

**UNIVERSIDADE NOVE DE JULHO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM  
CIDADES INTELIGENTES E SUSTENTÁVEIS**

**LUCIA ANNUNCIATO CABRAL PEREIRA**

**O CONCEITO DE “CIDADE DE 15 MINUTOS” COMO POSSÍVEL NORTEADOR  
DE POLÍTICAS PÚBLICAS E O PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO DO  
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**

**São Paulo**

**2023**

**Lucia Annunziato Cabral Pereira**

**O CONCEITO DE “CIDADE DE 15 MINUTOS” COMO POSSÍVEL  
NORTEADOR DE POLÍTICAS PÚBLICAS E O PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO  
DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**

**THE CONCEPT OF "15-MINUTE CITY" AS A POSSIBLE GUIDE FOR  
PUBLIC POLICIES AND THE STRATEGIC MASTER PLAN OF THE CITY OF  
SÃO PAULO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cidades Inteligentes e Sustentáveis da Universidade Nove de Julho – UNINOVE, como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis**.

**ORIENTADOR: PROFº LUIS FERNANDO  
MASSONETTO**

**São Paulo**

**2023**

Pereira, Lucia Annunciato Cabral.

O conceito de “cidade de 15 minutos” como possível norteador de políticas públicas e o plano diretor estratégico do município de São Paulo. / Lucia Annunciato Cabral Pereira. 2023.

82 f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Nove de Julho - UNINOVE, São Paulo, 2023.

Orientador (a): Prof. Dr. Luis Fernando Massonetto.

**O CONCEITO DE “CIDADE DE 15 MINUTOS” COMO POSSÍVEL  
NORTEADOR DE POLÍTICAS PÚBLICAS E O PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO  
DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**

**Por**

**Lucia Annunziato Cabral Pereira**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cidades Inteligentes e Sustentáveis da Universidade Nove de Julho – UNINOVE, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis, sendo a banca examinadora formada por:

---

Prof. Dra. Taís Mallmann Ramos - Universidade Presbiteriana Mackenzie

---

Prof. Dr. Daniel Montandon – Universidade Nove de Julho – UNINOVE

---

Prof. Dr. Luis Fernando Massonetto – Universidade Nove de Julho - UNINOVE

São Paulo, 18 de setembro de 2023

## **AGRADECIMENTOS**

A Angelica Marcato e Vanessa Cristina Ribeiro, pelo apoio na etapa de ingresso no Programa Cidades Inteligentes e Sustentáveis da Universidade Nove de Julho.

A todos os professores e colegas do Programa Cidades Inteligentes e Sustentáveis da Universidade Nove de Julho, pelo compartilhamento de conhecimento.

A Daniel Fernando de Paiva Rossi pelo apoio durante esse período.

A minha família, por tudo, sempre.

## RESUMO

Na cidade de São Paulo, assim como em outras metrópoles do sul global, parte da população é submetida a realização de grandes deslocamentos diários no percurso de casa ao trabalho, é o chamado movimento pendular, realizado predominantemente pelas camadas mais pobres da sociedade, e que interfere negativamente na qualidade de vida dessas pessoas, além de gerar impactos nocivos ao meio ambiente, ao espaço urbano e a economia da cidade.

A “Cidade de 15 Minutos”, modelo apresentado pelo arquiteto Carlos Moreno em 2016, cuja principal premissa é que as pessoas estejam a uma distância temporal de 15 minutos, a serem percorridos a pé ou de bicicleta, de todas as principais atividades da vida cotidiana, vem ganhando espaço nos debates sobre planejamento urbano nos últimos anos, e representa uma possibilidade para tornar as cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis, alinhando-se, portanto, ao ODS 11 da Agenda 2030 – Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Entendendo que o Plano Diretor Estratégico é a lei responsável por direcionar o crescimento e o desenvolvimento das cidades, este trabalho pretende investigar a presença de alinhamento entre o conceito de “Cidade de 15 Minutos” e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – Lei nº 16.050/2014, embora o conceito de “Cidade de 15 Minutos” seja posterior a publicação da referida lei.

A investigação será realizada através de análise quantitativa e qualitativa do texto da lei nº 16.050/2014, em busca de trechos que possam representar alinhamento ou notória oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

Na análise quantitativa, foram selecionados 10 termos que melhor representassem o cerne do conceito da “Cidade de 15 Minutos” e será realizada a identificação da presença dos termos no texto da referida lei. Na análise qualitativa, serão identificados os trechos da lei com alinhamento ou notória oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, ainda que não utilizem, necessariamente, os termos selecionados na etapa da análise quantitativa.

Além da análise do texto original do Plano Diretor Estratégico, este trabalho buscará identificar o impacto da revisão intermediária do Plano, realizada através da lei nº 17.975/2023, no contexto do conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

**Palavras-chave:** Cidade de 15 Minutos, Plano Diretor Estratégico de São Paulo, ODS 11 da Agenda 2030.

## ABSTRACT

In the city of São Paulo, as well as in other metropolises of the global south, part of the population is subjected to long daily commutes on the way from home to work, it is the so-called pendulum movement, carried out predominantly by the poorest layers of society, and which negatively interferes in the quality of life of these people, in addition to generating harmful impacts on the environment. urban space and the city's economy.

The "15-Minute City", a model presented by architect Carlos Moreno in 2016, whose main premise is that people are within a temporal distance of 15 minutes, to be covered on foot or by bicycle, from all the main activities of daily life, has been gaining space in debates on urban planning in recent years and represents a possibility to make cities fairer, more inclusive and more sustainable, thus aligning with SDG 11 of the 2030 Agenda – Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable.

Understanding that the Strategic Master Plan is the law responsible for directing the growth and development of cities, this work intends to investigate the presence of alignment between the concept of "15-Minute City" and the Strategic Master Plan of the Municipality of São Paulo – Law nº. 16.050/2014, although the concept of "15-Minute City" is after the publication of said law.

The investigation will be carried out through quantitative and qualitative analysis of the text of Law nº 16.050/2014, in search of excerpts that may represent alignment or notorious opposition to the concept of "15 Minute City".

In the quantitative analysis, 10 terms that best represented the core of the concept of the "15-Minute City" were selected and the presence of the terms in the text of the law will be identified. In the qualitative analysis, the excerpts of the law with alignment or notorious opposition to the concept of "15-Minute City" will be identified, even if they do not necessarily use the terms selected in the quantitative analysis stage.

In addition to the analysis of the original text of the Strategic Master Plan, this work will seek to identify the impact of the mid-term review of the Plan, carried out through Law nº 17,975/2023, in the context of the concept of "15-Minute City".

**Keywords:** 15-Minute City, São Paulo Strategic Master Plan, SDG 11 of the 2030 Agenda.

## SUMÁRIO

<b>1. Introdução .....</b>	<b>10</b>
<b>2. Referencial Teórico .....</b>	<b>13</b>
2.1 O Tempo e a Sociedade .....	13
2.2 O Fator Tempo no Planejamento Urbano.....	15
2.2.1 O Modelo Progressista.....	15
2.2.2 O Modelo Culturalista .....	17
2.2.3 O Modelo Naturalista .....	18
2.2.4 A influência dos modelos urbanísticos do início do século XX e a crítica ao urbanismo moderno .....	18
2.3 O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11 da Agenda 2030 e a “Cidade de 15 Minutos” .....	20
2.4 O Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	22
2.5 A cidade de São Paulo.....	24
<b>3. Objetivo .....</b>	<b>28</b>
<b>4. Metodologia .....</b>	<b>29</b>
4.1 Análise Quantitativa .....	29
4.2 Análise Qualitativa .....	30
<b>5. Resultados.....</b>	<b>33</b>
5.1 Análise Quantitativa .....	33
5.2 Análise Qualitativa .....	39
5.2.1 Alinhamento Direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”.....	39
5.2.2 Alinhamento Indireto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”.....	47
5.2.3 Relação com áreas ou regiões específicas da cidade.....	62



5.2.4 Relação com instrumentos específicos da legislação urbanística.....	63
5.2.5 Oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”.....	64
5.2.6 Revisão Intermediária do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.....	66
<b>6. Conclusão.....</b>	<b>75</b>
<b>7. Considerações Finais .....</b>	<b>78</b>
Referências Bibliográficas.....	80
Anexos.....	83

## 1. INTRODUÇÃO

Tempo. De acordo com o dicionário Oxford Languages, duração relativa das coisas que cria no ser humano a ideia de presente, passado e futuro; período contínuo no qual os eventos se sucedem.

Por que temos a sensação de que estamos cada vez com menos tempo disponível, mesmo com os constantes adventos da tecnologia, que fazem tarefas por nós, e que teoricamente deveriam facilitar a nossa vida e liberar o nosso tempo?

A vida nas grandes cidades apresenta um ritmo cada vez mais acelerado e grande parte das pessoas vivem correndo para dar conta de todos os seus compromissos.

Em que momento esse ritmo frenético passou a ser naturalizado nas nossas vidas?

Em 1903, Georg Simmel, já apresentava diferenças significativas nas relações e na forma de vida entre os habitantes de pequenas e grandes cidades, e quanto o ritmo acelerado, a diversidade, a competição e a grande quantidade de estímulos nervosos das cidades grandes influenciam no comportamento humano (SIMMEL, 1903).

Enquanto o ritmo uniforme e pacato das cidades pequenas, propicia maior envolvimento emocional e relações baseadas em sentimentos, as cidades grandes acabam envolvendo a população em uma engrenagem de ritmo acelerado que propicia e induz à extrema racionalidade, ao intelectualismo e à objetividade (SIMMEL, 1903).

As relações e oportunidades do habitante típico da cidade grande costumam ser tão variadas e complicadas, e sobretudo, mediante a acumulação de tantos homens, com interesses tão diferenciados, suas relações e atividades engrenam um organismo tão complexo que, sem a mais exata pontualidade nas promessas e realizações, o todo se esfacelaria em um caos inextricável (SIMMEL, 1903).

A isto se acresce, de modo aparentemente ainda mais exterior, a grandeza das distâncias, que torna toda espera e viagem perdida, uma perda de tempo insuportável. Assim, a técnica da vida na cidade grande não é concebível sem que todas as atividades e relações mútuas tenham sido ordenadas em um esquema temporal fixo e supra-subjetivo (SIMMEL, 1903).

“Assim, a técnica da vida metropolitana é inimaginável sem a mais pontual integração de todas as atividades e relações mútuas em um calendário estável e impessoal” (SIMMEL, 1903).

As descrições feitas por Simmel se potencializaram com o passar dos anos, e pode ser constatada com muita facilidade observando a dinâmica das metrópoles atuais. “Para aumentar o tempo que dispõem, aceleram seu ritmo de atividade, racionalizam seus horários, economizam tempo procurando aumentar a racionalidade de seus atos” (ASCHER.F, 1997).

Como consequências do estilo de vida das grandes cidades, Simmel aponta o desinteresse e a indiferença, que se apresentam como uma espécie de mecanismo de proteção diante da realidade imposta, e que ele denomina como atitude blasé. A promoção exacerbada da racionalidade, a pontualidade rigorosa, a competição, e o anonimato acabam por reprimir a sensibilidade e o interesse pelo outro (SIMMEL, 1903).

Talvez não seja exagero dizer que, pouco a pouco, a cidade grande desumaniza as pessoas.

O arquiteto Carlo Moreno, da Universidade de Sorbonne, apresentou em 2016 o modelo de “Cidade de 15 Minutos”. De acordo com Moreno, as pessoas se acostumaram a aceitar o inaceitável, e naturalizar o desperdício de horas em deslocamentos pela cidade. Para Moreno, a cidade é que deve se adaptar para atender as necessidades das pessoas e não o contrário. Dispondo as principais atividades da vida cotidiana a uma distância temporal de 15 minutos, a serem percorridos a pé ou de bicicleta, a população poderia voltar a seguir o ritmo do ser humano e não a velocidade das máquinas.

Para possibilitar que as pessoas estejam a uma distância temporal de 15 minutos das principais atividades do dia a dia, estratégias como descentralização de serviços públicos, otimização do metro quadrado construído, diversidade de usos no território e adensamento populacional devem estar presentes. Além de investimentos na qualificação dos espaços urbanos dedicados aos pedestres e ciclistas e incentivos para a utilização de bicicletas e outros veículos não motorizados.

O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11 - Tornar as cidades e os assentamento humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU, 2015) é um desafio para os gestores e planejadores urbanos de todo o mundo, e o modelo de “Cidade de 15 Minutos” se apresenta como um dos caminhos possíveis para atendimento desse ODS.

Na cidade de São Paulo, grande parte da população é submetida à longos deslocamentos diários, especialmente para a realização do percurso casa / trabalho (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2021 e 2022), prejudicando a qualidade de vida das pessoas e gerando impactos nocivos ao meio ambiente, ao espaço urbano e a economia da cidade.

Entendendo que o Plano Diretor Estratégico é a principal lei responsável por direcionar o desenvolvimento das cidades, e que o modelo de “Cidade de 15 Minutos” possa ser um norteador para o atendimento do ODS 11 da Agenda 2030, este trabalho pretende investigar se existe alinhamento entre o texto do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, embora a publicação do Plano Diretor Estratégico de São Paulo seja anterior à apresentação do modelo de “Cidade de 15 Minutos”.

A investigação será realizada através de uma análise quantitativa e qualitativa do texto da lei nº 16.050/2014 – Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, e de uma análise qualitativa da lei nº 17.975/2023 – Revisão Intermediária do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

Na análise quantitativa, foram selecionados 10 termos que melhor representassem o cerne do conceito da “Cidade de 15 Minutos” e será realizada a identificação da presença dos termos no texto da referida lei. Na análise qualitativa, serão identificados os trechos da lei com alinhamento ou notória oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, ainda que não utilizem, necessariamente, os termos selecionados na etapa da análise quantitativa.

Quanto à revisão intermediária do Plano Diretor Estratégico, será realizada a busca por trechos da lei nº 17.975/2023 que possam ter impacto no alinhamento do Plano Diretor com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, promovendo maior proximidade ou afastamento entre eles.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 O TEMPO E A SOCIEDADE

Enquanto na cidade industrial os ritmos de vida eram ditados pelos horários das fábricas, e as temporalidades eram segmentadas e praticamente as mesmas para toda a população local, atualmente vemos uma diversidade de temporalidade sem precedentes. A nova configuração temporal urbana é entrelaçada, e as diversas atividades da vida urbana não são mais separadas tão claramente, ocorrendo, frequentemente, de forma simultânea. A antiga regularidade da cidade industrial deu lugar a imprevisibilidade e a ritmos, durações e horários diversificados e mutáveis. (ASCHER.F, 1997).

“Graças aos novos meios de transporte e de comunicação, a nossa sociedade se percebe, pela primeira vez, como uma aldeia global” (MASI, 2000). As tecnologias que proporcionam a comunicação com qualquer parte do mundo de forma imediata, a economia globalizada e o desenvolvimento dos transportes rápidos, trouxeram a necessidade de ajustar os relógios com os dos parceiros estrangeiros, gerando o atendimento em horários atípicos, como durante a noite, aos fins de semana e feriados (ASCHER.F, 1997).

O tempo da economia global tende a se desconectar do tempo local, e com isso surgem alguns conflitos como a questão do barulho em uma cidade onde parte das pessoas dormem e parte trabalham, ou como conciliar a vontade enquanto consumidor, de poder acessar os serviços o maior tempo possível, e enquanto trabalhador, de trabalhar o menor tempo possível e em horários convenientes e compatíveis com os da vida familiar. A cidade aberta 24 horas, exige esforços cada vez maiores dos seus habitantes para gerir horários cada vez mais individualizados (ASCHER.F, 1997). Para conseguir aumentar o controle individual do seu espaço-tempo e dar conta de administrar a sobreposição de tempos e atividades, as pessoas utilizam de todas as ferramentas que o mercado pode oferecer, como tecnologias e serviços que facilitam a realização das atividades diárias (ASCHER.F, 1997).

“A entrega direto aos consumidores é provavelmente um dos grandes fenômenos urbanos da atualidade, e a entrega em domicílio é uma das principais ferramentas da nova configuração temporal urbana” (ASCHER.F, 1997). As tecnologias que permitem contatar qualquer pessoa em qualquer lugar do mundo de forma imediata, receber notícias, informações e fazer pesquisas sobre qualquer assunto de forma instantânea, contribuíram para a construção do que é chamada por Ascher de “sociedade do tempo real”. Tudo tem que ser imediato. As pessoas enviam mensagens pelo celular e esperam que você responda quase que imediatamente,

esperam que você esteja disponível e “conectado” o tempo todo. Você compra um produto e espera que ele chegue na sua casa de um dia para o outro, e essa expectativa é frequentemente atendida e em alguns casos até superada pela logística de grandes empresas. Na sociedade urbana do tempo real, o tempo, que já passava mais rápido nas grandes cidades, como descrito por Simmel em 1903, passou a ser ainda mais acelerado.

“A exigência da rapidez e da multifuncionalidade torna os tempos de espera cada vez menos suportáveis. A espera em si deve ser totalmente dominada para poder ser gerenciada e até mesmo usada” (ASCHER.F,1997) Não há tempo que possa ser perdido ou desperdiçado.

“Os moradores das cidades administram suas vidas cada vez mais com base em uma contabilidade abstrata e precisa de seu tempo” (ASCHER.F,1997).

“Estamos desabituaados de uma tal maneira a fazer as coisas com calma, que assim que dispomos de uma hora livre a enchemos de tantos compromissos ou tarefas, que o tempo acaba sempre faltando” (MASI, 2000).

“O desejo de dominar o espaço-tempo pessoal, aumentado pelo contexto urbano, também é dificultado por ele. A imprevisibilidade de muitos eventos diários reduz as possibilidades de previsão e, portanto, afeta a capacidade dos indivíduos de lidar com eles” (ASCHER.F,1997).

A constante aceleração, a imprevisibilidade e o excesso de estímulos da vida metropolitana criam condições particularmente propícias ao estresse e a ansiedade. São muitas situações em que os indivíduos precisam demonstrar sua capacidade de adaptação, e as dificuldades de adaptação a esta evolução do tempo urbano estão sendo tratadas como patologias do indivíduo, quando na verdade já não afetam mais apenas algumas pessoas, mas trata-se de patologias sociais da nossa época (ASCHER.F,1997).

Em 2000, Domenico de Masi dizia que uma revolução estava prestes a acontecer.

Estamos às vésperas de uma revolução nova e igualmente drástica: a da reorganização informática graças ao teletrabalho e ao comércio eletrônico, que trarão de volta o trabalho para dentro dos lares, e assim, nos obrigarão a rever toda a organização prática da nossa existência (MASI, 2000).

Para Masi, da mesma forma que a revolução agrícola e a revolução industrial transformaram completamente o modo de trabalho e o modo de vida das pessoas, o trabalho à distância transformará completa e radicalmente a sociedade atual.

Enquanto na sociedade industrial o principal fator de transformação foi o tempo,

O tempo era aberto à espontaneidade, sujeito à interrupção fortuita ou recreativa. Esse tempo de relativa lentidão, flexível, maleável, ocupado por atividades, muitas vezes, mal determinadas, foi sendo pouco a pouco substituído pelo tempo calculado, previsto, ordenado, precipitado da eficácia e da produtividade; tempo linear,

estritamente medido, que pode ser perdido, desperdiçado, recuperado, ganho (CORBIN, 2001).

na nossa sociedade, o principal fator de transformação será o espaço, com a possibilidade de produzir de toda e qualquer parte (MASI, 2000).

A transformação anunciada por Domenico de Masi foi acelerada pela pandemia de Covid 19 nos anos de 2020 e 2021. Impedida de sair de casa, a sociedade teve que se adaptar à realidade imposta, e muitas empresas e profissionais que nunca tinham imaginado a possibilidade do trabalho à distância, aderiram a ele. De acordo com a Organização Internacional do Trabalho (OIT) entre 20% e 30% da população assalariada da América Latina estava trabalhando em formato home office em 2021, e antes da pandemia a taxa era inferior a 3%. (ONU, 2021)

Com a popularização do trabalho à distância, a questão da mobilidade urbana, passa a ter novas perspectivas e possibilidades de discussão, no entanto, essa realidade contempla apenas uma parcela da sociedade, e as camadas de menor renda, especialmente em grandes cidades do sul global, enfrentam longos e desgastantes deslocamentos diários, especialmente no percurso casa - trabalho. (ÂNTICO, 2004)

## 2.2 O FATOR TEMPO E O PLANEJAMENTO URBANO

A revolução industrial atraiu rapidamente as pessoas do campo para as cidades, e o aumento repentino da população urbana, resultou em diversos problemas, especialmente para a classe operária, como a falta de condições adequadas de salubridade e higiene, grande quantidade de cortiços, propagação de doenças infecciosas, entre outros (CHOAY, 1979).

Como possíveis soluções às mazelas das cidades industriais, foram propostos alguns modelos urbanísticos.

### 2.2.1 Modelo Progressista

O modelo progressista foi inspirado na revolução industrial e propunha à cidade uma lógica extremamente racional, funcional e matemática. Os mesmos princípios da padronização e organização de uma indústria deveriam ser aplicados às cidades (CHOAY, 1979).

Entende-se que uma análise racional permite a determinação de uma ordem-tipo, que pode ser aplicada em qualquer parte do mundo e em qualquer tempo, que atenderá às necessidades básicas do ser humano padrão, também chamado de homem-tipo (CHOAY,1979).

O homem tipo é definido pelo arquiteto e urbanista Le Courbusier pela soma das constantes psicofisiológicas reconhecidas e inventariadas por gente competente (médicos, biólogos, físicos, químicos, sociólogos e poetas), e o atendimento às necessidades desse homem-tipo inspirou a elaboração da Carta de Atenas no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) de 1933, onde foram determinadas as quatro principais funções: habitar, trabalhar, locomover-se e cultivar o corpo físico e o espírito. A carta também determinava que a realização de cada uma das funções deveria acontecer em locais distintos, garantindo a ordem adequada da vida nas cidades. Essa organização poderia incluir ainda a divisão de sub funções, como por exemplo, para a função trabalhar, existir locais específicos para o trabalho industrial, liberal e agrícola.

“As áreas da cidade são separadas de acordo com as funções que abrigam, e a circulação é considerada com uma das funções, sendo abstraído o conjunto construído onde ela está inserida” (CHOAY,1979).

Le Corbusier, em uma de suas descrições da cidade moderna diz “as autoestradas recortarão o espaço de acordo com a rede mais direta, mais simplificada, inteiramente ligada ao solo...” “mas perfeitamente independente dos edifícios ou imóveis que podem estar a maior ou menor proximidade” (CHOAY,1979).

Um dos principais norteadores do modelo progressista é a preocupação com a higiene e salubridade. A fim de garantir acesso à ventilação e insolação adequadas à todas as pessoas, e como forma de proporcionar o contato com a natureza, o modelo propõe que as construções sejam elementos destacados do solo em meio a áreas verdes, uma espécie de cidade parque. Em nome da higiene e da ordem circulatória, a rua tradicional é praticamente abolida do repertório das cidades modernas (CHOAY, 1979).

A Carta de Atenas menciona a preocupação com o tempo gasto com deslocamentos.

Os veículos mecânicos deveriam ser agentes liberadores e, por sua velocidade, trazer um ganho de tempo. Mas sua acumulação e concentração em certos pontos tornam-se a um só tempo, uma dificuldade para a circulação e a ocasião de perigos permanentes. Além disso, eles introduziram na vida citadina inúmeros fatores prejudiciais à saúde. Seus gases de combustão difundidos no ar são nocivos aos pulmões e seu barulho determina no homem um estado de nervosismo permanente. Essas velocidades, doravante utilizáveis, despertam a tentação da evasão cotidiana, para longe, na natureza, difundem o gosto por uma mobilidade sem freio nem medida e favorecem modos de vida que deslocando a família, perturbam profundamente a estabilidade da sociedade. Elas condenam os homens a passar horas cansativas em todo tipo de veículos e a perder, pouco a pouco, a prática da mais saudável de todas as funções: a caminhada (LE CORBUSIER, 1933).



No entanto, o urbanismo moderno propõe uma cidade onde as funções são segregadas no espaço, e isso gera, inevitavelmente, a necessidade constante de deslocamentos e consequentemente o desperdício de tempo nesses trajetos.

A fábrica sincronizada requer uma cidade sincronizada: para que todos estejam presentes na mesma hora, na própria linha de montagem (seja ela a autêntica cadeia de montagens das fábricas, seja a dos empregos burocráticos, nos escritórios), todo mundo tem que sair e voltar para casa no mesmo horário (MASI, 2000).

A cidade congestionada-se, bairro após bairro, devido ao deslocamento de todos os seus habitantes num só horário, e esse é um dos grandes desperdícios da sociedade industrial: em nome da eficiência, uma parte da cidade fica completamente deserta da manhã até a noite, nos dias úteis, e outra parte fica vazia de noite e nos feriados. Cada um de nós é obrigado a desenvolver atividades diferentes em dois ou três pontos afastados da cidade (MASI, 2000).

### 2.2.2 Modelo Culturalista

De acordo com Françoise Choay, diferentemente do modelo progressista, no modelo culturalista o homem não é visto como possível nem desejável de se homogeneizar. A individualidade e a diversidade são valorizadas, e a cidade é pensada para suprir as necessidades espirituais, que poderão ser diferentes para cada indivíduo.

As formas orgânicas e os traçados mais livres, sem nenhum compromisso com o rigor geométrico são características desse modelo. As ruas, subjugadas pelo modelo progressista, no modelo culturalista são definidas como fundamentais para promover espaços de encontro. O traçado fundamental não deve ser o dos edifícios, mas sim o traçado dos caminhos, preferencialmente sinuosos, de escala reduzida que proporcione acolhimento e conforto às pessoas (CHOAY, 1979).

Embora, proponha um certo rigor geométrico, a cidade jardim, é um importante exemplo de cidade baseada no modelo culturalista. Elaborada pelo pré-urbanista Ebenezer Howard, deveria ter um tamanho máximo pré-definido entre 32 e 58 mil habitantes, e deveria ser circundada por um cinturão verde, que proporcionasse tanto o abastecimento agrícola quanto o contato com a natureza (CHOAY, 1979).

“A indústria ficaria em territórios pré-determinados, as escolas, as moradias e as áreas verdes, em territórios residenciais pré-determinados, e no centro ficariam os estabelecimentos comerciais, esportivos e culturais, partilhados por todos”. (JACOBS, 1961)

A principal crítica ao modelo culturalista é o de ter um caráter excessivamente nostálgico e ignorar as necessidades da sociedade da época como as novas condições de

trabalho e necessidades de circulação compatíveis com o desenvolvimento econômico moderno (CHOAY, 1979).

### 2.2.3 Modelo Naturalista

Considerado uma corrente antiurbana e um modelo radicalmente utópico, propunha a eliminação não apenas das megalópoles, mas das cidades de um modo geral (CHOAY, 1979).

O modelo, elaborado pelo arquiteto americano Frank Lloyd Wright, acusa a cidade industrial de alienar os indivíduos, e indica que a única maneira de resgatar as pessoas desse estado de alienação e proporcionar condições para o seu desenvolvimento pleno é o contato com a natureza. A natureza voltaria a ser o meio contínuo, onde todas as funções urbanas estariam dispersas e isoladas sob formas de unidades reduzidas, interligadas por uma eficiente rede circulatória terrestre e aérea. As pessoas viveriam em alojamentos individuais com dimensão mínima de aproximadamente 16 mil metros quadrados, onde se dedicariam à agricultura e lazeres diversos. O trabalho seria realizado dentro do próprio alojamento, em oficinas, laboratórios ou escritórios particulares, e atividades industriais ou comerciais seriam agrupadas em pequenos centros especializados (CHOAY, 1979).

O modelo naturalista é complexo, possuindo certas características que se assemelham ao modelo progressista e outras que se assemelham ao modelo culturalista (CHOAY, 1979).

### 2.2.4 A influência dos modelos urbanísticos do início do século XX e a crítica ao urbanismo moderno

Dos modelos urbanísticos apresentados como solução para a cidade industrial, o modelo naturalista foi testado na prática em raros casos nos Estados Unidos, o modelo culturalista teve algumas experiências em novas cidades inglesas e poucos casos fora da Inglaterra, e, sem dúvida, o modelo que teve maior influência e ressonância prática, se disseminando pelo mundo, foi o modelo progressista da cidade moderna (CHOAY, 1979).

