

O *Smart Growth* em uma Operação Urbana Consorticiada

Smart Growth in a Consortium Urban Operation

Leonardo Ramos Milano

Jornalista pela Escola de Comunicações e Artes da USP, Especialista em Planejamento e Gestão de Cidades pelo Programa de Educação Continuada da Escola Politécnica da USP. Especialista em Public Affairs em Ágora Public Affairs. Email para contato: leormilano@gmail.com

Renata Marè

Engenheira Civil pela Escola de Engenharia Mauá, Doutora em Engenharia de Computação pela Escola Politécnica da USP. Professora Convidada no Programa de Educação Continuada da Escola Politécnica da USP. Email para contato: renata.mare@usp.br

RESUMO

Visando mitigar as emissões de gases de efeito estufa e melhorar a qualidade de vida nas cidades, este artigo apresenta alternativas urbanísticas ao crescimento horizontal de baixa densidade e a priorização da infraestrutura rodoviária. À medida que o processo de mudanças climáticas se intensifica, torna-se cada vez mais urgente a adoção de uma nova agenda urbanística baseada na compactação urbana, no Desenvolvimento Orientado ao Transporte e no incentivo ao uso misto, como propõem diversos movimentos em defesa do New Urbanism e do *Smart Growth* ao redor do globo. Do estudo de caso da Operação Urbana Consorticiada Água Espreada em São Paulo, propõe-se que a legislação urbanística adote essa agenda, possibilitando aos cidadãos paulistanos um estilo de vida mais sustentável.

Palavras-chave: planejamento urbano, mudanças climáticas, transportes, sustentabilidade, uso misto do solo.

ABSTRACT

Aiming to mitigate greenhouse gas emissions and improve the quality of life in cities, this article presents urban alternatives to low-density horizontal growth and to prioritising road infrastructure. As the process of climate change intensifies, the adoption of a new urban agenda based on urban compaction, Transport-Oriented Development, and incentives for mixed-use becomes increasingly urgent, as proposed by several movements in defence of New Urbanism and Smart Growth around the globe. Based on the case study of the Água Espreada Consortium Urban Operation in São Paulo, it is proposed that urban legislation adopt this agenda, enabling São Paulo citizens to lead more sustainable lifestyles.

Keywords: urban planning, climate change, transport, sustainability, mixed land use.

* Artigo recebido em 08/11/2025. Aceito para publicação em 24/11/2025.

1 PLANEJAMENTO URBANO INTELIGENTE

O Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC - órgão vinculado ao Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente - ONU Meio Ambiente - e à Organização Meteorológica Mundial - OMM) publicou, em 2018, um relatório especial denominado **Global Warming of 1.5°C** (Aquecimento Global de 1,5°C). Ele prevê que o aumento da temperatura média global – em relação ao período pré-industrial – atingirá 1,5 °C entre os anos de 2032 e 2050,¹ provocando um prejuízo financeiro global da ordem de US\$ 54 trilhões (cerca de R\$ 270 trilhões, base julho de 2024)². Na avaliação do órgão, para reverter esse cenário, seria preciso reduzir as emissões globais de gases de efeito estufa (GEE) em 45% até 2030, ante o nível de 2010, e em 100% até 2050.³ Nesse período, a parcela da população mundial vivendo nos centros urbanos deverá saltar de 55% para 70%⁴, reforçando o papel central do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11⁵ da Agenda 2030 da ONU⁶, que prevê “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”, para que as metas estabelecidas no Acordo de Paris sejam cumpridas. Entre 1950 e 2005, a população mundial urbana cresceu entre 29% e 49%, e a emissão global de carbono saltou de 1.630 para 7.985 milhões de toneladas. Em face das mudanças climáticas, governos municipais devem buscar a racionalização do consumo de recursos naturais nas cidades e a diminuição das emissões de GEE na atmosfera⁷. Somente o planejamento urbano poderá garantir, no tempo necessário e com os recursos disponíveis, um estilo de vida urbano verdadeiramente sustentável (Owen, 2009, p. 40)⁸.

Algumas premissas básicas orientam os principais estudos sobre o chamado “crescimento urbano inteligente” ou *Smart Growth*⁹. Por meio de uma fórmula que

¹ MASSON-DELMOTTE, V., P. *et al.* “IPCC: Summary for Policymakers.” In: Global Warming of 1.5°C. World Meteorological Organization, Geneva, 2018, capítulo A. Disponível em: <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/>. Acesso em: 24/05/2020.

² DAVENPORT, Coral. “Major Climate Report Describes a Strong Risk of Crisis as Early as 2040”. The New York Times, 07/10/2018. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2018/10/07/climate/ipcc-climate-report-2040.html>. Acesso em: 24/05/2020.

³ MASSON-DELMOTTE, V., P. *et al.* *Op. cit.*, capítulo C.

⁴ “ONU prevê que cidades abriguem 70% da população mundial até 2050”. ONU News, 19/02/2019. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1660701>. Acesso em: 16/05/2023.

⁵ Objetivo conceituado no site <https://sdgs.un.org/goals/goal11>. Acesso em: 23/05/2023.

⁶ Disponível em: <https://sdgs.un.org/2030agenda>. Acesso em: 20/05/2023.

⁷ HAWKEN Paul (ed.). Drawdown: 100 iniciativas poderosas para resolver a crise climática. Barueri: Editora Manole, 2018, p. 83-106.

⁸ OWEN, David. Green Metropolis: Why Living Smaller, Living Closer, and Driving Less are the Keys to Sustainability. Nova York: Riverhead Books, 2009, p. 40 (tradução própria).

⁹ DUANY, Andres; SPECK, Jeff; LYDON, Mike. The Smart Growth Manual. Nova York: McGraw Hill, 2010.

combina alta densidade construtiva e populacional, Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT) e uso misto, gestores municipais ao redor do mundo estão aumentando a competitividade econômica de suas cidades, melhorando a qualidade de vida nos bairros e distritos urbanos e, ao mesmo tempo, reduzindo as curvas de emissões de GEE e poluentes atmosféricos (Leite, 2012, p. 193-245)¹⁰.

Dado este contexto, este artigo tem como objetivo analisar os principais conceitos associados à promoção do *Smart Growth* – compactação, Desenvolvimento Orientado ao Transporte e uso misto –, suas interrelações e de que maneira essas práticas¹¹ devem ser aplicadas na avaliação de resultados da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada.

1.1 COMPACTAÇÃO URBANA

O crescimento urbano horizontal, também conhecido como “suburbanização” (Hall, 2016, p. 73-119)¹² ou “espraiamento” (Owen, p. 105-116)¹³, aumenta as distâncias médias percorridas pelos cidadãos que residem nos novos distritos e que precisam se deslocar, muitas vezes diariamente e, de automóvel, em direção ao centro histórico da cidade ou aos polos comerciais e financeiros (RNSP, 2022, p. 31-42)¹⁴.

A premissa determinante para que o planejamento urbano contribua para o combate contra o aquecimento global é o entendimento de que uma cidade deve ser compacta territorialmente, reduzindo a necessidade de longos deslocamentos e a dependência dos cidadãos de seus automóveis particulares, o que resulta na diminuição da emissão de GEE.

Em São Paulo, o Plano de Ação Climática 2020-2050 (PlanClima SP) indicou que, entre 2010 e 2017, o setor de Transporte – especialmente o subsetor rodoviário – foi o responsável por quase dois terços das emissões (61%) de GEE no município, seguido pelos setores energia estacionária (31%) e resíduos (8%).

¹⁰ LEITE, Carlos. Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento Sustentável num Planeta Urbano. Porto Alegre: Editora Bookman, 2012, p. 193-245.

¹¹ Movimento conceituado no site do Congress for the New Urbanism. Disponível em: <https://www.cnu.org/who-we-are>. Acesso em: 07/06/2023.

¹² HALL, Peter Geoffrey. Cidades do Amanhã: Uma história do planejamento e projetos urbanos no século XX. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016, p. 73-119.

¹³ OWEN, *Op. cit.*, p. 105-116 (tradução própria).

