

Uma década de desenvolvimento sustentável em Delhi: avanços, limites e lições para a Agenda 2030



Yashas Dhananjaya Kanthamani

Universidade Federal do ABC

DOI: doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v9i25.1568

DELHI é um retrato emblemático dos desafios urbanos do século XXI. Capital da Índia e uma das megacidades que mais crescem no mundo, concentra cerca de 20 milhões de habitantes dentro de seus limites administrativos e aproximadamente 32 milhões em toda a Região da Capital Nacional. Com densidade populacional superior a 13 mil pessoas por quilômetro quadrado, a cidade reúne problemas que hoje afetam centros urbanos em todo o planeta: déficit habitacional, pressão sobre os serviços públicos, congestionamentos, poluição ambiental e profundas desigualdades sociais.

Esses desafios estão diretamente ligados ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável

11 (ODS 11), que busca tornar as cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis até 2030. Desde a adoção da Agenda 2030, em 2015, Delhi avançou na criação de mecanismos institucionais voltados à implementação e ao acompanhamento dos ODS. O Departamento de Planejamento do Território da Capital Nacional (NCT Delhi) passou a exercer um papel central na coordenação das políticas ligadas aos ODS, com o apoio de um comitê diretor e de nove grupos de trabalho temáticos. Juntos, eles acompanham mais de 260 indicadores sociais, econômicos e ambientais, orientando as ações da cidade em direção à Visão 2030 de Delhi.

Esse sistema produziu uma base sólida de informações

para orientar políticas públicas. Ainda assim, a experiência da última década mostra que a existência de indicadores e metas não garante, automaticamente, melhorias concretas na vida das pessoas. A distância entre planejamento, implementação e resultados sociais continua sendo um dos principais desafios da cidade.

Habitação e assentamentos informais: progresso com contradições

A política habitacional de Delhi ilustra bem essa tensão. Em 2015, cerca de 17% da população urbana vivia em favelas (NBO, 2015). Em 2020, esse percentual subiu para aproximadamente 28%, revelando que o crescimento urbano foi mais rápido do que a oferta

de moradia formal e acessível. Milhares de famílias foram empurradas para áreas precárias, sem infraestrutura adequada, saneamento básico ou segurança jurídica da posse da terra.

A partir de 2020, no entanto, políticas mais direcionadas começaram a produzir resultados. Em 2025, a proporção de moradores em favelas caiu para algo entre 10% e 15%, impulsionada por programas de reabilitação e projetos de redesenvolvimento no próprio local (The Indian Express, 2025). Essas iniciativas priorizaram a permanência das comunidades, em vez de remoções forçadas, marcando uma mudança importante em relação a políticas anteriores e aproximando-se do princípio da Agenda 2030 de “não deixar ninguém para trás”.

Apesar desse avanço, os limites são evidentes. Muitas famílias reassentadas passaram a viver em unidades pequenas e superlotadas, frequentemente afastadas de oportunidades de trabalho. A insegurança fundiária e o acesso precário a serviços públicos continuam presentes em diversos empreendimentos. Isso evidencia que o problema da habitação não se resolve apenas com a construção de moradias, mas exige políticas integradas que considerem renda, mobilidade, inclusão social e participação comunitária.

Transporte público: mais alcance, menos equidade

O transporte público é frequentemente apontado como uma das áreas de maior sucesso recente em Delhi. Em 2015, cerca de 69% das áreas urbanizadas estavam localizadas a até 500 metros de um ponto de transporte coletivo. Em 2025, essa cobertura chegou a 82%, graças à expansão do metrô, à melhoria da rede de ônibus e ao uso de plataformas digitais que integram diferentes modos de transporte e facilitam o planejamento das viagens (Gowande; Pradeep, 2025).

Esses investimentos contribuíram para reduzir o tempo de deslocamento de parte da população e tornar o transporte coletivo mais atrativo. No entanto, a experiência cotidiana dos usuários revela desigualdades persistentes. Mulheres, idosos e pessoas com deficiência enfrentam obstáculos específicos, como falta de segurança e veículos com baixa acessibilidade e dificuldades na chamada “última milha”, o trecho entre o ponto de transporte e o destino final.

Para muitas mulheres, especialmente, o medo da violência limita o uso do transporte público à noite, restringindo o acesso ao trabalho, à educação e ao lazer. Assim, embora os indicadores agregados apontem progresso (Gowande; Pradeep, 2025), a mobilidade urbana continua sendo vivida de forma desigual, reforçando grupos vulneráveis existentes.

Qualidade do ar: um problema estrutural e recorrente

Entre os muitos desafios enfrentados por Delhi, a poluição do ar é talvez o problema mais visível e alarmante. A qualidade do ar urbano tem piorado há décadas, fato impulsionado pelo crescimento das atividades industriais, do transporte motorizado e da construção civil. A esse quadro somam-se fatores sazonais e ambientais, como tempestades de poeira, a queima a céu aberto de resíduos, incêndios florestais e outras fontes difusas de poluição.

