

A LEI DE ZONEAMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO: DA MORADIA E MOBILIDADE, AO CRESCIMENTO DOS APARTAMENTOS MENORES.

THE ZONING LAW OF THE CITY OF SÃO PAULO: FROM HOUSING AND MOBILITY, TO THE GROWTH OF SMALLER APARTMENTS.

PEDRO PAULO SANTOS CAVALCANTE
ESCOLA SUPERIOR DE PROPAGANDA E MARKETING - ESPM

EVANDRO LUIZ LOPES
ESCOLA SUPERIOR DE PROPAGANDA E MARKETING - ESPM

CRISTINA HELENA PINTO DE MELLO

Comunicação:

O XII SINGEP foi realizado em conjunto com a 12th Conferência Internacional do CIK (CYRUS Institute of Knowledge) e com o Casablanca Climate Leadership Forum (CCLF 2024), em formato híbrido, com sede presencial na ESCA Ecole de Management, no Marrocos.

A LEI DE ZONEAMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO: DA MORADIA E MOBILIDADE, AO CRESCIMENTO DOS APARTAMENTOS MENORES.

Objetivo do estudo

Este artigo tem por objetivo entender a relação entre a Lei de Zoneamento da Cidade de São Paulo e o crescimento na oferta de apartamento menores.

Relevância/originalidade

O estudo demonstrar que a Lei de Zoneamento não conseguiu uma solução para descentralizar o eixo econômico das áreas centrais e incorre no risco de perpetuar o ciclo de estigmatização e segregação das periferias.

Metodologia/abordagem

Foi realizado um levantamento bibliográfico dos temas: Modelos de Políticas Públicas de moradia e mobilidade; São Paulo - Moradia e Mobilidade e São Paulo e a Lei de Zoneamento. Adicionalmente, também utilizamos reportagens e informações disponíveis na mídia digital.

Principais resultados

Observou-se que o Plano teve por objetivo fomentar a oferta de apartamentos menores, em locais de fácil acesso ao transporte público, para a população de baixa renda. Percebendo o valor comercial dessas áreas, as imobiliárias desenvolveram soluções imobiliárias de alto padrão.

Contribuições teóricas/metodológicas

O estudo avança na literatura de políticas públicas, ao demonstrar os efeitos negativos que a falta de clareza nas normas podem gerar.

Contribuições sociais/para a gestão

O estudo também apresenta contribuições gerenciais, ao demonstrar como os novos arranjos domiciliares vem reorganizando a oferta imobiliária.

Palavras-chave: São Paulo, Lei de Zoneamento, Políticas Públicas, Moradia, Mobilidade

*THE ZONING LAW OF THE CITY OF SÃO PAULO: FROM HOUSING AND MOBILITY,
TO THE GROWTH OF SMALLER APARTMENTS.*

Study purpose

This article aims to understand the relationship between the Zoning Law of the City of São Paulo and the growth in the supply of smaller apartments.

Relevance / originality

The study shows that the Zoning Law has not found a solution to decentralize the economic axis of central areas and runs the risk of perpetuating the cycle of stigmatization and segregation of the outskirts.

Methodology / approach

A bibliographic survey was carried out on the following topics: Public Housing and Mobility Policy Models; São Paulo - Housing and Mobility; and São Paulo and the Zoning Law. Additionally, we also used reports and information available in digital media.

Main results

It was observed that the Plan aimed to promote the supply of smaller apartments, in locations with easy access to public transportation, for the low-income population. Realizing the commercial value of these areas, real estate agencies developed high-standard real estate solutions.

Theoretical / methodological contributions

The study contributes for the literature of public policy by demonstrating the negative effects that a lack of clarity in regulations can generate.

Social / management contributions

The study also presents managerial contributions, by demonstrating how new housing arrangements have been reorganizing the real estate supply.

Keywords: São Paulo, Zoning Law, Public Policies, Housing, Mobility

A LEI DE ZONEAMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO: DA MORADIA E MOBILIDADE, AO CRESCIMENTO DOS APARTAMENTOS MENORES.

1. INTRODUÇÃO

Com uma população de aproximadamente 11,5 milhões de pessoas (IBGE, 2024), a cidade de São Paulo é maior cidade do Brasil (Censo, 2022), do continente Américo e do Hemisfério Sul (World Population Review, 2024; Ontario Tech University, 2024; Global Cities Institute, 2014). Entretanto, esta cidade é um microcosmo das desigualdades sociais característica de países em desenvolvimento, em 2010, aproximadamente 78% da sua população ocupada, tinha rendimento nominal mensal per capita de até 2 salários mínimos (Fundação Seade, 2024). Em 2022, estima-se que o custo com moradia absorveu, em média, 49,4% do orçamento das famílias de até 2 salários mínimos (LabCidade, 2023). Em paralelo, as pessoas que usam transporte público, gastam em média 2 horas e 26 minutos, para se deslocarem pela cidade, sendo que, 72% das pessoas que utilizam o transporte coletivo, são as que compoem a classe D e E (Nossa São Paulo, 2023).

O Plano Diretor de Zoneamento da Cidade de São Paulo, que entrou em vigor em 2016, foi bastante sensível ao ODS 11 da ONU, que fala nominalmente em tornar as cidades, mais inclusivas e acessíveis tanto em moradia, quanto em mobilidade (ONU, 2024). Ao contrário das experiências brasileiras, em que os planos de habitação eram criticados por serem ou direcionados exclusivamente para a classe média, ou quando eram destinados a classe baixa, em eram em geral conjuntos habitacionais muito distante dos centros das cidades e de baixa qualidade (Vital, 2024; Carvalho, 2024; Cardoso, 2013; Hirata; 2009; Botega. 2007; Castells; 1973). O Plano Diretor, se debruçou principalmente em como resolver os temas do déficit habitacional e da mobilidade urbana para a população de baixa renda (Plano Diretor, 2016). Para tal, foi criado o conceito de Habitação de Interesse Social (HIS), que seriam apartamentos menores, próximos a corredores de transporte urbano, para a população de baixa renda (Plano Diretor, 2016).