¹⁴ “Mapa da Desigualdade”, Rede Nossa São Paulo, 2022, p. 31-42. Disponível em: https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022_Tabelas.pdf. Acesso em: 06/06/2023.

A busca pela redução das emissões de GEE e de poluentes nas cidades foi impulsionada por um estudo dirigido por dois planejadores urbanos australianos, Peter Newman e Jeffrey Kenworthy, em 1989, indicando que os habitantes das cidades norte-americanas consumiam muito mais energia em transporte do que os australianos e estes, por sua vez, gastavam mais que os europeus. A constatação essencial foi que a compactação urbana e a densidade de moradias e empregos, características marcantes das antigas cidades europeias, incentivam o uso do transporte público (Glaeser, 2016, p. 559)¹⁵.

Com o avanço da crise climática, muitas novas cidades, bairros e até mesmo subúrbios altamente tecnológicos foram ou estão sendo construídos e propagandeados como sustentáveis¹⁶. No entanto, mais do que propor um novo modelo de planejamento urbano, inclusivo, democrático e verdadeiramente sustentável, muitos desses projetos são baseados quase que exclusivamente na crença de que novas aplicações tecnológicas seriam capazes de reduzir a pegada de carbono nas cidades, sem que grandes mudanças estruturais no planejamento urbano fossem realizadas. Cidades tecnológicas construídas totalmente do zero são vendidas como sustentáveis, verdes ou inteligentes, mas o que este trabalho propõe é que *Smart Cities* (Cunha, 2016)¹⁷ – conceito desenvolvido nas décadas de 1980 e 1990 e que se popularizou em anos recentes – para além do uso intensivo de Tecnologias da Informação e da Comunicação (TIC), devem necessariamente seguir as premissas do *Smart Growth*.

1.2 DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE (DOT)

Outra premissa que deve orientar o planejamento urbano das cidades que se pretendem inteligentes ou sustentáveis é o Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT) ou Transit-Oriented Development (TOD). Segundo este conceito, uma cidade deve ser compactada de maneira a permitir o adensamento de edificações e de população em áreas onde há infraestrutura de transportes disponível ou planejada. Essa infraestrutura precisa contemplar o transporte público coletivo, com estações de trem e

¹⁵-GLAESER, Edward. O Triunfo da Cidade. São Paulo: Editora Bei, 2016, p. 559.

¹⁶ O governo da Arábia Saudita prevê um investimento de 500 bilhões de dólares na construção de uma nova cidade linear altamente tecnológica e supostamente sustentável, ligando a costa do Mar Vermelho com as montanhas e vales superiores do noroeste do país. Fonte: <https://www.neom.com/en-us/regions/theline>. Acesso em: 05/06/2023.

¹⁷ CUNHA, Maria A. et al. Smart cities: transformação digital de cidades. São Paulo: Programa Gestão Pública e Cidadania - PGPC, 2016.

metrô e corredores exclusivos de ônibus, além de outros modais associados à mobilidade ativa, com calçadas largas e ciclovias (EMBARQ Brasil, 2015)¹⁸.

Em São Paulo, para que o adensamento populacional seja incentivado e o desenvolvimento imobiliário de fato orientado pela infraestrutura de transportes existente e planejada, o Plano Diretor Estratégico (PDE-SP) e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS), mais conhecida como Lei de Zoneamento do município preveem o adensamento construtivo – por meio, principalmente, de coeficientes de aproveitamento e de limites de altura menos rígidos – ao longo dos eixos de transporte metropolitano¹⁹.

Bairros preservados como Zonas Estritamente Residenciais (ZER), onde predominam lares unifamiliares, em distritos com grande disponibilidade de infraestrutura de transportes e concentração de empregos – com destaque à área do Centro Expandido – aumentam o valor dos imóveis localizados próximos aos principais polos comerciais e financeiros da cidade. Isso impede que uma parcela significativa da população tenha condições de acessar o mercado de trabalho, aumentando a pressão para que as famílias mais pobres se estabeleçam em regiões periféricas, como às margens da Represa Billings, provocando degradação ambiental e mais emissões de GEE (Capobianco, 2002)²⁰.

O PDE-SP, a Lei de Zoneamento e as demais legislações urbanísticas do município devem permitir e incentivar mais construções nas áreas da cidade que dispõem de infraestrutura urbana e, principalmente, de modais alternativos ao automóvel. Isso pode aumentar a oferta de habitações no município e, conseqüentemente, diminuir o preço dos imóveis nessas regiões, tornando a vida nos bairros centrais acessível aos mais pobres e atraente aos mais ricos – que têm a opção de viver em casas maiores em regiões de subúrbio, como Alphaville (região nobre a cerca

¹⁸ EMBARQ Brasil. DOTS Cidades: Manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável. S.l.: s.n., 2015. Disponível em:

<https://wricidades.org/sites/default/files/DOTS%20Cidades.pdf>. Acesso em: 20/05/2023.

¹⁹ SÃO PAULO (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015, p. 9-11. Disponível em:

https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE_lei_final_aprovada/TEXT0/2014-07-31%20-%20LEI%2016050%20-%20PLANO%20DIRETOR%20ESTRAT%20C3%89GICO.pdf. Acesso em: 10/05/2023.

²⁰ CAPOBIANCO, João Paulo Ribeiro; WHATELY, Marussia. “BILLINGS 2000: Ameaças e perspectivas para o maior reservatório de água da região metropolitana de São Paulo”. Relatório do Diagnóstico Socioambiental Participativo da Bacia Hidrográfica da Billings no Período 1989-99. Instituto Socioambiental, 2002. Disponível em:

<https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/publications/26L00012.pdf>. Acesso em:

de 30 km de São Paulo).

Figura 1: Relação entre a densidade populacional e o transporte coletivo.

Densidade bruta (unidades habitacionais por hectare)	Serviço de transporte coletivo (capacidade do veículo por viagem)
Muito baixa (6-25)	Capacidade média de 12 passageiros e frequência escassa
Baixa (15-45)	Capacidade de até 35 passageiros e com baixa frequência
Média (40-55)	Capacidade média de até 85 passageiros com frequência regular
Alta (>60)	Capacidade média de 100 a 220 passageiros com frequência mediana ou alta.

Fonte: EMBARQ Brasil. **DOTS Cidades: Manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável**. S.l.: s.n., 2015, p. 30. Disponível em: <https://wricidades.org/sites/default/files/DOTS%20Cidades.pdf>. Acesso em: 20/05/2023.

O DOT também está diretamente associado ao incentivo às médias e altas densidades populacionais (Figura 1). Os custos para construir uma linha de metrô ou trem devem ser revertidos em receitas, o que significa que para haver metrô deve haver demanda. A viabilidade de um sistema amplo de metrô depende diretamente da densidade populacional nas áreas atendidas pelas estações, pois a alta concentração de pessoas ao longo dos trajetos das linhas justificará a demanda pelo serviço e, portanto, garantirá a sustentabilidade financeira do negócio sem a necessidade – ou com a redução – de subsídios públicos (EMBARQ Brasil, 2015)²¹.

O fator climático também é determinante, pois o DOT está diretamente relacionado à compactação urbana e ao incentivo ao adensamento demográfico, sendo essencial no processo de redução das emissões de GEE das cidades em países desenvolvidos, como os Estados Unidos da América, e em desenvolvimento, como o Brasil.

O espraiamento urbano aumenta o tempo e as distâncias médias das viagens de automóvel dos cidadãos que vivem nas bordas da cidade ou nos subúrbios, e a

22/05/2023.

degradação ambiental resultante da ocupação de novas áreas naturais ou campestres. Há também a correlação entre a posse de veículos automotores privados e o crescimento de subúrbios de baixa densidade, onde predominam casas unifamiliares – nas quais o consumo de energia elétrica é maior do que em apartamentos. O crescimento urbano horizontal de baixa densidade pode ser contido ou impulsionado. Regulações rígidas do uso e ocupação do solo urbano, como limitações de uso, da altura, da taxa de ocupação e do coeficiente de aproveitamento dos terrenos, entre outros dispositivos regulamentados pela legislação urbanística do município, com destaque para o PDE e a Lei de Zoneamento, estão no cerne das possibilidades que o poder municipal dispõe para orientar o crescimento urbano sustentável em São Paulo, nas próximas décadas.

