

# HA BITA ÇÃO & TRAN SPORTE

#02



# #CAFÉ NO CLIMA

Discussões propositivas sobre Mudanças Climáticas, Mobilidade de baixas emissões e Economia para um futuro sustentável

Este documento é resultado da segunda edição do **#CaféNoClima**, realizado dia 19 de agosto de 2019, encontro informal entre especialistas de diversos setores com o objetivo de trazer insights e inspiração para a questão das emergências climáticas, mobilidade de baixas emissões e desenvolvimento urbano sustentável a partir de experiências e percepções pessoais dos convidados e convidadas.

O Brasil ocupa hoje a **7ª posição no ranking** dos países mais poluidores do mundo (SEEG 2017) e as conversas propostas pelo **Café** têm entre os principais objetivos buscar caminhos possíveis para manter o Brasil comprometido com o **Acordo de Paris** e no combate ao aquecimento global, envolvendo atores que atuam em governos, iniciativa privada, pesquisadores e acadêmicos. Entendemos que é fundamental aproximar essas pessoas e suas atuações com a **sociiedade civil organizada** para conseguirmos avançar em discurso, referências, narrativas e, claro, na prática.

O tema do segundo encontro foi **Habitação e Mobilidade**, áreas que tiveram suas políticas de desenvolvimento tratadas de maneira separada, independente, setorializada e que mais recentemente tem sido foco de esforços convergentes por parte do Estado. Segundo dados do SEEG 2017, as emissões do setor de construção civil correspondem a uma fatia pouco relevante das emissões brasileiras, porém sabemos que as emissões do setor energético (transporte

incluído) são as que mais crescem no país e hoje representam cerca de **21% do total das emissões brasileiras**, perdendo apenas para o desmatamento ilegal e o agronegócio (mudança de uso da terra e floresta).

## Por que as cidades brasileiras mandam seus habitantes para cada vez mais longe?

Convidamos para tomar um delicioso café filosófico três **super nomes** que atuam com desenvolvimento urbano sustentável no Brasil para nos contar a partir de suas perspectivas o que vêem e o que pensam sobre **políticas de habitação e mobilidade**, desafios, oportunidades e o que está acontecendo nessa área no Brasil.

*\* As falas dos participantes foram levemente adaptadas para possibilitar fluidez no texto escrito.*

# HANNAH ARCUSCHIN MACHADO

Mestre em Gestão e Políticas Públicas pela FGV e Arquiteta e Urbanista pela FAU-USP. Atualmente coordena a área de Desenho Urbano e Mobilidade da Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito em São Paulo, além de integrar a atual diretoria do IAB-SP (Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento de São Paulo). Foi assessora do gabinete da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo, entre 2013 e 2015.



*“Quando a gente fala de mobilidade e habitação, são coisas indissociáveis. Por muito tempo, foram tratadas cada uma na sua caixinha. As políticas públicas urbanas que vão de fato unir essas duas áreas. [...] A gente chegou no ápice de um modelo de cidade insustentável e a mudança de paradigma é iminente.”*

# SERGIO LEITÃO

Advogado, fundador e diretor executivo do Instituto Escolhas. Foi diretor de Políticas Públicas e diretor de Campanhas do Greenpeace no Brasil, onde trabalhou por 10 anos. Fundador e diretor executivo do Instituto Socioambiental (ISA).



*“Heidegger diz que habitar é estar satisfeito, estar em paz, permanecer onde se está. Nesse sentido, a gente pode dizer que nas grandes cidades brasileiras ninguém habita, porque ninguém está satisfeito, ninguém está em paz e dificilmente a gente quer permanecer onde está, porque a gente está tentando ver se a cidade melhora, ou se a gente sai dela [...] e a gente pouco analisa o porquê disso, ou seja, quais são as causas que provocam esse profundo incômodo de que qualquer pesquisa sobre a cidade, por exemplo, de São Paulo vai dar um índice de insatisfação ou de não habitação nesse sentido aqui filosófico.”*