Em 2016, ano em que o Plano entrou em vigor, os studios respondiam por 12% do total de lançamentos de imóveis na cidade de São Paulo, em 2022, eles já representavam 34% de todos os lançamentos de imóveis na cidade (Chiara, 2022). Também neste ano, 76% de todos os apartamentos lançados tinham até 45m² (Embraesp, 2022), sendo que grande parte desses empreendimentos eram studios, flats e apart hotéis (Mengue, 2022; Chiara, 2022; Embraesp, 2022). Dados que sugerem que houve um aumento na oferta de apartamentos menores e microapartamentos, entretanto, imóveis destinados a um público diferente do que foi pensado no Plano Diretor. Em face a isto, este estudo se debruçou na compreensão da relação entre a Lei de Zoneamento da Cidade de São Paulo e o aumento na oferta de apartamentos menores nesta cidade.

Os resultados deste artigo oferecem contribuições significativas para o setor público no seu desenho de políticas públicas, mostrando como as Habitações de Interesse Social (HIS), foram, por falta de clareza das normas, traduzidas pelas empreiteiras em soluções imobiliárias destinadas para outro público e que deram uma finalidade diferente do que Plano originalmente conceituou. Em paralelo, mesmo com as correções que foram feitas com o novo Plano em 2023, as novas leis de zoneamento não conseguiu uma solução em como descentralizar o eixo econômico das áreas centrais e corre o risco de perpetuar o ciclo de estigmatização e segregação das periferias. O artigo também apresenta importantes contribuições gerenciais, ao demonstrar como as transformações sociais e demográficas que a cidade de São Paulo vem demandando novas soluções de imóveis.

Este artigo está organizado da seguinte forma, na próxima seção apresentamos a revisão teórica sobre: Modelos de Políticas Públicas de moradia e mobilidade; São Paulo - Moradia e Mobilidade e São Paulo e a Lei de Zoneamento. Em seguida apresentamos as opções

metodológicas que orientaram a investigação. A penúltima seção discute os resultados, e por fim, as conclusões são apresentadas juntamente com as implicações, limitações e sugestões de estudos futuros.

2. REVISÃO DA LITERATURA E ENQUADRAMENTO TEÓRICO

No início do século XIX, menos de 5% da população mundial vivia em cidades, estima-se que em 2030, mais de 60% da população mundial viverá em áreas urbanas (ONU, 2022). Essas grandes massas populacionais em uma espaço urbano reduzido, apresentam enormes desafios para a criação de políticas públicas adequadas (National Research Council, 2003), principalmente nos temas de moradia e mobilidade (ONU, 2024; Inteli, 2012; Mora et al., 2017; Seixas, 2019; Bordia, 2022), razão a qual a ONU criou o ODS 11, que fala especificamente em tornar as cidades mais inclusivas e acessíveis, tanto em moradia quanto em mobilidade (ONU, 2024).

Para o subsídio teórico deste trabalho, não se encontrou literatura que reunisse, em um só estudo os temas: Modelos de Políticas Públicas de moradia e mobilidade; São Paulo - Moradia e Mobilidade e São Paulo e a Lei de Zoneamento. Dessa maneira, optou-se por trabalhar com os três temas separadamente, sendo que, nas seções de resultados, realizou-se a intersecção entre eles.

2.1 Modelos de Política Pública de Moradia e Mobilidade

Grande partes dos principais modelos de políticas públicas para moradia e mobilidade, do que se convencionou chamar de Modernismo Urbano (Huang et al, 2023; Paköz, 2022; Fuentes et al, 2020), surgiu durante o período de industrialização e no pós segunda guerra mundial, que foram caracterizados pelo êxodo rural e o acelerado e o acelerado crescimento das cidades europeias e americanas (Freitas, 2023; Corso & Carvalho, 2024). No Brasil, em 1950, apenas 32% da população brasileira vivia em áreas urbanas, em 1970 mais de 55% da população já habitava em zonas urbanas (IBGE, 2022; Ferrari & Negrelos, 2022).

Em resposta a esse acelerado crescimento populacional, surgiu nos Estados Unidos, o conceito dos subúrbios, que eram áreas residenciais localizadas na periferia das grandes cidades americanas, em relação a política de mobilidade, foram criadas mais rodovias, estimulando ao automóvel individual (Maginn & Anacker, 2022; Ren, 2021). Na França, entre as décadas de 1950 a 1970, foram construídos grandes complexos residenciais na periferia das grandes cidades francesas, como Paris, Lyon e Marselha, eles eram chamados de "grands ensembles" (Bonneval & Gentil, 2023; Ribardièrre & Valette, 2021; Courbebaisse & Pommier, 2020).

No Brasil, nos anos 70, foi lançado o Programa Nacional de Habitação (PNH), destinado para a população de baixa renda, que tinham sérias críticas quanto a qualidade dos imóveis, assim como em relação a localização dos conjuntos habitacionais, que eram muito afastados dos centros urbanos (Calado, 2023; Campos, 2022). Apesar de nessa década, haverem sido criadas as primeiras linhas de metrô em São Paulo e no Rio de Janeiro, que atendiam principalmente as zonas centricas destas cidades, o automóvel foi o escolhido como o principal meio de transporte.

O modernismo urbano ficou marcado pela segregação espacial, por ter uma política de moradia longe dos centros urbanos e das oportunidades de emprego, comércio e serviços (Huang et al, 2023; Paköz, 2022; Fuentes et al, 2020). No caso francês e brasileiro, essa política de moradia contribuiu para a criação de ambientes periféricos estigmatizados, com altos níveis de violência, exclusão social e econômica (Bonneval & Gentil, 2023; Ribardièrre & Valette, 2021; Courbebaisse & Pommier, 2020). No caso americano e brasileiro, a crítica a política de mobilidade era devido ao fato de ser dependente de automóvel (Calado, 2023; Campos, 2022; Maginn & Anacker, 2022; Ren, 2021).

A partir dos anos 80, as escolas Nova Urbanização e Crescimento Inteligente (Domińczak, 2021) deram uma perspectiva diferente as políticas públicas para moradia e mobilidade, enfocando no desenvolvimento sustentável, revitalização urbana, recuperação de áreas centrais e uso misto, transporte público eficiente, dois exemplos são Singapura e de Medellín. Enquanto, Singapura investiu pesadamente em um sistema de transporte público eficiente e bem conectado, incluindo metrô e ônibus (Wang & Wong, 2020). Medellín, por outro lado, criou um sistema inovador de teleférico (Metrocable), que conectou as comunidades de baixa renda em áreas montanhosas, ao sistema de transporte público principal (Mayorga Henao, 2023; Uribe González, 2021).

