos de ocupações irregulares recentes dentro de sua área. Todo o perímetro se desenvolve em áreas grafadas como Espaços Livres (EL).

A vizinhança é marcada pela presença de diversos conjuntos habitacionais decorrentes da produção estatal de provisão de moradias de interesse social entre as décadas de 1960 e 1990, existem também equipamentos de educação, e de saúde e pontos de parada de ônibus. O sistema viário dispõe de iluminação pública padronizada que gera grande poluição luminosa. Já o sistema de transmissão de energia apresenta uma infraestrutura compacta que minimiza a ocorrência de acidentes por contato.

A via principal ao longo do Corredor Verde é a Rua Padre Aldemar Moreira, que interliga a região com a Avenida dos Metalúrgicos, principal eixo de acesso de Cidade Tiradentes com outras Subprefeituras e Municípios. Ao longo da via o tráfego de veículos é constante, gerando poluição do ar e sonora, além de vibrações no solo.

O Corredor Verde se desenvolve em um vale ao longo da Rua Padre Aldemar Moreira, local que tem uma importância muito grande na drenagem das águas de chuva. Não há mapeamento de zonas de alagamento ou com risco geológico no perímetro.

Na região a SVMA tem outros dois projetos importantes em estudo: os parques Mata Sete Cruzes e o Linear Nascentes do Aricanduva. O Parque Mata Sete Cruzes está no limite com o município de Ferraz de Vasconcelos e tem sua importância ambiental na preservação e recuperação das nascentes que formam o Ribeirão Itaquera. A titularidade da área é da Companhia Habitacional da Cidade de São Paulo (COHAB) e há tratativas de transferir o local para a SVMA.

O Parque Linear Nascentes do Aricanduva, como indicado pelo nome, tem o objetivo de preservar as nascentes que formam o Rio Aricanduva. O parque está em etapa de implantação pela SVMA.

7.3 Diagnóstico: Meio Biótico

Segundo levantamento de fauna silvestre realizado entre 2007 e 2017 pela Prefeitura, foram identificadas nos Parques da Ciência e Consciência Negra 134 espécies de animais diferentes, sendo que 29 foram observadas em ambos os parques. Dentre essas espécies, 22 são endêmicas

da Mata Atlântica. Quatorze das 102 aves são migratórias ou parcialmente migratórias, indicando o uso destas áreas por espécies visitantes da Cidade. Mais de 15% (21) das espécies estão classificadas como ameaçadas de extinção ou pelo tráfico internacional, o que reforça ainda mais a importância de preservação destas áreas.

Das 137 espécies cadastradas, a maioria é arborícola (67%) e há 18 invertebrados, entre aracnídeos (2), mosquitos (3), formigas (3), maribondo (1) e borboletas (9). O grupo dos invertebrados constitui importante elemento da ecologia, prestando serviços essenciais como polinização, controle populacional de outras espécies, decompositores, além de constituírem a base da alimentação de muitos outros animais. A maioria se beneficia de ambientes mais complexos em termos de diversidade de formas de vida vegetal e manejo reduzido.

Entre os 119 vertebrados, há 3 espécies de anfíbios, 10 répteis entre lagartos (4) e serpentes (6), 102 aves e 4 mamíferos, todos grupos animais que se beneficiariam da implantação do corredor verde.

Entre as 29 espécies compartilhadas, temos uma formiga, uma espécie de lagarto e uma de serpente, 24 espécies de aves e uma de mamífero, todas que virtualmente se beneficiariam de uma ligação fortalecida. Para o planejamento de um corredor verde é interessante observar não somente as espécies compartilhadas, mas também os hábitos de vida e de alimentação dos animais que habitam e visitam os dois parques.

Importante destacar que o mamífero (gambá-de-orelha preta) encontrado nos dois parques é a espécie mais vitimada por atropelamentos no município.

O Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica – PMMA identificou no Parque da Ciência a vegetação do tipo Mata Ombrófila Densa e no Parque Consciência Negra foi encontrado Bosque Heterogêneo. Entretanto, não foi identificada nenhuma espécie relevante nas áreas verdes existentes entre os dois parques. Já nas áreas verdes do entorno, nos parques propostos Mata Sete Cruzes e Linear Nascentes do Aricanduva, existe tanto Bosque Heterogêneo como Mata Ombrófila Densa.