1.3 USO MISTO

O incentivo ao uso misto nos distritos e edificações, ou Traditional Neighborhood Development (TND) (Steuteville, 2017)²², também está no cerne do conceito de crescimento urbano inteligente²³. Legislações urbanísticas supostamente preservando bairros horizontais estritamente residenciais, localizados nos subúrbios ou na região do Centro Expandido, incentivam a dependência do automóvel e provocam viagens médias mais longas e demoradas. Em contrapartida, cidadãos habitando em bairros onde há oferta abundante de comércios, oportunidades de trabalho, diversões e serviços públicos essenciais terão muito menos incentivo e necessidade de se deslocar de automóvel por longas distâncias.

Em prol da suposta preservação de um estilo de vida provinciano, os empregos, o comércio e os serviços, como defendem os representantes do movimento conhecido como NIMBY – acrônimo em inglês para a expressão "Not in My Backyard" (NIMBY), que significa “não em meu quintal”, em português (Lima, 2017)²⁴ – são segregados em outras regiões. Episódios recentes demonstram que, até mesmo estações de metrô, são rejeitadas por moradores de bairros abastados de São Paulo, cujos moradores temem,

²¹ EMBARQ Brasil, *Op. cit.*, p. 30-31.

²² STEUTEVILLE, Robert. "Great idea: Traditional neighborhood development". PUBLIC SQUARE, 30/03/2017. Disponível em: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/03/30/great-idea-traditional-neighborhood-development>. Acesso em: 10/05/2023.

²³ EMBARQ, *Op. cit.*, p. 60-71.

²⁴ LIMA, Juliana Domingos de. "O que é o movimento 'no meu quintal, não'. E como o poder público entra na disputa". Nexo Jornal, 28/05/2017. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/05/28/O-que-%C3%A9-o-movimento-%E2%80%99no-meu-quintal-n%C3%A3o%E2%80%99.-E-como-o-poder-p%C3%BAblico-entra-na-disputa>. Acesso em: 10/05/2023.

entre outras preocupações, o aumento de circulação de pessoas na região (Cimino, 2010)²⁵, nesse cenário, políticas de regulação do uso e ocupação do solo, como as operações urbanas consorciadas, são essenciais para garantir a vitalidade nos distritos municipais e a redução das emissões de GEE em São Paulo.

1.3.1 Uso misto, DOT e adensamento

Jane Jacobs, urbanista norte-americana, em seu clássico **Vida e Morte das Grandes Cidades**, fez defesa enfática do uso misto, como uma das condições essenciais para o sucesso de um bairro:

Nos distritos predominantemente ou quase exclusivamente residenciais, quanto maior for a complexidade e a variedade de usos principais que possam ser cultivados, tanto melhor, assim como nos centros das cidades. Mas a peça de xadrez mais importante para esses distritos é o uso principal do trabalho. [...] esses dois usos principais podem imbricar-se perfeitamente, com as ruas ganhando vida com os trabalhadores ao meio-dia, quando os moradores se retiram, e animando-se com os moradores de noite, quando os trabalhadores se retiram.

A necessidade de segregar as moradias do trabalho foi tão incutida em nós, que precisamos fazer um esforço enorme para enxergar a realidade e perceber que os distritos residenciais não misturados com o trabalho não dão bons resultados nas cidades (Jacobs, 2000, p. 192).²⁶

Bairros mistos e densos proporcionam um claro incentivo ao deslocamento ativo – a pé ou de bicicleta, quando há infraestrutura disponível – pois as distâncias médias percorridas para a realização de uma ampla gama de atividades serão menores. O adensamento também justifica a oferta, do ponto de vista orçamentário, de serviços públicos de qualidade e infraestrutura urbana. A associação entre densidade populacional e o uso misto é determinante, porque a maioria das viagens de automóvel não corresponde apenas aos deslocamentos para o trabalho, mas também para outras atividades cotidianas. Altas densidades demográficas criam demanda, enquanto o uso misto permite que comércios e serviços se estabeleçam na região. Em um antigo centro urbano europeu, é comum que os cidadãos caminhem até um restaurante, mas nos subúrbios com baixa densidade populacional e uso estritamente residencial, como os condomínios de Alphaville, ir a um restaurante ou resolver tarefas simples podem implicar dirigir por dezenas de minutos (Glaesser, 2016, p. 204)²⁷.

²⁵ CIMINO, James. “Moradores de Higienópolis se mobilizam contra estação de metrô”. Folha de S.Paulo, São Paulo, 13/08/2010. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1308201011.htm>. Acesso em: 15/05/2023.

²⁶ JACOBS, Jane. *Vida e Morte das Grandes Cidades*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2000, p. 192.

²⁷ GLAESER, *Op. cit.*, p. 204.

Jane Jacobs também preconizava que o uso misto e altas densidades populacionais seriam fatores complementares para garantir maior qualidade de vida nas grandes cidades. A fórmula da urbanista nova-iorquina consiste na integração de diversas funcionalidades em um mesmo bairro ou distrito, com o propósito de garantir a permanência das pessoas circulando pela região por diferentes motivos, em horários distintos, mas com o aproveitamento coletivo de uma ampla gama de serviços. A recomendação prevê ruas convencionais bem distribuídas ao longo de quadras curtas, mistura de edificações de diferentes idades e uma densa concentração de moradores (Hall, 2016, p. 341)²⁸. A combinação de usos, como preconizado por Jacobs, também é essencial para que seja implementada em São Paulo a "cidade de 15 minutos", conceito divulgado em 2016 por Carlos Moreno, diretor científico e professor especializado em sistemas complexos e inovação na Universidade Sorbonne (França). O termo abrange uma teoria urbana que preconiza "garantir que todos os residentes tenham acesso às suas necessidades diárias (trabalho, habitação, alimentação, saúde, educação, cultura e lazer) à distância de 15 minutos de caminhada ou de bicicleta" (Moreno, 2021)²⁹. O modelo proposto por Moreno prevê uma cidade descentralizada e incentivos a modais alternativos aos automóveis, o que, ao mesmo tempo, reduz a utilização de combustíveis fósseis e aumenta a qualidade de vida dos cidadãos (id., p. 1-2)³⁰.

2 ESTUDO DE CASO: OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA ESPRAIADA (OUCAE)

Além do PDE e da LPUOS, o Estatuto da Cidade,³¹ legislação federal promulgada em 2001, também regulamentou outra importante legislação urbanística, capaz de orientar o crescimento urbano, principalmente nas grandes cidades do país, como São Paulo.

O PDE-SP definiu a Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM) como o território de agregação dos projetos urbanos, incluindo as operações urbanas consorciadas³² (OUCs). O perímetro da MEM, como previsto na legislação promulgada

²⁸ HALL, *Op. cit.*, p. 341.

²⁹ MORENO, Carlos. Definition of the 15-minute city: what is the 15-minute city? 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/362839186_Definition_of_the_15-minute_city_WHAT_IS_THE_15-MINUTE_CITY. Acesso em: 21/06/2020.

³⁰ MORENO, *Op. cit.*, p. 1-2.

³¹ BRASIL. Estatuto da Cidade. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>. Acesso em: 07/06/2023.

³² No PDE-SP, as OUCs foram consideradas na Subseção II - Das Operações Urbanas Consorciadas

em 2014, desempenha “papel estratégico na reestruturação urbana no Município, por apresentar grande potencial de transformação urbana, que precisa ser planejado e equilibrado”.³³

O Setor Orla Ferroviária e Fluvial caracteriza-se pela oferta de empregos e de notável infraestrutura de transportes, reunindo as condições necessárias para permitir e incentivar o adensamento construtivo e demográfico e absorver o crescimento urbano da metrópole. Na MEM, as transformações urbanas devem ser orientadas por Projetos de Intervenção Urbana (PIUs), OUC, Área de Intervenção Urbana (AIU), Concessão Urbanística ou Área de Estruturação Local (AEL). Entre os objetivos específicos a serem alcançados no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da MEM (no qual está localizada a OUCAE), prevê-se: o maior aproveitamento da terra urbana, com o aumento nas densidades construtiva e demográfica e a implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana; a manutenção da população moradora, inclusive promovendo a urbanização e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, ocupados pela população de baixa renda, e ofertando serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas; o incremento e a qualificação da oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os à mobilidade ativa e promovendo melhorias na qualidade urbana e ambiental do entorno; a redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo para qualificação dos espaços públicos e da paisagem urbana,³⁴ todas essas propostas em claro alinhamento com as premissas básicas do *Smart Growth*.