Em paralelo, Singapura criou o conceito de Housing and Development Board (HDB), que eram moradias públicas de alta qualidade, acessíveis para a maioria da população (Wu et al, 2024), o que ajudou a eliminar as favelas em menos de uma década de implementação desse projeto (Lin-Heng, 2020). Em Medellín, foi implementada a política de habitação de interesse social, focando na construção de moradias acessíveis para famílias de baixa renda (Londoño & Carmona, 2023; Sutti et al, 2020). Essas políticas ajudaram a reduzir o déficit habitacional e a melhorar as condições de vida nas áreas mais vulneráveis.

A partir do ano 2000, duas novas escolas ganharam protagonismo na área de políticas públicas para moradia e mobilidade, foram elas, Cidades Sustentáveis e Cidades Inteligentes. Enquanto as cidade sustentáveis pensam na integração de políticas de sustentabilidade, mobilidade verde, energias renováveis, planejamento de longo prazo (Beatley, 2020; Momot, 2020). As cidades inteligentes pensam em como utilizar tecnologia para gestão urbana eficiente, cidades inteligentes, uso de dados para tomada de decisões (McQuire, 2023). Os grandes expoentes de cidades sustentáveis são as cidades dos países nórdicos e de cidades inteligentes, as cidades dos Emirados Árabes.

No Brasil, nos anos 90 e 2000, houve mudanças incrementais nas políticas de habitação, como acesso ao FGTS para aquisição de um imóvel. O grande programa de moradia foi feito na década de 2010, por meio do programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV), que deu uma significativa contribuição na redução do déficit habitacional para a população de baixa renda. Esse programa mudou de nome por volta de 2020, mas seguiu a mesma lógica. Assim como o PNH dos anos 70, os programas MCMV e o Casa Verde e Amarela também sofreram de críticas semelhantes, principalmente em relação a localização dos imóveis, que também eram muito afastados dos centros urbanos (Dourado & Araújo, 2022; Balbim, 2022).

Em relação a mobilidade, por volta dos anos 90, os programas se concentrar principalmente nos transportes urbanos, no sentido de aumentar a frota de transporte público para a população, na sequência dos anos 2000, os modos de transporte foram interconectados, como: metrô, trem e ônibus. A despeito da expansão desses modais e da integração entre eles, a grande crítica que os planos de mobilidade brasileiro recebem, é que eles são insuficientes e a infra estrutura ainda é muito desigual.

Assim como a experiência francesa dos "grands ensembles", as políticas publicas brasileiras de moradia e mobilidade, tiveram em seu DNA, um forte vies de marginalização e segregação das camadas menos favorecidas, onde os planos de fomento a moradia popular que foram levados ao longo de décadas, tiveram severas críticas em relação a qualidade da moradia, assim como a distância dos centros das cidades. Ao passo que as políticas de mobilidade se concentraram na infra estrutura das regiões centrais, marginalizando ainda mais a periferia.

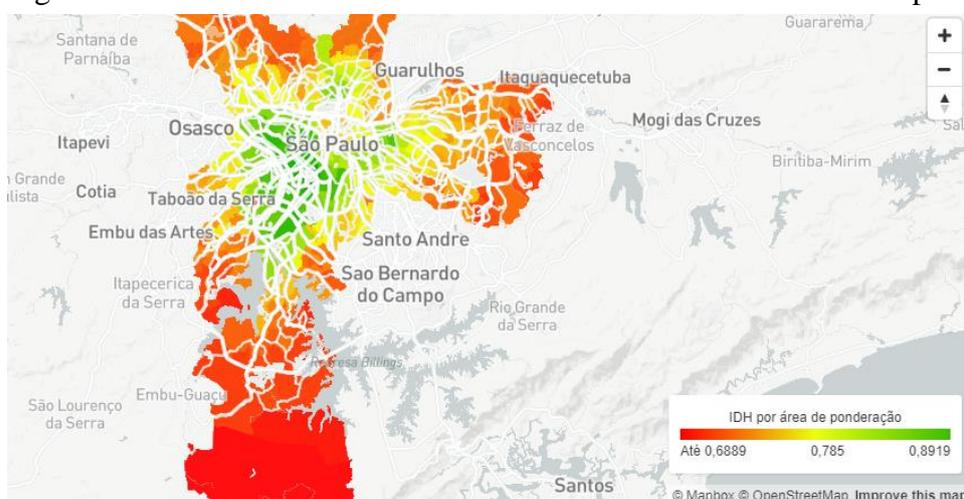
2.2 São Paulo - Moradia e Mobilidade

Segundo o Índice de Progreso Social (IPS), que avalia Países, Estados e Municípios, a cidade de São Paulo teve a nota de 90,98 no aspecto moradia (IPS, 2024), em uma pontuação que vai de 0 a 100. O índice de moradia é composto por quatro variáveis, são elas: 1- Domicílios

com Coleta de Resíduos Adequada; 2- Domicílios com Iluminação Elétrica Adequada; 3- Domicílios com Paredes Adequadas e 4- Domicílios com Pisos Adequados (IPS, 2024).

Entretanto, passada essa primeira camada, a assimetria da composição do tecido social desta cidade, se revela com mais clareza quando analisado o IDH de São Paulo por bairro. Conforme é possível ver na figura 1, os bairros centrais da cidade tem alto IDH, comparado a países europeus (ONU, 2024) e os bairros periféricos, tem baixo IDH, semelhante ao de países africanos (ONU, 2024). Dados que corroboram com o conceito Belíndia (Buarque, 2024; Cattani, 2007), desenvolvido pelo economista Edmar Bacha, que se refere a junção dos nomes Bélgica e Índia, representando a coexistência de níveis de desenvolvimento altamente discrepantes dentro do Brasil (Santos, 2024; Nascimento & Bittencourt, 2024) e que também se manifestam na cidade de São Paulo (Vieira et al, 2024; Dos Anjos, 2023; Honda, 2021).

Figura 1. Índice de Desenvolvimento Humano da cidade de São Paulo por macroárea em 2024.



