

Junto aos eixos ambientais estão também os vetores existentes de transporte, que orientam o projeto. O eixo norte-sul, conformado pelas Avenidas Tiradentes-Santos Dumont e Cruzeiro do Sul, estrutura as principais conexões entre as duas margens do Rio Tietê através das pontes das Bandeiras e Cruzeiro do Sul: o eixo concentra principais fluxos de transporte público e de automóveis entre a zona norte e centro, além de proporcionar deslocamentos de bicicleta e a pé, e apresenta enorme potencial para reestruturação do território.

A Avenida Tiradentes destaca-se como eixo histórico e cultural, tanto no contexto do Arco Tietê quanto na escala da metrópole: Este eixo revela um enorme potencial turístico e cultural que pode ser engatilhado pela transformação de áreas públicas subutilizadas que o interceptam e através da requalificação viária, que garanta a qualidade e segurança de deslocamentos a pé e de bicicleta.

A proposta tira partido também da instalação de nova infraestrutura de mobilidade: os Apoios Urbanos. O desenvolvimento desta centralidade deverá ser viabilizado através de uma proposta de transformação do uso e ocupação do solo urbano com o aproveitamento de terras públicas e privadas a fim de estabelecer o equilíbrio de atividades urbanas e diversidade populacional. A Centralidade deve conter qualidades que articulem ambas as margens do rio Tietê e promovam novos modelos de urbanização e de desenho da paisagem urbana, o que permite resignificar a relação da cidade com o rio, além da promoção do desenvolvimento urbano no sentido de superar os desequilíbrios entre moradia e emprego nesse território.

A intenção de tirar partido dos eixos de mobilidade se manifesta através de parâmetros urbanísticos propostos: as Áreas de Transformação, com maiores coeficiente de aproveitamento e menores restrição de gabarito, se estendem ao longo do Apoio Sul, Avenida Tiradentes e Avenida Cruzeiro do Sul, incorporando as áreas de ZEM colocadas pela LPUOS.

Destacam-se também na Centralidade da Metrópole as ações relativas à melhoria da circulação de bens e pessoas: o território apresenta-se como o centro da dicotomia entre intensidade de fluxos metropolitanos e a desconexão local, protagonizada pela presença de grandes glebas e pela falta de conexões transversais aos eixos norte-sul. A implantação dos Apoios Urbanos será, então, complementada por melhoramentos viários que conectarão estes novos corredores à linha 01 do Metrô e aos eixos norte-sul. Estas melhorias se darão através da requalificação de avenidas e criação de novas passagens transversais ao rio e com a requalificação da Avenida do Estado e dos eixos formados pelas avenidas Tiradentes e Cruzeiro do Sul. Na porção norte, as conexões propostas visam articular o complexo Anhembi e Campo de Marte, dando acessibilidade a partir da estação de metrô e Terminal Rodoviário Tietê. Soma-se a isso a proposta de implantação de acessibilidade junto aos grandes lotes localizados ao longo do córrego do Carandiru, viabilizando a abertura de vias complementares, que incrementarão a mobilidade ente os bairros da Vila Guilherme e Santana. Da mesma forma, o parcelamento de lotes públicos e os incentivos a parcelamento de lotes privados – como no complexo Center Norte - garantirão a abertura de novas vias que valorizarão a microacessibilidade destes locais, encorajando deslocamentos não motorizados e o uso das estações de metrô Armênia e Tietê.

Como já exposto, a Centralidade abraça grandes terrenos públicos subutilizados que apresentam enorme potencial de transformação. Esta promessa baseia-se, em grande parte, no parcelamento e melhor destinação de terras municipais localizadas próximos ao Parque da Juventude, nas atuais áreas da Sabesp e Detran e no Canindé. A identificação destes