*“A cidade inteligente não é a cidade que está toda repleta de tecnologia, até porque ela é só uma ferramenta, ela não é solução para nada por si só. Então, a cidade inteligente é uma cidade que permite que os recursos que ela possui, sejam naturais ou não, sejam otimizados, sejam usados de forma racional, de forma a proporcionar que seus habitantes atuais e futuros tenham suas necessidades atendidas. Tem que pensar no futuro.”*

## **RENATA MARÈ**

Doutora em Engenharia Elétrica pela Escola Politécnica da USP (EPUSP), com pesquisa relacionadas aos Sistemas Inteligentes de Transporte no contexto urbano (cidades inteligentes - smart cities). Coordenadora e docente do Curso de Especialização em Internet das Coisas (Internet of Things) no Instituto Mauá de Tecnologia, e docente também em outras instituições. É sócia da Abili Tecnologia da Informação Ltda. empresa especializada no desenvolvimento de sistemas corporativos customizados baseados em Internet.

# MACROTEMAS

Durante o encontro três macrotemas norteadores foram abordados pelos convidados. Confira a opinião de cada um deles.

***Espraiamento das cidades:  
a dissociação entre habitação e  
mobilidade e a exclusão social***

***As cidades e seus centros:  
centralização X descentralização***

***Cidades inteligentes***



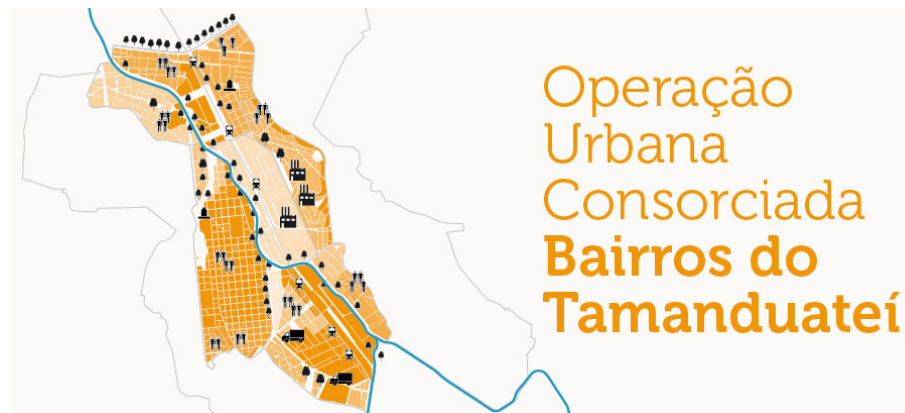
## MACROTEMAS

# Espraiamento das cidades: a dissociação entre habitação e mobilidade e a exclusão social

“No caso do abandono dos centros, tem uma força muito grande do mercado imobiliário querendo se desenvolver e incorporar novos terrenos, construir novos edifícios sempre visando o lucro, expandindo e deslocando esses centros. Porém, esse movimento está dissociado do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS<sup>1</sup>). É um princípio que deveria ser considerado, busca adensar e criar oportunidades em áreas onde já existe infraestrutura de transporte.” – **Hannah Machado**

*“(No caso de SP) Junto com a expansão imobiliária que vai se deslocando, tem as Operações Urbanas Consorciadas (OUC) - perímetros especiais nas cidades que têm uma lógica e regramento próprios - que muitas vezes se sobrepõem ao regramento da cidade, ao Plano Diretor, e toda área construída além do permitido, tem que pagar para o fundo da operação urbana e para outro fundo da cidade.”*  
– **Hannah Machado**

<sup>1</sup> Os princípios do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável são: compactar, adensar, priorizar o transporte público, conectar e integrar vias e modos de transporte, misturar e diversificar atividades de ruas e vias, usar a bicicleta, promover mudanças e andar a pé



“Quando se está longe (do centro) você está mais perto do que não é tão bom e está muito longe das boas ou melhores oportunidades ou das mínimas condições de melhor vida que um país com todos os seus problemas ainda oferece, que é o emprego, a escola, acessibilidade, os equipamentos urbanos.”