Em São Paulo, quatro operações urbanas foram aprovadas desde 2001 e estão em vigor: Centro, Água Branca, Água Espraiada e Faria Lima. Uma vez que as OUCs desempenham papel central no reordenamento territorial das principais centralidades paulistanas, apresenta-se o estudo de caso da mais antiga delas, a OUCAE, com base nas premissas que devem orientar o crescimento urbano inteligente.

2.1 REGULAMENTAÇÃO E OBJETIVOS

O início da OUCAE data de 28 de dezembro de 2001, quando da promulgação,

(*Ibidem*, p. 87), Seção III - Dos instrumentos de ordenamento e reestruturação urbana (SÃO PAULO. Prefeitura do Município de São Paulo...: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014, *Op.cit.*, p. 85) do Capítulo I - Da estruturação e ordenação territorial (*Ibidem*, p. 44).

³³ *Ibidem*, p. 7.

³⁴ *Ibidem*, p. 10.

pelo Poder Público Municipal, da Lei 13.260³⁵, a primeira a utilizar os dispositivos do Estatuto da Cidade para regulamentar uma operação urbana consorciada no país. A aprovação da OUCAE, em 2001, impulsionou a reestruturação e o crescimento de uma ampla área que contempla trechos das duas margens da Marginal Pinheiros, da Avenida Luís Carlos Berrini, da Avenida Doutor Chucri Zaidan e da Avenida Jornalista Roberto Marinho, proporcionando investimentos em melhorias na infraestrutura local, com a intenção de sustentar o adensamento construtivo e habitacional previsto e incentivado no perímetro do Setor Orla Ferroviária e Fluvial da MEM. De acordo com o art. 3º da Lei 13.260, o Programa de Intervenções visa à complementação do sistema viário e de transportes, tendo por prioridade o transporte coletivo, a oferta de espaços públicos livres com tratamento paisagístico, a drenagem, e o provimento de Habitações de Interesse Social (HIS) para a população que mora em favelas, atingida pelas intervenções necessárias.³⁶

2.1.1 Produção de Habitações de Interesse Social (HIS)

Entre os principais argumentos que justificam as operações urbanas está a mobilização de recursos para investimento em HIS. Essa arrecadação ocorre por meio da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs), que permitem aos entes privados que os adquiriram, aproveitar o máximo potencial construtivo dos lotes.

Outras possibilidades de investimento no perímetro das operações urbanas, a partir da arrecadação advinda das CEPACs, competem com a necessidade de prover moradia digna para toda a população que vive em aglomerados subnormais, assentamentos ou lotes irregulares, por meio da construção de novas Unidades Habitacionais (UH), da reurbanização e da regularização de favelas. Com base nos dados divulgados pela SP Urbanismo³⁷, do total de despesas da OUCAE até março de 2024, R\$ 3.934.821.462,00, apenas R\$ 964.988.308,00 (24,5% do total), foram

³⁵ SÃO PAULO (cidade). Lei nº 13.260, 28 de dezembro de 2001. Estabelece diretrizes urbanísticas para a área de influência da atual Avenida Água Espriada, de interligação entre a Avenida Nações Unidas (Marginal do Rio Pinheiros) e a Rodovia dos Imigrantes, cria incentivos por meio de instrumentos de política urbana para sua implantação, institui o Grupo de Gestão, e dá outras providências. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-13260-de-28-de-dezembro-de-2001>. Acesso em: 15/05/2023.

³⁶ *Ibidem*, Capítulo 1 - Seção II.

³⁷ Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/AGUA_ESPRAIADA/2024/OUAguaEspriadaFinanceiroMar24_Publicacao.pdf. Acesso em:

investidos em empreendimentos de HIS – incluindo desapropriações com essa finalidade – finalizados ou em andamento. O valor não considera os R\$ 196.535.234,00 vinculados à produção de HIS, pois este montante, até março de 2024, ainda carecia de destinação específica.

No informe mensal da SP Urbanismo, as despesas com Obras e Serviços (R\$ 1.430.113.240,00) e desapropriações com este fim (R\$ 867.767.209,00) não são discriminadas. Dados fornecidos em caderno publicado em 2020, no qual há detalhes dos investimentos em cada uma dessas obras e desapropriações e que constam no Programa de Intervenções, indicam que R\$ 2.242.268.322,00, ou 58,4% das despesas da OUCAE até aquele ano (R\$ 3.836.553.867,00) foram executados em obras viárias para atender, principalmente, veículos motorizados privados, com exceção da construção do corredor de ônibus da Av. Luís Carlos Berrini, a um custo de R\$ 11.959.112,00³⁸.

Somente o investimento na Ponte Estaiada – onde não há pistas, corredores de ônibus, faixa para ciclistas ou calçada para pedestres – conectando as Avenidas Luís Roberto Marinho e Marginal Pinheiros, R\$ 342.931.282,00³⁹, representava, até março de 2024, quase 35,5% do total gasto com empreendimentos de HIS, demonstrando que, do ponto de vista orçamentário, priorizaram-se obras viárias que estimulam o uso do automóvel nos bairros mais abastados, que compreendem o perímetro de intervenção, em detrimento da oferta de moradia digna para a população que vive em aglomerados subnormais ou foi removida de suas casas para dar lugar a obras viárias.

Até março de 2024, haviam sido gastos R\$ 65.235.650,00 com auxílio-aluguel, ou 6,7% do total investido em HIS, com recursos da OUCAE. Boa parte das UH entregues foi direcionada para famílias desalojadas por obras viárias financiadas pela operação urbana, como o Jardim Edite, primeiro conjunto habitacional viabilizado no contexto de uma operação urbana no país e que atendeu ao projeto de construção da Ponte Estaiada. Onze empreendimentos, ou 1.521 novas UH, foram concluídos até 2020⁴⁰.

23/07/2024.

³⁸ OPERAÇÃO Urbana Consorciada Água Espraiada (2017-2020), p. 30-48. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/cadernos_ouc/Caderno_AE_Final_RFinal.pdf. Acesso em: 10/05/2023.

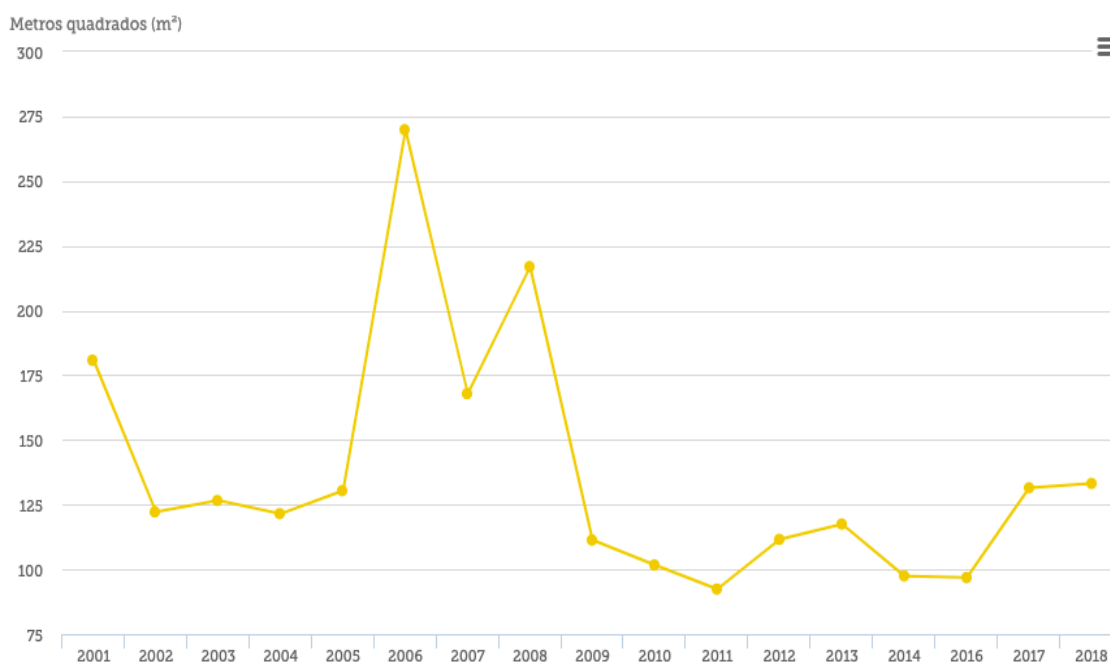
³⁹ *Ibidem*, p. 45-48.