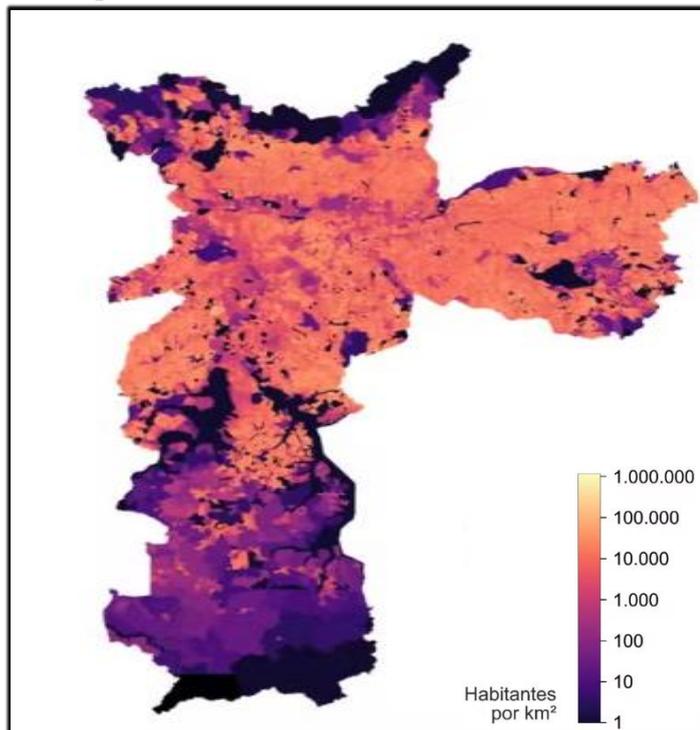
Fonte: Urbit, 2024.

Para entender a heterogeneidade entre os bairros da cidade de São Paulo, é importante analisar a distribuição espacial da população e conseqüentemente como isso impacta na moradia e mobilidade. Analisando a figura 2, que retrata a densidade demográfica, observa-se que os bairros centrais, tem a maior proporção entre pessoas por metro quadrado (Censo 2022/IBGE). Apesar de ser um tipo de estudo muito comum, ele pode levar a uma interpretação errada, como no caso de São Paulo, pois a área central da cidade é fisicamente muito menor que as demais regiões.

Quando é analisando o percentual da população por macroáreas, como é possível ver na figura 3, observa-se que na verdade, a área central da cidade concentra de 5 a 10% da população, enquanto os distritos que bordeiam os bairros centrais absolvem entre 10 a 20% dos residentes e as áreas mais periféricas, repondem por mais de 20% dos habitantes da cidade (Seade, 2022). Conforme é possível ver na figura 4, em 2020, dos dez bairros mais populosos da cidade de São Paulo, todos se localizavam na periferia ou nos extremos da cidade (Geofusion, 2020).

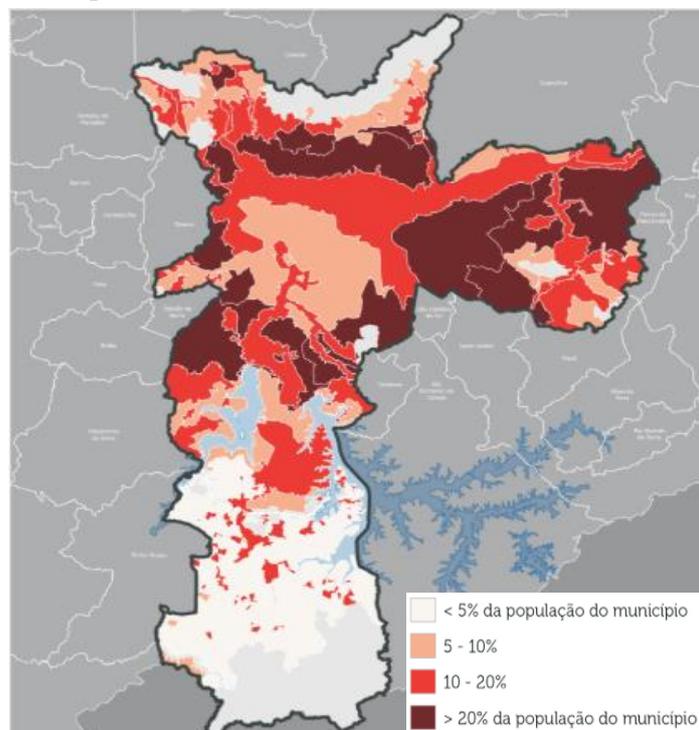
Ainda que a área central de São Paulo não seja a mais populosa da cidade, esta é a região que apresenta não só os melhores dados de IDH (Urbit, 2024), como segundo dados do Mapa de Desigualdade, oferece percentualmente as maiores ofertas de emprego formal. Dos dez bairros com maiores ofertas de emprego formal, sete estão localizados na região central ou no cento estendido de São Paulo e dos dez bairros com menores ofertas de emprego formal, todos estão no extremo da cidade (Instituto Cidade Sustentável, 2024).

Figura 2. Densidade demográfica da cidade de São Paulo por macroáreas, 2022.



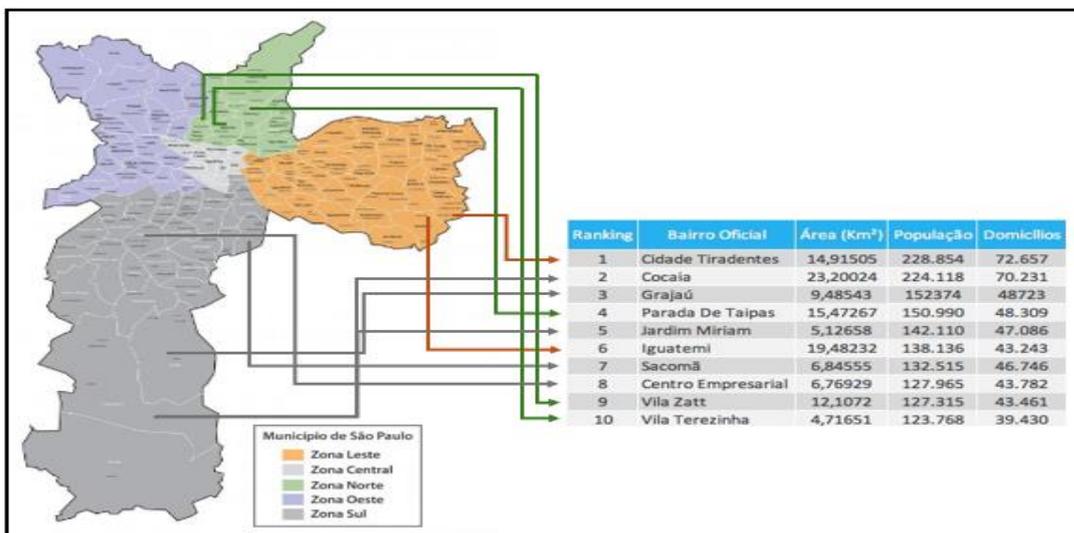
Fonte: Censo 2022/IBGE

Figura 3. Percentual da população da cidade de São Paulo por macroáreas, 2020.