– **Sergio Leitão**

“Como de maneira sistêmica a gente ataca esses problemas, que são aqueles que travam a possibilidade de a gente aproximar as pessoas mais perto do que é bom e deixando-as mais longe do que é ruim?”

– **Sergio Leitão**

## MACROTEMAS

# As cidades e seus centros: centralização X descentralização

“Ter uma cidade mais descentralizada é possível? As cidades vão se aglomerando e costumam ser mono-cêntricas.” – **Hannah Machado**

“Do ponto de vista econômico, é um grande desafio a descentralização de uma cidade, tornar esse território homogêneo e diminuir essas distâncias para gerar mais oportunidades. É o que devemos mirar mas não é o que vemos acontecendo.” – **Hannah Machado**

“Quando a gente olha para Brasília tentaram, a partir do planejamento e do zoneamento, criar uma cidade setorizada por um lado, juntando hotéis, hospitais, prédios governamentais, mas, por outro lado, todos as super-quadras deveriam ter padaria, comércio, etc. Essa dinâmica tentou induzir um modelo de ocupação não tão bem sucedido, porque tem quadras como mais restaurantes, que atraem mais pessoas, porque o bar é melhor. Faz parte da dinâmica das cidades criar *clusters* de serviços, de comércio, de acordo com o interesse das pessoas.” – **Hannah Machado**

“Quais são os conjuntos de normas, de regras, de leis, de procedimentos, de decisões econômicas que produzem essa multiplicação de centros, esse esva-



**Tentaram criar em Brasília uma cidade setorizada. Essa dinâmica tentou induzir um modelo de ocupação não tão bem sucedido**

ziamento de centros e esse “fazer” contínuo de que a cidade só consegue se reproduzir, se esticando, se espraiando, levando quem é pobre para muito longe do que é bom?” – **Sergio Leitão**

*“Por que produzimos tantos centros e, ao mesmo tempo, vamos deixando essas áreas meio que ‘abandonadas’ que você vai, de maneira continuada e contínua levando gente para mais longe?” – Sergio Leitão*



# MACROTEMAS

## Cidades inteligentes

“Uma cidade inteligente é uma cidade inclusiva, resiliente e sustentável” – **Renata Marè**

“Por que nossas cidades, à luz do que é São Paulo, nem são inteligentes, muito menos sustentáveis e nem de longe querem ser inclusivas?”

– **Sergio Leitão**

“A cidade pode ser inteligente, pode ter radares, pode ter todas as comunicações, pode ter wi-fi, ela pode ter tudo, todos os sensores, mas ela não será talvez sustentável. E inclusiva de jeito nenhum, porque essa cidade e as pessoas que moram nela, grande parte faz questão de construir barreiras a qualquer possibilidade de interação, de troca.” Exemplo: oposição à construção de estação de metrô em Higienópolis e à urbanização de favela na Vila Leopoldina.

– **Sergio Leitão**



**Moradores de condomínios de alto padrão da Vila Leopoldina pressionam prefeitura contra moradias populares no bairro**

*“Não tem receita para todas as cidades, pois cada cidade é única porque tem suas próprias características culturais, físicas, financeiras, políticas.”* – **Renata Marè**

# CASES

## A megacidade de São Paulo

### A MEGACIDADE DE SÃO PAULO

“Por que São Paulo tem tantos centros? A gente está em um deles, aqui (Vila Buarque) é a região do centro Campos Elíseos, que foi o centro primeiro da cidade. Aí depois você teve a Paulista, que foi o segundo centro, você teve a Faria Lima 1, você teve a Faria Lima 2, que é aquela extensão ou a Nova Faria Lima, você tem a Berrini e você tem, se for olhar bem, que não seria bem o centro, que hoje o deslocamento é pra lá, muito mais do que para cá, que é Alphaville. Então, por que essa cidade produz de maneira tão acentuada tantos centros, que vão deixando para trás meio que esqueletos ou pedaços de cidades mal cuidados?” – **Sergio Leitão**