⁴⁰ Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/AGUA_ESPRAIADA/2020/Intervencoes/2020_11_05_OUCAE_Tabela_Intervencoes_Site.pdf. Acesso em: 10/05/2023.

2.1.2 Adesões privadas

Figura 2: Evolução da área média (em m²) das unidades habitacionais dos empreendimentos lançados nas OUCs



Fonte: Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio - Embraesp.
Atualizado até: Dezembro 2018

Fonte: ID 507. Disponível em: <https://monitoramentopde.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: 20/05/2023.

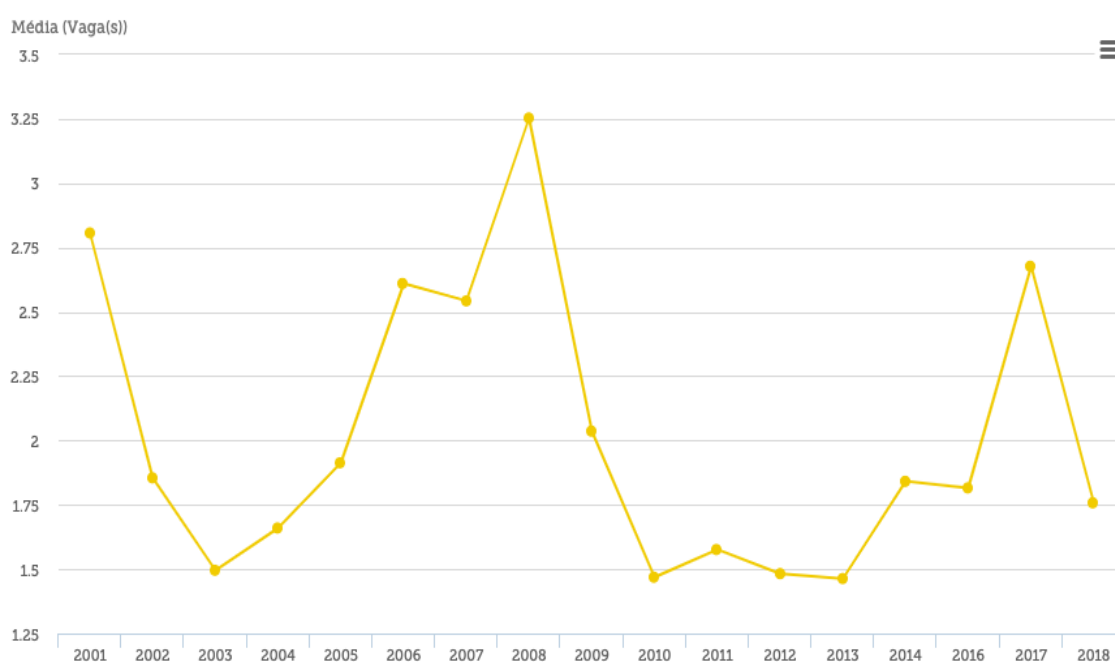
Em relação à produção de habitação pelo mercado privado no perímetro da OUCAE, dados disponíveis na plataforma de “Monitoramento e avaliação da implementação do Plano Diretor Estratégico”⁴¹, gerenciada pela Prefeitura de São Paulo, indicam que a área média das UH dos empreendimentos residenciais verticais, lançados no perímetro de intervenção de 2001 a 2018, supera os 100 m² praticamente durante todos os anos de vigência da operação urbana, com exceção de 2011, 2014 e 2016 (Figura 2). Por três anos, o índice superou os 175 m², revelando que diversos apartamentos de alto padrão foram lançados na área de abrangência da OUCAE.

Também a média da quantidade de vagas de garagem por unidade habitacional nos empreendimentos residenciais verticais que foram lançados no perímetro da OUCAE de 2001 a 2018, revela que a oferta de habitação privada no contexto da operação urbana atendeu à parcela da população com maior poder aquisitivo, e que, portanto, possui condições de comprar imóveis amplos e com mais de uma vaga de

⁴¹ Disponível em: <https://monitoramentopde.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: 20/05/2023.

garagem. Durante os 17 anos analisados, como indica a Figura 3, a média superou mais de uma vaga de garagem por apartamento. Em onze deles, foram mais de 1,75 vagas, em média, a cada nova residência vertical. Em 2011, 2006, 2007 e 2008 e 2017 o índice superou 2,5 vagas. A oferta de múltiplas vagas de garagem resulta em mais um incentivo – somado às inúmeras obras viárias financiadas com o dinheiro dos CEPACs leiloados no âmbito da OUCAE – para que os novos moradores dos bairros que compreendem o perímetro de intervenção se desloquem de automóvel.

Figura 3: Evolução da quantidade média de vagas de garagem, por unidade habitacional, nos empreendimentos lançados nas OUCs



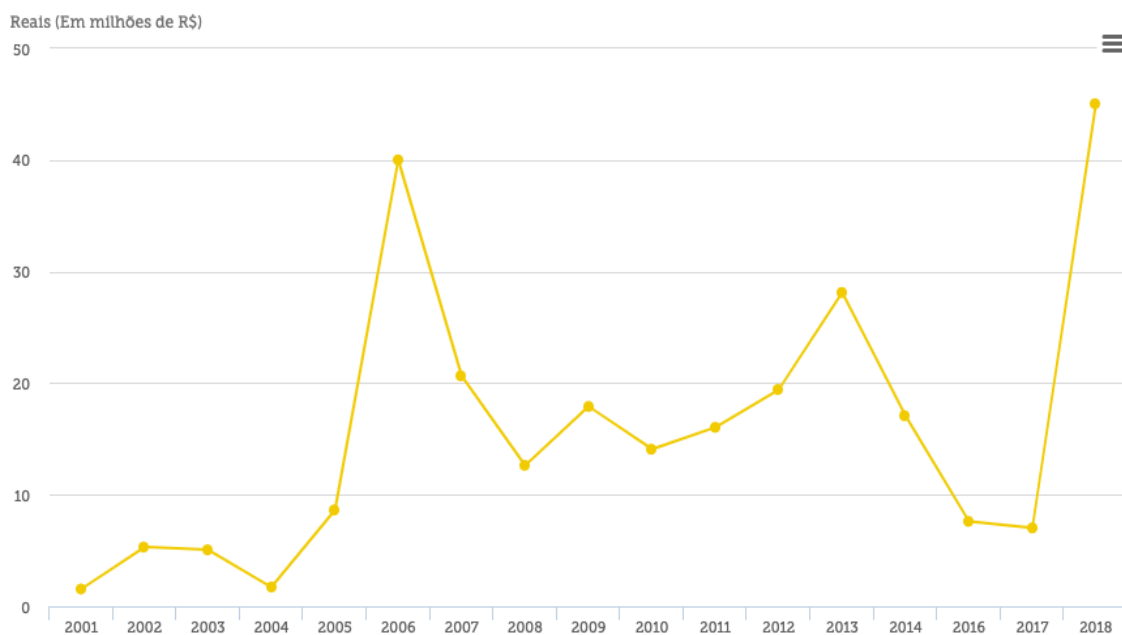
Fonte: Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio - Embrasp.
Atualizado até: Dezembro 2018

Fonte: *Idem*, ID 506.

