

A “Cidade de 15 Minutos” como estratégia para um desenvolvimento sustentável e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo

The 15-Minute City as a strategy for sustainable development and the Strategic Master Plan of the Municipality of São Paulo

La Ciudad de 15 Minutos como estrategia de desarrollo sostenible y el Plan Director Estratégico del Municipio de São Paulo

Lucia Annunziato Cabral Pereira

Mestranda, UNINOVE, Brasil.

lucia.annunziato@gmail.com

Luis Fernando Massonetto

Professor Doutor, UNINOVE, Brasil.

luismassonetto@uni9.pro.br

RESUMO

O atingimento do 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, é um desafio e um direcionamento para os planejadores e gestores urbanos do mundo inteiro. Considerando que o modelo de “Cidade de 15 Minutos”, elaborado pelo arquiteto Carlos Moreno, que tem como principal premissa que todas as pessoas estejam a uma distância máxima de 15 minutos das principais atividades da vida cotidiana, a ser percorrido a pé ou de bicicleta, pode ser um dos caminhos para o atingimento da ODS 11, e entendendo 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 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.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade de 15 Minutos. Plano Diretor Estratégico de São Paulo. Agenda 2030.

Abstract

Achieving Sustainable Development Goal (SDG) 11 of the United Nations (UN) 2030 Agenda, Sustainable Cities and Communities - Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable, is a challenge and a direction for urban planners and managers around the world. Considering that the 15 Minute City model, created by the architect Carlos Moreno, where the main premise is that all people are at a maximum distance of 15 minutes from the main activities of daily life, to be traversed on foot or by bicycle, either one of the possible ways to achieve SDG 11, and understanding that the Strategic Master Plan is the law responsible for directing the growth and development of cities, this work intends to investigate the existence of alignment between the concept of a 15-minute city and the Plan Strategic Director of the Municipality of São Paulo – law nº 16.050/2014, aiming to contribute to the debate on the applicability of the city model developed by architect Carlos Moreno in large metropolises in developing countries.

KEYWORDS: City of 15 Minutes. Strategic Master Plan of São Paulo. Agenda 2030.

Resumen

Alcanzar el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11 de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas (ONU), Ciudades y Comunidades Sostenibles - Hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, es un desafío y una dirección para los planificadores y administradores urbanos de todo el mundo. Considerando que el modelo de Ciudad de 15 Minutos, creado por el arquitecto Carlos Moreno, donde la premisa principal es que todas las personas estén a una distancia máxima de 15 minutos de las principales actividades de la vida diaria, para ser recorridas a pie o en bicicleta, ya sea de las posibles vías para alcanzar el ODS 11, y entendiendo que el Plan Director Estratégico es la ley encargada de orientar el crecimiento y desarrollo de las ciudades, este trabajo pretende investigar la existencia de alineamiento entre el concepto de ciudad de 15 minutos y el Plan Director Estratégico del Municipio de São Paulo – ley nº 16.050/2014, con el objetivo de contribuir al debate sobre la aplicabilidad del modelo de ciudad desarrollado por el arquitecto Carlos Moreno en las grandes metrópolis de los países en desarrollo.

KEYWORDS: City of 15 Minutes. Strategic Master Plan of São Paulo. Agenda 2030.

1 INTRODUÇÃO

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 assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU, 2015 p. 21), é um desafio e um direcionamento para os gestores e planejadores urbanos de todo o mundo.

O arquiteto e urbanista 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 (MORENO, 2016) (MORENO, 2021, p. 93-111)

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, p. 21)

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, p. 22), 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 CO₂, ao concentrar as principais atividades cotidianas a um raio de 15 minutos de distância.

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)

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 (MARICATTO, 2003, p. 152) 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 tem sua moradia e local de trabalho concentrados na mesma área, 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, p. 50-51)

O movimento pendular de deslocamento ao qual parte da população é submetida diariamente, (ÂNTICO, 2004, p. 110-120), 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” (MARICATTO, 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”(MARICATTO, 1999), sendo “a valorização das propriedades fundiárias ou imobiliárias o motor que move e orienta a localização dos investimentos públicos”(MARICATTO, 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 (MARICATTO, 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, p. 56).

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, p. 56).

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.