Fonte: Seade, 2022.

Figura 4. Bairros mais populosos da cidade de São Paulo em 2020.



Fonte: Geofusion, 2020/ Instituto Cidade Sustentável, 2024.

Conforme é possível ver na tabela 2, a taxa de oferta de emprego formal do bairro Barra Funda é de 70,06 o que significa que para cada 10 habitantes da população em idade ativa (PIA) na Barra Funda, existem aproximadamente 7 empregos formais disponíveis. Ao passo que a taxa de 0,3 do bairro Cidade Tiradentes, significa que, para cada 10 habitantes da PIA deste bairro, existem apenas 0,3 empregos formais disponíveis. Dados que revelam uma disparidade significativa na disponibilidade de empregos formais em relação à População em Idade Ativa (PIA) entre esses dois distritos.

Tabela 2. Os dez bairros com maiores e menores ofertas de emprego formal em 2024.

Maiores ofertas de emprego formal				Menores ofertas de emprego formal			
Posição	Distrito	Valor	Macroregião	Posição	Distrito	Valor	Macroregião
1	Barra Funda	70,06	Oeste*	1	Jaraguá	0,76	Norte 2
2	Sé	42,9	Centro	2	Parelheiros	0,64	Sul 2
3	Itaim Bibi	39,69	Oeste	3	Vila Curuçá	0,62	Leste 2
4	Pinheiros	22,43	Oeste*	4	Capão Redondo	0,59	Sul 2
5	Santo Amaro	21,41	Sul 2	5	Grajaú	0,54	Sul 2
6	Bela Vista	20,3	Centro	6	Jardim Ângela	0,51	Sul 2
7	Lapa	19,85	Oeste*	7	Brasilândia	0,48	Norte 2
8	Jaguapé	19,47	Oeste	8	Iguatemi	0,43	Leste 2
9	Brás	19,05	Leste 1*	9	Anhanguera	0,37	Leste 2
10	Bom Retiro	18,28	Centro	10	Cidade Tiradentes	0,3	Leste 2

Fonte: Instituto Cidade Sustentável, 2024. *Macroregiões consideradas centro estendido de São Paulo

Uma análise semelhante também pode ser feita pela ótica da remuneração média mensal do trabalho formal. Conforme é possível ver na tabela 3, dos dez bairros com as maiores remunerações médias, quatro estão localizados na região central ou no oeste da cidade, no outro extremos dos dez bairros com menor remuneração média, todos estão na periferia das áreas centrais ou no extremo da cidade (Instituto Cidade Sustentável, 2024). Um exemplo é o bairro de São Domingos, onde a remuneração média mensal é de R\$ 8,515,29, mais de quatro vezes a remuneração mensal média de Artur Alvim, que é de R\$ 2.200,70.

Tabela 3. Os dez bairros com maiores e menores remuneração média mensal do trabalho formal em 2024

Maiores remunerações média mensal				Menores remunerações média mensal			
Posição	Distrito	Remuneração		Posição	Distrito	Remuneração	
		(R\$)	Macroregião			(R\$)	Macroregião
1	São Domingos	8.515,29	Norte 2	1	Capão Redondo	2.471,7	Sul 2
2	Itaim Bibi	8.427,16	Oeste	2	Guaianases	2.438,34	Leste 2
3	Lajeado	6.575,87	Leste 2	3	Iguatemi	2.426,06	Leste 2
4	Pinheiros	6.395,36	Oeste*	4	Vila Matilde	2.410,04	Leste 1
5	Jaguara	6.240,82	Oeste	5	São Miguel	2.383,69	Leste 2
6	Jabaquara	5.991,2	Sul 1	6	Brasilândia	2.336,06	Norte 2
7	Itaquera	5.806,19	Leste 2	7	Carrão	2.310,07	Leste 1
8	Belém	5.710,57	Leste 1	8	Cidade Líder	2.248,66	Leste 2
9	Santo Amaro	5.606,14	Sul 2	9	Pedreira	2.246,16	Sul 2
10	Jardim Paulista	5.420,83	Oeste	10	Artur Alvim	2.200,7	Leste 1

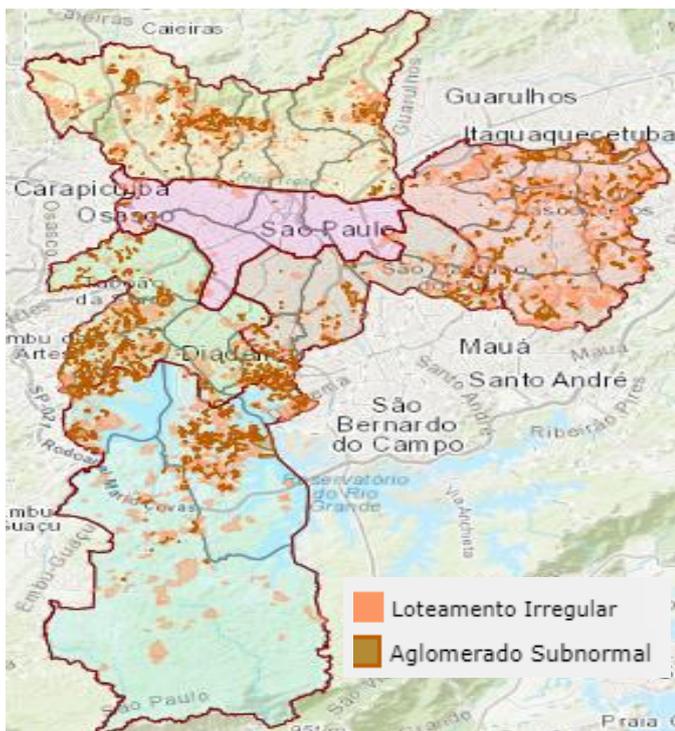
Fonte: Instituto Cidade Sustentável, 2024. *Macroregiões consideradas centro estendido de São Paulo.