“A cidade de São Paulo é um caso típico de cidade que se espalhou, porque ela atraía empregos, então tinha muitas oportunidades, isso atraiu pessoas e, apesar do centro se deslocar, a gente considera esse modelo monocêntrico. Tem alguns centros menores, centros históricos, como São Miguel, Penha, Lapa, Santo Amaro. Historicamente, são vilas que se conurbaram e formaram essa grande metrópole. Então,

são lugares que você encontra comércio e serviços, mas que também são *hubs* de deslocamento para o centro, como Paulista, Faria Lima e Berrini, onde estão a maioria dos empregos.” – **Hannah Machado**

*“Do primeiro centro para a Berrini, hoje o centro tem uma infraestrutura de transporte incrível (ônibus, terminais, calçadas, ciclovias). No momento que você leva o centro para a Paulista, não foi associado a uma infraestrutura de transporte, muito menos com a Faria Lima e com a Berrini, que é acessada principalmente por carros particulares.”* – **Hannah Machado**

“Temos que lembrar que São Paulo é uma megacidade (tem mais de 10 milhões de habitantes), então São Paulo é um país, São Paulo tem muitas cidades dentro de si. Então, não vejo nada de mais São Paulo ter mais de um centro.” – **Renata Marè**

## CASES

# A megacidade de São Paulo

“Temos que encarar São Paulo como a megacidade que é: se, de fato, temos que trazer toda a população para o centro para usufruir do que ela tem de melhor, não vai rolar. Esses vários centros seriam muito bacanas se eles fossem pensados com uma infraestrutura completa, quase que minicidades.” – **Renata Marè**

*“São Paulo tem mais ou menos 12 milhões de metros quadrados de escritórios construídos espalhados por pelo menos 30 pedaços da cidade, enquanto que em Barcelona está em 3 ou 4 pedaços, uma área muito menor. Então, isto foi gerando custos e deslocamentos que hoje entopem a cidade. Quando você tem toda essa região (centro) que teria condições de estar mais adensada, inclusive adensada do ponto de vista de verticalização.” – Sergio Leitão*

“Atrás da Sé na direção do Glicério, toda a infraestrutura está ali. Quem é que trabalha ali? Cadê os prédios? Cadê as escolas? Cadê as faculdades? Cadê os escritórios? Cadê as habitações para a população de baixa renda? Nada! Então, é lógico que a gente tem um espaço imenso para lidar com um conjunto de



situações que aproximem as pessoas. Não vamos dizer que isso é fácil: em que grande cidade do mundo do padrão de São Paulo os pobres moram perto? Mas eles moram pelo menos com dignidade. A gente aqui não oferece nada. A gente aqui não oferece nem a dignidade do transporte, nem oferece a dignidade da escola, nem a dignidade da segurança, nem a dignidade da saúde.” – **Sergio Leitão**

“No começo desse ano, a Emplasa (Empresa de Planejamento do Estado de São Paulo) foi desmanchada. [...] Não propor uma nova alternativa para essa instância é assumir que não vão planejar para enfrentar a questão metropolitana das cidades conurbadas.” – **Hannah Machado**

“Em uma cidade como São Paulo, que circulam todos os dias 4 milhões de pessoas, faz-se isso com alguma relativa tranquilidade. É sinal de que nós temos sim condições de dar conta dos desafios.” – **Sergio Leitão**

## CASES

# Habitação de interesse social: o caso do programa Minha Casa Minha Vida

“O que liga planejamento (urbano) com mobilidade são as pessoas continuamente sendo levadas para longe do centro, o que implica sempre em promover nas cidades brasileiras deslocamentos e a expansão contínua das cidades. Estudamos o Programa Minha Casa Minha Vida<sup>1</sup>, que foi o maior programa que já se fez no Brasil, com recursos da ordem de R\$300 bilhões. Quisemos responder à pergunta se o programa mudou a dinâmica perversa das cidades brasileiras de serem espichadas levando as pessoas para muito longe. Infelizmente, o programa não inovou nesse sentido; ele foi muito bem sucedido do ponto de vista da quantidade, mas ele foi muito mal sucedido, seja porque ele não inovou, ele manteve a mesma dinâmica do Programa Nacional de Habitação, que ainda tinha atenuantes: nem se falava tanto na questão de mobilidade, muito menos na questão das emissões de gases de efeito estufa. Um programa que é feito com toda essa diferença de tempo, com esses problemas todos colocados na ordem do dia, simplesmente repetiu pecados anteriores. Então, se ele foi feliz na quantidade, ele foi muito ruim na qualidade.” – **Sergio Leitão**