Em 1961, Jane Jacobs, no livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, faz uma dura crítica ao urbanismo moderno, demonstrando através de exemplos práticos, observados especialmente na cidade de Nova Iorque, os impactos nocivos da segregação de usos e da negação da importância das ruas e calçadas.

De um modo geral, os pontos primordiais da crítica são que uma cidade com funções segregadas em áreas específicas, além de gerar a necessidade de deslocamentos, produz regiões vazias em determinados períodos do dia, como as áreas comerciais no período noturno, por exemplo. E que a rua, com diversidade de usos, abolida pelo urbanismo moderno, é essencial para a dinâmica saudável das relações nas cidades e até para a segurança da população. Jane Jacobs, discorre detalhadamente sobre a importância do uso misto e a importância das ruas e calçadas para as cidades.

Jacobs descreve que o urbanismo moderno é uma adaptação ou remendo do modelo de Cidade Jardim, do pré-urbanista Ebenezer Howard, e ironiza a perplexidade dos defensores da Cidade Jardim ao verem o projeto de cidade do modernista Le Corbusier.

“Le Corbusier assimilou a imagem fundamental da Cidade Jardim, ao menos superficialmente, e empenhou-se em torná-la prática em locais densamente povoados” (JACOBS, 1961). A Ville Radieuse, cidade não construída, projetada por Le Corbusier na década de 1920 seria a Cidade Jardim vertical (JACOBS, 1961).

Outra crítica de Jacobs ao modelo de cidade de Le Corbusier é quanto ao resultado de uma cidade pensada para o automóvel.

Ele procurou fazer do planejamento para automóveis um elemento essencial de seu projeto, e isso era uma ideia nova e empolgante nos anos 20 e início dos anos 30. Ele traçou grandes artérias de mão única para trânsito expresso. Reduziu o número de ruas porque “os cruzamentos são inimigos do tráfego”. Propôs ruas subterrâneas para veículos pesados e transportes de mercadorias, e claro, como planejadores da Cidade Jardim, manteve os pedestres fora das ruas e dentro dos parques (JACOBS, 1961).

Para Jacobs, as ruas e calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais, e um modelo que desconsidere ou subjogue esses espaços, está completamente equivocado.

“Manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas das cidades e suas calçadas” (JACOBS, 1961).

“O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos” (JACOBS, 1961).

A ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar a sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados. (JACOBS, 1961)

Uma rua segura deve ter três características principais:

Primeira, a separação entre espaço público e privado deve ser nítida. Segunda, devem existir os chamados “olhos da rua” daqueles que são os proprietários naturais da rua. Ou seja, aberturas, janelas e toda forma que possibilite que aquele espaço público esteja sendo visto

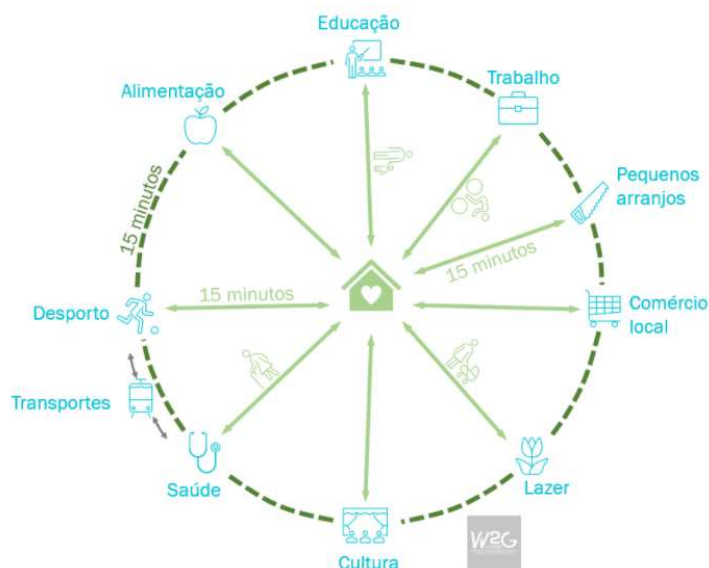
pelos moradores o maior tempo possível. Terceira, a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar a quantidade de olhos atentos, quanto para atrair o interesse das pessoas de dentro dos edifícios a olharem para fora (JACOBS, 1961).

### 2.3 O OBJETIVO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS) 11 DA AGENDA 2030 E A “CIDADE DE 15 MINUTOS”

O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11 da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), “Cidades e Comunidades Sustentáveis - Tornar as cidades e os assentamento humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU, 2015), é um desafio e um direcionamento para os gestores e planejadores urbanos de todo o mundo.

Alinhado ao pensamento de Jane Jacobs sobre a estrutura de cidades e as relações de vizinhança, e em oposição ao urbanismo moderno que separa as funções no território e define a circulação como sendo uma delas, o arquiteto Carlos Moreno da Universidade de Sorbonne, apresentou em 2016 um modelo de cidade denominado de “Cidade de 15 Minutos”, cuja principal premissa é que todas as pessoas estejam a uma distância máxima de 15 minutos, a ser percorrida a pé ou de bicicleta, de todas as atividades básicas da vida cotidiana, como moradia, trabalho, educação, lazer, esporte, cultura, alimentação, compras, transporte e saúde. Dessa forma, o tempo gasto com deslocamentos seria reduzido ao mínimo possível, proporcionando o resgate da qualidade de vida que foi perdido ao longo do tempo, especialmente nas grandes cidades. (MORENO, 2016) (MORENO, 2021).

Imagem 1 – Representação do conceito de “Cidade de 15 Minutos”



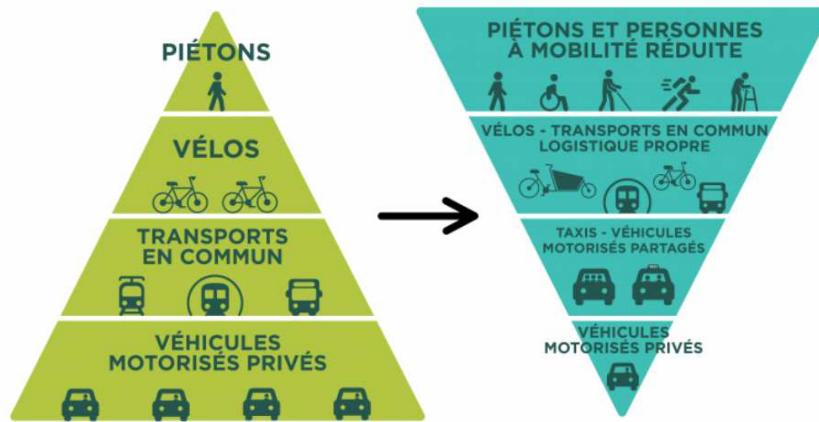
Fonte: Way2go Consultores Associados

A “Cidade de 15 Minutos” apresenta soluções que podem ter contribuição para o atingimento do ODS 11 da Agenda 2030. Estar a uma distância de 15 minutos das principais atividades cotidianas, tendo deslocamentos baseados principalmente em caminhadas e no uso de bicicletas, pode apresentar alinhamento com o objetivo 11.2 da Agenda 2030 que é o de

[...]proporcionar o acesso a sistemas de transportes seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos (ONU, 2015).

O objetivo 11.6 da Agenda 2030, “reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros” (ONU, 2015), também pode encontrar relação com o modelo de “Cidade de 15 Minutos”, visto que o modelo propõe a redução da utilização de veículos motorizados e consequentemente a emissão de CO<sub>2</sub>, ao concentrar as principais atividades cotidianas a um raio de 15 minutos de distância.

Imagem 2 – Representação dos modais mais utilizados nas grandes cidades atuais e no modelo de “Cidade de 15 Minutos”



Fonte: Tomorrow.city/a/paris-15-minute-city

O modelo de “Cidade de 15 Minutos” vem sendo amplamente debatido nos últimos anos, especialmente após a pandemia de covid 19, e suas premissas vem sendo implementadas em algumas das principais cidades do mundo. A prefeita de Paris, Anne Hidalgo, por exemplo, está apostando nesse modelo desde o seu primeiro mandato, com a implementação de políticas de incentivo ao uso de bicicletas, restrição de acesso de veículos, revisão da localização dos atendimentos dos serviços públicos na cidade e otimização do metro quadrado construído, destinando o mesmo edifício ou espaço para funcionalidades diferentes a cada período do dia ou dia da semana (CIRILLO, 2021). Melbourne e Copenhague também caminham no sentido de promover o alcance dos principais serviços e atividades da vida cotidiana em um limite de tempo preestabelecido que varia entre 15 e 20 minutos (OVERSTREET, 2021).

## 2.4 O ESTATUTO DA CIDADE E A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

No Brasil, podemos citar ao menos duas leis federais que demonstram convergência com alguns aspectos da proposta de “Cidade de 15 Minutos”. Sem tratar da quantidade de minutos para deslocamentos ou detalhar a distribuição das atividades nos territórios municipais, o Estatuto da Cidade – lei nº 10.257/2001 e a Política Nacional de Mobilidade Urbana – lei nº 12.587/2012 trazem direcionamentos e ferramentas importantes que possibilitam a construção

de cidades mais inclusivas e sustentáveis, conforme podemos exemplificar nos trechos abaixo, extraídos das referidas leis.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; (BRASIL, 2001)

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente; (BRASIL, 2001)

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais; (BRASIL, 2001)

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

g) a poluição e a degradação ambiental; (BRASIL, 2001)

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização; (BRASIL, 2001)

X - adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais; (BRASIL, 2001)

Art. 5º Lei municipal específica para área incluída no plano diretor poderá determinar o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, devendo fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação. (BRASIL, 2001)

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei. (BRASIL, 2001)

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012)

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (BRASIL, 2012)

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; (BRASIL, 2012)

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (BRASIL, 2012)

## 2.5 A CIDADE DE SÃO PAULO

Assim como outras metrópoles do sul global, a cidade de São Paulo apresenta um cenário bastante complexo e desafiador para o atingimento do ODS 11 da Agenda 2030.

A desigualdade social e a segregação urbana que impedem ou dificultam o acesso de grande parte da população a direitos básicos como infraestrutura urbana, saúde, educação, oportunidades de trabalho, espaços de lazer, entre outros (MARICATO, 2003), são provavelmente os principais problemas a serem enfrentados nessa busca por uma cidade mais inclusiva, segura, resiliente e sustentável.

Na cidade de São Paulo, a classe economicamente dominante costuma ter sua moradia e local de trabalho concentrados na mesma área, basicamente o quadrante sudoeste da cidade, enquanto a população mais pobre tem seus locais de trabalho espalhados pelo território, sendo comum que cada membro da família trabalhe em uma região diferente da cidade (VILLAÇA, 2011).

O movimento pendular de deslocamento ao qual parte da população é submetida diariamente, (ÂNTICO, 2004), enfrentando a superlotação dos meios de transporte coletivos e grandes congestionamentos de veículos, afetando significativamente a qualidade de vida das pessoas e causando impactos ambientais e econômicos para a cidade, pode ser uma das evidências dessa segregação.



O processo de crescimento de São Paulo se deu de forma a concentrar a população de mais baixa renda nas bordas do território e em áreas ambientalmente frágeis, como encostas, beiras de córregos e áreas de mananciais, fruto de ocupações irregulares, impulsionadas por três principais fatores: 1 - Industrialização com baixos salários, onde “o custo de reprodução da força de trabalho não inclui o custo da mercadoria habitação, fixado pelo mercado privado” (MARICATO, 1999), tornando a favela, lote ilegal e auto construção as únicas alternativas para essa camada da população; 2 – Tradição de investimentos regressivos da gestão local, onde “as obras de infraestrutura urbana alimentam a especulação fundiária e não a democratização do acesso à moradia” (MARICATO, 1999), sendo “a valorização das propriedades fundiárias ou imobiliárias o motor que move e orienta a localização dos investimentos públicos”(MARICATO, 1999); 3 – Legislação ambígua ou aplicação arbitrária da lei, com a tolerância de ocupações irregulares de terras urbanas, porém não em qualquer localização da cidade, protegendo dessa prática as áreas valorizadas pelo mercado imobiliário (MARICATO, 1999).

O controle do tempo de deslocamento é a força mais poderosa que atua sobre a produção do espaço urbano como um todo, ou seja: sobre a forma de distribuição da população e seus locais de trabalho, compras, serviços, lazer etc. Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo (VILLAÇA, 2011).

A obscena desigualdade que existe na sociedade brasileira se manifesta na enorme segregação que se observa em nossas cidades. Essa segregação cria um ônus excepcional para os mais pobres e uma excepcional vantagem para os mais ricos (VILLAÇA, 2011).

A pesquisa sobre mobilidade urbana na cidade de São Paulo, feita pela Rede Nossa São Paulo em 2022, indica que para a realização da principal atividade, o tempo médio gasto no deslocamento é de 33 minutos para moradores da região central da cidade, 37 minutos para moradores da região oeste, 39 minutos para moradores da região norte, 45 minutos para moradores da região sul e uma hora e 4 minutos para moradores da região leste.

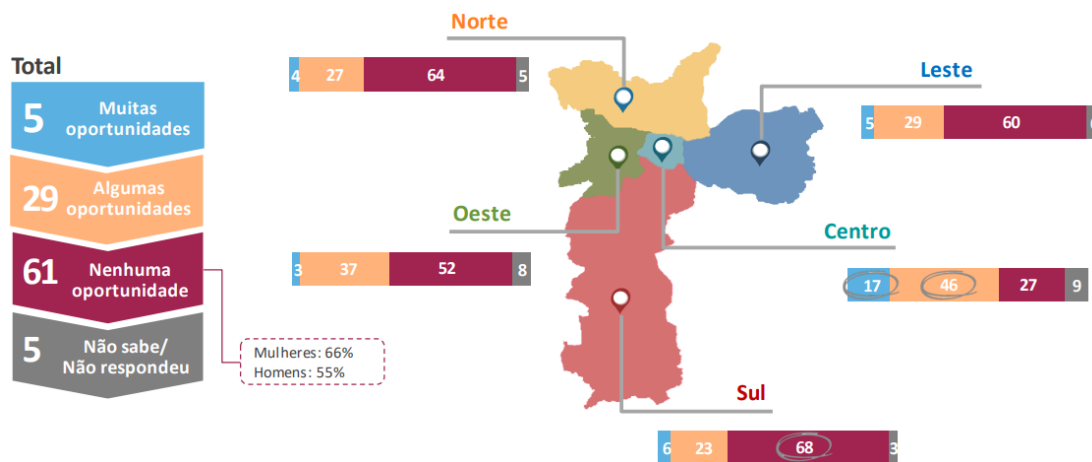
Quanto a utilização da bicicleta como meio de transporte, apenas 2% dos entrevistados utilizam diariamente e 78% não utilizam nunca (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2022).

De acordo com a pesquisa Origem Destino de 2017 realizada pelo Metrô, na região metropolitana de São Paulo a maior parte dos deslocamentos ocorrem por motivo de trabalho, correspondendo a 44% do total de deslocamentos. Desses deslocamentos por motivo de trabalho, 76% acontecem através de veículos motorizados, sendo 54,5% por transporte público coletivo. O tempo médio de todos os deslocamentos da região metropolitana é de 34 minutos, sendo na média 13 minutos para os deslocamentos não motorizados, 26 minutos para os

deslocamentos motorizados individuais e 60 minutos para os deslocamentos motorizados coletivos (GOVERNO DE SÃO PAULO, 2017).

Na pesquisa sobre trabalho e renda na cidade de São Paulo, realizada em 2021 pela Rede Nossa São Paulo, 61% dos entrevistados responderam que não há nenhuma oportunidade de emprego a 15 minutos de distância a pé de sua casa, 29% responderam que tem algumas oportunidades, 5% responderam que tem muitas oportunidades e 5% não souberam ou não responderam (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2021).

Figura 3 – Oportunidades de emprego perto de casa.



Fonte: Rede Nossa São Paulo, 2021.

Embora o modelo de “Cidade de 15 Minutos” possa parecer uma utopia distante para uma cidade com a dimensão e as desigualdades de São Paulo, entende-se que o conceito por trás desse modelo possa ser perseguido como uma possibilidade para reduzir as desigualdades de acesso e oportunidades, e a sua incorporação no planejamento urbano poderia trazer contribuições para a construção de uma cidade mais justa e sustentável.

O conceito de “Cidade de 15 Minutos” pode ser utilizado para problematizar a questão da temporalidade nas discussões sobre planejamento urbano, e a partir das premissas desse modelo, cada cidade poderia traçar suas próprias estratégias, considerando sua formação social, peculiaridades territoriais, infraestrutura disponível, situação econômica, entre outros aspectos relevantes, para concretizar os objetivos presentes no conceito de “Cidade de 15 Minutos”. Sob essa perspectiva, entende-se que tanto a definição dos modais mais adequados para a mobilidade quanto o período para os deslocamentos podem sofrer variação, no entanto,

acredita-se que a busca por soluções embasadas no modelo de “Cidade de 15 Minutos” possa gerar cidades mais sustentáveis e proporcionar maior qualidade de vida aos seus habitantes.

### 3. OBJETIVO

Considerando a necessidade de que o fator tempo seja incorporado nos estudos sobre planejamento urbano e na elaboração de políticas públicas voltadas ao desenvolvimento de cidades, entendendo que o modelo de “Cidade de 15 Minutos” possa vir a ser considerado um caminho viável para o atendimento do ODS 11 da Agenda 2030, “Cidades e Comunidades Sustentáveis - Tornar as cidades e os assentamento humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU, 2015), e reconhecendo que o Plano Diretor Estratégico é a lei responsável por direcionar o crescimento e desenvolvimento das cidades, este trabalho pretende investigar a existência de alinhamento entre o conceito de “Cidade de 15 Minutos” e o texto do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – lei nº 16.050/2014, visando contribuir com o debate sobre a aplicabilidade do modelo de cidade desenvolvido pelo arquiteto Carlos Moreno em grandes metrópoles de países em desenvolvimento.

Embora a publicação do Plano Diretor Estratégico de São Paulo seja anterior à apresentação do modelo de “Cidade de 15 Minutos” por Carlos Moreno, entende-se que há a possibilidade de que o conceito da “Cidade de 15 Minutos” possa estar presente no texto da lei nº 16.050/2014, visto que tanto o Estatuto da Cidade – lei nº 10.257/2001 quanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana – lei nº 12.587/2012 trazem algumas diretrizes e ferramentas convergentes com o modelo urbano proposto por Carlos Moreno.

Este trabalho pretende confirmar ou refutar essa hipótese e identificar a possível existência de concentração do conceito de “Cidade de 15 Minutos” em regiões ou áreas específicas da cidade, além de analisar os impactos que a revisão intermediária do Plano Diretor, através da lei nº 17.975/2023, possa gerar neste contexto.

## 4. METODOLOGIA

### 4.1 ANÁLISE QUANTITATIVA

Para a identificação de alinhamento entre o conceito de “Cidade de 15 Minutos” e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, primeiramente foi estabelecida uma lista com 10 termos que melhor representassem o cerne do conceito de “Cidade de 15 Minutos”, sendo eles:

- Proximidade;
- Densidade;
- Diversidade;
- Tempo;
- Distância;
- Deslocamento;
- Adensamento;
- Acesso;
- Emprego e
- Uso misto

A seleção dos termos foi realizada com base na descrição do modelo de “Cidade de 15 Minutos” feita pelo arquiteto e urbanista Carlos Moreno e na interpretação dessa descrição pela autora desse trabalho.

Os termos Proximidade e Distância foram escolhidos em função da principal premissa do conceito de “Cidade de 15 Minutos” ser a de que todas as atividades cotidianas devam estar a uma distância máxima de 15 minutos.

Os termos Densidade e Adensamento foram selecionados porque entende-se que para o atingimento de tamanha proximidade entre as atividades cotidianas, ter uma densidade populacional relativamente alta seja uma das principais estratégias.

Os termos Tempo e Deslocamento foram escolhidos porque entende-se que uma das principais preocupações do modelo de “Cidade de 15 Minutos” é solucionar a grande quantidade de tempo que é desperdiçada nos deslocamentos nas grandes cidades.

O termo Diversidade foi selecionado porque entende-se que para proporcionar proximidade entre as principais atividades da vida cotidiana à toda população, é necessário que se tenha diversidade de usos, atividades e pessoas em cada parte do território da cidade.

O termo Uso Misto foi selecionado porque é uma das estratégias possíveis para trazer a diversidade de usos e atividades.

O termo Acesso foi escolhido porque entende-se que pode indicar as oportunidades de acesso às principais atividades da vida cotidiana.

O termo Emprego foi selecionado porque entende-se que o deslocamento moradia – emprego seja o principal e mais desafiador de se resolver através da garantia de proximidade entre eles.

Foi realizada uma busca pelos termos selecionados no texto do Plano Diretor Estratégico de São Paulo – lei nº 16.050/2014, e verificada a quantidade de vezes que cada termo aparece no texto da lei, sua relação com áreas específicas do município e sua relação com instrumentos específicos da legislação urbanística.

É importante salientar que algumas vezes os termos apareciam no texto da lei, porém em contextos que não tinham qualquer relação com o tema abordado, por isso, o levantamento indicou de forma separada a quantidade total de vezes que os termos aparecem no texto da lei e a quantidade de vezes que os termos aparecem no texto da lei dentro do contexto abordado.

## 4.2 ANÁLISE QUALITATIVA

Foi realizada uma análise qualitativa do texto da lei nº 16.050/2014 com o objetivo de identificar trechos que possuam alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, ainda que não utilize, necessariamente, os termos selecionados.

Foram identificados os trechos que possuem alinhamento ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, e separados em dois níveis de alinhamento, o alinhamento direto, quando a medida ou trecho da lei correspondem a uma estratégia nitidamente alinhada ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, e o alinhamento indireto, quando uma medida ou trecho da lei podem contribuir, ainda que indiretamente com a construção de uma cidade alinhada ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

Cada trecho selecionado foi classificado com base em seu alinhamento com algumas das principais estratégias do conceito da “Cidade de 15 Minutos”, sendo elas:

- Proximidade

- Mobilidade
- Densidade populacional

Dentro da estratégia de proximidade, os trechos foram subclassificados em proximidade casa/trabalho e proximidade casa/equipamentos, sendo considerado equipamentos todas as demais atividades listadas no conceito de “cidade de 15 minutos” que não seja o trabalho.

Dentro da estratégia de mobilidade, os trechos foram subclassificados em mobilidade através de transporte público coletivo, mobilidade através da utilização de bicicletas / ciclovias e mobilidade para pedestres.

Nos quadros e tabelas desse trabalho foram utilizadas abreviações conforme abaixo para essas classificações:

- Alinhamento Direto (AD)
- Alinhamento Indireto (AI)
- Estratégia de Proximidade (P)
- Estratégia de Mobilidade (M)
- Estratégia de Densidade Populacional (D)
- Subclassificação de proximidade casa/trabalho (CT)
- Subclassificação de proximidade casa/equipamentos (CE)
- Subclassificação de mobilidade por transporte público coletivo (TP)
- Subclassificação de mobilidade por bicicletas/ciclovias (CC)
- Subclassificação de mobilidade para pedestres (PD)

Assim como na análise quantitativa, buscamos identificar a relação dos trechos selecionados com áreas ou regiões específicas do município e com instrumentos específicos da legislação urbanística.

Além da identificação de trechos que possuem alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, buscamos identificar também trechos que possuem nítida oposição ao referido conceito.

Visto que o Plano Diretor Estratégico de São Paulo acabou de passar por uma revisão intermediária, finalizamos as análises com uma comparação entre a Lei nº 16.050/2014 (texto original do Plano Diretor) e a Lei nº 17.975/2023 (texto da revisão intermediária do Plano Diretor), buscando identificar alterações da revisão que possam impactar no alinhamento entre o Plano Diretor Estratégico e o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, e classificar essas

alterações dividindo-as entre alterações que colocam o Plano Diretor mais próximo ou mais distante do conceito de “Cidade de 15 Minutos”.



## 5. RESULTADOS

### 5.1 ANÁLISE QUANTITATIVA - BUSCA PELOS TERMOS SELECIONADOS

Os termos selecionados aparecem no texto da lei nº 16.050/2014 – Plano Diretor Estratégico de São Paulo um total de 203 vezes, das quais 68 vezes estavam dentro do contexto do tema abordado.

Considerando apenas as menções dentro do contexto do tema abordado, o termo que aparece com maior frequência é “emprego”, ocorrendo 23 vezes. Em segundo lugar aparece o termo “acesso” ocorrendo 9 vezes, seguido por “uso misto” ocorrendo 8 vezes. O quadro abaixo demonstra o resultado geral dos 10 termos selecionados.

Quadro 1 – Quantidade de vezes que os termos selecionados constam na Lei nº 16.050/2014

<b>Termo</b>	<b>Quantidade total</b>	<b>Quantidade dentro do contexto abordado</b>
Proximidade	6	4
Densidade	21	7
Diversidade	31	1
Tempo	25	3
Distância	4	2
Deslocamento	11	5
Adensamento	15	6
Acesso	48	9
Emprego	32	23
Uso misto	10	8
<b>Total</b>	<b>203</b>	<b>68</b>

Fonte: Quadro elaborado pela autora

Das 68 vezes em que os termos selecionados aparecem dentro do contexto abordado, em 23 estavam se referindo ao município de forma geral e em 45 vezes fazendo referência a alguma parte específica do território, como macrozonas, macroáreas, áreas e até mesmo avenidas específicas da cidade.

A Macroárea de Estruturação Metropolitana que

[...]abrange áreas das planícies fluviais dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, com articulação com o Centro e prolongamento junto às avenidas Jacu-Pêssego, Cupecê e Raimundo Pereira de Magalhães e das rodovias Anhanguera e Fernão Dias e caracteriza-se pela existência de vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e polos de empregos da Região Metropolitana de São Paulo, onde se verificam processos de transformação econômica e de padrões de uso

e ocupação do solo, com a necessidade de equilíbrio na relação entre emprego e moradia (SÃO PAULO (SP), 2014)

está relacionada diretamente a 11 vezes em que os termos selecionados aparecem dentro do contexto abordado, destacando-se significativamente em comparação às demais áreas do município, e os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana

[...]definidos pelos elementos estruturais dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, existentes e planejados, determinam áreas de influência potencialmente aptas ao adensamento construtivo e populacional e ao uso misto entre usos residenciais e não residenciais (SÃO PAULO (SP), 2014)

estão relacionados diretamente a 12 vezes em que os termos selecionados aparecem no texto do Plano Diretor Estratégico dentro do contexto abordado.

É importante salientar que os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana podem estar situados em diversas áreas do município, e que pode haver sobreposição das áreas específicas da cidade às quais os termos selecionados fazem referência. Um Eixo de Estruturação da Transformação Urbana pode estar localizado dentro da Macroárea de Estruturação Metropolitana ou dentro de outras Macroáreas como a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana, por exemplo.