Levando-se em consideração que a área da MEM compreende eixos de transporte coletivo de alta capacidade – o perímetro da OUCAE é servido pelas linhas 5-lilás (metrô), 9-Esmeralda (trem de superfície) e futura Linha 17-Ouro (monotrilho) – seria lógico que a Prefeitura estabelecesse limites mais rígidos quanto ao número de vagas de garagem por UR nessa região, incentivando o lançamento de empreendimentos para famílias que, de fato, pretendem utilizar modais alternativos ao automóvel. No entanto, no âmbito da OUCAE, este direcionamento não tem sido observado. O indicador que corresponde ao Valor Geral de Venda (VGV) médio dos empreendimentos residenciais verticais lançados na OUCAE confirma a tendência

antecipada pelas figuras 2 e 3. Durante oito anos, ao longo da vigência da OUCAE, o VGV médio dos novos empreendimentos verticais residenciais ultrapassou R\$ 15 milhões, como indica a Figura 4. Por 10 anos, o índice ficou acima dos R\$ 10 milhões. O valor mais baixo registrado desde 2006 foi de R\$ 7.032.650,00, em 2017.

Figura 4: Evolução do valor geral de venda médio (em reais) dos empreendimentos residenciais lançados nas OUCs



Fonte: Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio - Embraesp.
Atualizado até: Dezembro 2018

Fonte: *Idem*, ID 509.

Assim como as Intervenções Urbanas implementadas com os recursos arrecadados no âmbito da OUCAE, a oferta de novos empreendimentos residenciais e não residenciais privados concentrou-se nos setores mais abastados do perímetro de intervenção, com destaque ao bairro do Brooklin e à região da Av. Chucri Zaidan. No Jabaquara, praticamente nenhuma adesão privada foi concluída até 2019, visando aproveitar o estoque residencial e não residencial do bairro. O atraso nas obras da linha 17-Ouro também reforçou as desigualdades locais.

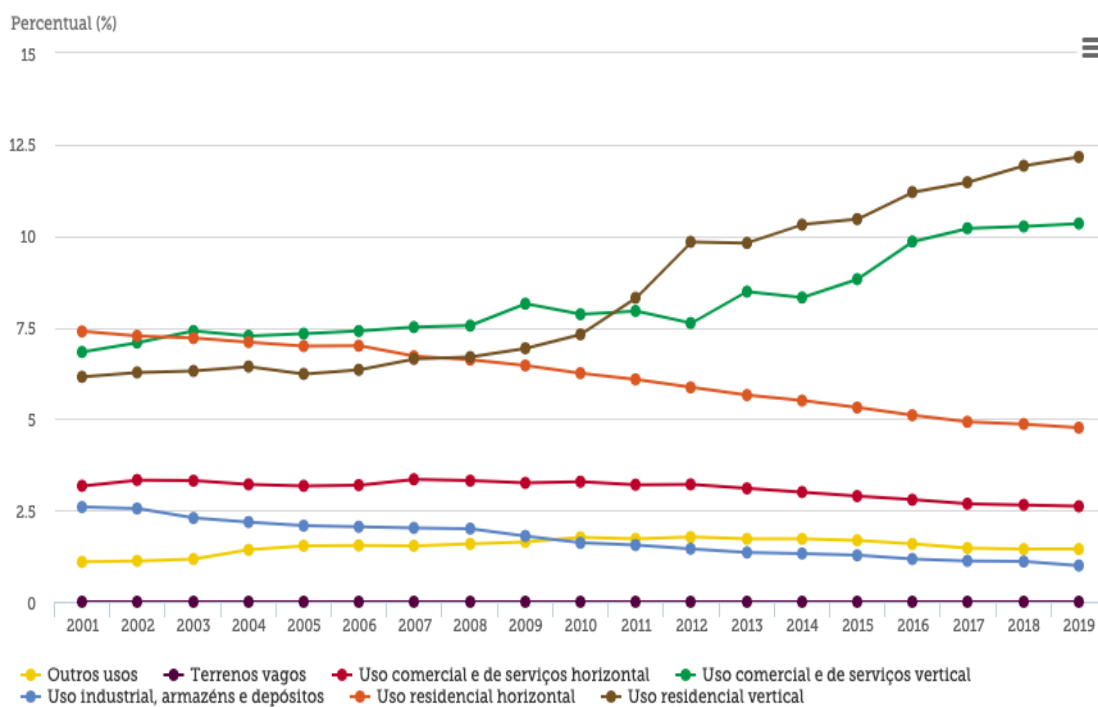
A nova linha de metrô – a terceira da cidade – deveria ter sido inaugurada em 2014, para conectar a Rodoviária do Jabaquara, o Aeroporto de Congonhas, o Estádio do Morumbi e a favela de Paraisópolis (situada no bairro do Morumbi) às estações das linhas 4-Amarela, 5-Lilás e 9-Esmeralda. O trajeto foi bastante reduzido, desde então, mas ainda justifica o adensamento de moradias e empregos ao longo da

Avenida Jornalista Roberto Marinho. Em razão do atraso na entrega da infraestrutura, moradores do Jabaquara permanecem sem acesso ao modal (Freitas, 2023)⁴².

Dados da ONG Nossa São Paulo, de 2022, revelam que o tempo médio (em minutos) de deslocamento por transporte público no pico da manhã, nos distritos do Campo Belo, Itaim Bibi e Santo Amaro – que compreendem amplas áreas dos setores Brooklin, Berrini e Chucri Zaidan, da OUCAE, e são servidos por estações das linhas 5-Lilás, 9-Esmeralda – é de 29 minutos. No Jabaquara, tem-se 37 minutos⁴³.

Por outro lado, o mapa que indica a Área Construída Adicional por uso e setor elaborado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano⁴⁴, quantifica o notável equilíbrio entre as adesões residenciais e não residenciais no perímetro da OUCAE, indicando que o instrumento urbanístico foi bem-sucedido em promover o adensamento de moradias, concomitantemente com a oferta de empregos na região.

Figura 5: Evolução da área construída nas OUCs, por tipologia de uso



Fonte: IPTU Emissão Geral. Secretaria Municipal da Fazenda (SF). Prefeitura do Município de São Paulo

Fonte: *Idem*, ID 404.

⁴² FREITAS, Hyndara. “Nova rescisão com empreiteira repete histórico de problemas da Linha 17”. Veja São Paulo, São Paulo, 16/06/2023. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/monotrilho-linha-17-nova-rescisao-repete-historico-de-problemas>. Acesso em: 15/05/2023.

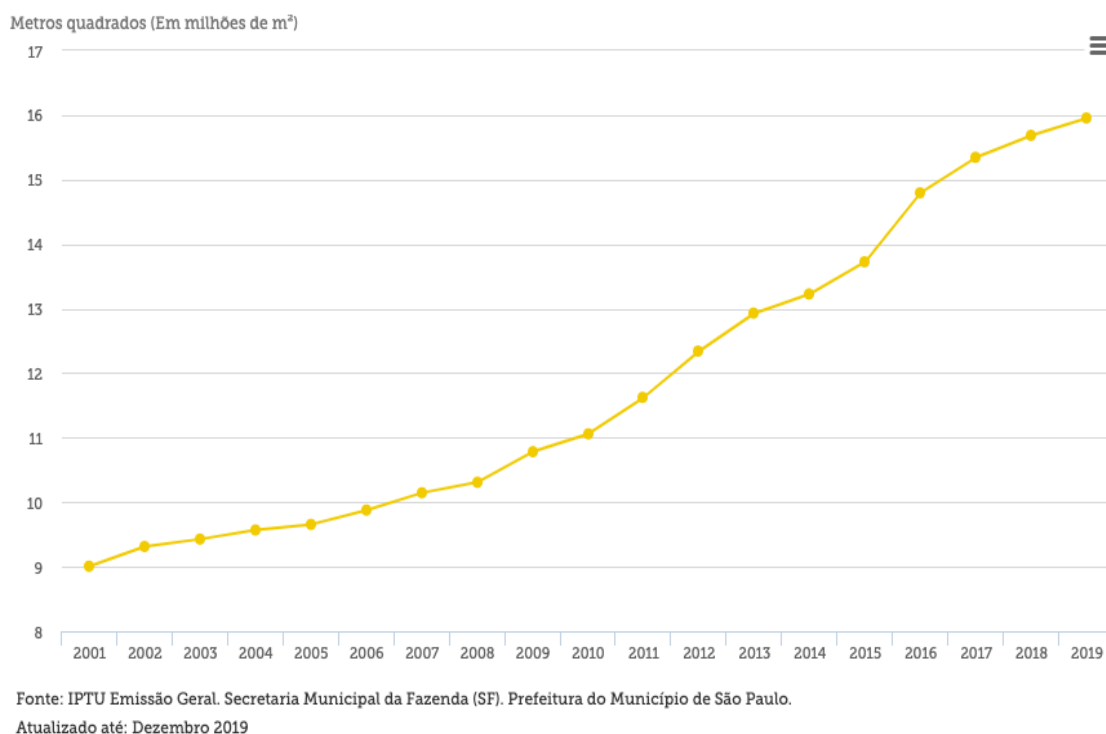
⁴³ “Mapa da Desigualdade”, *Op. cit.*, p. 24.