Pelo fato de os dois parques terem exemplares de Mata Atlântica e estarem próximos, há grande interesse em realizar um corredor verde que permita a conexão entre as duas áreas. Esse interesse se redobra quando analisamos as espécies de fauna observadas e identificamos 29 espécies em comum presentes nos dois parques. Contudo, apesar da pouca distância entre os dois parques separados por área urbanizada e sistema viário, há poucas espécies vegetais relevantes. Este cenário sugere que seria importante realizar enriquecimento vegetal com o plantio de espécies nativas, adequadas ao local.

Por causa da separação entre os dois trechos ocorrer pela existência do sistema viário, também é importante viabilizar um conjunto de equipamentos para possibilitar a travessia da fauna e seu livre trânsito entre as áreas. A existência de vegetação significativa na Mata Sete Cruzes e no futuro Parque Nascentes do Aricanduva demonstra a importância de se expandir essa infraestrutura verde englobando mais áreas adjacentes, reforçando a vocação metropolitana do sistema de áreas verdes.

Como a região tem forte pressão para expansão urbana, é importante buscar estratégias para proteger e adensar as áreas verdes entre os parques.

7.4 Estudo de viabilidade

Em face das propostas apresentadas, elaborou-se um Estudo de Viabilidade para o Corredor Verde visando adequar as ações necessárias aos recursos disponíveis, bem como de se articular um cronograma integrado entre as diversas Secretarias envolvidas no projeto. Assim, optou-se por distribuir as ações em um conjunto de etapas de médio e de longo prazo, de forma a não apenas a obter uma viabilidade financeira, mas também se ter tempo de analisar se algumas das propostas eram realmente efetivas e poderiam ser adotadas em larga escala.

7.5 Plano de Ação e desenvolvimento de projetos complementares

Para implantar o Corredor Verde Parque da Ciência-Parque Consciência Negra, pensou-se em ações graduais a serem executadas (Figura 4).

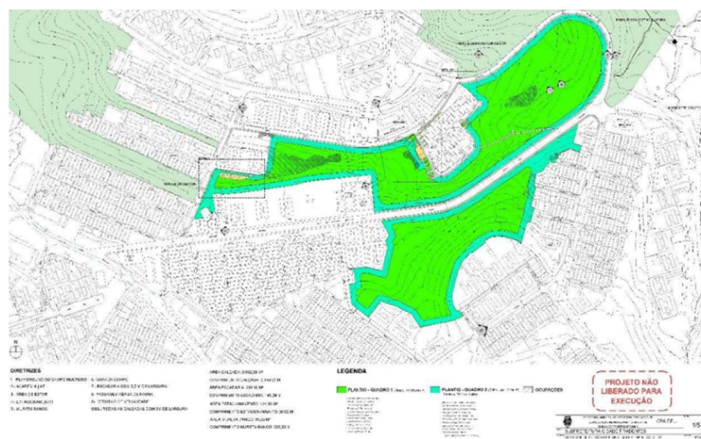
A primeira etapa envolve a articulação com lideranças locais para discutir o projeto, visando sua melhoria e integrar instituições e moradores locais em um grupo de trabalho informal que garantiria a participação social em todas as etapas da obra. Para esse grupo foram identificados indivíduos do poder público nas áreas de gestão, saúde, meio ambiente e educação, além de representantes da sociedade civil.

A seguir à discussão pública do Plano de Ação, a primeira obra a ser executada obra será de reforma das calçadas através do alargamento dos passeios acessíveis com a execução em concreto pigmentado vermelho, fator que auxiliará a demarcação visual do corredor, criando uma identidade própria para a rede de corredores verdes municipais. Gradualmente, será trocada a rede de iluminação pública com a instalação de postes com o foco luminoso mais direcionado para ruas e calçadas, preservando o interior do corredor escuro.

A próxima etapa se dará por uma roçagem gradual do terreno com retirada de espécies invasoras. A roçagem deverá ser feita por setores de maneira a diminuir o impacto negativo nas espécies invertebradas e de pequeno porte.

Após a roçagem, se dará o plantio de espécies nativas em duas faixas (Tabela 1). Junto às calçadas, em uma faixa de 10 metros de largura, seriam plantadas as espécies de pequeno porte da tabela 1. No resto do corredor em faixas no interior dos lotes com largura variável serão plantadas espécies da tabela 2, formando uma massa de vegetação mais densa. Essas duas faixas de vegetação terão objetivos diferentes. A faixa de 10 metros junto às calçadas servirá como paisagem para fruição pública, enquanto o restante das áreas no interior do corredor terá como foco o trânsito seguro da fauna, minimizando conflitos e acidentes.

Figura 4 - Prancha-síntese com as diretrizes da etapa 1 para roçagem, plantio e implantação de áreas de estar.



Fonte: SVMA/CPA/DPU, 2025.