Quadro 2 – Relação entre os termos selecionados e áreas específicas do município de São Paulo

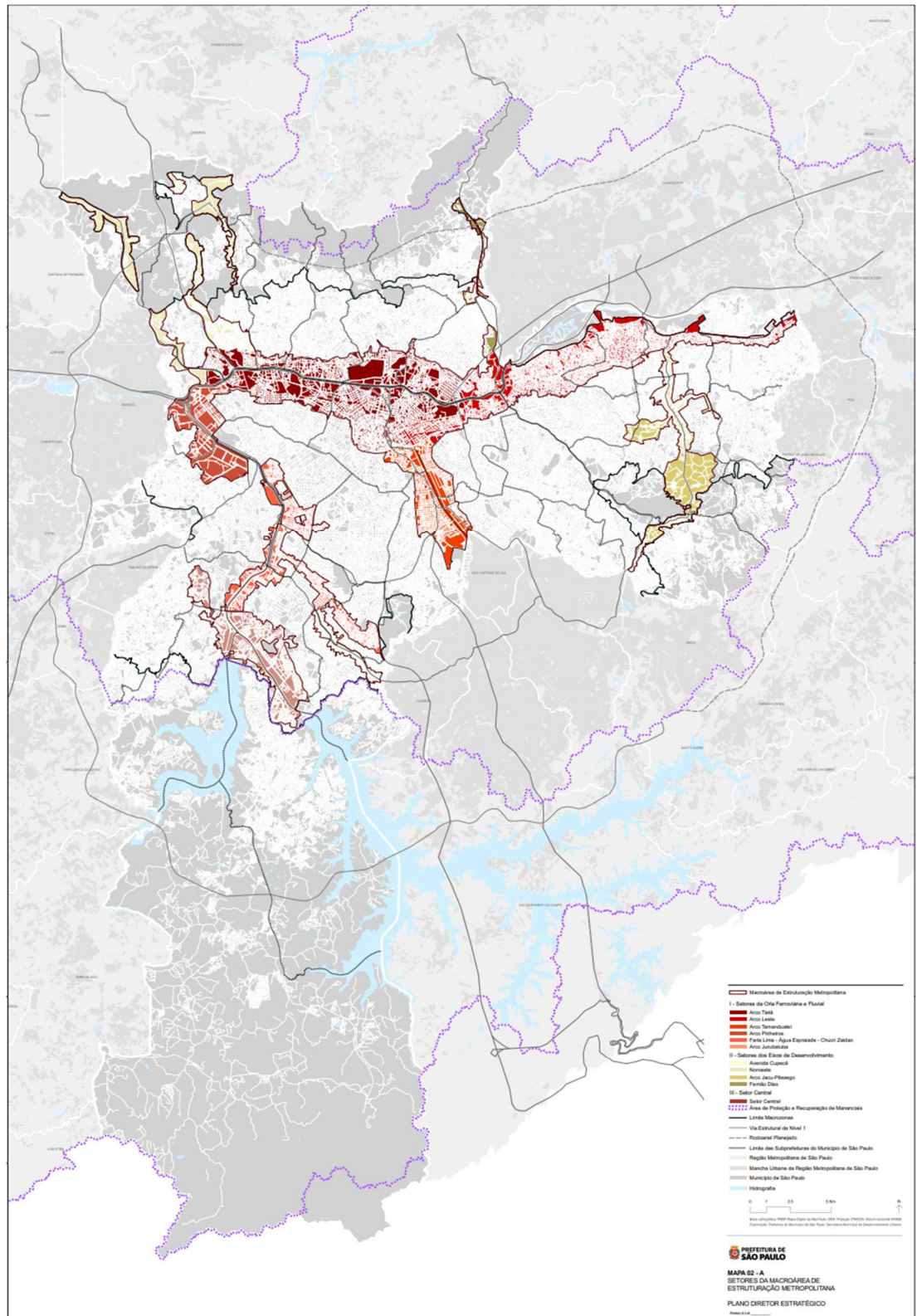
Termos	Áreas específicas do município															
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
Proximidade	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Densidade	1	3	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Diversidade	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tempo	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Distância	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deslocamento	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Adensamento	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Acesso	8	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Emprego	5	7	1	2	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1
Uso misto	0	0	4	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
Total	22	11	12	4	3	3	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1

Fonte: Quadro elaborado pela autora

## Legenda

- A** Município de forma geral
- B** Macroárea de Estruturação Metropolitana
- C** Eixos de Estruturação da Transformação Urbana / Áreas de influência de eixos  
Avenidas específicas da cidade (Jacu-Pêssego, Cupecê, Raimundo Pereira de Magalhães e
- D** Coronel Sezefredo Fagundes.
- E** Macroárea de Urbanização Consolidada
- F** Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana
- G** Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental
- H** Macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana  
Operações Urbanas, áreas de intervenção urbana, áreas de estruturação local e concessão
- I** urbanística
- J** Macroáreas de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental
- K** Áreas de estruturação local
- L** Macroárea de Qualificação da Urbanização.
- M** Polos e eixos de centralidade
- N** Macrozona de Estruturação e Qualificação urbana
- O** ZEIs 1
- P** Polos de Economia Criativa – PEC

Imagem 4 – Mapa dos setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana



Fonte: Lei nº 16.050/2014 – Prefeitura de São Paulo





Das 68 vezes em que os termos selecionados aparecem no texto da lei 16.050/2014 dentro do contexto abordado, 55 vezes não faz menção a nenhum instrumento específico da legislação urbanística, e 13 vezes faz menção a alguns instrumentos específicos, sendo a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo o instrumento mais citado, seguido pelos Projetos de Intervenção Urbana (PIU), conforme quadro abaixo.

Quadro 3 – Relação entre os termos selecionados e instrumentos específicos da legislação urbanística de São Paulo

Termo	Nenhum instrumento específico	Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS)	Projetos de Intervenção Urbana (PIU)	Planos Regionais	Lei municipal a ser elaborada para a Av. Raimundo Pereira de Magalhães	Lei municipal a ser elaborada para a Av. Coronel Sezefredo Fagundes
Proximidade	4	0	0	0	0	0
Densidade	3	2	2	0	0	0
Diversidade	1	0	0	0	0	0
Tempo	3	0	0	0	0	0
Distância	2	0	0	0	0	0
Deslocamento	4	0	0	1	0	0
Adensamento	4	1	1	0	0	0
Acesso	8	1	0	0	0	0
Emprego	19	1	1	0	1	1
Uso misto	7	1	0	0	0	0
Total	55	6	4	1	1	1

Fonte: Quadro elaborado pela autora

Foi verificado que o artigo da lei que concentra maior quantidade dos termos selecionados é o artigo 175.

Art. 175 São objetivos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável reforçar o papel do município como centro industrial, comercial, de serviços, de conhecimento, de criação e inovação, promover atividades econômicas sustentáveis na zona rural e estimular atividades econômicas que permitam equilibrar a relação **emprego** / moradia em todas as regiões da cidade na perspectiva de reduzir as desigualdades socio territoriais e reduzir a quantidade de viagens e o **tempo** médio de **deslocamentos** no município (SÃO PAULO (SP), 2014).

## 5.2 ANÁLISE QUALITATIVA DO TEXTO DA LEI

### 5.2.1 Alinhamento Direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”

Foram identificados trinta e três trechos da lei 16.050/2014 em que é possível reconhecer alinhamento direto com o conceito da “Cidade de 15 Minutos”, sendo eles:

Art. 6º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelas seguintes diretrizes:

IX - planejamento da distribuição espacial da população e das atividades econômicas de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, a mobilidade e a qualidade de vida urbana;

Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos:

III - reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia;

XIII - reduzir as desigualdades socioterritoriais para garantir, em todos os distritos da cidade, o acesso a equipamentos sociais, a infraestrutura e serviços urbanos.

Art. 10 § 2º Os objetivos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são:

V - diminuição das desigualdades na oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas entre os distritos;

VI - desconcentração das oportunidades de trabalho, emprego e renda, beneficiando os bairros periféricos;

Art. 12 § 2º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana são:

V - implantação de atividades não residenciais capazes de gerar emprego e renda;

Art.12 § 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação no Setor Central são:

I - fortalecimento do caráter de centralidade municipal, aumentando a densidade demográfica e a oferta habitacional, respeitando o patrimônio histórico, cultural e religioso, otimizando a oferta de infraestrutura existente; renovando os padrões de uso e ocupação e fortalecendo a base econômica local;

IV - estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa e média renda de modo a aproximar a moradia do emprego;

VI - redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo que promovam mescla e maior proximidade de diferentes tipologias residenciais para grupos de baixa, média e alta renda;

Art.13 Parágrafo único. Os objetivos de ordenação do território na Macroárea da Urbanização Consolidada são:

III - estímulo ao adensamento populacional onde este ainda for viável, com diversidade social, para aproveitar melhor a infraestrutura instalada e equilibrar a relação entre oferta de empregos e moradia;

Art. 14 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são:

III - melhoria das condições urbanísticas dos bairros existentes com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

IV - incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta de serviços, comércio e equipamentos comunitários;

V - ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades existentes, criando polos de atração em localidades intermediárias entre centro e periferia;

Art. 15 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são:

II - incentivar usos não residenciais nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades de bairro, para gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho;

III - incentivar a consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta dando prioridade à implantação de serviços, comércio e equipamentos comunitários, mediante participação da população local nas decisões;

Art. 18 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental são:

VII - incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, facilitando a implantação de serviços, comércio e equipamentos comunitários;

XI - incentivar usos não residenciais nos eixos de estruturação da transformação urbana e nas centralidades de bairro, visando gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho.

Art. 19 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental são:

I - melhoria das condições urbanísticas e ambientais dos bairros existentes com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas;

II - incentivo aos usos não residenciais, inclusive as atividades industriais e de logística, visando à ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e a redução do deslocamento entre moradia e trabalho;

Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:

III - qualificar as centralidades existentes e estimular a criação de novas centralidade incrementando a oferta de comércio, serviços e emprego, em especial na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental;

Art.26 § 2º Os objetivos da Rede de Estruturação Local são:

V - garantir, em todos os distritos, no horizonte temporal previsto nesta lei, a implantação da rede básica de equipamentos e de serviços públicos de caráter local nas áreas de educação, saúde, cultura, esporte, lazer, segurança, áreas verdes e atendimento ao cidadão, dimensionados para atender à totalidade da população residente.

Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes:



XI - estimular a implantação de atividades de comércio e serviços nas regiões onde a densidade populacional é elevada e há baixa oferta de emprego, criando regras para a adequada convivência entre usos residenciais e não residenciais;

XII - estimular o comércio e os serviços locais, especificamente os instalados em fachadas ativas, com acesso direto e abertura para o logradouro;

Art. 175. São objetivos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável reforçar o papel do Município como centro industrial, comercial, de serviços, de conhecimento, de criação e inovação, promover atividades econômicas sustentáveis na zona rural e estimular atividades econômicas que permitam equilibrar a relação emprego/moradia em todas as regiões da cidade na perspectiva de reduzir as desigualdades socioterritoriais e reduzir a quantidade de viagens e o tempo médio de deslocamento no Município.

Art. 176. São objetivos específicos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável:

I - induzir uma distribuição mais equitativa do emprego, desconcentrando as atividades econômicas;

IV - incentivar o comércio e os serviços locais, especialmente os instalados em fachadas ativas, junto às ruas;

Art. 177. Os polos estratégicos de desenvolvimento econômico são setores demarcados na Macroárea de Estruturação Metropolitana e situados em regiões de baixo nível de emprego e grande concentração populacional, que apresentam potencial para a implantação de atividades econômicas, requerendo estímulos e ações planejadas do Poder Público.

§ 1º Ficam estabelecidos os seguintes polos estratégicos de desenvolvimento econômico:

I - Polo Leste, correspondente aos subsetores Arco Leste e Arco JacuPêssego;

II - Polo Sul, correspondente aos subsetores Cupecê e Arco Jurubatuba;

III - Polo Noroeste, correspondente ao subsetor Raimundo Pereira de Magalhães/Anhanguera;

IV - Polo Norte, correspondente ao subsetor Sezefredo Fagundes até a Marginal Tietê;

V - Polo Fernão Dias, correspondente ao subsetor Fernão Dias.

Parágrafo único. O plano deverá definir atividades que, preferencialmente, tenham grande potencial de geração de empregos, de nível compatível com o perfil socioeconômico e com a formação da população moradora na região.

Art. 179. Para estimular a implantação de empresas, o plano previsto no artigo anterior deve estabelecer as atividades prioritárias que poderão se beneficiar do Programa de Incentivos Fiscais, a ser instituído por lei específica, incluindo os seguintes benefícios:

I - isenção ou desconto do Imposto Predial Territorial Urbano - IPTU;

II - desconto de até 60% do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS para os setores a serem incentivados;

III - isenção ou desconto de Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis Inter Vivos - ITBI-IV para aquisição de imóveis para instalação das empresas na região;

IV - isenção ou desconto de ISS da construção civil para construção ou reforma de imóvel.

Parágrafo único. Os empreendimentos não residenciais implantados nos setores previstos nos arts. 362 e 363, delimitados no Mapa 2A, ficam dispensados do pagamento da outorga onerosa.

Art. 197. São objetivos da Política e do Sistema de Infraestruturas:

II - assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços;

Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

IV - redução do tempo de viagem dos munícipes;

Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

I - priorizar o transporte público coletivo, os modos não motorizados e os modos compartilhados, em relação aos meios individuais motorizados;

IV - promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária;

Art. 284 Além de atender ao disposto nos arts. 267 e 268 desta lei, o Plano Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes e Espaços Livres deverá conter, no mínimo:

II - a criação de novas categorias de parques municipais e áreas verdes, públicas e particulares, contemplando, no mínimo:

b) Parques de Vizinhaça (ou pocketparks), em áreas verdes inseridas no tecido urbano, de apropriação coletiva, públicas ou particulares, planejadas e mantidas em conjunto com a comunidade;

Art. 303. Os objetivos do Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais são:

II - a redução das desigualdades socioespaciais, suprimindo carências de equipamentos e infraestrutura urbana nos bairros com maior vulnerabilidade social;

III - o suprimento de todas as áreas habitacionais com os equipamentos necessários a satisfação das necessidades básicas de saúde, educação, lazer, esporte, cultura e assistência social de sua população;

Dos trechos com alinhamento direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, identificamos que quinze deles estão pautados na estratégia de promover a proximidade entre casa e trabalho, sendo eles:

Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos:

III - reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia;

Art. 10 § 2º Os objetivos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são:

VI - desconcentração das oportunidades de trabalho, emprego e renda, beneficiando os bairros periféricos;

Art. 12 § 2º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana são:

V - implantação de atividades não residenciais capazes de gerar emprego e renda;

Art.13 Parágrafo único. Os objetivos de ordenação do território na Macroárea da Urbanização Consolidada são:

III - estímulo ao adensamento populacional onde este ainda for viável, com diversidade social, para aproveitar melhor a infraestrutura instalada e equilibrar a relação entre oferta de empregos e moradia;

Art. 14 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são:

V - ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades existentes, criando polos de atração em localidades intermediárias entre centro e periferia;

Art. 15 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são:

II - incentivar usos não residenciais nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades de bairro, para gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho;

Art. 18 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental são:

XI - incentivar usos não residenciais nos eixos de estruturação da transformação urbana e nas centralidades de bairro, visando gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho.

Art. 19 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental são:

II - incentivo aos usos não residenciais, inclusive as atividades industriais e de logística, visando à ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e a redução do deslocamento entre moradia e trabalho;

Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:

III - qualificar as centralidades existentes e estimular a criação de novas centralidades incrementando a oferta de comércio, serviços e emprego, em especial na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental;

Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de

Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada

segundo as seguintes diretrizes:

XI - estimular a implantação de atividades de comércio e serviços nas regiões onde a densidade populacional é elevada e há baixa oferta de emprego, criando regras para a adequada convivência entre usos residenciais e não residenciais;

XII - estimular o comércio e os serviços locais, especificamente os instalados em fachadas ativas, com acesso direto e abertura para o logradouro;

Art. 175. São objetivos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável reforçar o papel do Município como centro industrial, comercial, de serviços, de conhecimento, de criação e inovação, promover atividades econômicas sustentáveis na zona rural e estimular atividades econômicas que permitam equilibrar a relação emprego/moradia em todas as regiões da cidade na perspectiva de reduzir as desigualdades socioterritoriais e reduzir a quantidade de viagens e o tempo médio de deslocamento no Município.

Art. 176. São objetivos específicos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável:

I - induzir uma distribuição mais equitativa do emprego, desconcentrando as atividades econômicas;

IV - incentivar o comércio e os serviços locais, especialmente os instalados em fachadas ativas, junto às ruas;

Art. 177. Os polos estratégicos de desenvolvimento econômico são setores demarcados na Macroárea de Estruturação Metropolitana e situados em regiões de baixo nível de emprego e grande concentração populacional, que apresentam potencial para a implantação de atividades econômicas, requerendo estímulos e ações planejadas do Poder Público.

§ 1º Ficam estabelecidos os seguintes polos estratégicos de desenvolvimento econômico:

I - Polo Leste, correspondente aos subsetores Arco Leste e Arco JacuPêssego;

II - Polo Sul, correspondente aos subsetores Cupecê e Arco Jurubatuba;

III - Polo Noroeste, correspondente ao subsetor Raimundo Pereira de Magalhães/Anhanguera;

IV - Polo Norte, correspondente ao subsetor Sezefredo Fagundes até a Marginal Tietê;  
V - Polo Fernão Dias, correspondente ao subsetor Fernão Dias.

Parágrafo único. O plano deverá definir atividades que, preferencialmente, tenham grande potencial de geração de empregos, de nível compatível com o perfil socioeconômico e com a formação da população moradora na região.

Art. 179. Para estimular a implantação de empresas, o plano previsto no artigo anterior deve estabelecer as atividades prioritárias que poderão se beneficiar do Programa de Incentivos Fiscais, a ser instituído por lei específica, incluindo os seguintes

benefícios:

I - isenção ou desconto do Imposto Predial Territorial Urbano - IPTU;

II - desconto de até 60% do Imposto sobre Serviços de Qualquer

Natureza - ISS para os setores a serem incentivados;

III - isenção ou desconto de Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis Inter Vivos - ITBI-IV para aquisição de imóveis para instalação das empresas na região;

IV - isenção ou desconto de ISS da construção civil para construção ou reforma de imóvel.

Parágrafo único. Os empreendimentos não residenciais implantados nos setores previstos nos arts. 362 e 363, delimitados no Mapa 2A, ficam dispensados do pagamento da outorga onerosa.

Dos trechos com alinhamento direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, identificamos que oito deles estão pautados na estratégia de promover a proximidade entre casa e equipamentos, sendo eles:

Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos:

XIII - reduzir as desigualdades socioterritoriais para garantir, em todos os distritos da cidade, o acesso a equipamentos sociais, a infraestrutura e serviços urbanos.

Art. 10 § 2º Os objetivos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são:

V - diminuição das desigualdades na oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas entre os distritos;

Art. 14 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são:

III - melhoria das condições urbanísticas dos bairros existentes com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

Art. 19 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental são:

I - melhoria das condições urbanísticas e ambientais dos bairros existentes com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas;

Art. 26 § 2º Os objetivos da Rede de Estruturação Local são:

V - garantir, em todos os distritos, no horizonte temporal previsto nesta lei, a implantação da rede básica de equipamentos e de serviços públicos de caráter local nas áreas de educação, saúde, cultura, esporte, lazer, segurança, áreas verdes e atendimento ao cidadão, dimensionados para atender à totalidade da população residente.

Art. 197. São objetivos da Política e do Sistema de Infraestruturas:

II - assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços;

Art. 284 Além de atender ao disposto nos arts. 267 e 268 desta lei, o Plano Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes e Espaços Livres deverá conter, no mínimo:

II - a criação de novas categorias de parques municipais e áreas verdes, públicas e particulares, contemplando, no mínimo:

b) Parques de Vizinhança (ou pocketparks), em áreas verdes inseridas no tecido urbano, de apropriação coletiva, públicas ou particulares, planejadas e mantidas em conjunto com a comunidade;

Art. 303. Os objetivos do Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais são:

II - a redução das desigualdades socioespaciais, suprindo carências de equipamentos e infraestrutura urbana nos bairros com maior vulnerabilidade social;

III - o suprimento de todas as áreas habitacionais com os equipamentos necessários à satisfação das necessidades básicas de saúde, educação, lazer, esporte, cultura e assistência social de sua população;

Dos trechos com alinhamento direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, identificamos que sete deles estão pautados tanto na estratégia de promover a proximidade entre casa e trabalho quanto na estratégia de promover proximidade entre casa e equipamentos, sendo eles:

Art. 6º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelas seguintes diretrizes:

IX - planejamento da distribuição espacial da população e das atividades econômicas de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, a mobilidade e a qualidade de vida urbana;

Art. 12 § 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central são:

I - fortalecimento do caráter de centralidade municipal, aumentando a densidade demográfica e a oferta habitacional, respeitando o patrimônio histórico, cultural e religioso, otimizando a oferta de infraestrutura existente; renovando os padrões de uso e ocupação e fortalecendo a base econômica local;

IV - estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa e média renda de modo a aproximar a moradia do emprego;

VI - redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo que promovam mescla e maior proximidade de diferentes tipologias residenciais para grupos de baixa, média e alta renda;

Art. 14 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são:

IV - incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta de serviços, comércio e equipamentos comunitários;

Art. 15 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são:

III - incentivar a consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta dando prioridade à implantação de serviços, comércio e equipamentos comunitários, mediante participação da população local nas decisões;

Art. 18 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental são:

VII - incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, facilitando a implantação de serviços, comércio e equipamentos comunitários;

Dos trechos com alinhamento direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, é possível identificar que em três deles, a mobilidade é a principal estratégia, sendo eles:

Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

IV - redução do tempo de viagem dos munícipes;

Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

I - priorizar o transporte público coletivo, os modos não motorizados e os modos compartilhados, em relação aos meios individuais motorizados;

IV - promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária.

E em dois deles, é possível identificar tanto a estratégia de proximidade quanto de mobilidade, sendo eles:

Art. 15 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são:

II - incentivar usos não residenciais nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades de bairro, para gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho;

Art. 18 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental são:

XI - incentivar usos não residenciais nos eixos de estruturação da transformação urbana e nas centralidades de bairro, visando gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho.

Embora os trechos dos artigos 15 e 18, destacados acima, não sejam diretamente sobre o sistema de mobilidade urbana, entende-se que o fato de incentivar usos não residenciais nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, que são eixos de transporte público coletivo de média e alta capacidades, seja uma estratégia alinhada à mobilidade urbana pautada no transporte público coletivo.

Os três trechos a seguir estão alinhados à estratégia de promover maior adensamento populacional, e é interessante observar que possuem relação também com a estratégia de promover proximidade.

Art. 12 § 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central são:

I - fortalecimento do caráter de centralidade municipal, aumentando a densidade demográfica e a oferta habitacional, respeitando o patrimônio histórico, cultural e religioso, otimizando a oferta de infraestrutura existente; renovando os padrões de uso e ocupação e fortalecendo a base econômica local;

Art.13 Parágrafo único. Os objetivos de ordenação do território na Macroárea da Urbanização Consolidada são:

III - estímulo ao adensamento populacional onde este ainda for viável, com diversidade social, para aproveitar melhor a infraestrutura instalada e equilibrar a relação entre oferta de empregos e moradia;

Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes:

XI - estimular a implantação de atividades de comércio e serviços nas regiões onde a densidade populacional é elevada e há baixa oferta de emprego, criando regras para a adequada convivência entre usos residenciais e não residenciais;

### 5.2.2 Alinhamento indireto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”

Além dos trechos do Plano Diretor Estratégico de São Paulo, já destacados até o momento neste trabalho, onde o alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” é direto e facilmente percebido, identificamos 147 trechos da lei que podem demonstrar relação de forma indireta com o conceito da “Cidade de 15 Minutos. São orientações ou medidas que podem corroborar com a construção de uma cidade pautada no conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

Para os trechos destacados a seguir, entende-se que se trata de garantias de direitos que se alinham ao proposto pelo conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

Art. 5º Os princípios que regem a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico são:

- I - Função Social da Cidade;
- II - Função Social da Propriedade Urbana;
- III - Função Social da Propriedade Rural;
- IV - Equidade e Inclusão Social e Territorial;
- V - Direito à Cidade;
- VI - Direito ao Meio Ambiente Ecologicamente Equilibrado;
- VII - Gestão Democrática.

§ 1º Função Social da Cidade compreende o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social, ao acesso universal aos direitos sociais e ao desenvolvimento socioeconômico e ambiental, incluindo o direito à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho, ao sossego e ao lazer.

§ 4º Equidade Social e Territorial compreende a garantia da justiça social a partir da redução das vulnerabilidades urbanas e das desigualdades sociais entre grupos populacionais e entre os distritos e bairros do Município de São Paulo.

§ 5º Direito à Cidade compreende o processo de universalização do acesso aos benefícios e às comodidades da vida urbana por parte de todos os cidadãos, seja pela oferta e uso dos serviços, equipamentos e infraestruturas públicas.

Art. 6º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelas seguintes diretrizes:

- I - justa distribuição dos benefícios e ônus do processo de urbanização;

Art. 15 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são:

I - fortalecer as capacidades de proteção social a partir de melhorias nas condições de vida, de convivência e de acesso às políticas públicas;

Os trechos a seguir relacionam-se indiretamente à estratégia de garantir proximidade entre casa e trabalho e/ou casa e equipamentos.

Art. 6º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelas seguintes diretrizes:

III - distribuição de usos e intensidades de ocupação do solo de forma equilibrada, para evitar ociosidade ou sobrecarga em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, e para melhor alocar os investimentos públicos e privados;

Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos:

I - conter o processo de expansão horizontal da aglomeração urbana, contribuindo para preservar o cinturão verde metropolitano;

XIV - fomentar atividades econômicas sustentáveis, fortalecendo as atividades já estabelecidas e estimulando a inovação, o empreendedorismo, a economia solidária e a redistribuição das oportunidades de trabalho no território, tanto na zona urbana como na rural;

XVI - recuperar e reabilitar as áreas centrais da cidade;

Art. 12 § 1º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana são:

III - manutenção da população moradora, inclusive através da promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares ocupados pela população de baixa renda com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

IV - produção de HIS e HMP;

Art. 12 § 2º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana são:

I - promover transformações estruturais orientadas para o maior aproveitamento da terra urbana com o objetivo de ampliar a geração de empregos e renda e intensificar as atividades econômicas;

III - promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários irregulares ocupados pela população de baixa renda com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;

Art. 12 § 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central são:

VIII - instituição de programas de requalificação urbana e integração entre os usos residenciais e não residenciais para vários subsetores da área central, considerando-se os usos não residenciais e suas especialidades, entre elas, a zona cerealista, a área da Rua 25 de Março, o Mercado Municipal.

Art. 14 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são:

VI - promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares existentes, ocupados pela população de baixa renda, com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;



Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:

VI - garantir espaço para a ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos;

VIII - orientar a produção imobiliária da iniciativa privada de modo a gerar:

c) fachadas ativas no térreo dos edifícios;

e) convivência entre os espaços públicos e privados e entre usos residenciais e não residenciais;

f) ampliação da produção de Habitação de Interesse Social e de mercado popular;

Art. 26 § 2º Os objetivos da Rede de Estruturação Local são:

IV - promover o desenvolvimento econômico local visando ao incremento de atividades produtivas articuladas às transformações do território como mecanismo de inclusão social;

Art. 44. As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), demarcadas nos Mapas 4 e 4A, são porções do território destinadas, predominantemente, à moradia digna para a população da baixa renda por intermédio de melhorias urbanísticas, recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de Interesse Social - HIS e Habitações de Mercado Popular - HMP a serem dotadas de equipamentos sociais, infraestruturas, áreas verdes e comércio e serviços locais, situadas na zona urbana.

Art. 45 III - ZEIS 3 são áreas com ocorrência de imóveis ociosos, subutilizados, não utilizados, encortiçados ou deteriorados localizados em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, boa oferta de empregos, onde haja interesse público ou privado em promover Empreendimentos de Habitação de Interesse Social;

V - ZEIS 5 são lotes ou conjunto de lotes, preferencialmente vazios ou subutilizados, situados em áreas dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, onde haja interesse privado em produzir empreendimentos habitacionais de mercado popular e de interesse social.

Art. 55. Em ZEIS, o licenciamento de edificação nova ou de reforma com mudança de uso deverá atender à destinação de percentuais mínimos de área construída total para HIS 1 e HIS 2, conforme Quadro 4, anexo à presente lei.

Art. 57 § 1º Nos EZEIS serão consideradas não computáveis as áreas destinadas a usos não residenciais até o limite de 20% (vinte por cento) da área computável destinada a usos residenciais classificados como HIS e HMP.

Art. 58. Nas ZEIS 1, 2, 3, 4 e 5 a concessão do direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico até o limite do coeficiente de aproveitamento máximo é gratuita para todas as categorias de uso integrantes das EZEIS.

Art. 78. Nas áreas de influência dos eixos:

II - é admitida a instalação do uso misto no lote e na edificação, sem a necessidade de previsão de acessos independentes e compartimentação das áreas destinadas à carga e descarga, circulação, manobra e estacionamento de veículos, desde que sejam demarcadas as vagas correspondentes às unidades residenciais e às áreas não residenciais;

Art. 83 § 2º As áreas remanescentes das desapropriações necessárias à implantação de melhoramentos viários, relacionados à implantação de sistemas de transporte coletivo deverão, quando a dimensão for suficiente, ser destinadas à produção de Habitação de

Interesse Social com equipamentos sociais ou usos não residenciais no pavimento térreo.