<sup>1</sup> O link para esse estudo pode ser encontrado em “Para explorar mais”, no final do documento.



*“O que foi feito no deslocamento do centro de São Paulo, primeiro decidiu-se desenvolver a cidade e depois a infraestrutura chegou. Temos que inverter essa lógica, onde já tem infraestrutura é adensar e levar essas pessoas, levar esse desenvolvimento. Então, no caso do Minha Casa Minha Vida, pegaram terrenos baratos na franja das cidades, colocaram as pessoas lá, permitiu-se que as pessoas ali habitassem, apesar que parcialmente, e depois há um grande esforço de levar a infraestrutura para lá.”* – **Hannah Machado**

## SINGAPURA

É uma cidade-estado que possui planejamento urbano até 2060. A continuidade do planejamento estratégico para a cidade a longo prazo é assegurada pelo país ser governado por um único partido. Além disso em Singapura, tudo gira em torno da tecnologia. Há uma rede de fibra ótica por todo território da ilha e hospitais robotizados, táxis autônomos, jardins verticais e fazendas que auto regulam a temperatura ao absorver e dispersar o calor durante a coleta da água da chuva.

## MEDELLÍN

Na segunda maior cidade da Colômbia, com mais de 2,5 milhões de habitantes, a prefeitura através de parcerias público-privadas, com ONGs e apoio da população tem inovado na área de políticas urbanas. Na década de 90, a cidade era associada ao cartel de drogas e as FARC, mas hoje é reconhecida internacionalmente como uma cidade-modelo que está vencendo o crime.



**Singapura é considerado o 7º país mais rico do mundo**

Em 2013, Medellín foi eleita a Cidade do Ano depois de investir em uma série de iniciativas num esforço para empregar a tecnologia na solução de seus problemas de segurança pública, transporte, geração de renda e meio ambiente. A explicação para o sucesso está na combinação entre políticas públicas antes segregadas e setorizadas, como segurança pública, transporte, cultura, meio ambiente e também a adoção de programas sociais que oferecem uma porta de saída ao mundo do crime, com capacitação profissional, renda garantida por tempo determinado e apoio psicológico e social.

O projeto de Medellín inspirou o teleférico do Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro, e as Unidades de Polícias Pacificadoras (UPP). Mas ambos as as iniciativas foram descontinuados e não operam mais na cidade.

# DESAFIOS E OPORTUNIDADES

## Diálogo com as diversas partes interessadas

“A gente tem que reconhecer que de maneira muito infeliz [...] a gente não conseguiu aprender todas as dimensões do fenômeno urbano no país. Todas as ciências falharam nesse sentido. Os urbanistas, os advogados, os médicos. Havia uma controvérsia muito grande no início do século (XX), quem queria ditar as normas da cidade, era uma briga entre os advogados e os higienistas porque quem fazia as normas no começo do século eram os médicos. Os arquitetos surgiram depois.” – **Sergio Leitão**

*“Quando vou fazer planejamento urbano, tenho que sentar com um antropólogo, com psicólogo, com engenheiro civil, com engenheiro de computação, com arquiteto, tem que estar todo mundo, com economista, enfim, todo mundo conversar junto porque, afinal, a gente tem que fazer a cidade para as pessoas, então a gente tem que ter esse olhar mais holístico.”*