De acordo com um estudo recente (Bhupender *et al.*, 2024), em 2015, os níveis de partículas finas durante o inverno atingiram valores quase quinze vezes superiores aos recomendados pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Nesses períodos, a qualidade do ar da cidade era frequentemente classificado como ruim ou muito ruim, com impactos diretos e graves sobre a saúde, afetando especialmente crianças, idosos e pessoas com doenças respiratórias.

Durante a pandemia de COVID-19, em 2020, as restrições de circulação e a queda da atividade industrial provocaram uma redução significativa da poluição. Esse período funcionou como um experimento involuntário, mostrando de forma clara o peso das atividades humanas na degradação ambiental, também indicando que melhorias são possíveis quando há controle efetivo das fontes de emissão.

No entanto, com a retomada econômica, os níveis de poluição voltaram a subir rapidamente. Em 2025, as concentrações de PM2,5 e PM10 (poluentes atmosféricos inaláveis) atingiram novamente patamares extremamente elevados. A experiência deixou uma lição clara: medidas emergenciais e de curto prazo não são suficientes. Sem mudanças estruturais nos padrões de mobilidade, do uso da energia e do solo urbano, a crise da qualidade do ar tende a se repetir.

Planejamento participativo: avanços democráticos

Um dos aspectos mais promissores da última década foi o fortalecimento da participação social no planejamento urbano. A campanha “Main Bhi Dilli” (“Eu também sou Delhi”), lançada em 2018, buscou envolver trabalhadores informais, moradores de favelas e outros grupos historicamente excluídos no debate sobre o futuro da cidade e na elaboração do Plano Diretor (Sinha *et al.*, 2022).

Mesmo enfrentando obstáculos como a exclusão digital e as restrições impostas pela pandemia, a iniciativa reuniu cerca de 25 mil contribuições da população. Esse engajamento pressionou as autoridades a ampliar os canais de escuta e a reconhecer saberes e experiências que tradicionalmente ficam fora dos processos formais de planejamento. A campanha mostrou que a participação social pode ir além do simbolismo e influenciar decisões concretas.

Lições para 2030

A trajetória de Delhi ao longo da última década mostra que a sustentabilidade urbana não depende apenas de soluções técnicas. Habitação, transporte, meio ambiente e inclusão social estão profundamente interligados e exigem uma abordagem integrada. Tecnologias digitais e sistemas de monitoramento são ferramentas importantes, mas precisam ser acompanhadas de decisões políticas orientadas pela equidade.

Em última instância, a sustentabilidade urbana é um processo político, marcado por escolhas, conflitos e prioridades. Os próximos anos serão decisivos para saber se Delhi conseguirá transformar avanços pontuais em melhorias duradouras na qualidade de vida de toda a população. Colocar as pessoas — especialmente as mais vulneráveis — no centro das políticas públicas será a chave para que a cidade avance, de fato, rumo a um futuro mais justo e sustentável.

Referências

BHUPENDER, S.; VISHANT, G.; NEETU, R. Seasonal and annual emission trends of PM2.5 and PM10 over the national capital Delhi from 2015 to 2020. **Journal of Air Pollution and Health**, v. 9, n. 2, 2024.

GOWANDE, B.; PRADEEP, R. **Neighborhood public transit services: situational analysis of bus-based public transport supply in Delhi**. Washington, DC: International Council on Clean Transportation, 2025. (ICCT Working Paper). Disponível em: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/04/ID-321-%E2%80%93-Neighborhood-transit-working-paper-A4-50163-WEB-v5.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2026.

NATIONAL BUILDINGS ORGANISATION (NBO). Slums in India: a statistical compendium. Nova Délhi: Ministry of Housing and Urban Affairs, Government of India, 2015. Disponível em: https://nbo.gov.in/pdf/Slums_in_India_Compendium_English_Version.pdf. Acesso em: 15 fev. 2026.

SINHA, S.; NARAYAN, M.; MAJITHIA, A. **Claiming space for informal work in master planning: reflections from a people’s campaign in Delhi**. Manchester: WIEGO, 2022. (WIEGO Policy Brief, n. 28). Disponível em: <https://www.wiego.org/publications/claiming-space-informal-work-master-planning>. Acesso em: 15 fev. 2026.

THE INDIAN EXPRESS. Delhi elections: how slum rehabilitation has become a major poll issue. Nova Délhi, 2025. Disponível em: <https://indianexpress.com/article/explained/slum-rehabilitation-delhi-elections-9789316/>. Acesso em: 15 fev. 2026.