Art. 90. O Executivo, na forma da lei, poderá exigir do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado, ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

- I - parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;
- II - Imposto Predial e Territorial Urbano Progressivo no Tempo;
- III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública.

Art. 103 Parágrafo único. O direito de preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

- I - execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- IV - ordenamento e direcionamento da expansão urbana;
- V - implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- VI - criação de espaços públicos de lazer ou áreas verdes;

Art. 111. Fica estabelecida como exigência para o certificado de conclusão de empreendimentos imobiliários de grande porte ou implantação de planos e projetos urbanísticos a Cota de Solidariedade, que consiste na produção de Habitação de Interesse Social pelo próprio promotor, doação de terrenos para produção de HIS ou a doação de recursos ao Município para fins de produção de Habitação de Interesse Social e equipamentos públicos sociais complementares à moradia.

Art. 112. Os empreendimentos com área construída computável superior a 20.000m<sup>2</sup> (vinte mil metros quadrados) ficam obrigados a destinar 10% (dez por cento) da área construída computável para Habitação de Interesse Social, voltada a atender famílias com renda até 6 (seis) salários mínimos, de acordo com regulamentação definida nesta lei.

§ 1º A área construída destinada à Habitação de Interesse Social no empreendimento referido no “caput” desse artigo será considerada não computável.

Art. 146

Parágrafo único. No mínimo 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos arrecadados deverão ser aplicados em Habitação de Interesse Social, incluindo infraestrutura e equipamentos sociais para atender à população moradora, preferencialmente na aquisição de glebas e terras no perímetro de abrangência ou no perímetro expandido.

Art. 149 § 1º São objetivos das Áreas de Estruturação Local:

IV - ampliação da oferta de equipamentos urbanos e sociais, articulando-os no território à rede existente;

Art. 176. São objetivos específicos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável:

III - proteger as áreas industriais em funcionamento e estimular sua expansão em moldes compatíveis com as novas condições territoriais do Município;

Art. 181. O fortalecimento de polos e eixos de centralidades dar-se-á através das seguintes ações:

I - fortalecimento e reabilitação do centro histórico, incluindo:

- a) fortalecimento e valorização dos polos comerciais especializados, como 25 de Março, Santa Ifigênia, Bom Retiro, Gasômetro e Zona Cerealista;
- b) consolidação da área como polo criativo, cultural, gastronômico, de lazer, divertimento e entretenimento por meio da criação do Polo de Economia Criativa e dos Territórios de Interesse da Cultura e da Paisagem, previstos nos arts. 182 e 314;
- c) reabilitação dos espaços públicos, garantindo-se a segurança, preservação e recuperação urbanística;
- d) criação de centros comerciais populares em áreas de grande circulação, como terminais de transporte coletivo e estações de metrô e trem;

e) estímulo ao uso comercial e cultural no nível do passeio público dos edifícios, em detrimento de sua ocupação por estacionamentos;

f) estímulo ao uso noturno da área;

II - valorização, estímulo e criação de condições especiais de desenvolvimento econômico para o fortalecimento e a ampliação de áreas tradicionais de comércio como o Polo de Comércio e Desenvolvimento de Moda do Brás, Pari e Canindé;

III - estímulo à promoção de edifícios de uso misto e à utilização do térreo dos edifícios para usos não residenciais, através de incentivos de outorga onerosa ou outros benefícios, em especial nos eixos de transformação urbana;

IV - estímulo à criação de novas centralidades e a dinamização das existentes pela implantação contígua de equipamentos públicos como elementos catalisadores do comércio e serviços privados, em especial nas Áreas de Estruturação Local;

V - qualificação urbanística das ruas comerciais, a ser promovida preferencialmente em parcerias com a iniciativa privada, incluindo:

a) reforma, adequação e, quando possível, alargamento das calçadas;

b) acessibilidade;

c) enterramento da fiação aérea;

d) melhoria da iluminação pública;

e) implantação de mobiliário urbano, em especial, banheiros públicos;

f) sinalização visual;

VI - regulamentação pelo Executivo da utilização dos espaços públicos pelo comércio ambulante e atividades econômicas complementares, garantindo sua instalação em locais de grande movimento de pessoas, desde que não obstrua a circulação de pedestres e a fruição dos espaços públicos;

VII - de programas habitacionais, de assistência social e de saúde para a população moradora em áreas de risco, ocupações irregulares e situação de rua;

VIII - consolidação, fortalecimento e crescimento dos polos de saúde, educação e pesquisa, por meio da criação de disciplina especial de uso e ocupação do solo que permita a regularização, a reforma e a construção de unidades complementares no entorno dos polos existentes, de forma a organizar essas centralidades e sua integração com a cidade;

IX - inclusão de espaços produtivos destinados aos programas de inclusão produtiva em EZEIS e EHS.

Art. 182. Os Polos de Economia Criativa - PEC são territórios destinados ao fomento e desenvolvimento de atividades econômicas que compõem a economia criativa, entendida como o ciclo de criação, produção e distribuição de bens e serviços tangíveis ou intangíveis que utilizam a criatividade, a habilidade e o talento de indivíduos ou grupos como insumos primários, sendo composta por atividades econômicas baseadas no conhecimento e capazes de produzir riqueza, gerar emprego e distribuir renda.

Art. 186. Parques Tecnológicos são oportunidades para o desenvolvimento urbano baseado em usos voltados para a produção de conhecimento e de complexos de desenvolvimento econômico e tecnológico que visam fomentar economias baseadas no conhecimento por meio da integração da pesquisa científica e tecnológica, negócios/empresas e organizações governamentais em um determinado território, e do suporte às inter-relações entre estes grupos.

§ 1º Os Parques Tecnológicos podem abrigar centros para pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico, inovação e incubação, treinamento, prospecção, como também infraestrutura para feiras, exposições e desenvolvimento mercadológico.

§ 2º Ficam estabelecidos os seguintes parques tecnológicos:

I - Parque Tecnológico Jaguaré;

II - Parque Tecnológico Leste.

Art. 189. O Polo de Desenvolvimento Econômico Rural Sustentável objetiva promover atividades econômicas e gerar empregos na zona rural, conforme Mapa 1A, de modo compatível com a conservação das áreas prestadoras de serviços ambientais na Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável.

Art. 195. São diretrizes da Política Ambiental: II - melhorar a relação de áreas verdes por habitante do Município;

Art. 197. São objetivos da Política e do Sistema de Infraestruturas:

VIII - garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes das obras e serviços de infraestrutura urbana;

Art. 198. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Infraestrutura devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

I - garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública por parte da população;

Art. 272 Parágrafo único. São objetivos do Programa de Recuperação Ambiental de Fundos de Vale:

I - ampliar progressiva e continuamente as áreas verdes permeáveis ao longo dos fundos de vales, criando progressivamente parques lineares e minimizando os fatores causadores de enchentes e os danos delas decorrentes, aumentando a penetração no solo das águas pluviais e instalando dispositivos para sua retenção, quando necessário.

Art. 283 IV - planejar e executar a implantação de cemitérios verticais e crematórios públicos e privados nas diversas regiões do Município, visando ampliar a capacidade do atendimento e liberar áreas municipais para recreação e lazer;

Art. 292. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, na Habitação devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

VI - promover a produção de novas habitações de interesse social nas ZEIS 2, 4 e em áreas vazias e subutilizadas com prioridade para as famílias que integram a faixa 1 (HIS 1), por meio da constituição de um parque público de habitação, do incentivo à produção privada e da ampliação de convênios e parcerias;

VII - promover a reabilitação de edifícios vazios ou subutilizados em áreas centrais, em centralidades dotadas de infraestrutura e nas ZEIS 3, destinando-os aos programas de locação social e cessão de posse;

VIII - estimular a produção de habitação do mercado popular, em especial nas ZEIS 5;

Art. 293 VI - implementar política de aquisição de terras urbanas adequadas e bem localizadas destinadas à provisão de novas Habitações de Interesse Social;

XI - produzir unidades habitacionais de interesse social em áreas vazias ou subutilizadas e recuperar edifícios vazios ou subutilizados, para a população de baixa e média renda, nos termos desta lei, nas regiões centrais da cidade e nas centralidades dotadas de infraestrutura;

Art. 304 Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

III - otimizar a ocupação dos equipamentos existentes e a integração entre equipamentos implantados na mesma quadra;

Art. 305. As ações prioritárias no Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais são:

VII - expandir a rede de Centros de Educação Infantil - CEI e a rede de Escolas Municipais de Educação Infantil - EMEI, inclusive por meio da rede conveniada e outras modalidades de parcerias;

VIII - expandir a rede hospitalar e o número de leitos, inclusive por meio de adequação de hospitais municipais;

IX - expandir a rede dos demais equipamentos de saúde para realização de exames, atendimento ambulatorial, de especialidades, ou de urgência e emergência;

XII - expandir a rede de equipamentos culturais;

XIII - expandir a rede de equipamentos esportivos;

XVII - expandir a rede de Centros Integrados de Educação de Jovens e Adultos - CIEJA, a fim de ampliar o atendimento através do Programa de Educação de Jovens e Adultos - EJA, ou programas que venham a sucedê-los;

Art. 308 § 1º O combate à exclusão e às desigualdades socioterritoriais, o atendimento às necessidades básicas, à fruição de bens e serviços socioculturais e urbanos, à transversalidade das políticas de gênero e raça, e destinadas às crianças e adolescentes, aos

jovens, idosos e pessoas portadoras de necessidades especiais, devem ser objetivos a serem

atingidos pelos planos setoriais de educação, saúde, esportes, assistência social e cultura.

Art. 340. Os recursos arrecadados pelo FUNDURB deverão respeitar anualmente o limite de:

I - ao menos 30% (trinta por cento) destinados para a aquisição de terrenos destinados à produção de Habitação de Interesse Social localizados na Macroárea de Estruturação Metropolitana, e na Macroárea de Urbanização Consolidada e na Macroárea de Qualificação da Urbanização, preferencialmente classificados como ZEIS 3, conforme Mapa 4A anexo;

Art. 346. Em consonância com as diretrizes expressas nesta lei, os Planos Regionais das Subprefeituras têm como objetivos:

II - buscar a redução das desigualdades socioterritoriais de cada Subprefeitura, visando responder às necessidades e opções da população que ali mora e trabalha por meio de:

a) garantia do equilíbrio entre a mescla de usos residenciais e não residenciais.

III - garantir a função social da propriedade e a aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade por meio de:

a) indicação de imóveis não edificadas, subutilizados ou não utilizados;

Art. 362. Na área contida no perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Jacu-Pêssego, conforme Mapa 11 anexo, 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 e da área destinada aos usos não residenciais nos empreendimentos de uso misto.

Art. 363. Nas áreas contidas no perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Cupecê, conforme Mapa 11 anexo, 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 e da área destinada aos usos não residenciais nos empreendimentos de uso misto.

Art. 365. Deverá ser elaborado projeto de lei específica de incentivo ao desenvolvimento para a área ao longo da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães contida na Macroárea de Estruturação Metropolitana, conforme Mapa 11 anexo, prevendo incentivos

urbanísticos e fiscais para a instalação de usos não residenciais com a finalidade de geração de renda e emprego na região.

Art. 366. Deverá ser elaborado projeto de lei específica de incentivo ao desenvolvimento para a área ao longo da Avenida Coronel Sezefredo Fagundes, com definição de perímetro, e para o perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Fernão Dias, conforme Mapa 11 anexo, prevendo incentivos urbanísticos e fiscais para a instalação de usos não residenciais com a finalidade de geração de renda e emprego na região.

Os trechos a seguir relacionam-se indiretamente à estratégia de mobilidade, pautada em transportes públicos coletivos, utilização de bicicletas e deslocamento de pedestres:

Art. 6º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelas seguintes diretrizes:

XI - prioridade no sistema viário para o transporte coletivo e modos não motorizados;

Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos:

IV - expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel;

§ 1º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana são:

V - incremento e qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;

Art. 12 § 2º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana são:

IV - incremento e qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;

Art. 12 § 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central são:

III - qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;

Art. 14 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são:

II - melhoria e complementação do sistema de mobilidade urbana, com integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário, hidroviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas;

Art. 15 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são:

VI - melhorar e completar o sistema de mobilidade urbana, com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, ferroviário, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas, nos termos da legislação vigente;

Art. 18 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental são:

V - melhoria e complementação do sistema de mobilidade com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas;

Art. 19 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental são:

VI - melhoria e complementação do sistema de mobilidade com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalização;

Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:

VII - desestimular o uso do transporte individual motorizado, articulando o transporte coletivo com modos não motorizados de transporte;

Art. 26 § 2º Os objetivos da Rede de Estruturação Local são:

III - aprimorar e articular o sistema de mobilidade local ao Sistema de Transporte Coletivo, priorizando os modos de transporte não motorizados;

Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes:

X - promover a articulação entre espaço público e espaço privado, por meio de estímulos à manutenção de espaços abertos para fruição pública no pavimento de acesso às edificações;

XIV - estabelecer limites mínimos e máximos de área construída computável destinada a estacionamento de veículos, condicionando o número máximo à compensação urbanística por sua utilização;

XXIX - adotar medidas para redução de velocidade dos veículos automotores, visando garantir a segurança de pedestres e ciclistas, tais como “traffic calming”;

Art. 78. Nas áreas de influência dos eixos:

III - está dispensado o atendimento às disposições relativas ao número mínimo de vagas para estacionamento estabelecidas pela LPUOS, desde que atendidas às exigências específicas da legislação e normas técnicas de acessibilidade, atendimento médico de emergência e segurança contra incêndio;

IV - é vedada, nos espaços destinados a estacionamento, a ocupação por vagas:

a) da área livre entre o alinhamento do lote e o alinhamento da edificação no pavimento ao nível do passeio público, com exceção das vagas exigidas pela legislação e normas técnicas de acessibilidade, atendimento médico de emergência e segurança contra incêndio;

b) de áreas cobertas no pavimento de acesso até o limite de 15m (quinze metros) do alinhamento da via;

§ 4º Nas áreas de influência dos eixos, quando a área do lote for superior a 5.000m<sup>2</sup> (cinco mil metros quadrados) e menor ou igual a 40.000m<sup>2</sup> (quarenta mil metros quadrados), será obrigatório:

I - destinar para fruição pública área equivalente à no mínimo 20% (vinte por cento) da área do lote, em espaço livre ou edificado, ao nível do passeio público ou no pavimento térreo;

§ 7º Nas áreas de influência dos eixos, nos lotes com frente para os eixos relacionados nos incisos II e III do art. 76, o passeio deverá ter largura mínima de 5m (cinco metros), em contrapartida à doação de área para este fim.

Art. 82. Nas áreas de influência dos eixos, quando uma parcela do lote for destinada à fruição pública, os potenciais construtivos básico e máximo do remanescente do lote serão calculados em função de sua área original, e não será cobrada outorga onerosa correspondente à metade do potencial construtivo máximo relativo à área destinada à fruição pública, desde que atendidas simultaneamente as seguintes condições...

Art. 149 § 1º São objetivos das Áreas de Estruturação Local:

III - integração do desenvolvimento urbano local com o Sistema de Transporte Coletivo, garantindo a acessibilidade pela previsão de novas conexões e transposições, considerando modos motorizados e não motorizados, com previsão de

transporte vertical mecanizado, tais como teleféricos, funiculares, elevadores e escadas rolantes, quando couber;

Art. 195. São diretrizes da Política Ambiental:

X - combater a poluição sonora;

XIII - reduzir as emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa;

Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

I - melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

II - homogeneização das condições de macroacessibilidade entre diferentes regiões do Município;

III - aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal;

VI - promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado;

Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

II - diminuir o desequilíbrio existente na apropriação do espaço utilizado para a mobilidade urbana, favorecendo os modos coletivos que atendam a maioria da população, sobretudo os extratos populacionais mais vulneráveis;

VIII - complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte público coletivo, aprimorando as condições de circulação dos veículos;

IX - complementar, ajustar e melhorar o sistema ciclovitário;

XII - elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo;

XXIII - implantar dispositivos de redução da velocidade e acalmamento de tráfego nas vias locais, especialmente nas ZER;

Art. 229 § 1º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana, cuja elaboração é uma ação prioritária do Sistema de Mobilidade, deverá ser elaborado de forma participativa e conter, no mínimo:

VIII - intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessárias para favorecer a circulação de transportes coletivos e não motorizados e promover ligações mais eficientes entre os bairros e as centralidades;

XII - intervenções para a implantação do sistema ciclovitário integrado ao sistema de transporte público coletivo de alta e média capacidade;

XIII - ações para implantação de políticas de controle de modos poluentes e menos eficientes de transporte.

Art. 232. As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são: III - ampliação das calçadas, passeios e espaços de convivência;

VI - integração entre o sistema de estacionamento de bicicletas (paraciclos e bicicletários) e as calçadas, visando ao pleno acesso de ciclistas aos estabelecimentos.



Art. 233. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Circulação de Pedestres devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

II - implantar travessias em nível em vias que não permitem interrupção de tráfego de veículos motorizados, garantindo a segurança e o conforto do pedestre;

III - integrar sistema de transporte público coletivo com o sistema de circulação de pedestres, por meio de conexões entre modais de transporte, calçadas, faixas de pedestre, transposições, passarelas e sinalização específica, visando à plena acessibilidade do pedestre ao espaço urbano construído;

IX - priorizar a circulação de pedestres sobre os demais modais de transportes, especialmente em vias não estruturais;

X - garantir a implantação de estruturas de acalmamento de tráfego e redução de velocidade, especialmente em vias não estruturais.

Art. 240. O Município regulamentará através de instrumentos específicos:

IV - a abertura de rotas de ciclismo, bicicletários e compartilhamento de bicicletas e vagas especiais para compartilhamento de automóveis e similares;

§ 2º As vias estruturais e não estruturais receberão adaptações, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura cicloviária adequada.

Art. 241. As ações estratégicas do Sistema Viário são:

VI - padronizar, readequar e garantir acessibilidade dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;

VIII - implantar, nas vias de tráfego local, medidas de engenharia de tráfego de forma a disciplinar o uso do espaço entre pedestres, bicicletas e veículos;

IX - adaptar as condições da circulação de transportes motorizados afim de garantir a segurança e incentivar o uso de modais não motorizados, especialmente nas vias estruturais N3, inclusive com medidas de acalmamento de tráfego e redução da velocidade;

X - redução do espaço de estacionamentos de automóveis para implantação de estrutura cicloviária e ampliação de calçadas.

§ 1º O sistema viário estrutural e não estrutural poderá receber adaptações que promovam o compartilhamento adequado do espaço das vias entre diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados, garantidas as condições de segurança.

§ 2º Nas vias do sistema viário estrutural, existente ou planejado, dotadas de 3 (três) ou mais faixas de rolamento na mesma pista, 1 (uma) faixa deverá ser destinada para a circulação exclusiva de transporte público coletivo.

§ 3º As vias do sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo devem ser condicionadas e ordenadas de forma a priorizar a circulação de transporte público coletivo por meio de reserva de faixas exclusivas no viário.

Art. 245. As ações estratégicas do Sistema de Transporte Público Coletivo são:

d) viabilização de infraestrutura viária segregada para circulação segura e adequada de ciclistas;

§ 4º A implantação de novos corredores, terminais e estações de transferência de ônibus, linhas e estações de metrô, trens, monotrilhos e do transporte hidroviário e a modernização dos já existentes, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo:

III - integração física e operacional com outros modos de transporte, em especial com o sistema cicloviário, por meio de implantação de bicicletários, permissão de embarque de bicicletas em veículos do sistema, priorização de travessias de pedestres, entre outras medidas;

Art. 250. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo o objetivo de estruturar uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do Sistema Cicloviário e os demais meios de transporte.

Art. 251. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo diretriz de implantar as redes cicloviárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado de alta e média capacidade, e garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.

Art. 252. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.

Art. 253. A ação prioritária será implantar a rede cicloviária integrada com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, a partir dos Planos Regionais das Subprefeituras e dos Planos de Bairro.

Art. 272 Parágrafo único. São objetivos do Programa de Recuperação Ambiental de Fundos de Vale:

VI - aprimorar o desenho urbano, ampliando e articulando os espaços de uso público, em especial os arborizados e destinados à circulação e bem-estar dos pedestres;

X - construir, ao longo dos parques lineares, vias de circulação de pedestres e ciclovias;

Art. 303. Os objetivos do Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais são:

IV - a ampliação da acessibilidade à rede de equipamentos e aos sistemas de mobilidade urbana, incluindo pedestres e ciclovias;

Art. 339. Os recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB serão aplicados com base nos objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos urbanísticos e ambientais integrantes ou decorrentes da Lei do Plano Diretor Estratégico e tendo como referência o previsto no Programa de Metas do Município, conforme as seguintes prioridades:

II - sistema de transporte coletivo público, sistema cicloviário e sistema de circulação de pedestres;

Art. 340. Os recursos arrecadados pelo FUNDURB deverão respeitar anualmente o limite de:

II - ao menos 30% (trinta por cento) destinados à implantação dos sistemas de transporte público coletivo, cicloviário e de circulação de pedestres.

Art. 351. O Plano de Bairro poderá conter, entre outras, propostas para melhorar:

XVII - a segurança na circulação de pedestres;

XIX - medidas para tornar o sistema viário o mais propício e seguro possível para a circulação de bicicletas, além de prever um sistema cicloviário local, articulado com o sistema de transporte coletivo, áreas verdes e principais equipamentos urbanos e sociais.

Os trechos a seguir relacionam-se indiretamente tanto à estratégia de mobilidade, pautada em transportes públicos coletivos, utilização de bicicletas e deslocamento de pedestres

quanto à estratégia de promover proximidade seja ela entre casa e trabalho ou casa e equipamentos:

Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos:

II - acomodar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade;

VI - reservar glebas e terrenos, em áreas dotadas de infraestrutura e transportes coletivos, em quantidade suficiente para atender ao déficit acumulado e às necessidades futuras de habitação social;

Art. 10 § 2º Os objetivos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são:

II - compatibilidade do uso e ocupação do solo com a oferta de sistemas de transporte coletivo e de infraestrutura para os serviços públicos.

Art.13 Parágrafo único. Os objetivos de ordenação do território na Macroárea da Urbanização Consolidada são:

IV - incentivar a fruição pública e usos mistos no térreo dos edifícios, em especial nas centralidades existentes e nos eixos de estruturação da transformação urbana.

Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:

IV - ampliar a oferta de habitações de interesse social na proximidade do sistema estrutural de transporte coletivo;

VIII - orientar a produção imobiliária da iniciativa privada de modo a gerar: maior fruição pública nos terrenos dos empreendimentos;

IX - prever a implantação de mercados populares com áreas para o comércio ambulante e usos complementares, em especial em locais com grande circulação de pedestres e nas proximidades de estações de trem e metrô e terminais de ônibus, observando-se a compatibilidade entre o equipamento, as instalações, o fluxo seguro de pedestres e as normas de acessibilidade.

Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes:

XIII - fomentar o uso misto no lote entre usos residenciais e não residenciais, especialmente nas áreas bem servidas pelo transporte público coletivo de passageiros;

XXXIV - criar incentivos urbanísticos para os proprietários que doarem ao Município áreas necessárias à ampliação do sistema viário e do sistema de áreas verdes, proporcionarem usos mistos no mesmo lote, produzirem unidades de Habitação de Interesse Social;

Art. 80. Nas áreas de influência dos eixos, serão consideradas não computáveis:

I - as áreas que atendam às condições previstas nos incisos I, III e IV do art. 189 da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, até sua revisão;

II - as áreas assim consideradas na legislação edilícia;

III - as áreas cobertas, em qualquer pavimento, ocupadas por circulação, manobra e estacionamento de veículos, desde que seja observada a cota de garagem máxima fixada no Quadro 2 desta lei, e o número de vagas não ultrapasse:

a) nos usos R, 1 (uma) vaga por unidade habitacional;

b) nos usos nR, 1 (uma) vaga para cada 70m<sup>2</sup> (setenta metros quadrados) de área construída computável, excluídas as áreas computáveis ocupadas por vagas, desprezadas as frações;

c) nos usos mistos, 1 (uma) vaga por unidade habitacional e 1 (uma) vaga para cada 70m<sup>2</sup> (setenta metros quadrados) de área construída computável destinada ao uso nR, excluídas as áreas computáveis ocupadas por vagas, desprezadas as frações;

IV - as áreas construídas no nível da rua com acesso direto ao logradouro, em lotes com testada superior a 20m (vinte metros), até o limite de 50% (cinquenta por cento) da área do lote, destinadas a usos classificados nas subcategorias de usos nR1 ou nR2;

V - a área destinada aos usos não residenciais nR, até o limite de 20% (vinte por cento) da área construída computável total do empreendimento, nos empreendimentos de uso misto e nos Empreendimentos de Habitação de Interesse Social - EHIS.

§ 1º A parcela de área destinada à circulação, manobra e ao estacionamento de veículos que ultrapassar a área resultante da aplicação da cota máxima de garagem será considerada computável.

§ 2º Quando o número de vagas de estacionamento ultrapassar os limites fixados no inciso III do “caput”, a área correspondente, incluindo as áreas de circulação e manobra dessas vagas, será considerada computável.

Art. 149 § 1º São objetivos das Áreas de Estruturação Local:

V - qualificação e fortalecimento das centralidades locais por meio de sua articulação aos equipamentos urbanos e sociais, habitação, áreas verdes, saneamento e mobilidade local;

Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

XIV - promover o maior aproveitamento em áreas com boa oferta de transporte público coletivo por meio da sua articulação com a regulação do uso e ocupação do solo;

Art. 245. As ações estratégicas do Sistema de Transporte Público Coletivo são:

§ 2º Os terminais poderão prever áreas de expansão de seus usos através do aproveitamento de sua área construtiva adicional com destinação para equipamentos públicos municipais, usos comerciais e de serviços, de acordo com sua localização estratégica e seu coeficiente de aproveitamento não utilizado.

§ 3º Os terminais e estações de transferência de ônibus deverão incluir espaços para serviços públicos e, quando viável, centros comerciais populares.

§ 4º A implantação de novos corredores, terminais e estações de transferência de ônibus, linhas e estações de metrô, trens, monotrilhos e do transporte hidroviário e a modernização dos já existentes, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo:

VIII - articulação com ofertas de Habitação de Interesse Social;

Art. 292. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, na Habitação devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

X - priorizar a provisão de habitação social em áreas dotadas de infraestrutura e transportes coletivos, evitando sua instalação em unidades de conservação, áreas de proteção ambiental, áreas de proteção a mananciais e áreas enquadradas como ZEPAM em função de suas características de cobertura vegetal, recursos hídricos e fragilidade geotécnica;

Art. 304 Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

II - otimizar o aproveitamento dos terrenos a serem desapropriados ao longo de corredores de ônibus, com localização e acessibilidade privilegiada e em conformidade com o maior potencial construtivo dessas áreas;

Art. 346. Em consonância com as diretrizes expressas nesta lei, os Planos Regionais das Subprefeituras têm como objetivos:

IX - propor ações para a redução da necessidade de deslocamento e a melhoria do sistema viário e de transporte coletivo, por meio da definição de especificidades do subsistema viário coletor e local, incluindo rede cicloviária e de circulação de pedestres, acessibilidade universal nos espaços públicos, com base no Plano Municipal de Mobilidade;

Os trechos a seguir relacionam-se indiretamente à estratégia de proporcionar maior densidade populacional. É interessante observar que quase todos os trechos que trazem como estratégia o aumento da densidade populacional, trazem também a estratégia de proximidade, e alguns incluem também a estratégia de mobilidade.

Art. 12. A Macroárea de Estruturação Metropolitana é composta por três setores, conforme Mapa 2A, agregados a partir de dez subsetores distintos:

§ 1º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana são:

I - transformações estruturais orientadas para o maior aproveitamento da terra urbana com o aumento nas densidades construtiva e demográfica e implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana, atendendo a critérios de sustentabilidade e garantindo a proteção do patrimônio arquitetônico e cultural, em especial o ferroviário e o industrial;

Art. 22 § 2º Os eixos de estruturação da transformação urbana são porções do território onde é necessário um processo de transformação do uso do solo, com o adensamento populacional e construtivo articulado a uma qualificação urbanística dos espaços públicos, mudança dos padrões construtivos e ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos.

Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:

I - promover melhor aproveitamento do solo nas proximidades do sistema estrutural de transporte coletivo com aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas;

Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de

Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada

segundo as seguintes diretrizes:

XVII - promover o adensamento construtivo e populacional e a concentração de usos e atividades em áreas com transporte coletivo de média e alta capacidade instalado e planejado;

Art. 75. Os eixos de estruturação da transformação urbana, definidos pelos elementos estruturais dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, existentes e planejados, determinam áreas de influência potencialmente aptas ao adensamento construtivo e populacional e ao uso misto entre usos residenciais e não residenciais.

Art. 79. Nas áreas de influência dos eixos, a construção e a ampliação de edificações deverão atender aos parâmetros de ocupação do solo estabelecidos no Quadro 2 anexo.

§ 1º Nos empreendimentos de uso residencial, o número mínimo de unidades habitacionais será calculado segundo a seguinte equação:

$$N = (Cau \times At) / (CAmax \times Q),$$
 onde:

N - número mínimo de unidades;

CAu - coeficiente de aproveitamento utilizado no projeto;  
 CAmáx - coeficiente de aproveitamento máximo;  
 At - área do terreno;  
 Q - quota máxima de terreno por unidade habitacional, conforme  
 Quadro 2 anexo a esta lei.

Art. 134. Com o objetivo de promover transformações estruturais o Município deverá desenvolver Projetos de Intervenção Urbana para promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação, preferencialmente localizadas na Macroárea de Estruturação Metropolitana, para maior aproveitamento da terra urbana e o consequente aumento nas densidades construtivas e demográficas, implantação de novas atividades econômicas e emprego e atendimento às necessidades de habitação e de equipamentos sociais para a população.

Art. 149 § 1º São objetivos das Áreas de Estruturação Local:  
 VI - adensamento qualificado de porções do território e, ao mesmo tempo, o aumento de áreas livres e áreas verdes, com percurso para pedestres e áreas de lazer;

### 5.2.3 Relação com áreas ou regiões específicas da cidade

Quanto à relação dos trechos que possuem alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” e áreas ou regiões específicas do município, o resultado identificado foi o seguinte:

Dos 33 trechos identificados como de alinhamento direto ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, 18 fazem referência a regiões ou áreas específicas da cidade, sendo a Macroárea de Estruturação Metropolitana a mais mencionada, estando presente em 5 trechos. Em segundo lugar a Macroárea de Qualificação da Urbanização, mencionada 3 vezes. As Macroáreas de Redução da Vulnerabilidade Urbana, Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental, Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental e Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana apareceram 2 vezes cada uma, e Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e Macroárea de Urbanização Consolidada apareceram uma vez cada uma.

Todos os 18 trechos que fazem menção a áreas ou regiões específicas estão alinhados à estratégia de promover proximidade e dois deles, além de alinhados à estratégia de proximidade também se alinham à estratégia de mobilidade, sendo um deles localizado na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e o outro situado na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental.

Dos 147 trechos que apresentam alinhamento de forma indireta com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, 58 fazem menção a alguma área ou região específica da cidade,

ficando em primeiro lugar os Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, que foram mencionados em 20 trechos. Em segundo lugar aparecem empatadas a Macroárea de Estruturação Metropolitana e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIs) aparecendo em 9 trechos cada uma. A Macroárea de Estruturação Metropolitana aparece em mais 6 trechos com a indicação “preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana. Outras áreas são mencionadas entre uma e duas vezes, conforme quadro abaixo.

Quadro 4 – Relação com áreas ou regiões específicas da cidade

ÁREA OU REGIÃO DA CIDADE	QUANTIDADE DE TRECHOS		
	Alinhamento Direto	Alinhamento Indireto	Total
Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	1	20	21
Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável	0	1	1
Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental	2	1	3
Macroárea de Estruturação Metropolitana	5	9	14
Preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana	0	6	6
Macroárea de Qualificação da Urbanização	3	2	5
Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana	2	2	4
Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental	2	1	3
Macroárea de Urbanização Consolidada	1	1	2
Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana	2	1	3
ZEIS	0	9	9
ZEPAM	0	1	1
Coronel Sezefredo Fagundes	0	1	1
Cupece	0	1	1
Jacu-Pêssego	0	1	1
Raimundo Pereira de Magalhães	0	1	1
Total	18	58	76

Fonte: Quadro elaborado pela autora

#### 5.2.4 Relação com instrumentos específicos da legislação urbanística

Quanto à relação dos trechos selecionados com instrumentos específicos da legislação urbanística, foi identificado que oito trechos fazem referência a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, sendo dois deles, trechos de alinhamento direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” e seis deles, trechos de alinhamento indireto. Seis trechos fazem referência à Projetos de Intervenção Urbana (PIU), sendo todos eles de alinhamento indireto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”. Quatro trechos fazem referência aos Planos Regionais, dois fazem referência aos Planos de Bairro, todos estes com alinhamento indireto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

Quadro 5 – Relação com instrumentos específicos da legislação urbanística

INSTRUMENTOS DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA	QUANTIDADE DE TRECHOS		
	Alinhamento Direto	Alinhamento Indireto	Total
Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS)	2	6	8
Planos de Bairro	0	2	2
Planos Regionais	0	4	4
Projeto de Intervenção Urbana (PIU)	0	6	6
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>20</b>

Fonte: Quadro elaborado pela autora

### 5.2.5 Oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”

Além de identificar trechos do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo que possuem alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, entende-se que seja relevante apresentar trechos que, durante a análise chamaram a atenção por estarem em nítida oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, sendo eles:

Art.10

VII - manutenção, proteção e requalificação das zonas exclusivamente residenciais consideradas as disposições dos arts. 27 e 33 desta lei.

Art. 27 De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes:

XLV - nos perímetros das zonas exclusivamente residenciais ZER-1 e nos corredores existentes não incidirão índices e parâmetros urbanísticos menos restritivos do que aqueles atualmente aplicados;

Art. 32. O zoneamento do Município deverá incluir, dentre outras, as seguintes zonas:

I - Zona Exclusivamente Residencial - ZER;

II - Zonas Predominantemente Residenciais - ZPR;

Art. 33. As Zonas Exclusivamente Residenciais - ZER são porções do território destinadas exclusivamente ao uso residencial de habitações unifamiliares e multifamiliares, tipologias diferenciadas, níveis de ruído compatíveis com o uso exclusivamente residencial e com vias de tráfego leve e local, podendo ser classificadas em:

I - ZER-1, de baixa densidade construtiva e demográfica;

II - ZER-2, de média densidade construtiva e demográfica; e

III - ZER-3, de alta densidade construtiva e demográfica.

§ 1º Nas ZER-1, o gabarito de altura máximo da edificação é igual a 10 (dez) metros e ficam estabelecidos os seguintes coeficientes de aproveitamento:

I - mínimo igual a 0,05 (cinco centésimos);

II - básico igual a 1,0 (um);

III - máximo igual a 1,0 (um).



§ 3º A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e os Planos Regionais regulamentarão as interfaces das Zonas Exclusivamente Residenciais através de dispositivos que garantam a adequada transição de intensidade de usos, volumetrias, gabaritos e outros parâmetros com as demais zonas.

Art. 34. As Zonas Predominantemente Residenciais - ZPR são porções do território destinadas majoritariamente ao uso residencial de habitações unifamiliares, multifamiliares e aos serviços de moradia, tais como casas de repouso e asilos, bem como atividades não residenciais compatíveis com o uso residencial, com densidades demográficas e construtivas baixas e médias.

Art. 59. Os Empreendimentos de Habitação de Interesse Social – EHIS e Empreendimentos de Habitação de Mercado Popular - EHMP são permitidos em todo o território do Município, com exceção das Macroáreas de Preservação dos Ecossistemas Naturais e de Contenção Urbana e Uso Sustentável e das ZER-1.

Art. 76 § 1º Ficam excluídas das áreas de influência dos eixos:  
I - as Zonas Exclusivamente Residenciais - ZER;

Art.112 (sobre cota de solidariedade)

§ 2º Alternativamente ao cumprimento da exigência estabelecida no “caput” deste artigo, o empreendedor poderá:

I - produzir Empreendimento de Habitação de Interesse Social com no mínimo a mesma área construída exigida no “caput” desse artigo em outro terreno, desde que situado na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, excluída a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e os Setores Jacu-Pêssego, Arco Leste, Noroeste e Fernão Dias da Macroárea de Estruturação Metropolitana;

II - doar terreno de valor equivalente a 10% (dez por cento) do valor da área total do terreno do empreendimento, calculado conforme Cadastro de Valor de Terreno para fins de Outorga Onerosa, situado na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, excluída a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e os Setores Jacu-Pêssego, Arco Leste, Noroeste e Fernão Dias da Macroárea de Estruturação Metropolitana;

III - depositar no Fundo de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB, em sua conta segregada para Habitação de Interesse Social, 10% (dez por cento) do valor da área total do terreno calculado conforme Cadastro de Valor de Terreno para fins de Outorga Onerosa, destinado à aquisição de terreno ou subsídio para produção de HIS, preferencialmente em ZEIS 3.

Art. 340 (sobre os recursos arrecadados pelo FUNDURB)

§ 1º Os recursos especificados no inciso I, que não sejam executados no montante mínimo estabelecido, deverão permanecer reservados por um período de um ano, após este prazo, o Conselho Gestor poderá destinar este recurso para subsídio em programas estaduais e federais de provisão de Habitação de Interesse Social.

§ 2º Os recursos especificados nos incisos I e II do “caput”, que não sejam executados no montante mínimo estabelecido, deverão permanecer reservados por um período de 2 (dois) anos, após este prazo, o Conselho Gestor poderá dar destinação diversa conforme previsto no art. 339.

Os dois últimos trechos apresentados não são exatamente opostos ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, na verdade são exceções previstas na lei que acabam por enfraquecer um instrumento proposto que possui alinhamento ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, como a Cota de Solidariedade e a destinação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB).

A Cota Solidariedade é um instrumento que poderia proporcionar maior diversidade com habitações para população de diversos níveis de renda em uma mesma localidade, no entanto, quando a lei possibilita que Cota seja atendida em outro terreno que seja apenas dentro da mesma macrozona, e ainda que o atendimento da cota possa ser feito através de pagamento em dinheiro do valor correspondente, o instrumento fica enfraquecido no que seria o seu ponto de maior alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

Quanto à flexibilização da destinação dos valores do FUNDURB, também se identifica como uma forma de enfraquecer o próprio instrumento que determina o foco de investimento para os valores arrecadados.

De um modo geral, a principal oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos” identificada no Plano Diretor Estratégico de São Paulo é a existência e proteção para manutenção das Zonas Exclusivamente Residenciais (ZER) e Zonas Predominantemente Residenciais (ZPR).

#### 5.2.6 Revisão Intermediária do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo

A lei nº 16.050/2014 traz em seu artigo 4º que os objetivos previstos deverão ser alcançados até 2029, e em seu parágrafo único indica que o Executivo deverá encaminhar à Câmara Municipal uma proposta de revisão, a ser elaborada de forma participativa, em 2021. Essa revisão sofreu alguns atrasos e entrou em vigor somente em 08 de julho de 2023 com a lei nº 17.975/2023.

Após análise do texto da lei, destacamos os trechos que podem ter algum impacto no alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, tornando a revisão o Plano Diretor Estratégico mais próximo ou mais distante do referido conceito.

Foram identificados quatorze artigos que representam algum impacto no alinhamento do Plano Diretor Estratégico com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, sendo sete no sentido de tornar o Plano Diretor Estratégico mais próximo do conceito de “Cidade de 15 Minutos” e sete que distanciam o Plano Diretor Estratégico do conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

Seguem os trechos destacados da Revisão Intermediária do Plano Diretor Estratégico - lei nº 17.975/2023 e a análise em comparação com o texto original do Plano Diretor Estratégico – lei nº 16.050/2014.

Art. 2º Ficam mantidos os princípios, diretrizes e objetivos da Política de Desenvolvimento Urbano estabelecidos pela Lei nº 16.050, de 2014.

Parágrafo único. A aplicação da Política de Desenvolvimento Urbano estabelecida pela Lei nº 16.050, de 2014, em face de seus princípios, diretrizes e objetivos, passa a ser orientada pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, bem como pelas ações para o enfrentamento das Mudanças Climáticas, em conformidade com acordos internacionais.

Considera-se esse trecho alinhado ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”, de forma indireta, por contemplar a Agenda 2030 e seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável como norteador das Políticas de Desenvolvimento Urbano.

Art. 13. O art. 27 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar com a alteração dos incisos X, XXXII, XXXIII, XXXIX, XLV e acrescido do inciso XLIX Art.

27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes:

XLV - nos perímetros das zonas exclusivamente residenciais ZER-1, ZER-2 e ZER-3 não incidirão índices e parâmetros urbanísticos menos restritivos do que aqueles atualmente aplicados;

Considera-se que esse trecho represente um distanciamento do conceito de “Cidade de 15 Minutos” em relação ao texto original do Plano Diretor Estratégico, visto que na lei nº 16.050/2014, esse mesmo item referia-se apenas a ZER-1, e com a revisão do Plano foram incluídas as ZER-2 e ZER-3, propiciando proteção a uma quantidade maior de áreas exclusivamente residenciais e impedindo nessas áreas uma das principais estratégias para a construção de uma “Cidade de 15 Minutos” que é a diversidade de usos.

Art. 20. O art. 57 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar acrescido de §§ 5º, 6º e 7º, com a seguinte redação:

“Art. 57. ....

.....

§ 5º Para as ZEIS 2, 3 e 5 localizadas em quadras integralmente contidas nas áreas de influência dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana existentes ou ativadas, fica permitido o acréscimo de 50% (cinquenta por cento) do coeficiente de aproveitamento máximo previsto especificamente para o licenciamento de EZEIS, exceto nos casos de sobreposição com áreas de interesse de preservação cultural ou ambiental.

Considera-se que esse trecho aproxima o Plano Diretor Estratégico do conceito de “Cidade de 15 Minutos” ao incluir no texto um incentivo para a promoção de Empreendimentos de Habitação de Interesse Social em áreas de influência dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana.

Art. 21. O art. 60 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar com o acréscimo das alíneas “c”, “d” e “e” e do § 5º:

“Art. 60. ....

I - .....

c) nos lotes localizados nas MEM, MUC e MQU poderão ter acréscimo de até 50% (cinquenta por cento) ao C.A. max permitido conforme Quadros 2 e 2A desde que o acréscimo seja destinado exclusivamente ao uso HIS;

d) nos lotes localizados nas MEM, MUC e MQU poderão ter acréscimo de até 25% (vinte e cinco por cento) ao C.A. max permitido conforme Quadros 2 e 2A desde que o acréscimo seja destinado exclusivamente ao uso HMP e mediante pagamento de outorga onerosa;

e) será considerado não computável, até o limite de 50% (cinquenta por cento) da área construída computável máxima permitida, a área destinada a HIS 1.

§ 5º O disposto nas alíneas “c” e “d” deste artigo se aplicam a todos os empreendimentos, exceto os EHIS e EHMP, o disposto na alínea “e” se aplica a qualquer empreendimento, a serem executados dentro das macroáreas citadas e poderão ser cumulativos.” (NR)

Considera-se que esse trecho aproxima o Plano Diretor Estratégico do conceito de “Cidade de 15 Minutos” pois adiciona incentivos para a produção de Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP) em regiões de infraestrutura consolidada na cidade.

Art. 24. O art. 76 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 76. ....

§ 1º .....

IV - as Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, observado o previsto no § 5º do art. 57 desta Lei;

IX - as Zonas Predominantemente Residenciais – ZPR;

X - as Zonas Corredor – ZCOR;

XI - as Zonas de Transição – ZT;

XII - vilas, conforme resolução SMUL.ATECC.CTLU / 001 / 2022.

Entende-se que a alteração acima distancia o Plano Diretor Estratégico do conceito de “Cidade de 15 Minutos”, uma vez que inclui novas zonas que para que fiquem excluídas das áreas de influência dos eixos, sendo elas a ZPR, ZCOR e ZT. A inclusão dessas zonas pode representar uma proteção para evitar a transformação dessas regiões e com isso dificultar medidas alinhadas ao conceito de “Cidade de 15 Minutos” como uso misto e adensamento populacional nessas regiões.

Art. 29. O art. 79 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar acrescido dos §§ 9º e 10 com a seguinte redação:

“Art. 79. ....

§ 9º Nas áreas de influência dos eixos, a cota máxima de terreno por unidade habitacional poderá ser superada, até o limite de 30 m² (trinta metros quadrados) de terreno por unidade, mediante aplicação de Fator Social na seguinte conformidade:

I - para as unidades de área maior que 70m² (setenta metros quadrados), variando de 1 (um) a 2 (dois), na proporção da cota-parte utilizada entre 20m² (vinte metros quadrados) e 30m² (trinta metros quadrados) de terreno por unidade;

II - para as demais unidades, conforme o disposto no Quadro 5 da Lei.

§ 10. A cota-parte mínima de terreno poderá ser superior a 30 desde que seja aplicado Fator Social (FS) 3 (três) para qualquer uso.” (NR)

Entende-se que a alteração acima distancia o Plano Diretor do conceito de “Cidade de 15 Minutos” pois flexibiliza o instrumento responsável por garantir o adensamento populacional nas áreas de influência de eixos.

Art. 30. O art. 80 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 80. ....

.....

III - .....

a) nos usos R, alternativamente:

1. 1 (uma) vaga por unidade habitacional maior ou igual a 30 m<sup>2</sup> (trinta metros quadrados) de área construída computável;

2. 1 (uma) vaga a cada 60m<sup>2</sup> (sessenta metros quadrados) de área construída privativa, desprezadas as frações;

.....

c) nos usos mistos, as alternativas definidas na alínea “a” para usos residenciais e 1 (uma) vaga a cada 70 m<sup>2</sup> (setenta metros quadrados) de área construída computável destinada a usos nR, excluídas as áreas computáveis ocupadas por vagas, desprezadas as frações;

.....

§ 1º .....

.....

§ 4º Como incentivo aos empreendimentos sem vagas de estacionamento de veículos, excetuadas as vagas necessárias ao atendimento das condições de instalação fixadas na LPUOS, serão consideradas não computáveis até o limite de 10% (dez por cento) da área construída computável, as áreas cobertas de uso residencial ou não residencial, em qualquer pavimento.

§ 5º Para efeito de cálculo do número de vagas de estacionamento de veículos nos empreendimentos que se utilizarem dos benefícios do art. 60 da Lei nº 16.050, de 2014, a aplicação do benefício fica restrito a 50% (cinquenta por cento) do número de vagas destinadas a estas áreas/unidades beneficiadas.

§ 6º Aplica-se o disposto no inciso III deste artigo para ZEU, ZEUA, ZEUP, ZEUPa, ZEM e ZEMP.” (NR)

Entende-se que a alteração acima distancia o Plano Diretor Estratégico do conceito de “Cidade de 15 Minutos” pois flexibiliza para viabilizar maior quantidade de vagas de estacionamento nas áreas de influência dos eixos, em vez de promover restrições e desincentivos à utilização dos carros.

Art. 33. O art. 88 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar acrescido dos incisos XIII, XIV, XV e XVI:

“Art. 88. ....

.....

XIII - promover ações, programas de indução à implantação de calçadas verdes, infraestruturas verdes, entre outras soluções que auxiliem na efetivação dos objetivos e diretrizes da política ambiental, conforme arts. 194 e 195 desta Lei;

XIV - promover ações e programas de indução à manutenção da vegetação urbana existente bem como seu incremento, somado a programas de educação ambiental para a população;

XV - planejar e implementar ações que minimizem os impactos ambientais;  
 XVI - incentivar o uso de novas tecnologias ambientalmente corretas na implantação de intervenções ligadas ao sistema de escoamento e drenagem.” (NR)

Considera-se que a inclusão do trecho acima, aproxima o Plano Diretor de São Paulo do conceito de “Cidade de 15 Minutos” especialmente quanto à necessidade de qualificar ambientalmente a cidade.

Art. 42. O art. 112 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:  
 “Art. 112. ....

.....  
 § 2º Alternativamente ao cumprimento da exigência estabelecida no caput deste artigo, o empreendedor poderá:

I – produzir, isoladamente ou de forma associada, a ser regulamentada por decreto, Empreendimento de Habitação de Interesse Social com, no mínimo, a mesma área construída exigida no caput deste artigo em outro terreno, desde que situado na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, excluída a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e os Subsetores Jacu-Pêssego, Arco Leste, Noroeste e Fernão Dias do Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana;

II – doar terreno, isoladamente ou de forma associada, a ser regulamentada por decreto, de valor equivalente a 20% (vinte por cento) do valor da área total do terreno do empreendimento, calculado conforme Cadastro de Valor de Terreno para fins de Outorga Onerosa, desde que o terreno doado esteja situado na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, excluída a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e os Subsetores Jacu-Pêssego, Arco Leste, Noroeste e Fernão Dias do Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana;

III - depositar no Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB, em sua conta segregada para Habitação de Interesse Social, 20% (vinte por cento) do valor da área total do terreno, calculado conforme Cadastro de Valor de Terreno para fins de Outorga Onerosa, destinado à aquisição de terreno ou subsídio para produção de HIS, preferencialmente em ZEIS 3.

§ 3º Atendida a exigência estabelecida no caput, inclusive pelas alternativas previstas no § 2º, o empreendimento poderá beneficiar-se de acréscimo de 20% (vinte por cento) na área computável, obtida mediante o pagamento da outorga onerosa.

.....  
 § 8º A cota de solidariedade prevista nos Arts. 111 e 112 da Lei nº 16.050, de 2014, poderá ser adotada, por opção do interessado, nos empreendimentos com área construída computável igual ou inferior a 20.000 m² (vinte mil metros quadrados), recebendo o empreendedor, como contrapartida, os benefícios previstos nos §§ 2º e 3º deste artigo.” (NR)

Entende-se que as alterações acima enfraquecem ainda mais o instrumento da Cota de Solidariedade, e com isso distancia o Plano Diretor Estratégico do conceito de “Cidade de 15 Minutos”. Permitir a produção de Empreendimento de Habitação de Interesse Social isoladamente ou de forma associada, a ser regulamentada por decreto específico deixa a informação um pouco vaga e não é possível analisar a situação de forma abrangente enquanto não houver a divulgação do referido decreto.

De acordo com o texto original do Plano Diretor, os empreendimentos de HIS da Cota de Solidariedade poderiam ser realizados em outro terreno desde que na Macrozona de

Estruturação e Qualificação Urbana, excetuada a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e os subsetores Jacu-Pêssego, Arco Leste, Noroeste e Fernão Dias da Macroárea de Estruturação Metropolitana. A Revisão do Plano Diretor substitui o trecho final de Macroárea de Estruturação Metropolitana por Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana, tornando possível a interpretação de que se possa realizar os empreendimentos de HIS da Cota de Solidariedade nesses subsetores desde que fora dos Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana. Essa possibilidade é oposta ao conceito de “Cidade de 15 Minutos” pois em vez de estimular a construção de HIS em regiões consolidadas e já dotadas de infraestrutura, abre a oportunidade de construí-las em regiões ainda carentes e vulneráveis, dando continuidade ao histórico de segregação urbana presente na cidade e ainda oferecendo em troca o benefício de acréscimo de 20% na área construída computável no empreendimento originador da Cota de Solidariedade.

Art. 58. O § 1º do art. 142 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 142. ....

§ 1º No mínimo 35% (trinta e cinco por cento) dos recursos arrecadados deverão ser aplicados em Habitação de Interesse Social, de forma prioritária dentro do programa de intervenções, ao longo de toda a vigência da Operação Urbana Consorciada, preferencialmente para a aquisição de glebas e lotes, ações de urbanização e regularização fundiária em assentamentos precários e locação social previstos no programa de intervenções.

.....” (NR)

Considera-se que a alteração acima distancia o Plano Diretor do conceito de “Cidade de 15 Minutos”, pois no texto original do Plano 25% dos recursos arrecadados deveriam ser aplicados em Habitação de Interesse Social no perímetro de abrangência ou no perímetro expandido da Operação Urbana Consorciada. A Revisão do Plano aumenta a porcentagem para 35%, porém estabelece que os recursos deverão ser aplicados em Habitação de Interesse Social, de forma prioritária, dentro do programa de intervenções, e não mais de forma obrigatória como no texto original.

Art. 68. O art. 174 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar acrescido de inciso X e de § 2º, renumerado o parágrafo único como § 1º:

“Art. 174. ....

§ 1º .....

X - Plano Municipal de Cidade Inteligente.

§ 2º A aplicação das políticas setoriais referidas neste artigo deverá considerar os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, bem como as diretrizes e as ações para o enfrentamento das mudanças climáticas, em conformidade com acordos internacionais e com os planos municipais decorrentes.” (NR)

Entende-se que a inclusão do trecho acima representa aproximação com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” ao considerar os ODSs da Agenda 2030 e criar o Plano Municipal de Cidade Inteligente.

Art. 75. A Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar acrescida do art. 198-A, com a seguinte redação:

“Art. 198-A. A Prefeitura elaborará o Plano Municipal de Cidade Inteligente, de acordo com as determinações estabelecidas pela Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), bem como dos objetivos e diretrizes deste artigo.

§ 1º O Plano Municipal de Cidade Inteligente, cuja elaboração é uma ação prioritária desta Lei e deverá ser elaborado de forma participativa e regido pelos seguintes princípios:

- I - dignidade da pessoa humana;
- II - participação social e exercício da cidadania;
- III - cocriação e troca de conhecimento entre o Poder Público e a sociedade;
- IV - inclusão socioeconômica;
- V - privacidade dos cidadãos e segurança dos dados;
- VI - inovação na prestação dos serviços;
- VII - tecnologia como mediadora para o alcance do bem-estar da população e melhoria dos serviços públicos;
- VIII - economia e desenvolvimento baseados no conhecimento;
- IX - transparência na prestação dos serviços;
- X - eficiência, efetividade, eficácia e economicidade na prestação de serviços;
- XI - avaliação e aprimoramento permanente de ações de cidades inteligentes;
- XII - planejamento das iniciativas;
- XIII - integração de políticas públicas e serviços;
- XIV - integração entre órgãos e entidades;
- XV - compromisso com a melhoria da qualidade da educação e elevação da escolaridade;
- XVI - educação e capacitação continuada da sociedade;
- XVII - incentivo à diversidade de ideias e criatividade;
- XVIII - sustentabilidade ambiental.

§ 2º O desenvolvimento de iniciativas do Plano Municipal de Cidade Inteligente deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - utilização de tecnologia, ciência ou conhecimento científico para integração de políticas públicas e prestação de serviços ao cidadão;
- II - integração de serviços e informações entre órgãos e entidades locais, com foco na prevenção de eventos críticos e desastres;
- III - integração de bancos de dados do Poder Público mediante o uso de padrões de interoperabilidade;
- IV - incentivo à digitalização de serviços e processos;
- V - compartilhamento de dados e informações entre entes federativos;
- VI - priorização da execução de iniciativas por meio de consórcios públicos ou uso de outros instrumentos de colaboração entre municípios e outros entes federativos;
- VII - comunicação permanente entre órgãos de controle e unidades jurisdicionadas;
- VIII - estímulo à criação do conhecimento, ao desenvolvimento tecnológico, empreendedorismo e à inovação;
- IX - promoção de espaços, inclusive presenciais, para cocriação e troca de conhecimento entre o Poder Público e a sociedade;
- X - utilização de indicadores de desempenho para monitoramento e avaliação permanente das iniciativas de cidades inteligentes;
- XI - estímulo ao engajamento do cidadão;
- XII - transparência e publicidade de dados e informações, assegurada em política de dados abertos, sem prejuízo à privacidade e à segurança da população e dos dados;
- XIII - planejamento orçamentário e financeiro compatível com a sustentabilidade dos investimentos;



- XIV - implementação de política de inovação e tecnologia na educação, para melhoria da gestão e da aprendizagem escolares;
- XV - educação digital da população;
- XVI - qualificação da força de trabalho para desenvolvimento das habilidades e competências exigidas pela economia digital e tecnologias da quarta revolução industrial;
- XVII - incentivo à indústria criativa, inclusiva e à economia circular, em que a produção e o consumo consideram a partilha, a reutilização, a reparação e a reciclagem de materiais e produtos, de forma a aumentar o seu ciclo de vida e reduzir o consumo de recursos naturais;
- XVIII - promoção de espaços públicos para incentivar e proporcionar o desenvolvimento da criatividade e da inovação;
- XIX - gestão orientada à sustentabilidade ambiental; e
- XX - planejamento urbano com foco na eficiência da mobilidade urbana, no uso diversificado da ocupação do solo e na apropriação dos espaços pelos cidadãos.” (NR)

Entende-se que a inclusão do trecho acima, sobre a elaboração de um Plano Municipal de Cidade Inteligente, possa representar um alinhamento indireto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

Art. 80. O art. 233 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:  
 “Art. 233. ....