– **Renata Marè**



“A gente lida pouco com o fenômeno econômico, a gente geralmente reclama dele, atribui a ele todas as culpas, mas não necessariamente consegue entendê-lo, incluí-lo e se relacionar com ele para em alguma medida se ele é um produtor de problema, ele também ser um produtor de solução. Quem é parte do problema, é parte da solução.” – **Sergio Leitão**

## DESAFIOS E OPORTUNIDADES

### *Diálogo com as diversas partes interessadas*

“A discussão tem que ser multidisciplinar. Um exemplo muito concreto disso é quando a gente olha a produção de habitação na periferia pelo poder público. No momento em que foram criadas as Cohabs e todas as habitações para as pessoas de baixa renda, essa ocupação não previu áreas comerciais. Nesse loteamento, tem algumas áreas comerciais, mas você não tem, por exemplo, no próprio térreo dos prédios que foram construídos uma permissão para que sejam realizadas atividades comerciais ou de serviços. Então, você já está aí ignorando o fato de que quem mora lá precisa de emprego e poderia ter um emprego no próprio térreo do seu predinho. Essas pessoas acabam transformando vagas de garagem ou abrindo o muro para fazer um salão de beleza, uma vendinha, estimulando a ilegalidade. Aquele edifício que foi construído pela Secretaria de Habitação na sua caixinha não previu uma atividade comercial ou de serviço, uma atividade não residencial, que é muito importante para dar oportunidade para aquelas pessoas trabalharem e também para dar uma qualidade ao espaço público, que é você caminhar pela rua e ter atividades acontecendo no térreo em contato com você enquanto você caminha - e não um muro envolvendo uma casa.” – **Hannah Machado**



# DESAFIOS E OPORTUNIDADES

## Estacionamento de carros privados



“No começo de 2019, entrou em vigor a regra que limita o número de vagas em edifícios que estão nas áreas próximas a transporte público. Foi uma grande pressão do mercado imobiliário postergar a entrada em vigor dessa regra porque o Plano Diretor (de São Paulo) acaba com a exigência do número mínimo de vagas e ele acrescenta um número máximo de vagas em áreas próximas ao transporte público. Daqui a alguns anos, a gente vai começar a sentir os efeitos dessa regra.” – **Hannah Machado**

“Outro avanço do Plano Diretor Estratégico (PDE) de São Paulo é a política do estacionamento. [...] Toda viagem de carro começa e termina em uma vaga de estacionamento. Os carros ainda não se desintegram e ocupam espaços parados. Quando o Plano Diretor extingue uma exigência de número mínimo de vagas, ele está permitindo que sejam construídas mais habitações, mais perto de áreas com oportunidades, porque no cálculo da construtora destinam-se menos recursos construindo vagas de estacionamento e o próprio fato de não ter estacionamento no edifício vai fazer com que a pessoa se desloque de outro jeito, desestimulando o uso do carro.” – **Hannah Machado**

*“Limitar o número de vagas está alinhado com a visão de uma cidade mais saudável, mais sustentável, mais densa nesse sentido de que a gente está fazendo o melhor uso do nosso espaço e não destinando para veículos individuais motorizados um espaço que é valioso.” – **Hannah Machado***



# DESAFIOS E OPORTUNIDADES

## Inclusão da população de baixa renda nas cidades

“Os preços dos terrenos mais próximos do centro são mais caros, mas algumas construtoras estão conseguindo fechar a conta no momento em que elas não têm que fazer vaga de estacionamento e podem construir mais habitação. [...] Você vê algumas construtoras que atuam com habitação de baixa renda construindo em terrenos mais próximos do centro.”