⁴⁴ OPERAÇÃO Urbana Consorciada Água Espreada (2017-2020), *Op. cit.*, p. 17.

A combinação de usos principais, como recomenda Jane Jacobs, é essencial para garantir a vitalidade de um bairro ou distrito (Jacobs, 2000, p. 167-197)⁴⁵. Em paralelo, nota-se na Figura 5 que, desde 2011, a porcentagem de área construída em imóveis de “uso residencial horizontal” no perímetro da OUCAE diminuiu, sendo que aumentou a participação de usos verticais residenciais e comerciais, o que confirma o sucesso do instrumento urbanístico em promover o adensamento construtivo, possibilitando também o adensamento de moradias e empregos no perímetro de intervenção.

A Figura 6 corrobora a análise de que a OUCAE catalisou o processo de adensamento no Setor Orla Ferroviária e Fluvial da MEM, como previsto no PDE-SP. De 2001 a 2019, o total de área construída no perímetro da OUCAE saltou de 9 milhões de m² para 16 milhões de m². O adensamento construtivo é necessário para promover o populacional, mas não há um indicador específico na plataforma de monitoramento e avaliação do PDE para quantificar o aumento da população ou da densidade demográfica no perímetro de intervenção.

Figura 6: Evolução da área construída nas OUCs



Fonte: *Idem*, ID 397.

⁴⁵ JACOBS, *Op. cit.*, p. 167-197.

3 CONCLUSÃO

A OUCAE é a mais antiga das operações urbanas consorciadas em vigor no país e, portanto, oferece resultados maduros para analisar se os objetivos previstos, quando da sua promulgação foram atingidos e, mais do que isso, se esse instrumento urbanístico é realmente capaz de orientar o crescimento urbano sustentável nos eixos de estruturação metropolitana, de acordo com os conceitos e ideias analisados nesse artigo. Apesar do sucesso parcial em promover o adensamento de moradias e empregos no perímetro de intervenção, fica evidente que a OUCAE falhou em incentivar um estilo de vida menos dependente do automóvel, para os novos residentes da região, como preconiza o *Smart Growth*. Com o objetivo de tornar as operações urbanas mais sustentáveis e eficientes, algumas ações seriam recomendadas.

3.1 PROGRAMA DE INTERVENÇÕES

Segundo a SP Urbanismo, em março de 2024, R\$ 655.857.857,00 estavam disponíveis para investimentos no Programa de Intervenções, sendo R\$ 196.535.234,00 para HIS. Além disso, dados de 2021, indicam que mais de 30% do estoque máximo de CEPACs da OUCAE ainda não havia sido consumido. Conforme visto, os recursos arrecadados no âmbito da operação urbana foram direcionados, majoritariamente, a obras para atender a circulação de automóveis, decisão em total desacordo com as premissas do *Smart Growth*. Nesse sentido, nos próximos anos, as intervenções públicas financiadas pela OUCAE deveriam priorizar melhorias no transporte público, a viabilização de novos empreendimentos de HIS e a construção de infraestrutura que incentive a mobilidade ativa.

Somente o prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho e as construções de um parque linear no córrego Água Espraiada e de um túnel ligando a avenida ao complexo Anchieta-Imigrantes têm um custo orçado, ainda a ser executado, de R\$ 2.429.728.787,00⁴⁶, o que representa 151% do total gasto com HIS no âmbito da OUCAE até março de 2024. O investimento já realizado com os estudos e desapropriações para essa obra, de R\$ 878.045.977,00, representa quase todo o valor investido em empreendimentos de HIS no período. Além disso, como analisado neste artigo, as características dos empreendimentos privados viabilizados no território da

⁴⁶ Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (2017-2020), *Op. cit.*, p. 47.

OUCAE indicam que o mercado imobiliário está direcionando os novos imóveis na região para famílias ricas ou de classe média alta que possuem um ou mais automóveis.

Incentivos a tipologias específicas, como apartamentos menores com um número estabelecido de quartos, e limitações na oferta de vagas de garagem, por meio de descontos no cálculo da outorga onerosa, por exemplo, poderiam reorientar o mercado privado de habitação no perímetro da OUCAE, promovendo maior diversidade de empreendimentos na região e atraindo moradores que, de fato, utilizarão a infraestrutura de transporte público e de mobilidade ativa disponível ou planejada.

Uma das obras previstas no Programa de Intervenções prevê um investimento de R\$ 779.019.189,00 no sistema viário lateral à atual Av. Jornalista Roberto Marinho, entre as avenidas Luís Carlos Berrini e Washington Luís para “distribuição de tráfego local”⁴⁷. O projeto ainda não foi implementado, o que permite alterações em sua concepção.

De acordo com as premissas do *Smart Growth*, é importante que a requalificação das vias locais dos distritos no perímetro da OUCAE englobe investimentos em infraestrutura dedicada à mobilidade ativa, por meio da implementação de uma ampla rede cicloviária e do alargamento de calçadas. A topografia plana facilita caminhadas e passeios de bicicleta na região, contanto que a infraestrutura esteja disponível para tal. Dessa forma, os novos moradores dos bairros que compreendem o perímetro de intervenção teriam incentivos para aproveitar o uso misto permitido pelo zoneamento, deslocando-se para atividades na região por estes modais. Há ciclovias nas principais avenidas que cortam a OUCAE, como a Av. Jornalista Roberto Marinho, a Av. Luís Carlos Berrini, a Av. Marginal Pinheiros e a Av. Chucri Zaidan, mas falta uma rede que conecte o centro dos bairros. Segundo estudo da ONG Nossa São Paulo, a proporção da população que reside em um raio de até 300 metros de distância de infraestruturas cicloviárias (ciclovias e ciclofaixas), nos distritos de Santo Amaro, Itaim Bibi, Jabaquara e Campo Belo, é de 56,8%, 41,8%, 37,1% e 2,1%, respectivamente.

3.2 PARÂMETROS URBANÍSTICOS

Parte da atual resistência em relação ao adensamento demográfico na cidade de São Paulo consiste na repulsa aos arranha-céus, que proliferaram por todas as regiões da

⁴⁷ *Ibidem*, p. 34.

cidade (Brissac, 2022)⁴⁸. Por vezes confundem-se os conceitos de adensamento e verticalização. O adensamento demográfico pode ser obtido por meio de diferentes estratégias, como liberar altos gabaritos, além de aumentar a taxa de ocupação dos terrenos e diminuir os recuos obrigatórios. Diversas cidades europeias possuem densidades demográficas médias e altas, mas a maioria dos cidadãos vive em prédios baixos de apartamentos que ocupam quase todo o terreno e têm recuos pequenos ou inexistentes para os logradouros.