.....  
 XI - promover medidas que permitam a transposição de quadras existentes para passagem de pedestres, com definição de parâmetros de tipologia, dimensionamento, condições de obrigatoriedade, benefícios construtivos, conversão de espaços e cuidados com o patrimônio cultural incidente nos imóveis.” (NR)

Entende-se que o trecho acima represente proximidade com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” ao promover facilidades para a mobilidade de pedestres.

Art. 103. O Art. 340 da Lei nº 16.050, de 2014, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 340. ....

I - ao menos 40% (quarenta por cento) destinados preferencialmente a projetos e produção de Habitação de Interesse Social – HIS 1, inclusive a aquisição de terrenos para este fim, preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana, na Macroárea de Urbanização Consolidada e na Macroárea de Qualificação da Urbanização e Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental e na Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental, preferencialmente classificados como ZEIS 1, ZEIS 3, ZEIS 4, conforme mapa 4A anexo, sendo 10% destinados a regularização fundiária e reurbanização de favelas com prioridade para áreas de risco R3 e R4 e áreas de mananciais;

II - ao menos 30% (trinta por cento) destinados à implantação e realização de melhorias nas vias estruturais e nos sistemas de transporte público coletivo, cicloviário e de circulação de pedestres.

.....  
 § 4º No mínimo 50% do recurso utilizado para pavimentação e recapeamento, que trata no inciso III do art. 339 desta Lei, deverá ser destinado a bairros periféricos.” (NR)

Entende-se que o trecho acima represente distanciamento do conceito de “Cidade de 15 Minutos” ao flexibilizar a utilização dos recursos do FUNDURB.

Enquanto no texto original do Plano Diretor determinava que 30% dos recursos arrecadados anualmente deveriam ser destinados à aquisição de terrenos para produção de HIS na Macroárea de Estruturação Metropolitana, Macroárea de Urbanização Consolidada e Macroárea de Qualificação da Urbanização. A Revisão aumenta a porcentagem de 30 para 40%, porém, inclui a palavra “preferencialmente”, deixando a possibilidade de interpretação de que os recursos não sejam obrigatoriamente utilizados para essa finalidade. Além disso, a revisão acrescenta a palavra “preferencialmente” também na indicação de quais áreas da cidade deverão receber as HIS, e inclui nas áreas que preferencialmente deverão receber as HIS a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana, a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental e a Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental. Essa medida direciona a localização das HIS para as regiões periféricas do município em vez de inseri-las nas áreas consolidadas e mais bem estruturadas do município.

Quanto à mobilidade urbana, enquanto o texto original determinava que 30% dos recursos deveriam ser destinados à implantação dos sistemas de transporte público coletivo, cicloviário e de circulação de pedestres, a revisão acrescenta a esse texto melhorias nas vias estruturais. Com isso abre-se a possibilidade da utilização dos recursos para melhorias em sistema viário por exemplo, retirando a prioridade de investimentos do transporte público coletivo, ciclovias e circulação de pedestres e possibilitando a utilização para melhorias que privilegiem a população privilegiada que utiliza carros particulares.

Por fim, a revisão inclui o § 4º que determina que no mínimo 50% do recurso utilizado para pavimentação e recapeamento, que está no inciso III do art. 339, deverá ser destinado a bairros periféricos. Se considerarmos bairros periféricos todos aqueles que não fazem parte do centro expandido, a divisão de 50% é bastante desequilibrada, uma vez que a extensão da área dos chamados bairros periféricos é significativamente maior que a área do centro expandido.

## 6. CONCLUSÃO

Identificamos que embora o modelo de “Cidade de 15 Minutos” tenha surgido posteriormente à publicação da lei nº 16.050/2014 – Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, a referida lei contempla diretrizes e estratégias alinhadas, direta e indiretamente, ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”.

### **Sobre a análise quantitativa que buscou a incidência dos 10 termos selecionados no texto da lei:**

A ocorrência do termo emprego em quantidade significativamente superior que os demais termos selecionados, pode indicar que uma das principais estratégias presente no Plano Diretor Estratégico de São Paulo, em alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” seja a promoção de maior proximidade entre moradia e trabalho. Tal foco parece estar alinhado com a necessidade apontada pelo resultado da Pesquisa Origem Destino do Metrô, realizada em 2017, que indicava o deslocamento entre moradia e trabalho como o mais frequente da região metropolitana e o mais demorado.

A concentração dos termos selecionados na Macroárea de Estruturação Metropolitana pode indicar um desequilíbrio na distribuição de ações e/ou políticas públicas alinhadas ao conceito de “Cidade de 15 Minutos” no território. Enquanto a Macroárea de Estruturação Metropolitana teve a incidência dos termos selecionados 11 vezes, a Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana, que está localizada nas periferias da cidade com elevados índices de vulnerabilidade social, predominância de população de baixa renda e baixos índices de desenvolvimento humano teve a ocorrência dos termos selecionados apenas 3 vezes.

A concentração dos termos selecionados nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e em suas áreas de influência pode indicar que o Plano Diretor Estratégico de São Paulo possui alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” predominantemente nas áreas onde identifica um grande potencial de transformação pautada no transporte público coletivo de média e alta capacidade, e que uma das principais estratégias para a redução do tempo gasto com deslocamentos na cidade seja através da utilização do transporte público coletivo.

A quantidade de vezes que os termos selecionados apareceram relacionados à Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo pode indicar a importância dessa lei no sentido de complementar o Plano Diretor Estratégico no direcionamento do desenvolvimento da cidade, trazendo instrumentos mais detalhados para o atingimento dos objetivos determinados pelo Plano Diretor.

### **Sobre a análise qualitativa que buscou identificar alinhamento entre o texto da lei e o conceito de “Cidade de 15 Minutos:**

A maior parte dos trechos com alinhamento direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” utilizam como principal estratégia a promoção de maior proximidade entre casa e emprego e casa e equipamentos, podendo indicar que a característica do conceito de “Cidade de 15 Minutos” com presença mais forte no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo seja a de promover maior proximidade.

A quantidade de vezes que a proximidade casa / trabalho aparece no texto da lei é superior a quantidade de vezes que a proximidade casa / equipamento aparece, podendo indicar que o deslocamento casa / trabalho seja o foco da estratégia de promoção de proximidade do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

A concentração dos trechos identificados como de alinhamento direto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” na Macroárea de Estruturação Metropolitana, pode indicar um desequilíbrio na distribuição das ações alinhadas ao conceito de “Cidade de 15 Minutos” no território.

Quanto aos trechos identificados com alinhamento indireto com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”, a mobilidade é a estratégia mais presente, sendo o transporte público coletivo o modal mais frequentemente apontado nos trechos selecionados, seguido por incentivos à utilização de veículos não motorizados, especialmente as bicicletas.

Diferentemente do conceito original de “Cidade de 15 Minutos”, onde as distâncias devem ser percorridas em no máximo 15 minutos a pé ou de bicicleta, a recorrência no texto da lei da utilização dos meios de transporte públicos coletivos, e a frequência de trechos localizados nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (que são eixos pautados nas linhas de transporte público coletivo de média e alta capacidade), pode indicar que uma das principais estratégias do Plano Diretor de São Paulo para reduzir o tempo gasto com deslocamentos da população seja o de aproximar a população do transporte público coletivo de média e alta capacidade, e com investimentos nesse modal, garantir menor tempo de deslocamento.

A menção à Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) e aos Projetos de Intervenção Urbana (PIU) podem indicar a importância desses instrumentos no sentido de complementar e efetivar as diretrizes do Plano Diretor Estratégico.

A proteção para manutenção das zonas estritamente residenciais (ZER) e zonas predominantemente residenciais (ZPR), impedindo o adensamento populacional e a diversidade

de usos em áreas bem localizadas e dotadas de total infraestrutura, podem representar um dos principais desalinhamentos ou oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos” presente no Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

### **Sobre a revisão intermediária do Plano Diretor Estratégico através da lei nº 17.975/2023**

Embora tenham sido identificados no texto da lei nº 17.975/2023, sete trechos que aproximam o Plano Diretor Estratégico de São Paulo do conceito de “Cidade de 15 Minutos”, e sete trechos que o afastam, podemos concluir que a revisão intermediária mais afastou do que aproximou o Plano Diretor Estratégico de São Paulo do conceito de “Cidade de 15 Minutos”. Tal conclusão é possível porque os trechos da revisão intermediária que aproximam o texto do conceito de “Cidade de 15 Minutos” são mais conceituais, como a menção ao atendimento dos ODSs da Agenda 2030, por exemplo, enquanto os trechos que afastam o texto da lei do conceito de “Cidade de 15 Minutos” são alterações que representam resultados práticos no sentido contrário ao do conceito de “Cidade de 15 Minutos”, como por exemplo, possibilitar maior destinação de recursos para sistema viário, reduzir as restrições quanto à vagas de estacionamento nas áreas de eixos de estruturação do transporte público e flexibilizar ainda mais o atendimento da cota de solidariedade, cota parte de terreno e destinação dos recursos do FUNDURB, corroborando com a continuidade de uma cidade segregada que impede, na maior parte dos casos, que a população de menor renda more próximo dos locais de trabalho.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante a realização da pesquisa, foram identificadas situações que, embora não tenham sido foco de aprofundamento neste trabalho, podem ser relevantes para pesquisas futuras sobre o tema. Trata-se de considerações especulativas cuja verificação através da realização de novas pesquisas ou complementação desta, poderiam corroborar para uma análise mais profunda das possíveis transformações das cidades no contexto do crono urbanismo e da “Cidade de 15 Minutos”. Seguem:

Foi realizada uma busca nas principais bases de dados por trabalhos sobre crono urbanismo e “Cidade de 15 Minutos”, e a maior parte dos trabalhos analisados propunha a verificação do quanto uma cidade estava alinhada ao conceito de “Cidade de 15 Minutos” através da análise da distribuição das atividades no território e/ou da comparação entre duas cidades. Foi interessante observar que a maior parte dos trabalhos localizados deixava de fora a análise sobre o deslocamento casa / trabalho, talvez porque seja a situação mais complexa e desafiadora, tanto para levantamento das informações quanto para solução de possíveis distorções.

Identificamos um fenômeno interessante na cidade de São Paulo que pode corresponder a um certo desvirtuamento das intenções do Plano Diretor Estratégico. Apartamentos de HIS, localizados nas áreas de influência dos eixos estão sendo adquiridos por investidores e destinados ao aluguel de curta permanência através de plataformas como o Airbnb.

A pandemia de Covid 19 acelerou o processo de implementação dos trabalhos à distância, e para diversas categorias profissionais o trabalho “home office” passou a ser uma realidade. Com a pandemia sob controle, está sendo possível observar tanto um movimento para a consolidação desse modelo de trabalho quanto uma pressão pelo retorno do trabalho presencial.

Considerando que o modelo de trabalho “home office” possa ser um facilitador para o atingimento da experiência de uma “Cidade de 15 Minutos”, ainda que restrito a uma parcela da população, e que possa ser um aliado para o enfrentamento de questões urbanas importantes como a redução de poluentes, entende-se que o aprofundamento da pesquisa no sentido de identificar os possíveis impactos dessa modalidade de trabalho para a cidade seja de grande relevância.

Como este trabalho propõe a busca de alinhamento entre o conceito de “Cidade de 15 Minutos” e a lei nº 16.050/2014, seus resultados limitam-se a identificação da presença do referido conceito no plano da intenção. Seria interessante, como complemento dessa pesquisa,

a verificação da implementação prática das diretrizes do Plano Diretor Estratégico e seus resultados concretos na transformação cidade até o momento.

Os resultados e conclusões desse trabalho podem ter sofrido influência da interpretação da autora quanto ao texto da legislação estudada, portanto a análise do conteúdo por outros pesquisadores é bem-vinda como forma de ampliar a visão sobre o tema e eventualmente identificar alinhamentos ou oposições que possam não ter sido identificadas nesse estudo.

Está disponível como anexo do trabalho a planilha utilizada para registro de cada trecho da lei que tenha sido identificado alinhamento ou oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos” e sua classificação quanto às estratégias, subclassificação das estratégias, localização na cidade e instrumentos da legislação. A análise desse material pode levar à outras interpretações e conclusões que possam não terem sido observadas pela autora.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÂNTICO, C. Deslocamentos Pendulares na Região Metropolitana de São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, 2005, p. 110-120.

ASCHER, F. Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme. *Les annales de la Recherche Urbaine*. 1997. P. 112-122.

BRASIL. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 03 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

CHOAY, F. O Urbanismo. São Paulo. Editora Perspectiva. 1979. Coleção Estudos. 360 p.

CIRILLO, B. O projeto para tornar Paris uma “cidade de 15 minutos”. **Nexo Jornal**, 2021. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12461/o-projeto-para-tornar-paris-uma-cidade-de-15-minutos.html>. Acesso em: 16 out. 2022.

CORBIN, A. A história dos tempos livres. 1.ed. Lisboa. Editorial Teorema. 2001. Coleção Teorema Série Especial vol.44.

Ferrer-Ortiz, C.; Marquet, O.; Mojica, L.; Vich, G. Barcelona under the 15-Minute City Lens: Mapping the Accessibility and Proximity Potential Based on Pedestrian Travel Times. *Smart Cities* 2022, 5, 146–161. <https://doi.org/10.3390/smartcities5010010> Academic Editors: Carlos Moreno, Didier Chabaud, Florent Pratlong and Zaheer Allam Received: 25 November 2021 Accepted: 27 January 2022 Published: 11 February 2022

GOVERNO DE SÃO PAULO. **Pesquisa Origem Destino 2017**. Disponível online: <https://www.metro.sp.gov.br>. Acesso em: 25 mar. 2022.

JACOBS, J. Morte e Vida de Grandes Cidades. 2.ed. São Paulo. Editora WMF Martins Fontes. 2009. Coleção Mundo da Arte. 509 p.

LE CORBUSIER. Carta de Atenas. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo. HUCITEC/edusp. s/d.

MARICATO, E. A terra é um nó na sociedade brasileira...também nas cidades, 1999. Disponível em: <https://labhab.fau.usp.br/2018/01/a-terra-e-um-no-na-sociedade-brasileira-tambem-nas-cidades>. Acesso em: 17 dez. 2021.



MARICATO, E. Metr pole, legislação e desigualdade. *Estudos Avançados* 17 (48), 2003, p. 152-167. Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo. SciELO – Scientific Electronic Library Online.

MARINO, M; TOMAZ, E; HENRIQUES, C; CHAVOSI, S. O conceito de cidade de 15 minutos e novos espaços de trabalho: uma perspectiva de planejamento a partir de Oslo e Lisboa. **Estudos de Planejamento Europeu**. 2022. DOI: 10.1080/09654313.2022.2082837 Disponível online: <https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2082837>

MASI, D. O  cio Criativo. 3.ed. Rio de Janeiro. Editora Sextante. 2000. 412 p.

MORENO, C. La Ville du Quart D’heure: Pour un Nouveau Chrono-Urbanisme, 2016. Disponível em: <https://www.latribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/la-ville-du-quart-d-heure-pour-un-nouveau-chrono-urbanisme-604358.html>. Acesso em: 17 dez. 2021.

MORENO, C; ALLAM, Z; CHABAUD, D; GALL, C; PRATLONG, F. Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. In: *Smart Cities*, 2021, p., 93-111. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>. Acesso em 07 dez. 2021.

NOWOR L, A.; KOPYCI NSKIK, P.; HALAT, P.; SALAMONS, J.; HOLUJ, A. The 15-Minute City—The Geographical Proximity of Services in Krakow. *Sustainability* 2022, 14, 7103. <https://doi.org/10.3390/su14127103> Received: 5 April 2022 Accepted: 8 June 2022 Published: 9 June 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NA  OES UNIDAS (ONU). Transformando o mundo: **Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável**. Nova York: ONU, 2015.

OVERSTREET, K. Uma utopia para pedestres: a “cidade de 15 minutos”. **Archdaily**, 2021. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/955271/uma-utopi-para-pedestres-a-cidade-de-15-minutos>. Acesso em 13 mai. 2023.

VILLAÇA, F. **São Paulo: Segregação Urbana e Desigualdade**. *Estudos Avançados* 25 (71), 2011, p. 37-58. Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo. SciELO – Scientific Electronic Library Online.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Pesquisa Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana**, setembro/2022. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br>. Acesso em: 01 mai. 2023.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Pesquisa Viver em São Paulo: Trabalho e Renda**, fevereiro/2021. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br>. Acesso em: 01 mai. 2023.

SÃO PAULO. **Lei n  16.050, de 31 de julho de 2014**. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei n  13.430/2002. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 18 fev. 2023.

SÃO PAULO. **Lei nº 17.975, de 08 de julho de 2023**. Dispõe sobre a revisão intermediária do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, aprovado pela Lei nº 16.050/2014, nos termos da previsão do seu art. 4º.

SIMMEL, G. As grandes cidades e a vida do espírito. Texto original: “Die Großstädte und das Geistesleben”. In: SIMMEL, Georg. Gesamtausgabe. Frankfurt: M. Suhrkamp. 1995. vol. 7. pp. 116-131. Tradução de Leopoldo Waizbort.

SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. Rio de Janeiro. Zahar Editores. 1973. 25p.

VALDERRAMA, N.M.; LUQUE-VALDIVIA, J.; ASEGUINOLAZA-BRAGA, I. La ciudad del cuarto de hora, ¿una solución sostenible para la ciudad postCOVID-19?. **Ciudad y Territorio Estudios Territoriales**. Vol.52 n.205 (2020)

OSMAN, R.; IRA, V.; TROIA, J. C. Um conto de duas cidades: O cronourbanismo comparativo dos sistemas de transporte público de Brno e Bratislava. **Relatórios Geográficos Morávios**. Publicado Online: 30 Dec. 2020. Volume 28 (2020) - Edição 4 (Dezembro de 2020) p. 269 - 282  
DOI: <https://doi.org/10.2478/mgr-2020-0020>© 2020 Robert Osman et al., publicado pela Sciendo.

## Anexos

### Análise Quantitativa

Busca pelos termos selecionados

Termo	Quantidade total	Quantidade dentro do contexto abordado	Trecho da lei	Macroárea ou zona específica	Instrumento específico
Densidade	21	7	§ 1º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana são: I - transformações estruturais orientadas para o maior aproveitamento da terra urbana com o aumento nas <b>densidades</b> construtiva e demográfica e implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana, atendendo a critérios de sustentabilidade e garantindo a proteção do patrimônio arquitetônico e cultural, em especial o ferroviário e o industrial.	Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
			§ 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central são: I - fortalecimento do caráter de centralidade municipal, aumentando a <b>densidade</b> demográfica e a oferta habitacional, respeitando o patrimônio histórico, cultural e religioso, otimizando a oferta de infraestrutura existente; renovando os padrões de uso e ocupação e fortalecendo a base econômica local;	Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central	n/a
			Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes: I - promover melhor aproveitamento do solo nas proximidades do sistema estrutural de transporte coletivo com aumento na <b>densidade</b> construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas;	Eixos de estruturação da transformação urbana	n/a

			Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes: XI - estimular a implantação de atividades de comércio e serviços nas regiões onde a <b>densidade</b> populacional é elevada e há baixa oferta de emprego, criando regras para a adequada convivência entre usos residenciais e não residenciais	Macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana	LPUOS
			Art. 29. A legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deverá apresentar estratégia para controle de: III - <b>densidades</b> construtivas e demográficas;	n/a	LPUOS
			Art. 134. Com o objetivo de promover transformações estruturais o Município deverá desenvolver Projetos de Intervenção Urbana para promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação, preferencialmente localizadas na Macroárea de Estruturação Metropolitana, para maior aproveitamento da terra urbana e o consequente aumento nas <b>densidades</b> construtivas e demográficas, implantação de novas atividades econômicas e emprego e atendimento às necessidades de habitação e de equipamentos sociais para a população.	Macroárea de Estruturação Metropolitana (preferencialmente)	PIU
			Art. 136. Os Projetos de Intervenção Urbana, elaborados pelo Poder Público objetivam subsidiar e apresentar as propostas de transformações urbanísticas, econômicas e ambientais nos perímetros onde forem aplicados os instrumentos de ordenamento e reestruturação urbana, como as operações urbanas, as áreas de intervenção urbana, áreas de estruturação local e concessão urbanística. VI - instalação de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas a serem ofertadas a partir das demandas existentes, do incremento de novas <b>densidades</b> habitacionais e construtivas e da transformação nos padrões de uso e ocupação do solo.	operações urbanas, as áreas de intervenção urbana, áreas de estruturação local e concessão urbanística	PIU
Proximidade	6	4	§ 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central são: VI - redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo que promovam mescla e maior <b>proximidade</b> de diferentes tipologias residenciais para grupos de baixa, média e alta renda;	Macroárea de Estruturação Metropolitana - Setor central	n/a
			Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes: I - promover melhor aproveitamento do solo nas <b>proximidades</b> do sistema estrutural de transporte coletivo com aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas;	Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
			Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes: IV - ampliar a oferta de habitações de interesse social na <b>proximidade</b> do sistema estrutural de transporte coletivo;	Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a

			Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes: IX - prever a implantação de mercados populares com áreas para o comércio ambulante e usos complementares, em especial em locais com grande circulação de pedestres e nas <b>proximidades</b> de estações de trem e metrô e terminais de ônibus, observando-se a compatibilidade entre o equipamento, as instalações, o fluxo seguro de pedestres e as normas de acessibilidade.	Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
Diversidade	31	1	Parágrafo único. Os objetivos de ordenação do território na Macroárea da Urbanização Consolidada são: III - estímulo ao adensamento populacional onde este ainda for viável, com <b>diversidade</b> social, para aproveitar melhor a infraestrutura instalada e equilibrar a relação entre oferta de empregos e moradia;	Macroárea de Urbanização Consolidada	n/a
Tempo	25	3	Art. 175. São objetivos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável reforçar o papel do Município como centro industrial, comercial, de serviços, de conhecimento, de criação e inovação, promover atividades econômicas sustentáveis na zona rural e estimular atividades econômicas que permitam equilibrar a relação emprego/moradia em todas as regiões da cidade na perspectiva de reduzir as desigualdades socioterritoriais e reduzir a quantidade de viagens e o <b>tempo</b> médio de deslocamento no Município. Parágrafo único. Para alcançar o objetivo descrito no “caput” deste artigo, o Município deverá articular-se com os demais municípios da Região Metropolitana de São Paulo e instâncias do governo estadual e federal.	n/a	n/a
			Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são: IV - redução do <b>tempo</b> de viagem dos munícipes;	n/a	n/a
			Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são: XVII - aprimorar o sistema de logística e cargas, de modo a aumentar a sua eficiência, reduzindo custos e <b>tempos</b> de deslocamento;	n/a	n/a
Distância	4	2	§ 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são: II - incentivar usos não residenciais nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades de bairro, para gerar empregos e reduzir a <b>distância</b> entre moradia e trabalho;	Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana	n/a
			§ 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental são: XI - incentivar usos não residenciais nos eixos de estruturação da transformação urbana e nas centralidades de bairro, visando gerar empregos e reduzir a <b>distância</b> entre moradia e trabalho.	Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental	n/a

Deslocamento	11	5	Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos: III - reduzir a necessidade de <b>deslocamento</b> , equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia;	n/a	n/a
			Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental são: II - incentivo aos usos não residenciais, inclusive as atividades industriais e de logística, visando à ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e a redução do <b>deslocamento</b> entre moradia e trabalho.	Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental	n/a
			Art. 175. São objetivos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável reforçar o papel do Município como centro industrial, comercial, de serviços, de conhecimento, de criação e inovação, promover atividades econômicas sustentáveis na zona rural e estimular atividades econômicas que permitam equilibrar a relação emprego/moradia em todas as regiões da cidade na perspectiva de reduzir as desigualdades socioterritoriais e reduzir a quantidade de viagens e o tempo médio de <b>deslocamento</b> no Município.	n/a	n/a
			Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são: VI - promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos <b>deslocamentos</b> de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado.	n/a	n/a
			Art. 346. Em consonância com as diretrizes expressas nesta lei, os Planos Regionais das Subprefeituras têm como objetivos: IX - propor ações para a redução da necessidade de <b>deslocamento</b> e a melhoria do sistema viário e de transporte coletivo, por meio da definição de especificidades do subsistema viário coletor e local, incluindo rede cicloviária e de circulação de pedestres, acessibilidade universal nos espaços públicos, com base no Plano Municipal de Mobilidade;	n/a	Planos Regionais das Subprefeituras
Adensamento	15	6	Art. 9º A estratégia territorial do Plano Diretor, na perspectiva de observar de maneira equilibrada as dimensões definidas no artigo anterior e, ainda, os princípios, diretrizes e objetivos da Política Urbana, estrutura-se a partir dos seguintes elementos: II - rede de estruturação e transformação urbana, onde se concentram as transformações estratégicas propostas pelo Plano Diretor, composta pelos seguintes elementos estruturadores do território: b) rede estrutural de transporte coletivo, definidora dos eixos de estruturação da transformação urbana, ao longo da qual se propõe concentrar o processo de <b>adensamento</b> demográfico e urbano e qualificar o espaço público;	Eixos de estruturação da transformação urbana	n/a
			Parágrafo único. Os objetivos de ordenação do território na Macroárea da Urbanização Consolidada são: III - estímulo ao <b>adensamento</b> populacional onde este ainda for viável, com diversidade social, para aproveitar melhor a infraestrutura instalada e equilibrar a relação entre oferta de empregos e moradia;	Macroárea da Urbanização Consolidada	n/a

			Art. 22. A rede estrutural de transportes coletivos é o sistema de infraestrutura que propicia a implantação dos eixos de estruturação da transformação urbana § 2º Os eixos de estruturação da transformação urbana são porções do território onde é necessário um processo de transformação do uso do solo, com o <b>adensamento</b> populacional e construtivo articulado a uma qualificação urbanística dos espaços públicos, mudança dos padrões construtivos e ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos.	Eixos de estruturação da transformação urbana	n/a
			Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes: XVII - promover o <b>adensamento</b> construtivo e populacional e a concentração de usos e atividades em áreas com transporte coletivo de média e alta capacidade instalado e planejado;	n/a	LPUOS
			Art. 75. Os eixos de estruturação da transformação urbana, definidos pelos elementos estruturais dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, existentes e planejados, determinam áreas de influência potencialmente aptas ao <b>adensamento</b> construtivo e populacional e ao uso misto entre usos residenciais e não residenciais.	Eixos de estruturação da transformação urbana	n/a
			Art. 149. As Áreas de Estruturação Local são porções do território destinadas à transformação urbana local mediante integração de políticas públicas setoriais, associadas à Rede de Estruturação da Transformação Urbana, implantadas por meio de Projetos de Intervenção Urbana, destinadas ao desenvolvimento urbano especialmente nas áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental. § 1º São objetivos das Áreas de Estruturação Local: VI - <b>adensamento</b> qualificado de porções do território e, ao mesmo tempo, o aumento de áreas livres e áreas verdes, com percurso para pedestres e áreas de lazer;	Áreas de Estruturação Local	PIU
Acesso	48	9	§ 1º Função Social da Cidade compreende o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social, ao <b>acesso</b> universal aos direitos sociais e ao desenvolvimento socioeconômico e ambiental, incluindo o direito à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho, ao sossego e ao lazer.	n/a	n/a
			§ 5º Direito à Cidade compreende o processo de universalização do <b>acesso</b> aos benefícios e às comodidades da vida urbana por parte de todos os cidadãos, seja pela oferta e uso dos serviços, equipamentos e infraestruturas públicas.	n/a	n/a
			Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos: V - implementar uma política fundiária e de uso e ocupação do solo que garanta o <b>acesso</b> à terra para as funções sociais da cidade e proteja o patrimônio ambiental e cultural;	n/a	n/a

			Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos: XIII - reduzir as desigualdades socioterritoriais para garantir, em todos os distritos da cidade, o <b>acesso</b> a equipamentos sociais, a infraestrutura e serviços urbanos;	n/a	n/a
			Art. 8º Para garantir um desenvolvimento urbano sustentável e equilibrado entre as várias visões existentes no Município sobre seu futuro, o Plano Diretor observa e considera, em sua estratégia de ordenamento territorial, as seguintes cinco dimensões: I - a dimensão social, fundamental para garantir os direitos sociais para todos os cidadãos, em especial, o direito à moradia, à mobilidade, à infraestrutura básica e ao <b>acesso</b> aos equipamentos sociais	n/a	n/a
			§ 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são: I - fortalecer as capacidades de proteção social a partir de melhorias nas condições de vida, de convivência e de <b>acesso</b> às políticas públicas.	Macroárea de redução da vulnerabilidade urbana	n/a
			Art. 28. A legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS, segundo os objetivos e diretrizes estabelecidos nesta lei, deverá estabelecer normas relativas a: II - condições de <b>acesso</b> a serviços, equipamentos e infraestrutura urbana disponíveis e planejados;	n/a	LPUOS
			Art. 198. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Infraestrutura devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes: I - garantia da universalização do <b>acesso</b> à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública por parte da população;	n/a	n/a
			Art. 232. As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são: VI - integração entre o sistema de estacionamento de bicicletas (paraciclos e bicicletários) e as calçadas, visando ao pleno <b>acesso</b> de ciclistas aos estabelecimentos.	n/a	n/a
Emprego	32	23	Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos: III - reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de <b>emprego</b> e de moradia;	n/a	n/a
			§ 2º Os objetivos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são: VI - desconcentração das oportunidades de trabalho, <b>emprego</b> e renda, beneficiando os bairros periféricos;	Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana	n/a



		<p>Art. 11. A Macroárea de Estruturação Metropolitana abrange áreas das planícies fluviais dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, com articulação com o Centro e prolongamento junto às avenidas Jacu-Pêssego, Cupecê e Raimundo Pereira de Magalhães e das rodovias Anhanguera e Fernão Dias e caracteriza-se pela existência de vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias que articulam diferentes municípios e polos de empregos da Região Metropolitana de São Paulo, onde se verificam processos de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo, com a necessidade de equilíbrio na relação entre <b>emprego</b> e moradia.</p>	Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
		<p>Parágrafo único. As porções dos territórios que integram a Macroárea de Estruturação Metropolitana passam por processos de mudanças nos padrões de uso e ocupação e conversão econômica, com concentração de oportunidades de trabalho e <b>emprego</b> geradas pela existência de legados industriais herdados do passado, novas atividades produtivas, polos de atividades terciárias, grandes vias estruturais e infraestruturas que fazem parte dos sistemas de transporte coletivo de massa.</p>	Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
		<p>§ 2º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana são: I - promover transformações estruturais orientadas para o maior aproveitamento da terra urbana com o objetivo de ampliar a geração de <b>empregos</b> e renda e intensificar as atividades econômicas;</p>	Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
		<p>§ 2º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana são: V - implantação de atividades não residenciais capazes de gerar <b>emprego</b> e renda;</p>	Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
		<p>§ 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central são: V - estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa e média renda de modo a aproximar a moradia do <b>emprego</b>;</p>	Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central	n/a
		<p>Parágrafo único. Os objetivos de ordenação do território na Macroárea da Urbanização Consolidada são: III - estímulo ao adensamento populacional onde este ainda for viável, com diversidade social, para aproveitar melhor a infraestrutura instalada e equilibrar a relação entre oferta de <b>empregos</b> e moradia;</p>	Macroárea de urbanização consolidada	n/a
		<p>Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são: V - ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e <b>emprego</b> nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades existentes, criando polos de atração em localidades intermediárias entre centro e periferia;</p>	Macroárea de Qualificação da Urbanização	n/a

		<p>§ 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são:</p> <p>II - incentivar usos não residenciais nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades de bairro, para gerar <b>empregos</b> e reduzir a distância entre moradia e trabalho;</p>	Macroárea de redução da vulnerabilidade urbana	n/a
		<p>§ 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental são:</p> <p>XI - incentivar usos não residenciais nos eixos de estruturação da transformação urbana e nas centralidades de bairro, visando gerar <b>empregos</b> e reduzir a distância entre moradia e trabalho.</p>	Macroárea de redução da vulnerabilidade e recuperação ambiental	n/a
		<p>Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:</p> <p>III - qualificar as centralidades existentes e estimular a criação de novas centralidades incrementando a oferta de comércio, serviços e <b>emprego</b>, em especial na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental;</p>	Eixos de estruturação da transformação urbana	n/a
		<p>Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes:</p> <p>XI - estimular a implantação de atividades de comércio e serviços nas regiões onde a densidade populacional é elevada e há baixa oferta de <b>emprego</b>, criando regras para a adequada convivência entre usos residenciais e não residenciais;</p>	Macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana	LPUOS
		<p>Art. 45. As ZEIS classificam-se em 5 (cinco) categorias, definidas nos seguintes termos:</p> <p>III - ZEIS 3 são áreas com ocorrência de imóveis ociosos, subutilizados, não utilizados, encortiçados ou deteriorados localizados em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, boa oferta de <b>empregos</b>, onde haja interesse público ou privado em promover Empreendimentos de Habitação de Interesse Social;</p>	n/a	n/a
		<p>Art. 51. Os planos de urbanização em ZEIS 1 devem conter, de acordo com as características e dimensão da área, os seguintes elementos:</p> <p>XII - soluções e instrumentos aplicáveis para viabilizar a regularização dos usos não residenciais já instalados, em especial aqueles destinados à geração de <b>emprego</b> e renda e à realização de atividades religiosas e associativas de caráter social.</p>	ZEIS 1	n/a
		<p>Art. 134. Com o objetivo de promover transformações estruturais o Município deverá desenvolver Projetos de Intervenção Urbana para promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação, preferencialmente localizadas na Macroárea de Estruturação Metropolitana, para maior aproveitamento da terra urbana e o consequente aumento nas densidades construtivas e demográficas, implantação de novas atividades econômicas e <b>emprego</b> e atendimento às necessidades de habitação e de equipamentos sociais para a população.</p>	Macroárea de Estruturação Metropolitana (preferencialmente)	PIU

		<p>Art. 175. São objetivos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável reforçar o papel do Município como centro industrial, comercial, de serviços, de conhecimento, de criação e inovação, promover atividades econômicas sustentáveis na zona rural e estimular atividades econômicas que permitam equilibrar a relação <b>emprego</b>/moradia em todas as regiões da cidade na perspectiva de reduzir as desigualdades socioterritoriais e reduzir a quantidade de viagens e o tempo médio de deslocamento no Município.</p>	n/a	n/a
		<p>Art. 176. São objetivos específicos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável: I - induzir uma distribuição mais equitativa do <b>emprego</b>, desconcentrando as atividades econômicas;</p>	n/a	n/a
		<p>Art. 177. Os polos estratégicos de desenvolvimento econômico são setores demarcados na Macroárea de Estruturação Metropolitana e situados em regiões de baixo nível de <b>emprego</b> e grande concentração populacional, que apresentam potencial para a implantação de atividades econômicas, requerendo estímulos e ações planejadas do Poder Público.</p>	Polos estratégicos de desenvolvimento econômico são setores demarcados na Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
		<p>Art. 178. Para planejar a implantação dos polos de desenvolvimento econômico e estimular a atração de empresas, o Município deve formular planos específicos para cada polo, que devem conter, no mínimo: xxxx Parágrafo único. O plano deverá definir atividades que, preferencialmente, tenham grande potencial de geração de <b>empregos</b>, de nível compatível com o perfil socioeconômico e com a formação da população moradora na região.</p>	n/a	n/a
		<p>Art. 182. Os Polos de Economia Criativa - PEC são territórios destinados ao fomento e desenvolvimento de atividades econômicas que compõem a economia criativa, entendida como o ciclo de criação, produção e distribuição de bens e serviços tangíveis ou intangíveis que utilizam a criatividade, a habilidade e o talento de indivíduos ou grupos como insumos primários, sendo composta por atividades econômicas baseadas no conhecimento e capazes de produzir riqueza, gerar <b>emprego</b> e distribuir renda</p>	Polos de Economia Criativa - PEC	n/a
		<p>Art. 365. Deverá ser elaborado projeto de lei específica de incentivo ao desenvolvimento para a área ao longo da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães contida na Macroárea de Estruturação Metropolitana, conforme Mapa 11 anexo, prevendo incentivos urbanísticos e fiscais para a instalação de usos não residenciais com a finalidade de geração de renda e <b>emprego</b> na região.</p>	Macroárea de Estruturação Metropolitana - Av. Raimundo Pereira de Magalhães	Projeto de lei específica
		<p>Art. 366. Deverá ser elaborado projeto de lei específica de incentivo ao desenvolvimento para a área ao longo da Avenida Coronel Sezefredo Fagundes, com definição de perímetro, e para o perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Fernão Dias, conforme Mapa 11 anexo, prevendo incentivos urbanísticos e fiscais para a instalação de usos não residenciais com a finalidade de geração de renda e <b>emprego</b> na região.</p>	Av. Coronel Sezefredo Fagundes e Fernão Dias	Projeto de lei específica

Uso misto	10	8	Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes: XIII - fomentar o <b>uso misto</b> no lote entre usos residenciais e não residenciais, especialmente nas áreas bem servidas pelo transporte público coletivo de passageiros;	Macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana	LPUOS
			Art. 75. Os eixos de estruturação da transformação urbana, definidos pelos elementos estruturais dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, existentes e planejados, determinam áreas de influência potencialmente aptas ao adensamento construtivo e populacional e ao <b>uso misto</b> entre usos residenciais e não residenciais.	Eixos de estruturação da transformação urbana	n/a
			Art. 78. Nas áreas de influência dos eixos: II - é admitida a instalação do <b>uso misto</b> no lote e na edificação, sem a necessidade de previsão de acessos independentes e compartimentação das áreas destinadas à carga e descarga, circulação, manobra e estacionamento de veículos, desde que sejam demarcadas as vagas correspondentes às unidades residenciais e às áreas não residenciais;	Áreas de influência dos eixos	n/a
			Art. 79. Nas áreas de influência dos eixos, a construção e a ampliação de edificações deverão atender aos parâmetros de ocupação do solo estabelecidos no Quadro 2 anexo. § 2º Nas edificações destinadas ao <b>uso misto</b> , a cota máxima de terreno por unidade deverá ser aplicada à parcela de terreno correspondente ao potencial construtivo utilizado para o uso residencial.	Áreas de influência dos eixos	n/a
			Art. 80. Nas áreas de influência dos eixos, serão consideradas não computáveis: V - a área destinada aos usos não residenciais nR, até o limite de 20% (vinte por cento) da área construída computável total do empreendimento, nos empreendimentos de <b>uso misto</b> e nos Empreendimentos de Habitação de Interesse Social - EHIS.	Áreas de influência dos eixos	n/a
			Art. 181. O fortalecimento de polos e eixos de centralidades dar-se-á através das seguintes ações: III - estímulo à promoção de edifícios de <b>uso misto</b> e à utilização do térreo dos edifícios para usos não residenciais, através de incentivos de outorga onerosa ou outros benefícios, em especial nos eixos de transformação urbana;	Polos e eixos de centralidade	n/a
			Art. 362. Na área contida no perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Jacu-Pêssego, conforme Mapa 11 anexo, 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 e da área destinada aos usos não residenciais nos empreendimentos de <b>uso misto</b> .	perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Jacu-Pêssego	n/a

			Art. 363. Nas áreas contidas no perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Cupecê, conforme Mapa 11 anexo, 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 e da área destinada aos usos não residenciais nos empreendimentos de <b>uso misto</b> .	perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Cupecê	n/a
--	--	--	--	--	-----

## Análise Qualitativa

Trechos que possuem alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos”

Trecho do PDE		Estratégia			Subestratégias					Nível de alinhamento		Garantia de Direitos	Região	Instrumento da legislação
		P	M	D	CT	CE	TP	CC	PD	AD	AI			n/a
1	Art. 5º Os princípios que regem a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico são: I - Função Social da Cidade; II - Função Social da Propriedade Urbana; III - Função Social da Propriedade Rural; IV - Equidade e Inclusão Social e Territorial; V - Direito à Cidade; VI - Direito ao Meio Ambiente Ecologicamente Equilibrado; VII - Gestão Democrática. § 1º Função Social da Cidade compreende o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social, ao acesso universal aos direitos sociais e ao desenvolvimento socioeconômico e ambiental, incluindo o direito à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho, ao sossego e ao lazer.										x	x	n/a	n/a
2	§ 4º Equidade Social e Territorial compreende a garantia da justiça social a partir da redução das vulnerabilidades urbanas e das desigualdades sociais entre grupos populacionais e entre os distritos e bairros do Município de São Paulo.										x	x	n/a	n/a
3	§ 5º Direito à Cidade compreende o processo de universalização do acesso aos benefícios e às comodidades da vida urbana por parte de todos os cidadãos, seja pela oferta e uso dos serviços, equipamentos e infraestruturas públicas.										x	x	n/a	n/a
4	Art. 6º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelas seguintes diretrizes: I - justa distribuição dos benefícios e ônus do processo de urbanização;										x	x	n/a	n/a
5	III - distribuição de usos e intensidades de ocupação do solo de forma equilibrada, para evitar ociosidade ou sobrecarga em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, e para melhor alocar os investimentos públicos e privados;	x									x		n/a	n/a
6	IX - planejamento da distribuição espacial da população e das atividades econômicas de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, a mobilidade e a qualidade de vida urbana;	x			x	x				x			n/a	n/a

7	XI - prioridade no sistema viário para o transporte coletivo e modos não motorizados;		x				x	x					n/a	n/a
8	Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos: I - conter o processo de expansão horizontal da aglomeração urbana, contribuindo para preservar o cinturão verde metropolitano;	x									x		n/a	n/a
9	II - acomodar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade;	x	x				x				x		n/a	n/a
10	III - reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia;	x			x					x			n/a	n/a
11	IV - expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel;		x				x	x			x		n/a	n/a
12	VI - reservar glebas e terrenos, em áreas dotadas de infraestrutura e transportes coletivos, em quantidade suficiente para atender ao déficit acumulado e às necessidades futuras de habitação social;	x	x				x				x		n/a	n/a
13	XIII - reduzir as desigualdades socioterritoriais para garantir, em todos os distritos da cidade, o acesso a equipamentos sociais, a infraestrutura e serviços urbanos	x				x				x			n/a	n/a
14	XIV - fomentar atividades econômicas sustentáveis, fortalecendo as atividades já estabelecidas e estimulando a inovação, o empreendedorismo, a economia solidária e a redistribuição das oportunidades de trabalho no território, tanto na zona urbana como na rural;	x			x						x		n/a	n/a
15	XVI - recuperar e reabilitar as áreas centrais da cidade;	x			x						x		n/a	n/a
16	Art. 10 § 2º Os objetivos da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana são: II - compatibilidade do uso e ocupação do solo com a oferta de sistemas de transporte coletivo e de infraestrutura para os serviços públicos	x	x				x				x		Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana	n/a
17	V - diminuição das desigualdades na oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas entre os distritos;	x				x				x			Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana	n/a
18	VI - desconcentração das oportunidades de trabalho, emprego e renda, beneficiando os bairros periféricos;	x			x					x			Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana	n/a
19	Art. 12. A Macroárea de Estruturação Metropolitana é composta por três setores, conforme Mapa 2A, agregados a partir de dez subsetores distintos: § 1º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da Macroárea de Estruturação Metropolitana são: I - transformações estruturais orientadas para o maior aproveitamento da terra urbana com o aumento nas densidades construtiva e demográfica e implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana, atendendo a critérios de sustentabilidade e garantindo a proteção do patrimônio arquitetônico e cultural, em especial o ferroviário e o industrial;	x		x							x		Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a

20	III - manutenção da população moradora, inclusive através da promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares ocupados pela população de baixa renda com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;	x			x	x								Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
21	IV - produção de HIS e HMP;	x			x	x								Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
22	V - incremento e qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;		x				x	x						Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
23	Art. 12 § 2º Os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Eixos de Desenvolvimento da Macroárea de Estruturação Metropolitana são: I - promover transformações estruturais orientadas para o maior aproveitamento da terra urbana com o objetivo de ampliar a geração de empregos e renda e intensificar as atividades econômicas;	x			x									Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
24	III - promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares ocupados pela população de baixa renda com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;	x			x	x								Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
25	IV - incremento e qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;		x				x	x						Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
26	V - implantação de atividades não residenciais capazes de gerar emprego e renda;	x			x						x			Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
27	Art. 12 § 3º Os objetivos específicos da Macroárea de Estruturação Metropolitana no Setor Central são: I - fortalecimento do caráter de centralidade municipal, aumentando a densidade demográfica e a oferta habitacional, respeitando o patrimônio histórico, cultural e religioso, otimizando a oferta de infraestrutura existente; renovando os padrões de uso e ocupação e fortalecendo a base econômica local;	x		x	x	x					x			Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
28	III - qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno;		x				x	x						Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
29	IV - estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa e média renda de modo a aproximar a moradia do emprego;	x			x	x					x			Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a



30	VI - redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo que promovam mescla e maior proximidade de diferentes tipologias residenciais para grupos de baixa, média e alta renda;	x			x	x					x			Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
31	VIII - instituição de programas de requalificação urbana e integração entre os usos residenciais e não residenciais para vários subsetores da área central, considerando-se os usos não residenciais e suas especialidades, entre elas, a zona cerealista, a área da Rua 25 de Março, o Mercado Municipal.	x			x							x		Macroárea de Estruturação Metropolitana	n/a
32	Art.13 Parágrafo único. Os objetivos de ordenação do território na Macroárea da Urbanização Consolidada são: III - estímulo ao adensamento populacional onde este ainda for viável, com diversidade social, para aproveitar melhor a infraestrutura instalada e equilibrar a relação entre oferta de empregos e moradia;	x		x	x						x			Macroárea de Urbanização Consolidada	n/a
33	IV - incentivar a fruição pública e usos mistos no térreo dos edifícios, em especial nas centralidades existentes e nos eixos de estruturação da transformação urbana	x	x		x				x			x		Macroárea de Urbanização Consolidada	n/a
34	Art. 14 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea da Qualificação da Urbanização são: II - melhoria e complementação do sistema de mobilidade urbana, com integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário, hidroviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas;		x					x	x	x		x		Macroárea de Qualificação da Urbanização	n/a
35	III - melhoria das condições urbanísticas dos bairros existentes com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;	x				x					x			Macroárea de Qualificação da Urbanização	n/a
36	IV - incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta de serviços, comércio e equipamentos comunitários;	x			x	x					x			Macroárea de Qualificação da Urbanização	n/a
37	V - ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e emprego nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades existentes, criando polos de atração em localidades intermediárias entre centro e periferia;	x			x		x				x			Macroárea de Qualificação da Urbanização	n/a
38	VI - promoção da urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares existentes, ocupados pela população de baixa renda, com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas;	x				x						x		Macroárea de Qualificação da Urbanização	n/a
39	Art. 15 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana são: I - fortalecer as capacidades de proteção social a partir de melhorias nas condições de vida, de convivência e de acesso às políticas públicas;											x	x	Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana	n/a
40	II - incentivar usos não residenciais nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana e centralidades de bairro, para gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho;	x	x		x						x			Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana	n/a
41	III - incentivar a consolidação das centralidades de bairro existentes, melhorando a oferta dando prioridade à implantação de serviços, comércio e equipamentos comunitários, mediante participação da população local nas decisões;	x			x	x					x			Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana	n/a

42	VI - melhorar e completar o sistema de mobilidade urbana, com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, ferroviário, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas, nos termos da legislação vigente;		x				x	x	x				Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana	n/a
43	Art. 18 § 2º Os objetivos específicos da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental são: V - melhoria e complementação do sistema de mobilidade com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas;		x				x	x	x				Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental	n/a
44	VII - incentivo à consolidação das centralidades de bairro existentes, facilitando a implantação de serviços, comércio e equipamentos comunitários;	x			x	x					x		Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental	n/a
45	XI - incentivar usos não residenciais nos eixos de estruturação da transformação urbana e nas centralidades de bairro, visando gerar empregos e reduzir a distância entre moradia e trabalho.	x	x		x						x		Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e Recuperação Ambiental	n/a
46	Art. 19 Parágrafo único. Os objetivos específicos da Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental são: I - melhoria das condições urbanísticas e ambientais dos bairros existentes com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas;	x				x					x		Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental	n/a
47	II - incentivo aos usos não residenciais, inclusive as atividades industriais e de logística, visando à ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e a redução do deslocamento entre moradia e trabalho;	x			x						x		Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental	n/a
48	VI - melhoria e complementação do sistema de mobilidade com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalização;		x				x	x	x			x	Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental	n/a
49	Art. 22 § 2º Os eixos de estruturação da transformação urbana são porções do território onde é necessário um processo de transformação do uso do solo, com o adensamento populacional e construtivo articulado a uma qualificação urbanística dos espaços públicos, mudança dos padrões construtivos e ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos.	x	x	x		x						x	Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
50	Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes: I - promover melhor aproveitamento do solo nas proximidades do sistema estrutural de transporte coletivo com aumento na densidade construtiva, demográfica, habitacional e de atividades urbanas;	x	x	x	x		x					x	Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a

51	III - qualificar as centralidades existentes e estimular a criação de novas centralidades incrementando a oferta de comércios, serviços e emprego, em especial na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana e na Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental;	x			x					x			Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
52	IV - ampliar a oferta de habitações de interesse social na proximidade do sistema estrutural de transporte coletivo;	x	x		x		x				x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
53	VI - garantir espaço para a ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos;	x				x					x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
54	VII - desestimular o uso do transporte individual motorizado, articulando o transporte coletivo com modos não motorizados de transporte;		x				x	x			x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
55	VIII - orientar a produção imobiliária da iniciativa privada de modo a gerar: b) maior fruição pública nos térreos dos empreendimentos;	x	x						x		x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
56	c) fachadas ativas no térreo dos edifícios;	x							x		x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
57	e) convivência entre os espaços públicos e privados e entre usos residenciais e não residenciais;	x			x						x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
58	f) ampliação da produção de Habitação de Interesse Social e de mercado popular;	x			x						x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
59	IX - prever a implantação de mercados populares com áreas para o comércio ambulante e usos complementares, em especial em locais com grande circulação de pedestres e nas proximidades de estações de trem e metrô e terminais de ônibus, observandose a compatibilidade entre o equipamento, as instalações, o fluxo seguro de pedestres e as normas de acessibilidade.	x	x			x	x				x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
60	Art. 26 § 2º Os objetivos da Rede de Estruturação Local são: III - aprimorar e articular o sistema de mobilidade local ao Sistema de Transporte Coletivo, priorizando os modos de transporte não motorizados;		x				x	x			x		n/a	n/a
61	IV - promover o desenvolvimento econômico local visando ao incremento de atividades produtivas articuladas às transformações do território como mecanismo de inclusão social;	x			x						x		n/a	n/a
62	V - garantir, em todos os distritos, no horizonte temporal previsto nesta lei, a implantação da rede básica de equipamentos e de serviços públicos de caráter local nas áreas de educação, saúde, cultura, esporte, lazer, segurança, áreas verdes e atendimento ao cidadão, dimensionados para atender à totalidade da população residente.	x				x					x		n/a	n/a

63	Art. 27. De acordo com os objetivos e diretrizes expressos neste PDE para macrozonas, macroáreas e rede de estruturação da transformação urbana, a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - LPUOS deve ser revista, simplificada e consolidada segundo as seguintes diretrizes: X - promover a articulação entre espaço público e espaço privado, por meio de estímulos à manutenção de espaços abertos para fruição pública no pavimento de acesso às edificações;		x						x		x		n/a	LPUOS
64	XI - estimular a implantação de atividades de comércio e serviços nas regiões onde a densidade populacional é elevada e há baixa oferta de emprego, criando regras para a adequada convivência entre usos residenciais e não residenciais;	x		x	x					x			n/a	LPUOS
65	XII - estimular o comércio e os serviços locais, especificamente os instalados em fachadas ativas, com acesso direto e abertura para o logradouro;	x			x					x			n/a	LPUOS
66	XIII - fomentar o uso misto no lote entre usos residenciais e não residenciais, especialmente nas áreas bem servidas pelo transporte público coletivo de passageiros;	x	x		x		x				x		n/a	LPUOS
67	XIV - estabelecer limites mínimos e máximos de área construída computável destinada a estacionamento de veículos, condicionando o número máximo à compensação urbanística por sua utilização;		x				x	x			x		n/a	LPUOS
68	XVII - promover o adensamento construtivo e populacional e a concentração de usos e atividades em áreas com transporte coletivo de média e alta capacidade instalado e planejado;	x	x	x			x				x		n/a	LPUOS
69	XXIX - adotar medidas para redução de velocidade dos veículos automotores, visando garantir a segurança de pedestres e ciclistas, tais como "traffic calming";		x					x	x		x		n/a	LPUOS
70	XXXIV - criar incentivos urbanísticos para os proprietários que doarem ao Município áreas necessárias à ampliação do sistema viário e do sistema de áreas verdes, proporcionarem usos mistos no mesmo lote, produzirem unidades de Habitação de Interesse Social;	x	x								x		n/a	LPUOS
71	Art. 44. As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), demarcadas nos Mapas 4 e 4A, são porções do território destinadas, predominantemente, à moradia digna para a população da baixa renda por intermédio de melhorias urbanísticas, recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de Interesse Social - HIS e Habitações de Mercado Popular - HMP a serem dotadas de equipamentos sociais, infraestruturas, áreas verdes e comércios e serviços locais, situadas na zona urbana.	x				x					x		ZEIS	n/a
72	Art. 45 III - ZEIS 3 são áreas com ocorrência de imóveis ociosos, subutilizados, não utilizados, encortiçados ou deteriorados localizados em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, boa oferta de empregos, onde haja interesse público ou privado em promover Empreendimentos de Habitação de Interesse Social;	x			x	x					x		ZEIS	n/a
73	V - ZEIS 5 são lotes ou conjunto de lotes, preferencialmente vazios ou subutilizados, situados em áreas dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, onde haja interesse privado em produzir empreendimentos habitacionais de mercado popular e de interesse social.	x				x					x		ZEIS	n/a
74	Art. 55. Em ZEIS, o licenciamento de edificação nova ou de reforma com mudança de uso deverá atender à destinação de percentuais mínimos de área construída total para HIS 1 e HIS 2, conforme Quadro 4, anexo à presente lei.	x									x		ZEIS	n/a