Essa distribuição populacional assimétrica, associada a uma grande desigualdade socioeconômica, será refletida também na forma de moradia. Segundo estudo feito pelo Quinto Andar (2020), dos dez bairros mais caros para alugar um imóvel em São Paulo, quatro estão na zona central ou no centro estendido. No outro extremo, dos dez bairros mais baratos para alugar, seis estão na periferia ou no extremo do município (Quinto Andar, 2020). A diferença de valor do aluguel entre o bairro mais caro e o mais barato consegue ser mais que o dobro.

Em paralelo, a região central da cidade de São Paulo, vem ao longo das últimas duas décadas liderando a oferta de lançamentos de imóveis na cidade, enquanto a periferia responde por praticamente todas as ocupações irregulares da cidade. Conforme é possível analisar na

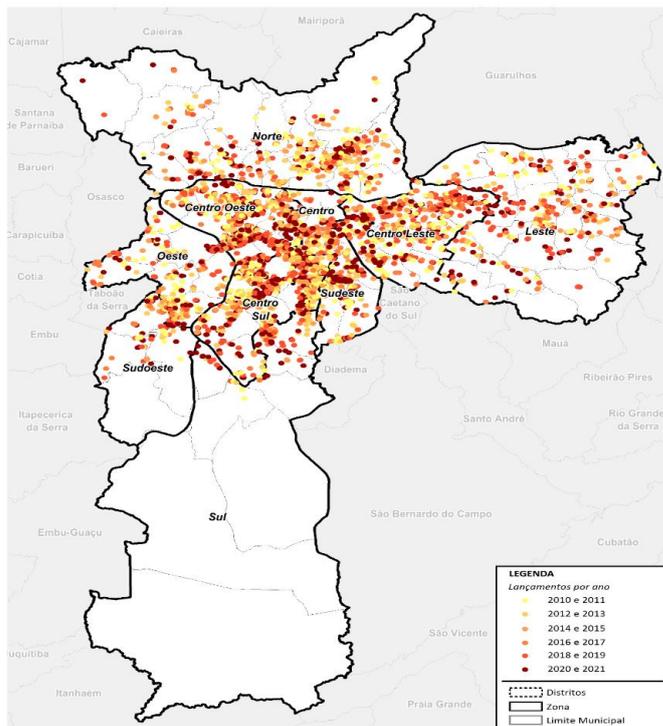
figura 5, os bairros da periferia, concentram grande parte dos loteamentos irregulares e os aglomerados subnormais (Habrasampa, 2024), que são às áreas conhecidas como favelas, comunidades, vilas, loteamentos, grotas, palafitas, entre outras (IBGE, 2022) da cidade. Ao passo que a grande maioria dos imóveis lançados na cidade, foram na sua maioria localizados na área central da cidade, conforme é possível ver na figura 6.

Figura 5. Assentamentos Precários da cidade de São Paulo, 2024.



Fonte: Habitasampa, 2024

Figura 6. Lançamento de imóveis na cidade de São Paulo entre 2010 e 2021.



Fonte: Cardoso, 2022.

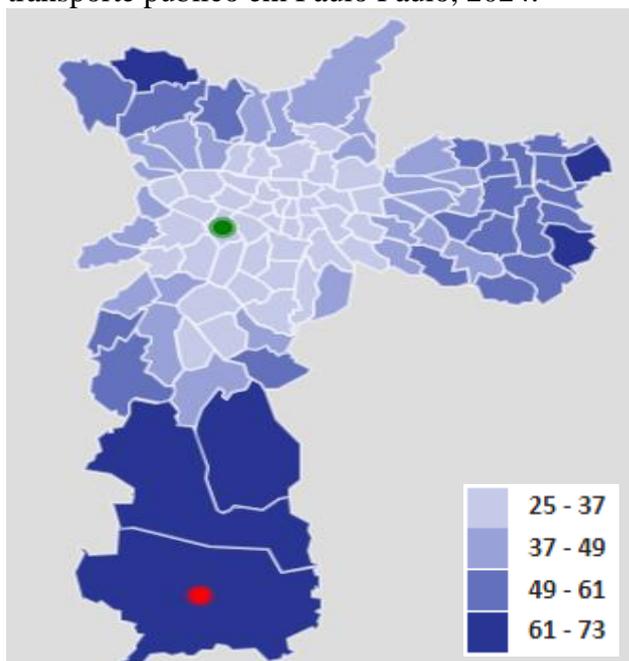
Apesar de responder por 5 à 10% da população da cidade de São Paulo, a região central da cidade concentra os melhores níveis de IDH (Urbit, 2024), a maior oferta de emprego, a maior renda média (Instituto Cidade Sustentável, 2024), assim como grande parte da oferta de imobiliária (Cardoso, 2022) e os aluguéis mais caros da cidade (Quinto Andar, 2020).

Dado que aproximadamente 78% da população ocupada da cidade de São Paulo, tem rendimento mensal per capita de até 2 salários mínimos (Fundação Seade, 2024), o que dá um valor de R\$ 2,824.00 (referência) e o valor médio do aluguel no bairro de Pinheiros é de R\$ 3,468.10 (Quinto Andar, 2020), matematicamente, isso quer dizer que uma pessoa de classe baixa teria que reservar aproximadamente 123% da sua renda mensal para viver em um bairro central. O que leva à conclusão que uma pessoa de classe baixa é forçada a viver fora da área central da cidade, ainda que esta seja, provavelmente, a área onde ela trabalha ou busca emprego, dado que esta é a zona que tem a maior oferta de emprego e a maior renda média (Instituto Cidade Sustentável, 2024).

Esta realidade demonstra a importância da mobilidade para as populações de baixa renda que vivem na periferia e nos extremos da cidade de São Paulo, que se deslocam diariamente para a sua jornada de trabalho, ou na busca por melhores oportunidades de emprego nas regiões centrais da cidade. Estima-se que as pessoas de classe baixa, que usam o transporte público, gastem em média 2 horas e 26 minutos diariamente, para se deslocarem pela cidade (Nossa São Paulo, 2023).