No perímetro da OUCAE, os novos empreendimentos podem ocupar, no máximo, metade do terreno – em alguns casos, somente 25% acima do andar térreo – e obedecer a recuos que variam de 3 a 5 metros, o que também reduz o aproveitamento dos lotes. Os gabaritos, no entanto, são pouco restritivos na maioria dos setores que compreendem o perímetro da OUCAE ou, em muitos casos, ilimitados⁴⁹. Essas normativas restringem o adensamento demográfico previsto e incentivado na região às técnicas de verticalização, ao invés de garantir o melhor aproveitamento dos terrenos e a suavização dos espaços de transição entre novos empreendimentos e logradouros públicos, aproximando as construções das calçadas.⁵⁰ O gráfico elaborado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento que apresenta a evolução da verticalização dos empreendimentos licenciados nos perímetros das OUCs⁵¹ comprova essa tendência. Desde 2010 (exceto em 2019 e 2021) prevaleceram novos empreendimentos verticais com mais de 18 pavimentos.

3.3 TRANSPARÊNCIA E PARTICIPAÇÃO

Grande parte dos dados analisados neste capítulo está publicamente disponível na plataforma de “Monitoramento e avaliação da implementação do Plano Diretor Estratégico”, gerenciada pela Prefeitura de São Paulo. Há um total de 27 indicadores sobre os resultados obtidos por meio das operações urbanas consorciadas vigentes em São Paulo. As informações disponíveis deveriam estar atualizadas, mas, até o momento da submissão deste artigo (setembro de 2024), os resultados fornecidos pela plataforma

⁴⁸ BRISSAC, Chantal. “SP terá de construir 698 mil moradias para suprir a demanda até 2030, aponta estudo”. Folha de São Paulo, São Paulo, 05/06/2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2022/06/sp-tera-de-construir-698-mil-moradias-para-suprir-a-demanda-ate-2030-aponta-estudo.shtml>. Acesso em: 12/05/2023.

⁴⁹ SÃO PAULO (cidade). Lei nº 13.260, *Op. cit.*, Capítulo 2 - Seção II.

⁵⁰ GEHL, Jan. Cidade para Pessoas. São Paulo: Editora Perspectiva, 2010, p. 147-148.

⁵¹ ID 411. Disponível em: <https://monitoramentopde.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: 20/05/2023.

correspondiam somente até 2021. As métricas são organizadas e disponibilizadas de forma clara e organizada, por meio de gráficos. No entanto, novos parâmetros poderiam ser explorados para aumentar a transparência e melhorar a avaliação de resultados das operações urbanas consorciadas.

Aumentar a densidade de moradias e empregos no perímetro da OUCAE e da MEM, no geral, está entre os objetivos expressos do PDE-SP. Portanto, a plataforma de mensuração dos resultados da legislação deveria indicar as variações nas densidades populacionais de acordo com os instrumentos propostos, entre eles, as operações urbanas consorciadas. Da forma como os dados são disponibilizados atualmente, não há um indicador direto das densidades demográficas em cada um dos setores da OUCAE.

Também não há indicadores atualizados e de fácil acesso para avaliar quantas UH de interesse social foram viabilizadas no âmbito da operação urbana ou de quantas pessoas foram removidas para a conclusão de obras do Programa de Intervenções.

Outras informações analisadas neste artigo, como os gastos detalhados com cada uma das Intervenções Públicas implementadas com a arrecadação de CEPACs na OUCAE, foram obtidas por meio de um caderno especial publicado pela SP Urbanismo em 2020, com o objetivo de consolidar os resultados realizados até aquele ano. Muitos dos dados que constam nesse caderno, como o valor investido em cada uma das intervenções públicas viabilizadas, deveriam ser atualizados periodicamente e disponibilizados, de maneira acessível, para a população.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>. Acesso em: 07/06/2023.

BRISSAC, Chantal. “SP terá de construir 698 mil moradias para suprir a demanda até 2030, aponta estudo”. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 05/06/2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2022/06/sp-tera-de-construir-698-mil-moradias-para-suprir-a-demanda-ate-2030-aponta-estudo.shtml>. Acesso em: 12/05/2023.

CAPOBIANCO, João Paulo Ribeiro; WHATELY, Marussia. “BILLINGS 2000: Ameaças e perspectivas para o maior reservatório de água da região metropolitana de São Paulo”. **Relatório do Diagnóstico Socioambiental Participativo da Bacia Hidrográfica da Billings no Período 1989-99**. Instituto Socioambiental, 2002. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/publications/26L00012.pdf>. Acesso em: 22/05/2023.

CUNHA, Maria A. et al. **Smart cities: transformação digital de cidades**. São Paulo: Programa Gestão Pública e Cidadania - PGPC, 2016.

DUANY, Andres; SPECK, Jeff; LYDON, Mike. **The Smart Growth Manual**. Nova York: McGraw Hill, 2010.

EMBARQ Brasil. **DOTS Cidades: Manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável**. S.l.: s.n., 2015. Disponível em: <https://wricidades.org/sites/default/files/DOTS%20Cidades.pdf>. Acesso em: 20/05/2023.

FREITAS, Hyndara. “Nova rescisão com empreiteira repete histórico de problemas da Linha 17”. **Veja São Paulo**, São Paulo, 16/06/2023. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/monotrilho-linha-17-nova-rescisao-repete-historico-de-problemas>. Acesso em: 15/05/2023.

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2010.

GLAESER, Edward. **O Triunfo da Cidade**. São Paulo: Editora Bei, 2016.

HALL, Peter Geoffrey. **Cidades do Amanhã: Uma história do planejamento e projetos urbanos no século XX**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016.

HAWKEN Paul (ed.). **Drawdown: 100 iniciativas poderosas para resolver a crise climática**. Barueri: Editora Manole, 2018.

JACOBS, Jane. **Vida e Morte das Grandes Cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2000.

LEITE, Carlos. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento Sustentável num Planeta Urbano**. Porto Alegre: Editora Bookman, 2012.

LIMA, Juliana Domingos de. “O que é o movimento ‘no meu quintal, não’. E como o poder público entra na disputa”. **Nexo Jornal**, 28/05/2017. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/05/28/O-que-%C3%A9-o-movimento-%E2%80%98no-meu-quintal-n%C3%A3o%E2%80%99.-E-como-o-poder-p%C3%BAblico-entra-na-disputa>. Acesso em: 10/05/2023.

“Mapa da Desigualdade”, **Rede Nossa São Paulo**, 2022. Disponível em: https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022_Tabelas.pdf. Acesso em: 06/06/2023.

MASSON-DELMOTTE, V., P. et al. “IPCC: Summary for Policymakers”. In: **Global Warming of 1.5°C**. World Meteorological Organization, Geneva, 2018. Disponível em: <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/>. Acesso em: 24/05/2020.

MORENO, Carlos. Definition of the 15-minute city: what is the 15-minute city?. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/362839186_Definition_of_the_15-minute_city_WHAT_IS_THE_15-MINUTE_CITY. Acesso em: 21/06/2020.

OWEN, David. **Green Metropolis: Why Living Smaller, Living Closer, and Driving Less are the Keys to Sustainability**. Nova York: Riverhead Books, 2009.

SÃO PAULO (cidade). **Lei nº 13.260, 28 de dezembro de 2001**. Estabelece diretrizes urbanísticas para a área de influência da atual Avenida Água Espraiada, de interligação entre a Avenida Nações Unidas (Marginal do Rio Pinheiros) e a Rodovia dos Imigrantes, cria incentivos por meio de instrumentos de política urbana para sua implantação, institui o Grupo de Gestão, e dá outras providências. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-13260-de-28-de-dezembro-de-2001>. Acesso em: 15/05/2023.

SÃO PAULO (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado**. São Paulo: PMSP, 2015. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE_lei_final_aprovada/TEXT0/2014-07-31%20-%20LEI%2016050%20-%20PLANO%20DIRETOR%20ESTRAT%20C3%89GICO.pdf. Acesso em: 10/05/2023.

STEUTEVILLE, Robert. “Great idea: Traditional neighborhood development”. **PUBLIC SQUARE**, 30/03/2017. Disponível em: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/03/30/great-idea-traditional-neighborhood-development>. Acesso em: 10/05/2023.

TOLEDO, Roberto Pompeu de. **A Capital da Vertigem**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2015.