– **Hannah Machado**

*“Se a gente assumir esse princípio do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), a gente não vai mais ter esses recursos desperdiçados que é construir habitação nas franjas da cidade.”*

– **Hannah Machado**

“A gente tem um problema grave de habitação do ponto de vista numérico? Ou a gente tem um problema de localização, de reconhecimento jurídico das titularidades dessas habitações e não necessariamente de número de pessoas sem acesso à habitação (não estou aqui falando das condições, da qualidade)?” – **Sergio Leitão**

### Oito elementos do DOTS E SEUS BENEFÍCIOS



#### TRANSPORTE COLETIVO DE QUALIDADE

- Diminuição da dependência do automóvel
- Redução das emissões de gases de efeito estufa
- Redução no tempo de deslocamentos
- Melhor aproveitamento dos usos do espaço viário



#### DENSIDADES ADEQUADAS

- Contenção da dispersão urbana
- Sustentabilidade econômica do transporte coletivo
- Maior interação social
- Uso eficiente da infraestrutura urbana existente



#### USO MISTO DO SOLO

- Redução de deslocamentos
- Aumento da dinâmica social da cidade
- Segurança urbana
- Promoção da economia local



#### TRANSPORTE ATIVO PRIORIZADO

- Redução das emissões de gases de efeito estufa nos deslocamentos
- Aumento da qualidade de vida e saúde da população
- Interação social



#### ESPAÇOS PÚBLICOS E INFRAESTRUTURA VERDE

- Maior qualidade do ambiente urbano
- Aumento do valor ambiental das áreas verdes
- Maior vitalidade urbana



#### CENTRALIDADES E FACHADAS ATIVAS

- Identidade local
- Dinâmica econômica local
- Maior segurança pública
- Incentivo ao transporte ativo



#### GESTÃO DO USO DO AUTOMÓVEL

- Obtenção de recursos com a taxação por uso ineficiente do espaço urbano
- Redução de congestionamento
- Aumento da segurança viária



#### DIVERSIDADE DE RENDA

- Garantia do direito à cidade para todos
- Aumento de oportunidade de empregos
- Possibilidade de diferentes produtos imobiliários

Fonte: Relatório DOTS - WRI

# DESAFIOS E OPORTUNIDADES

## Inclusão da população de baixa renda nas cidades

“Boa parte dos prédios que existem no centro de São Paulo, não tem “habite-se”. Você não consegue fazer um seguro. Se você trabalha em um prédio e quer fazer um seguro para proteger os seus empregados, você não consegue porque todos eram prédios residenciais, que ao serem atingidos pela construção do minhocão, as famílias saem [...] e são ocupados por escritórios que não conseguem ter “habite-se”. Então, a primeira questão é: como é que a gente lida com a produção de normas que hoje impede que esse centro seja reconvertido para fins legais de população de baixa renda? Não é necessariamente mais caro alugar um apartamento no centro da cidade de São Paulo, mesmo numa região com problemas, digamos assim, de violência por conta da cracolândia do que você alugar um na periferia. Qual é a diferença entre um e outro? É que na periferia, eu não tenho que declarar renda, eu não tenho que provar renda, eu não tenho que estar em dia com as minhas obrigações do ponto de vista de crédito [...]. Aqui (centro), eu tenho que ter CPF, eu tenho que ter renda no ban-



co, eu tenho que ter acesso ao mercado de crédito. Então, a gente tem um problema que para converter esse centro para a população de mais baixa renda ocupar, você tem que ter um conjunto de normas a serem alteradas que muitas vezes sequer entram no debate sobre, por exemplo, a questão da mobilidade.” – **Sergio Leitão**

# DESAFIOS E OPORTUNIDADES

## Infraestrutura de transporte e crescimento urbano

“Olhando a pesquisa de Origem e Destino mais recente, a gente vê que a criação da infraestrutura de transporte sobre trilhos ou ciclovia fez com que as classes mais altas mudassem de comportamento. Isso prova que se dermos a infraestrutura, consegue-se mudar a forma de deslocamento das pessoas.” – **Hannah Machado**

“O Plano Diretor, nessa última revisão, traz essa lógica de desenvolvimento orientado ao transporte (DOTS), no momento em que ele permite um adensamento ao longo dos eixos de transporte.” – **Hannah Machado**

*“O Plano Diretor traz um incentivo para criar fachadas ativas, que é você poder no térreo promover atividades não residenciais que ativem essas ruas.” – **Hannah Machado***