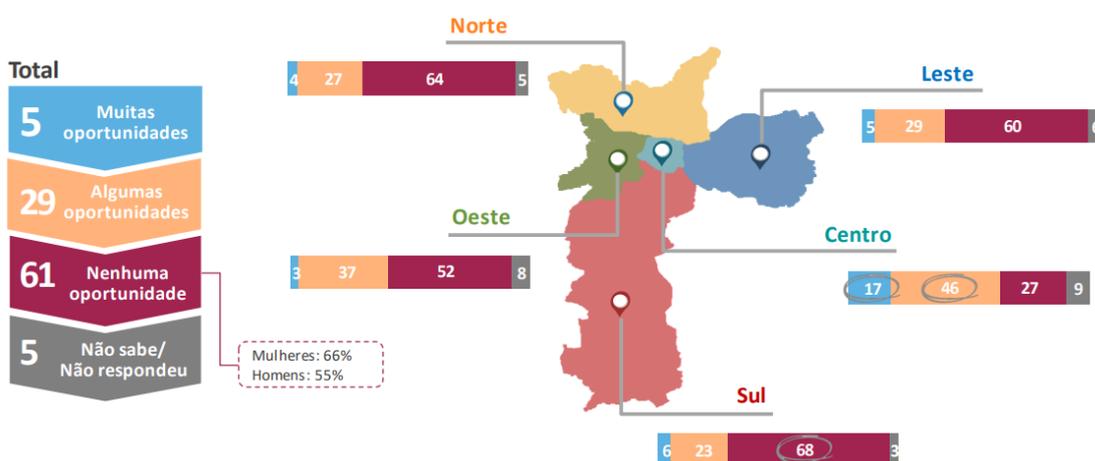
Quanto a utilização da bicicleta como meio de transporte, apenas 2% dos entrevistados utilizam diariamente e 78% não utilizam nunca. (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2022)

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 1 – 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 de tempo 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.

2 OBJETIVOS

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, p. 21), 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.

3 METODOLOGIA

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 pelos autores desse artigo.

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 a 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 RESULTADOS

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

Termo	Quantidade total	Quantidade dentro do contexto abordado
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
Total	203	68

Fonte: Quadro elaborado pelos autore

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

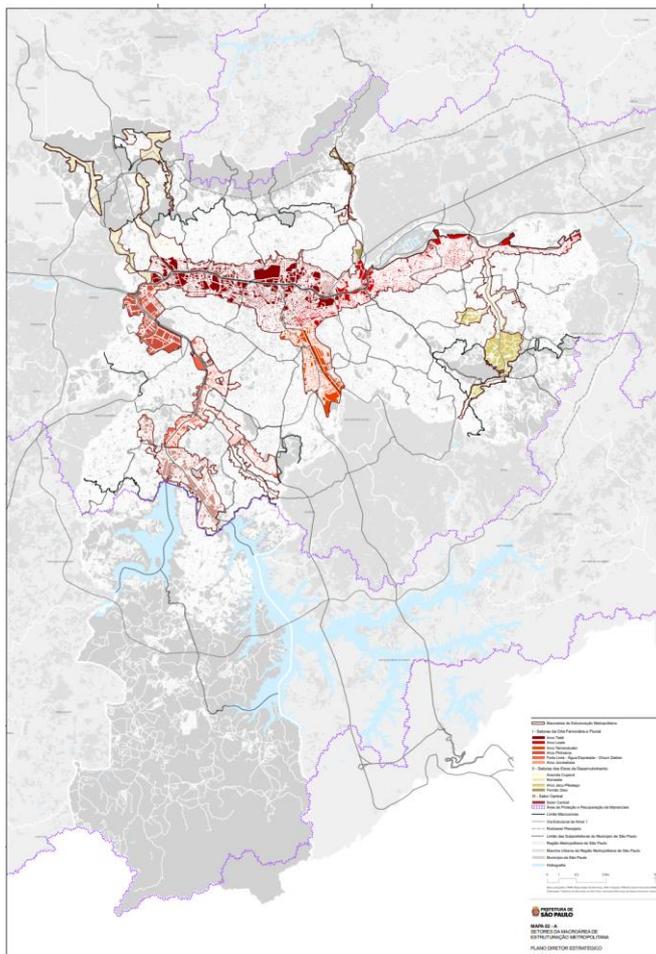
Termos	Áreas específicas do município															
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
Proximidade	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Densidade	1	3	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Diversidade	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tempo	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Distância	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deslocamento	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							