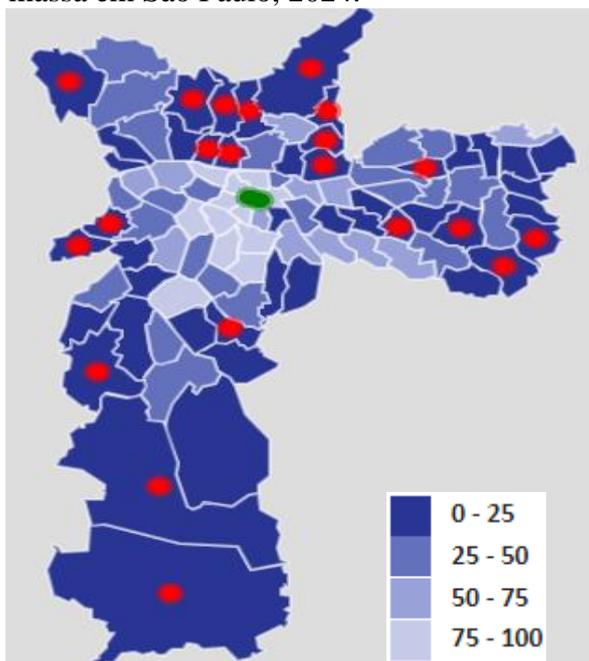
Conforme é possível ver na figura 7, enquanto uma pessoa que mora no bairro de Marsilac, que se localiza no extremo da cidade, tem o tempo médio de 73 minutos de deslocamento por transporte público, uma pessoa que mora no bairro de Pinheiros, que se localiza no centro estendido da cidade, gasta em torno de 25 minutos. Ainda analisando a figura 7, é possível inferir que em todos os bairros do extremo da cidade, o tempo de deslocamento médio no transporte público é acima de 49 minutos. Ao passo que todos os bairros centrais, o mesmo tempo de deslocamento é em torno de 25 a 37 minutos (Instituto Cidade Sustentável, 2024).

Figura 7. Tempo médio de deslocamento por transporte público em Paulo Paulo, 2024.



Fonte: Instituto Cidade Sustentável, 2024.

Figura 8. Acesso ao transporte público de massa em São Paulo, 2024.



Fonte: Instituto Cidade Sustentável, 2024.

Em paralelo, analisando a proporção da população que reside em um raio de até 1 km de estações de sistemas de transporte público de alta capacidade, como, trem, metrô e monotrilho, nas áreas centrais da cidade de São Paulo, entre 75 a 100% dos residentes dessa região tem acesso ao sistema público de transporte de alta capacidade dentro desse raio de até 1km. Ao passo que nos extremos da cidade, apenas entre 0 a 25% da população tem acesso ao mesmo tipo de transporte, nesse mesmo raio de 1km, conforme é possível ver na figura 8.

Todos esses dados juntos, reforçam como a desigualdade intermunicipal na cidade de São Paulo vem gerando profundas assimetrias em dois fundamentos extremamente sensíveis a sua população: moradia e mobilidade. As áreas centrais da cidade concentram as melhores ofertas de emprego, as maiores rendas e o melhor acesso ao transporte público de alta capacidade (Instituto Cidade Sustentável, 2024). Ao passo que a periferia e os extremos da cidade tem os piores indicadores nestes mesmos índices.

Dado que as áreas centrais concentram os aluguéis mais caros da cidade (Quinto Andar, 2020), assim como a maior parte da oferta de imobiliária da cidade (Cardoso, 2022), isto cria uma realidade onde as populações de baixa renda, tendem a morar longe da área central da cidade, mas por uma questão de oferta e oportunidade de emprego, tenham que se deslocar diariamente para as zonas centrais, seja para a sua jornada de trabalho ou na busca de melhores opções de emprego.

2.3 São Paulo e a Lei de Zoneamento

Como resposta ao déficit habitacional, que ultrapassa a marca de 1 milhão de moradias (PEH-SP, 2023), em julho de 2016, foi aprovado o Plano Diretor de Zoneamento da Cidade de São Paulo. O Plano tinha sete diretrizes estratégicas, dos quais os tópicos mais sensíveis do Plano eram as questões relativas a falta de moradia para a população de baixa renda e a mobilidade urbana. Para tal, o Plano desenvolveu o conceito de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), que tinham por finalidade fomentar a construção de Habitação de Interesse Social (HIS). Sobre HIS, o Plano definiu que estas seriam apartamentos, que deveriam ter “no máximo um sanitário e sem vaga de garagem” (Plano Diretor, 2016). O Plano também tinha por objetivo fomentar a oferta de HIS em locais que oferecessem fácil acesso ao transporte público, dado que esse é o método de transporte mais utilizado pela população de baixa renda (Nossa São Paulo, 2023).

Para incentivar as empresas do ramo imobiliário a construir as Habitações de Interesse Social (HIS), o Plano previa incentivos fiscais e tributários. É importante destacar a importância de incentivos estatais para esse tipo de empreendimento, em especial, porque a construção de apartamentos pequenos, tendem a ter um custo unitário mais elevado, devido aos custos de instalação elétrica, do material de construção, entre outros (Deakin, 1989; Quigley, Rosenthal, 2005; Gyourko e Molloy, 2015).

Somente dois grupos familiares deveriam ter acesso a uma Habitação de Interesse Social (HIS). Eram eles: Grupo 1, uma família com renda familiar mensal de até dois salários mínimos e Grupo 2, uma família com renda familiar mensal superior a dois salários mínimos ou inferior a quatro salários mínimos. Conclui-se, que o critério para ter acesso a Habitação de Interesse Social (HIS), é exclusivamente a renda familiar (Plano Diretor, 2016). O Plano também pensou a forma de financiamento das Habitações de Interesse Social (HIS), para tal, foi sugerido o PIS (Programa de Integração Social) e o FGTS (Fundo de Garantia de Tempo de Serviço), ambas são contribuições mensais que as empresas privadas fazem para um fundo federal por empregado.

Esses dados reforçam o esforço do Plano Diretor facilitar o acesso ao crédito para a população de baixa renda adquirir uma moradia (Prahalad e Hart, 2002), assim como estímulos para que as empresas entrem nesse mercado. O que demonstra a sintonia do Plano com a literatura de cidades, que defende, o pensar da cidade para os cidadãos, e na importância da moradia e mobilidade urbana como um dos vetores de qualidade de vida para as pessoas que vivem nas cidades (Alves, 2019).