81	<p>§ 4º Nas áreas de influência dos eixos, quando a área do lote for superior a 5.000m² (cinco mil metros quadrados) e menor ou igual a 40.000m² (quarenta mil metros quadrados), será obrigatório:</p> <p>I - destinar para fruição pública área equivalente à no mínimo 20% (vinte por cento) da área do lote, em espaço livre ou edificado, ao nível do passeio público ou no pavimento térreo;</p>		x						x		x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
82	<p>§ 7º Nas áreas de influência dos eixos, nos lotes com frente para os eixos relacionados nos incisos II e III do art. 76, o passeio deverá ter largura mínima de 5m (cinco metros), em contrapartida à doação de área para este fim.</p>		x						x		x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
83	<p>Art. 80. Nas áreas de influência dos eixos, serão consideradas não computáveis:</p> <p>I - as áreas que atendam às condições previstas nos incisos I, III e IV do art. 189 da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, até sua revisão;</p> <p>II - as áreas assim consideradas na legislação edilícia;</p> <p>III - as áreas cobertas, em qualquer pavimento, ocupadas por circulação, manobra e estacionamento de veículos, desde que seja observada a cota de garagem máxima fixada no Quadro 2 desta lei, e o número de vagas não ultrapasse:</p> <p>a) nos usos R, 1 (uma) vaga por unidade habitacional;</p> <p>b) nos usos nR, 1 (uma) vaga para cada 70m² (setenta metros quadrados) de área construída computável, excluídas as áreas computáveis ocupadas por vagas, desprezadas as frações;</p> <p>c) nos usos mistos, 1 (uma) vaga por unidade habitacional e 1 (uma) vaga para cada 70m² (setenta metros quadrados) de área construída computável destinada ao uso nR, excluídas as áreas computáveis ocupadas por vagas, desprezadas as frações;</p> <p>IV - as áreas construídas no nível da rua com acesso direto ao logradouro, em lotes com testada superior a 20m (vinte metros), até o limite de 50% (cinquenta por cento) da área do lote, destinadas a usos classificados nas subcategorias de usos nR1 ou nR2;</p> <p>V - a área destinada aos usos não residenciais nR, até o limite de 20% (vinte por cento) da área construída computável total do empreendimento, nos empreendimentos de uso misto e nos Empreendimentos de Habitação de Interesse Social - EHIS.</p> <p>§ 1º A parcela de área destinada à circulação, manobra e ao estacionamento de veículos que ultrapassar a área resultante da aplicação da cota máxima de garagem será considerada computável.</p> <p>§ 2º Quando o número de vagas de estacionamento ultrapassar os limites fixados no inciso III do "caput", a área correspondente, incluindo as áreas de circulação e manobra dessas vagas, será considerada computável.</p>	x	x				x				x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a

84	Art. 82. Nas áreas de influência dos eixos, quando uma parcela do lote for destinada à fruição pública, os potenciais construtivos básico e máximo do remanescente do lote serão calculados em função de sua área original, e não será cobrada outorga onerosa correspondente à metade do potencial construtivo máximo relativo à área destinada à fruição pública, desde que atendidas simultaneamente as seguintes condições:		x						x		x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
85	Art. 83 § 2º As áreas remanescentes das desapropriações necessárias à implantação de melhoramentos viários, relacionados à implantação de sistemas de transporte coletivo deverão, quando a dimensão for suficiente, ser destinadas à produção de Habitação de Interesse Social com equipamentos sociais ou usos não residenciais no pavimento térreo	x			x	x					x		Eixos de Estruturação da Transformação Urbana	n/a
86	Art. 90. O Executivo, na forma da lei, poderá exigir do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado, ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I - parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; II - Imposto Predial e Territorial Urbano Progressivo no Tempo; III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública.	x									x		n/a	n/a
87	Art. 103 Parágrafo único. O direito de preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para: I - execução de programas e projetos habitacionais de interesse social; IV - ordenamento e direcionamento da expansão urbana; V - implantação de equipamentos urbanos e comunitários; VI - criação de espaços públicos de lazer ou áreas verdes;	x									x		n/a	n/a
88	Art. 111. Fica estabelecida como exigência para o certificado de conclusão de empreendimentos imobiliários de grande porte ou implantação de planos e projetos urbanísticos a Cota de Solidariedade, que consiste na produção de Habitação de Interesse Social pelo próprio promotor, doação de terrenos para produção de HIS ou a doação de recursos ao Município para fins de produção de Habitação de Interesse Social e equipamentos públicos sociais complementares à moradia.	x									x		n/a	n/a
89	Art. 112. Os empreendimentos com área construída computável superior a 20.000m² (vinte mil metros quadrados) ficam obrigados a destinar 10% (dez por cento) da área construída computável para Habitação de Interesse Social, voltada a atender famílias com renda até 6 (seis) salários mínimos, de acordo com regulamentação definida nesta lei. § 1º A área construída destinada à Habitação de Interesse Social no empreendimento referido no "caput" desse artigo será considerada não computável	x									x		n/a	n/a

90	Art. 134. Com o objetivo de promover transformações estruturais o Município deverá desenvolver Projetos de Intervenção Urbana para promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação, preferencialmente localizadas na Macroárea de Estruturação Metropolitana, para maior aproveitamento da terra urbana e o consequente aumento nas densidades construtivas e demográficas, implantação de novas atividades econômicas e emprego e atendimento às necessidades de habitação e de equipamentos sociais para a população	x		x	x										Preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana	Projetos de Intervenção Urbana (PIU)
91	Art. 146 Parágrafo único. No mínimo 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos arrecadados deverão ser aplicados em Habitação de Interesse Social, incluindo infraestrutura e equipamentos sociais para atender à população moradora, preferencialmente na aquisição de glebas e terras no perímetro de abrangência ou no perímetro expandido.	x												x	Preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana	Projetos de Intervenção Urbana (PIU)
92	Art. 149 § 1º São objetivos das Áreas de Estruturação Local: III - integração do desenvolvimento urbano local com o Sistema de Transporte Coletivo, garantindo a acessibilidade pela previsão de novas conexões e transposições, considerando modos motorizados e não motorizados, com previsão de transporte vertical mecanizado, tais como teleféricos, funiculares, elevadores e escadas rolantes, quando couber;		x					x	x					x	Preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana	Projetos de Intervenção Urbana (PIU)
93	IV - ampliação da oferta de equipamentos urbanos e sociais, articulando-os no território à rede existente;	x					x							x	Preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana	Projetos de Intervenção Urbana (PIU)
94	V - qualificação e fortalecimento das centralidades locais por meio de sua articulação aos equipamentos urbanos e sociais, habitação, áreas verdes, saneamento e mobilidade local;	x	x			x	x							x	Preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana	Projetos de Intervenção Urbana (PIU)
95	VI - adensamento qualificado de porções do território e, ao mesmo tempo, o aumento de áreas livres e áreas verdes, com percurso para pedestres e áreas de lazer;				x						x			x	Preferencialmente na Macroárea de Estruturação Metropolitana	Projetos de Intervenção Urbana (PIU)
96	Art. 175. São objetivos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável reforçar o papel do Município como centro industrial, comercial, de serviços, de conhecimento, de criação e inovação, promover atividades econômicas sustentáveis na zona rural e estimular atividades econômicas que permitam equilibrar a relação emprego/moradia em todas as regiões da cidade na perspectiva de reduzir as desigualdades socioterritoriais e reduzir a quantidade de viagens e o tempo médio de deslocamento no Município.	x				x							x		n/a	n/a
97	Art. 176. São objetivos específicos da Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável: I - induzir uma distribuição mais equitativa do emprego, desconcentrando as atividades econômicas;	x				x							x		n/a	n/a
98	III - proteger as áreas industriais em funcionamento e estimular sua expansão em moldes compatíveis com as novas condições territoriais do Município;	x				x								x	n/a	n/a
99	IV - incentivar o comércio e os serviços locais, especialmente os instalados em fachadas ativas, junto às ruas;	x				x							x		n/a	n/a



[illegible]

101	<p>Art. 181. O fortalecimento de polos e eixos de centralidades dar-se-á através das seguintes ações:</p> <p>I - fortalecimento e reabilitação do centro histórico, incluindo:</p> <p>a) fortalecimento e valorização dos polos comerciais especializados, como 25 de Março, Santa Ifigênia, Bom Retiro, Gasômetro e Zona Cerealista;</p> <p>b) consolidação da área como polo criativo, cultural, gastronômico, de lazer, divertimento e entretenimento por meio da criação do Polo de Economia Criativa e dos Territórios de Interesse da Cultura e da Paisagem, previstos nos arts. 182 e 314;</p> <p>c) reabilitação dos espaços públicos, garantindo-se a segurança, preservação e recuperação urbanística;</p> <p>d) criação de centros comerciais populares em áreas de grande circulação, como terminais de transporte coletivo e estações de metrô e trem;</p> <p>e) estímulo ao uso comercial e cultural no nível do passeio público dos edifícios, em detrimento de sua ocupação por estacionamentos;</p> <p>f) estímulo ao uso noturno da área;</p> <p>II - valorização, estímulo e criação de condições especiais de desenvolvimento econômico para o fortalecimento e a ampliação de áreas tradicionais de comércio como o Polo de Comércio e Desenvolvimento de Moda do Brás, Pari e Canindé;</p> <p>III - estímulo à promoção de edifícios de uso misto e à utilização do térreo dos edifícios para usos não residenciais, através de incentivos de outorga onerosa ou outros benefícios, em especial nos eixos de transformação urbana;</p> <p>IV - estímulo à criação de novas centralidades e a dinamização das existentes pela implantação contígua de equipamentos públicos como elementos catalisadores do comércio e serviços privados, em especial nas Áreas de Estruturação Local;</p> <p>V - qualificação urbanística das ruas comerciais, a ser promovida preferencialmente em parcerias com a iniciativa privada, incluindo:</p> <p>a) reforma, adequação e, quando possível, alargamento das calçadas;</p> <p>b) acessibilidade;</p> <p>c) enterramento da fiação aérea;</p> <p>d) melhoria da iluminação pública;</p> <p>e) implantação de mobiliário urbano, em especial, banheiros públicos;</p> <p>f) sinalização visual;</p> <p>VI - regulamentação pelo Executivo da utilização dos espaços públicos pelo comércio ambulante e atividades econômicas complementares, garantindo sua instalação em locais de grande movimento de pessoas, desde que não obstrua a circulação de pedestres e a fruição dos espaços públicos;</p> <p>VII - de programas habitacionais, de assistência social e de saúde para a população moradora em áreas de risco, ocupações irregulares e situação de rua;</p> <p>VIII - consolidação, fortalecimento e crescimento dos polos de saúde, educação e pesquisa, por meio da criação de disciplina especial de uso e ocupação do solo que permita a regularização, a reforma e a construção de unidades complementares no entorno dos polos existentes, de forma a organizar essas centralidades e sua integração com a cidade;</p> <p>IX - inclusão de espaços produtivos destinados aos programas de inclusão produtiva em EZEIS e EHIS.</p>	x			x	x					x			
-----	---	---	--	--	---	---	--	--	--	--	---	--	--	--

102	Art. 182. Os Polos de Economia Criativa - PEC são territórios destinados ao fomento e desenvolvimento de atividades econômicas que compõem a economia criativa, entendida como o ciclo de criação, produção e distribuição de bens e serviços tangíveis ou intangíveis que utilizam a criatividade, a habilidade e o talento de indivíduos ou grupos como insumos primários, sendo composta por atividades econômicas baseadas no conhecimento e capazes de produzir riqueza, gerar emprego e distribuir renda.	x			x						x		n/a	
103	Art. 186. Parques Tecnológicos são oportunidades para o desenvolvimento urbano baseado em usos voltados para a produção de conhecimento e de complexos de desenvolvimento econômico e tecnológico que visam fomentar economias baseadas no conhecimento por meio da integração da pesquisa científica e tecnológica, negócios/empresas e organizações governamentais em um determinado território, e do suporte às inter-relações entre estes grupos. § 1º Os Parques Tecnológicos podem abrigar centros para pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico, inovação e incubação, treinamento, prospecção, como também infraestrutura para feiras, exposições e desenvolvimento mercadológico. § 2º Ficam estabelecidos os seguintes parques tecnológicos: I - Parque Tecnológico Jaguaré; II - Parque Tecnológico Leste.	x			x						x		n/a	
104	Art. 189. O Polo de Desenvolvimento Econômico Rural Sustentável objetiva promover atividades econômicas e gerar empregos na zona rural, conforme Mapa 1A, de modo compatível com a conservação das áreas prestadoras de serviços ambientais na Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável.	x			x						x		Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável	
105	Art. 195. São diretrizes da Política Ambiental: II - melhorar a relação de áreas verdes por habitante do Município;	x				x					x		n/a	
106	X - combater a poluição sonora;		x					x			x		n/a	
107	XIII - reduzir as emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa;		x				x	x			x		n/a	
108	Art. 197. São objetivos da Política e do Sistema de Infraestruturas: II - assegurar a equidade na distribuição territorial dos serviços;	x				x					x		n/a	
109	VIII - garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes das obras e serviços de infraestrutura urbana;	x									x		n/a	
110	Art. 198. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Infraestrutura devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes: I - garantia da universalização do acesso à infraestrutura urbana e aos serviços de utilidade pública por parte da população;	x				x					x		n/a	
111	Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são: I - melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;		x								x		n/a	
112	II - homogeneização das condições de macroacessibilidade entre diferentes regiões do Município;		x								x		n/a	
113	III - aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal;		x				x	x			x		n/a	
114	IV - redução do tempo de viagem dos munícipes;		x								x		n/a	

	VI - promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado;		x										n/a	
116	Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes: I - priorizar o transporte público coletivo, os modos não motorizados e os modos compartilhados, em relação aos meios individuais motorizados;		x				x	x		x			n/a	
117	II - diminuir o desequilíbrio existente na apropriação do espaço utilizado para a mobilidade urbana, favorecendo os modos coletivos que atendam a maioria da população, sobretudo os extratos populacionais mais vulneráveis;		x				x				x		n/a	
118	IV - promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária;		x					x		x			n/a	
119	VIII - complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte público coletivo, aprimorando as condições de circulação dos veículos;		x				x				x		n/a	
120	IX - complementar, ajustar e melhorar o sistema cicloviário;		x					x			x		n/a	
121	XII - elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo;		x				x				x		n/a	
122	XIV - promover o maior aproveitamento em áreas com boa oferta de transporte público coletivo por meio da sua articulação com a regulação do uso e ocupação do solo;	x	x		x		x				x		n/a	
123	XXIII - implantar dispositivos de redução da velocidade e acalmamento de tráfego nas vias locais, especialmente nas ZER;		x								x		n/a	
124	Art. 229 § 1º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana, cuja elaboração é uma ação prioritária do Sistema de Mobilidade, deverá ser elaborado de forma participativa e conter, no mínimo: VIII - intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessárias para favorecer a circulação de transportes coletivos e não motorizados e promover ligações mais eficientes entre os bairros e as centralidades;		x				x	x			x		n/a	
125	XII - intervenções para a implantação do sistema cicloviário integrado ao sistema de transporte público coletivo de alta e média capacidade;		x				x	x			x		n/a	
126	XIII - ações para implantação de políticas de controle de modos poluentes e menos eficientes de transporte.		x					x			x		n/a	
127	Art. 232. As ações estratégicas do Sistema de Circulação de Pedestres são: III - ampliação das calçadas, passeios e espaços de convivência;		x						x		x		n/a	
128	VI - integração entre o sistema de estacionamento de bicicletas (paraciclos e bicicletários) e as calçadas, visando ao pleno acesso de ciclistas aos estabelecimentos.		x					x			x		n/a	

129	Art. 233. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Circulação de Pedestres devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes: II - implantar travessias em nível em vias que não permitem interrupção de tráfego de veículos motorizados, garantindo a segurança e o conforto do pedestre;		x						x		x		n/a	
130	III - integrar sistema de transporte público coletivo com o sistema de circulação de pedestres, por meio de conexões entre modais de transporte, calçadas, faixas de pedestre, transposições, passarelas e sinalização específica, visando à plena acessibilidade do pedestre ao espaço urbano construído;		x				x		x		x		n/a	
131	IX - priorizar a circulação de pedestres sobre os demais modais de transportes, especialmente em vias não estruturais;		x						x		x		n/a	
132	X - garantir a implantação de estruturas de acalmamento de tráfego e redução de velocidade, especialmente em vias não estruturais.		x					x	x		x		n/a	
133	Art. 240. O Município regulamentará através de instrumentos específicos: IV - a abertura de rotas de ciclismo, bicicletários e compartilhamento de bicicletas e vagas especiais para compartilhamento de automóveis e similares;		x					x			x		n/a	
134	§ 2º As vias estruturais e não estruturais receberão adaptações, quando necessário, para atender à circulação de ciclistas por meio da implantação de infraestrutura cicloviária adequada.		x					x			x		n/a	
135	Art. 241. As ações estratégicas do Sistema Viário são: VI - padronizar, readequar e garantir acessibilidade dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;		x						x		x		n/a	
136	VIII - implantar, nas vias de tráfego local, medidas de engenharia de tráfego de forma a disciplinar o uso do espaço entre pedestres, bicicletas e veículos;		x					x	x		x		n/a	
137	IX - adaptar as condições da circulação de transportes motorizados a fim de garantir a segurança e incentivar o uso de modais não motorizados, especialmente nas vias estruturais N3, inclusive com medidas de acalmamento de tráfego e redução da velocidade;		x					x			x		n/a	
138	X - redução do espaço de estacionamentos de automóveis para implantação de estrutura cicloviária e ampliação de calçadas.		x					x	x		x		n/a	
139	§ 1º O sistema viário estrutural e não estrutural poderá receber adaptações que promovam o compartilhamento adequado do espaço das vias entre diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados, garantidas as condições de segurança.		x					x	x		x		n/a	
140	§ 2º Nas vias do sistema viário estrutural, existente ou planejado, dotadas de 3 (três) ou mais faixas de rolamento na mesma pista, 1 (uma) faixa deverá ser destinada para a circulação exclusiva de transporte público coletivo.		x				x				x		n/a	
141	§ 3º As vias do sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo devem ser condicionadas e ordenadas de forma a priorizar a circulação de transporte público coletivo por meio de reserva de faixas exclusivas no viário.		x				x				x		n/a	

142	Art. 245. As ações estratégicas do Sistema de Transporte Público Coletivo são: d) viabilização de infraestrutura viária segregada para circulação segura e adequada de ciclistas;		x					x			x		n/a	
143	§ 2º Os terminais poderão prever áreas de expansão de seus usos através do aproveitamento de sua área construtiva adicional com destinação para equipamentos públicos municipais, usos comerciais e de serviços, de acordo com sua localização estratégica e seu coeficiente de aproveitamento não utilizado.	x	x			x	x				x		n/a	
144	§ 3º Os terminais e estações de transferência de ônibus deverão incluir espaços para serviços públicos e, quando viável, centros comerciais populares.	x	x		x	x	x				x		n/a	
145	§ 4º A implantação de novos corredores, terminais e estações de transferência de ônibus, linhas e estações de metrô, trens, monotrilhos e do transporte hidroviário e a modernização dos já existentes, deverão apresentar soluções que compatibilizem a sua inserção ao ambiente urbano, definindo: III - integração física e operacional com outros modos de transporte, em especial com o sistema cicloviário, por meio de implantação de bicicletários, permissão de embarque de bicicletas em veículos do sistema, priorização de travessias de pedestres, entre outras medidas;		x				x	x	x		x		n/a	
146	VIII - articulação com ofertas de Habitação de Interesse Social;	x	x				x				x		n/a	
147	Art. 250. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo o objetivo de estruturar uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do Sistema Cicloviário e os demais meios de transporte.		x				x	x			x		n/a	
148	Art. 251. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo diretriz de implantar as redes cicloviárias associadas às redes de transporte público coletivo motorizado de alta e média capacidade, e garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.		x				x	x			x		n/a	
149	Art. 252. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados		x					x			x		n/a	
150	Art. 253. A ação prioritária será implantar a rede cicloviária integrada com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, a partir dos Planos Regionais das Subprefeituras e dos Planos de Bairro.		x					x			x		n/a	Planos Regionais
151	Art. 272 Parágrafo único. São objetivos do Programa de Recuperação Ambiental de Fundos de Vale: I - ampliar progressiva e continuamente as áreas verdes permeáveis ao longo dos fundos de vales, criando progressivamente parques lineares e minimizando os fatores causadores de enchentes e os danos delas decorrentes, aumentando a penetração no solo das águas pluviais e instalando dispositivos para sua retenção, quando necessário	x				x					x		n/a	
152	VI - aprimorar o desenho urbano, ampliando e articulando os espaços de uso público, em especial os arborizados e destinados à circulação e bem-estar dos pedestres;		x						x		x		n/a	
153	X - construir, ao longo dos parques lineares, vias de circulação de pedestres e ciclovias		x					x	x		x		n/a	

154	Art.283 IV - planejar e executar a implantação de cemitérios verticais e crematórios públicos e privados nas diversas regiões do Município, visando ampliar a capacidade do atendimento e liberar áreas municipais para recreação e lazer;	x				x							x		n/a	
155	Art. 284 Além de atender ao disposto nos arts. 267 e 268 desta lei, o Plano Municipal de Áreas Protegidas e Áreas Verdes e Espaços Livres deverá conter, no mínimo: II - a criação de novas categorias de parques municipais e áreas verdes, públicas e particulares, contemplando, no mínimo: b) Parques de Vizinhança (ou pocketparks), em áreas verdes inseridas no tecido urbano, de apropriação coletiva, públicas ou particulares, planejadas e mantidas em conjunto com a comunidade;	x				x						x			n/a	
156	Art. 292. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, na Habitação devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes: VI - promover a produção de novas habitações de interesse social nas ZEIS 2, 4 e em áreas vazias e subutilizadas com prioridade para as famílias que integram a faixa 1 (HIS 1), por meio da constituição de um parque público de habitação, do incentivo à produção privada e da ampliação de convênios e parcerias;	x				x	x						x		ZEIS	
157	VII - promover a reabilitação de edifícios vazios ou subutilizados em áreas centrais, em centralidades dotadas de infraestrutura e nas ZEIS 3, destinando-os aos programas de locação social e cessão de posse;	x				x	x						x		ZEIS	
158	VIII - estimular a produção de habitação do mercado popular, em especial nas ZEIS 5;	x				x	x						x		ZEIS	
159	X - priorizar a provisão de habitação social em áreas dotadas de infraestrutura e transportes coletivos, evitando sua instalação em unidades de conservação, áreas de proteção ambiental, áreas de proteção a mananciais e áreas enquadradas como ZEPAM em função de suas características de cobertura vegetal, recursos hídricos e fragilidade geotécnica;	x	x					x					x		ZEPAM	
160	Art. 293 VI - implementar política de aquisição de terras urbanas adequadas e bem localizadas destinadas à provisão de novas Habitações de Interesse Social;	x				x	x						x		n/a	
161	XI - produzir unidades habitacionais de interesse social em áreas vazias ou subutilizadas e recuperar edifícios vazios ou subutilizados, para a população de baixa e média renda, nos termos desta lei, nas regiões centrais da cidade e nas centralidades dotadas de infraestrutura;	x				x	x						x		n/a	
162	Art. 303. Os objetivos do Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais são: II - a redução das desigualdades socioespaciais, suprimindo carências de equipamentos e infraestrutura urbana nos bairros com maior vulnerabilidade social; III - o suprimento de todas as áreas habitacionais com os equipamentos necessários à satisfação das necessidades básicas de saúde, educação, lazer, esporte, cultura e assistência social de sua população;	x					x						x		n/a	
163	IV - a ampliação da acessibilidade à rede de equipamentos e aos sistemas de mobilidade urbana, incluindo pedestres e ciclovias;		x						x	x			x		n/a	

	Art. 304 Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes: II - otimizar o aproveitamento dos terrenos a serem desapropriados ao longo de corredores de ônibus, com localização e acessibilidade privilegiada e em conformidade com o maior potencial construtivo dessas áreas;	x	x			x	x				x		n/a	
164											x			
165	III - otimizar a ocupação dos equipamentos existentes e a integração entre equipamentos implantados na mesma quadra;	x				x					x		n/a	
	Art. 305. As ações prioritárias no Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais são: VII - expandir a rede de Centros de Educação Infantil - CEI e a rede de Escolas Municipais de Educação Infantil - EMEI, inclusive por meio da rede conveniada e outras modalidades de parcerias; VIII - expandir a rede hospitalar e o número de leitos, inclusive por meio de adequação de hospitais municipais; IX - expandir a rede dos demais equipamentos de saúde para realização de exames, atendimento ambulatorial, de especialidades, ou de urgência e emergência;  XII - expandir a rede de equipamentos culturais; XIII - expandir a rede de equipamentos esportivos; XVII - expandir a rede de Centros Integrados de Educação de Jovens e Adultos - CIEJA, a fim de ampliar o atendimento através do Programa de Educação de Jovens e Adultos - EJA, ou programas que venham a sucedê-los;	x				x					x		n/a	
166														
167	Art. 308 § 1º O combate à exclusão e às desigualdades socioterritoriais, o atendimento às necessidades básicas, à fruição de bens e serviços socioculturais e urbanos, à transversalidade das políticas de gênero e raça, e destinadas às crianças e adolescentes, aos jovens, idosos e pessoas portadoras de necessidades especiais, devem ser objetivos a serem atingidos pelos planos setoriais de educação, saúde, esportes, assistência social e cultura.	x				x					x		n/a	
	Art. 339. Os recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano - FUNDURB serão aplicados com base nos objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos urbanísticos e ambientais integrantes ou decorrentes da Lei do Plano Diretor Estratégico e tendo como referência o previsto no Programa de Metas do Município, conforme as seguintes prioridades: II - sistema de transporte coletivo público, sistema ciclovitário e sistema de circulação de pedestres;		x				x	x	x		x		n/a	
168														
169	Art. 340. Os recursos arrecadados pelo FUNDURB deverão respeitar anualmente o limite de: I - ao menos 30% (trinta por cento) destinados para a aquisição de terrenos destinados à produção de Habitação de Interesse Social localizados na Macroárea de Estruturação Metropolitana, e na Macroárea de Urbanização Consolidada e na Macroárea de Qualificação da Urbanização, preferencialmente classificados como ZEIS 3, conforme Mapa 4A anexo;	x			x	x					x		n/a	
170	II - ao menos 30% (trinta por cento) destinados à implantação dos sistemas de transporte público coletivo, ciclovitário e de circulação de pedestres.		x				x	x	x		x		n/a	



171	Art. 346. Em consonância com as diretrizes expressas nesta lei, os Planos Regionais das Subprefeituras têm como objetivos: II - buscar a redução das desigualdades socioterritoriais de cada Subprefeitura, visando responder às necessidades e opções da população que ali mora e trabalha por meio de: a) garantia do equilíbrio entre a mescla de usos residenciais e não residenciais	x			x								x		n/a	Planos Regionais
172	III - garantir a função social da propriedade e a aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade por meio de: a) indicação de imóveis não edificadas, subutilizados ou não utilizados;	x			x	x							x		n/a	Planos Regionais
173	IX - propor ações para a redução da necessidade de deslocamento e a melhoria do sistema viário e de transporte coletivo, por meio da definição de especificidades do subsistema viário coletor e local, incluindo rede cicloviária e de circulação de pedestres, acessibilidade universal nos espaços públicos, com base no Plano Municipal de Mobilidade;	x	x		x		x	x	x				x		n/a	Planos Regionais
174	Art. 351. O Plano de Bairro poderá conter, entre outras, propostas para melhorar: XVII - a segurança na circulação de pedestres;		x						x				x		n/a	Planos de Bairro
175	XIX - medidas para tornar o sistema viário o mais propício e seguro possível para a circulação de bicicletas, além de prever um sistema cicloviário local, articulado com o sistema de transporte coletivo, áreas verdes e principais equipamentos urbanos e sociais.		x					x					x		n/a	Planos de Bairro
176	Art. 362. Na área contida no perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Jacu-Pêssego, conforme Mapa 11 anexo, 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 e da área destinada aos usos não residenciais nos empreendimentos de uso misto.	x			x								x		Jacu-Pêssego	n/a
177	Art. 363. Nas áreas contidas no perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Cupecê, conforme Mapa 11 anexo, 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 e da área destinada aos usos não residenciais nos empreendimentos de uso misto.	x			x								x		Cupecê	n/a
178	Art. 365. Deverá ser elaborado projeto de lei específica de incentivo ao desenvolvimento para a área ao longo da Avenida Raimundo Pereira de Magalhães contida na Macroárea de Estruturação Metropolitana, conforme Mapa 11 anexo, prevendo incentivos urbanísticos e fiscais para a instalação de usos não residenciais com a finalidade de geração de renda e emprego na região.	x			x								x		Raimundo Pereira de Magalhães	n/a
179	Art. 366. Deverá ser elaborado projeto de lei específica de incentivo ao desenvolvimento para a área ao longo da Avenida Coronel Sezefredo Fagundes, com definição de perímetro, e para o perímetro de incentivo ao desenvolvimento econômico Fernão Dias, conforme Mapa 11 anexo, prevendo incentivos urbanísticos e fiscais para a instalação de usos não residenciais com a finalidade de geração de renda e emprego na região.	x			x								x		Coronel Sezefredo Fagundes	n/a

## Análise Qualitativa

### Trechos que possuem oposição ao conceito de “Cidade de 15 Minutos”

[illegible]

[illegible]