“Essa é a cidade que a gente quer: que pensa na política de estacionamento, que pensa na política de uso misto do solo, com incentivos para fachada ativa, para ocupação ativa desses térreos, impedindo muros, incentivando que a calçada tenha maior recuo, dando mais conforto para quem quer se deslocar a pé. Então, o Plano Diretor (de São Paulo) traz essa série de instrumentos, mas é difícil dizer ainda, porque muitos empreendimentos atendem regramento do momento em que foram protocolados na prefeitura. Mesmo depois da promulgação do Plano Diretor e da Lei de Zoneamento, ainda têm edifícios que estão sendo construídos que estão atendendo regramento anterior.” – **Hannah Machado**

# DESAFIOS E OPORTUNIDADES

## Infraestrutura de transporte e crescimento urbano



“A gente precisa fazer com que as operações urbanas tenham como princípio destinar recursos para o transporte coletivo e sustentável e modais ativos.”

– **Hannah Machado**

*“Uma outra questão que é fundamental a gente discutir: a gente fala de adensar. Todo mundo quer adensar desde que não seja do seu lado. Eu quero, mas eu não quero prédio alto do meu lado. Eu quero, mas eu não quero que a minha região bucólica, como tem várias dentro da cidade de São Paulo, quando discute-se o Plano Diretor, todo mundo se arma para dizer ‘aqui não’. Então você quer que o seu carro ou seis carros daquela família, que moram em uma região privilegiada da cidade circulem pela cidade, mas no seu bairro, você cria todas as barreiras arquitetônicas possíveis para que você por lá não entre e chegue mais próximo ou com menos engarrafamento em relação ao seu lugar. Então, adensar é um problema.”*

– **Sergio Leitão**

# DESAFIOS E OPORTUNIDADES

## Revisão da legislação

*“A gente precisa revisar todo o processo de leis que ao produzir influência sobre o espaço urbano ajuda ele a ficar melhor ou a ficar pior, aí vai desde a questão de crédito até, por exemplo, o caso da Minha Casa Minha Vida onde, para além do que a gente poderia imaginar, nesse estudo que o Instituto Escolhas fez, o município tem muito poder porque a ele cabe o fundamental, que é a escolha do local. O governo federal chega com o recurso, a construtora com o interesse, mas quem viabiliza isso é o município.” – Sergio Leitão*



# PARA EXPLORAR MAIS

**“Morar Longe: O Programa Minha Casa Minha Vida e a Expansão das Regiões Metropolitanas”**

[www.escolhas.org/biblioteca](http://www.escolhas.org/biblioteca)

**Plataforma #QuantoÉMorarLonge**  
[www.quantoemorarlonge.escolhas.org](http://www.quantoemorarlonge.escolhas.org)

**Plano Diretor do município de São Paulo<sup>1</sup>**

[www.saopaulo.sp.leg.br/planodiretor](http://www.saopaulo.sp.leg.br/planodiretor)

**Planos de mobilidade urbana**  
[www.deolhonosplanmobs.org](http://www.deolhonosplanmobs.org)

**Estatuto da Cidade**

[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)


**Nova Agenda Urbana**  
[nua.unhabitat.org](http://nua.unhabitat.org)

**Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**

[www.sustainabledevelopment.un.org](http://www.sustainabledevelopment.un.org)

---

<sup>1</sup> Próxima revisão acontecerá em 2020



**#CaféNoClima** é uma iniciativa da  
**Coalizão Clima e Mobilidade Ativa**  
financiada pelo Banco Itaú em 2019.

**Realização:**

Aline Cavalcante  
Brunno Carvalho  
Juliana Russar

O conteúdo completo está disponível  
em nosso canal do Youtube:  
[www.youtube.com/climaemobilidadeativa](http://www.youtube.com/climaemobilidadeativa)

Agradecimento à Amanda Costa, do  
Engajamundo.

**Mais informações:**

[contato@climaemobilidade.com](mailto:contato@climaemobilidade.com)  
[www.climaemobilidade.com](http://www.climaemobilidade.com)  
[@climaemobilidade](https://www.instagram.com/climaemobilidade)

Patrocínio