Tabela 1 – Relação de espécies para plantio.

PLANTIO - QUADRO 1 (ÁREA: 78.516,84 m²)	PLANTIO - QUADRO 2 (ÁREA - 33.410,29 m²) Faixa de 10 m de largura
-Tibouchina mutabilis (Manacá da serra) -Myrsine umbellata (Capororoca) -Croton floribundus (Capixingui) -Euterpe edulis (Palmito jussara) -Vernonanthura polyanthes (Assa-peixe) -Passiflora edulis (Maracujá) -Syagrus romanzoffiana (Jerivá) -Syagrus oleracea (Gariroba) -Allophylus edulis (Chal chal) -Croton floribundus (Capixingui) -Garcinia gardneriana (Bacupari)	-Allamanda polyantha (Alamanda amarela) -Monstera deliciosa (Costela de adão) -Andropogon bicornis (Capim rabo-de-burro) -Imperata brasiliensis (Capim-sapê) -Aristida jubata (Capim barba-de-bode) -Eryngium horridum (Caraguatá-do-campo) -Pereskia aculeata (Ora-pro-nobis) -Eugenia brasiliensis (Grumixama) -Psidium cattleianum (Araçá-Vermelho) -Syagrus oleracea (Guariroba) -Eugenia aggregata (Cereja-do-Rio-Grande)

Fonte: SVMA/CPA/DPU, 2025.

Após o plantio serão implantadas ações para redução de velocidade na curva da Rua Manuel Mancoso e as primeiras travessias suspensas de fauna, sugeridas pela Divisão de Fauna Silvestre da SVMA. Uma vez que se comprove a eficácia delas, mais travessias serão implantadas.

Por fim, serão instaladas placas de comunicação visual com informações institucionais e de educação ambiental. Durante todo o período de implantação do corredor verde, ocorrerão oficinas com temáticas relacionadas à Educação Ambiental por meio de uma coordenadoria responsável pela difusão das ações ambientais junto à sociedade.

Com o sucesso da implantação dessa primeira etapa do Corredor Verde ligando os Parques Ciência e Consciência Negra, pretende-se expandir os limites do corredor com os futuros Parques Mata Sete Cruzes e Nascentes do Aricanduva.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os corredores verdes são elementos essenciais na interligação das áreas verdes, como parques, praças e reservas florestais. Inicialmente de geometria rígida que interligava os novos parques da cidade industrial, passou a considerar elementos naturais, como rios.

Hoje o corredor verde tem diversas interpretações por parte das cidades e de seus planejadores e formuladores de política urbana, mas em comum reconhecem a importância de interligação entre as áreas verdes, seja por meio de árvores na calçada ou por meio de corredores de caráter regional.

Diante da complexidade, a cidade de São Paulo estabeleceu os corredores verdes como um dos elementos do Sistema de Áreas Verdes. Por meio do Grupo Técnico de Trabalho, constatou que a implantação do corredor verde envolve a articulação interdisciplinar e horizontal, com contribuições do urbanismo, paisagismo, biologia, agronomia, geografia, engenharia florestal, sociologia e engenharia civil, por meio de aperfeiçoamento da governança entre diferentes repartições e suas políticas públicas e orçamentárias.

Por último, após a implantação dos projetos-pilotos dos corredores verdes, é importante ter avaliação pós-implantação deles, como forma de avaliar a metodologia aplicada.

AGRADECIMENTOS

A presente pesquisa tem o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) da qual os autores fazem parte por meio do projeto “Territórios da água: programa de conservação e recuperação de Áreas de Preservação Permanente no Município de São Paulo” (Processo Fapesp n. 2023/10072-0).

9 REFERÊNCIAS

AHERN, J. **Greenways as Strategic Landscape Planning: Theory and Application**. Wageningen University, The Netherlands, 2002.

BRASIL. Lei 9.985, de 18 de julho de 2000. **Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências**. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 19 de julho de 2000.

HELLMUND, Paul. SMITH, Daniel. **Design greenways: Sustainable landscapes for nature and people**. Washington: Island Press, 2006.

PELLEGRINO, Paulo et al. **Estratégias para uma infraestrutura verde**. Manole. Barueri. 2017.

SÃO PAULO (Município). Lei 13.430, de 13 de setembro de 2002. **Plano Diretor Estratégico**. Diário Oficial do Município de São Paulo. São Paulo, SP, 14 de setembro de 2002.

SÃO PAULO (Município). Resolução Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA/CADES nº 228 – **PLANPAVEL**, São Paulo, SP, 18 de maio de 2022.