Fonte: Quadro elaborado pelos autore

Legenda

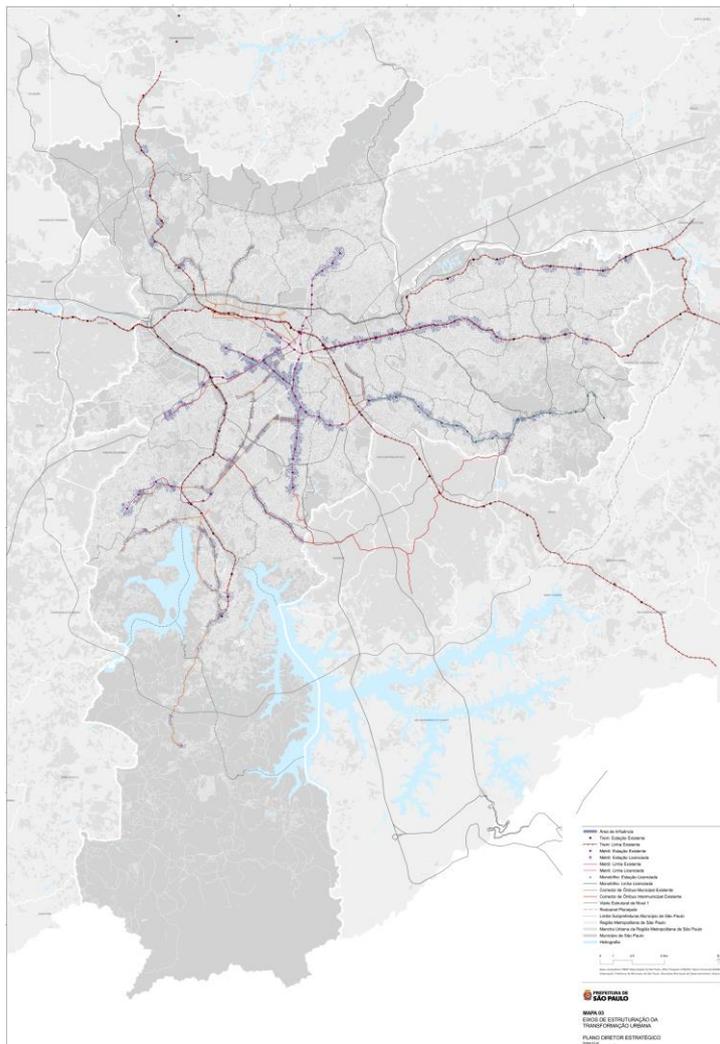
- A Município de forma geral
- B Macroárea de Estruturação Metropolitana
- C Eixos de Estruturação da Transformação Urbana / Áreas de influência de eixos
Avenidas específicas da cidade (Jacu-Pêssego, Cupecê, Raimundo Pereira de Magalhães e Coronel
Sezefredo Fagundes.
- E Macroárea de Urbanização Consolidada
- 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
- I Operações Urbanas, áreas de intervenção urbana, áreas de estruturação local e concessão 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 2 – Mapa dos setores da Macroárea de Estruturação Metropolitana



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

Imagem 3 – Mapa dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana



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 pelos autores

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 socioterritoriais e reduzir a quantidade de viagens e o **tempo** médio de **deslocamentos** no município. (SÃO PAULO (SP), 2014)

5 CONCLUSÃO

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.

Por concentrar a maior quantidade dos termos selecionados, talvez o artigo da lei nº 16.050/2014 que melhor demonstre alinhamento com o conceito de “Cidade de 15 Minutos” seja 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 socioterritoriais e reduzir a quantidade de viagens e o **tempo** médio de **deslocamentos** no município. (SÃO PAULO (SP), 2014)

REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

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

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.

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.

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

MARICATTO, 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.

MARICATTO, E. **Metrópole, 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.

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/103390/smartcities4010006>. Acesso em 07 dez. 2021.

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

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 nº 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 nº 13.430/2002. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 18 fev. 2023.