3. MÉTODO

Na condução deste estudo, para atingir o objetivo proposto, foi realizado um levantamento bibliográfico dos temas: Modelos de Políticas Públicas de moradia e mobilidade; São Paulo - Moradia e Mobilidade e São Paulo e a Lei de Zoneamento. Para enriquecer e complementar a análise dos documentos teóricos e regulatórios, utilizamos adicionalmente reportagens e informações disponíveis na mídia digital.

Essa triangulação de dados, provenientes de diferentes fontes, permitiu uma abordagem mais abrangente e uma análise mais completa do panorama de moradia e mobilidade na cidade. Na tabela 4, é possível ver as fases do estudo, conforme objetivos e principais atividades realizadas para a elaboração do artigo.

Utilizamos a Análise de Conteúdo (Bardin, 2016) para identificar e categorizar os principais temas e padrões emergentes. Essa abordagem analítica permitiu uma compreensão mais aprofundada das regulamentações de zoneamento e sua relação com a oferta e demanda de moradia e mobilidade.

A abordagem metodológica, combinando dados da Lei de Zoneamento, com estudos de geolocalização e informações da mídia, proporcionou um embasamento sólido para a discussão e as conclusões apresentadas neste estudo à luz da teoria da escolha pública, contribuindo para

uma compreensão mais abrangente das relações entre a teoria abordada e as questões de moradia e mobilidade.

Tabela 4. Fases do estudo, conforme objetivos e principais atividades realizadas para a elaboração do artigo.

Fase	Objetivo	Principais Atividades
Fase 1:	Revisão de Literatura	Revisão de literatura sobre: <ul style="list-style-type: none"> • Modelos de Política Pública de Moradia e Mobilidade; • São Paulo - Moradia e Mobilidade; • São Paulo e a Lei de Zoneamento.
Fase 2:	Escolha do Método	Análise sobre a Lei de Zoneamento de São Paulo; Estudo de mapa e geolocalização; Informações de Mídia
Fase 3:	Análise dos Resultados	Análise de Conteúdo (Bardin, 2016) para identificar e categorizar os principais temas e padrões emergentes
Fase 4:	Conclusões	Escrita dos resultados finais e conclusão

Fonte: Autores, 2024.

4. RESULTADOS

A lei de zoneamento de São Paulo, possui um volume superior à 1.000 páginas. Além disso, mais de quarenta reportagens e matérias midiáticas foram analisadas conjuntamente. A partir da categorização dos dados, por meio da análise de conteúdo proposta por Bardin (2016), destacamos três categorias: Moradia e Mobilidade; Os Novos Arranjos Familiares e A Nova Lei de Zoneamento. As categorias são abordadas a seguir.

4.1 Moradia e Mobilidade

Das sete diretrizes mapeadas pelo Plano Diretor de Zoneamento da Cidade de São Paulo, os tópicos moradia e mobilidade foram dois temas extremamente destacados e explorados ao longo de praticamente todo o Plano. O Plano criou o que ele conceitua de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), que tinham por finalidade fomentar a produção de Habitação de Interesse Social (HIS). Segundo o Plano, as HIS seriam apartamentos menores, que deveriam ter “no máximo um sanitário e sem vaga de garagem” (Plano Diretor, 2016) e que seriam destinadas exclusivamente para a população de baixa renda.

O Plano tinha alguns objetivos bem estabelecidos quando criou o conceito de HIS, eram eles: 1º- Reduzir o déficit habitacional, focando na população de baixa renda, oferecendo apartamentos populares; 2º- Estimular o uso de transporte público, ao estipular que as HIS deveria estar próximas aos corredores de transporte público e que as mesmas não deveriam ter vagas na garagem; 3º - Criar condições de acesso ao crédito para as populações de baixa renda (Pralhad e Hart, 2002), oferecendo as opções do PIS e do FGTS como forma de entrada na compra do imóvel, 4º - Estipulou com muita clareza o público alvo e a renda que eram destinadas as HIS e 5º - Criar condições de mercado, através de estímulos fiscais e financeiros, que fizessem com que a iniciativa privada pudesse entrar no mercado da base da pirâmide (Simanis e Hart 2008; Simanis et al. 2005).

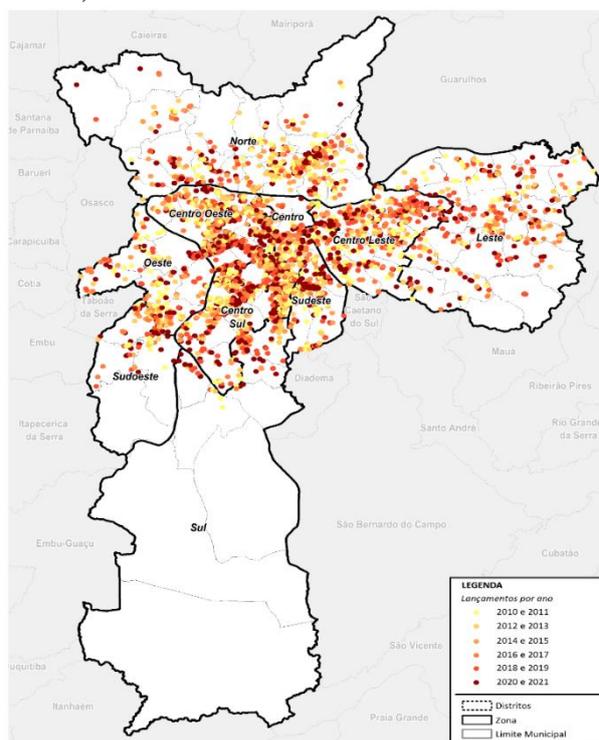
Entretanto, o Plano não deixou claro o valor unitário que cada Habitação de Interesse Social (HIS) deveria ter, nem qual o percentual de área construída dos empreendimentos imobiliários deveria ser destinadas as HIS. Em paralelo, as construtora, perceberam um grande o valor comercial da região das HIS, pois eram áreas centrais, bem conectadas com os

corredores de transporte público e bem integradas aos bairros e aos territórios com maior oferta de serviços públicos e empregos.

Utilizando de uma lacuna no Plano, as empreiteiras começaram a construir apartamentos menores, se adequando as normas do Plano, entretanto esses apartamentos menores tinham características muito diferentes das que foram planejadas pela HIS. Segundo estudo da DataZap+, em 2016, os studios respondiam por 12% do total de lançamentos na cidade (referência). Em 2022, eles representaram 34% (Chiara, 2022).

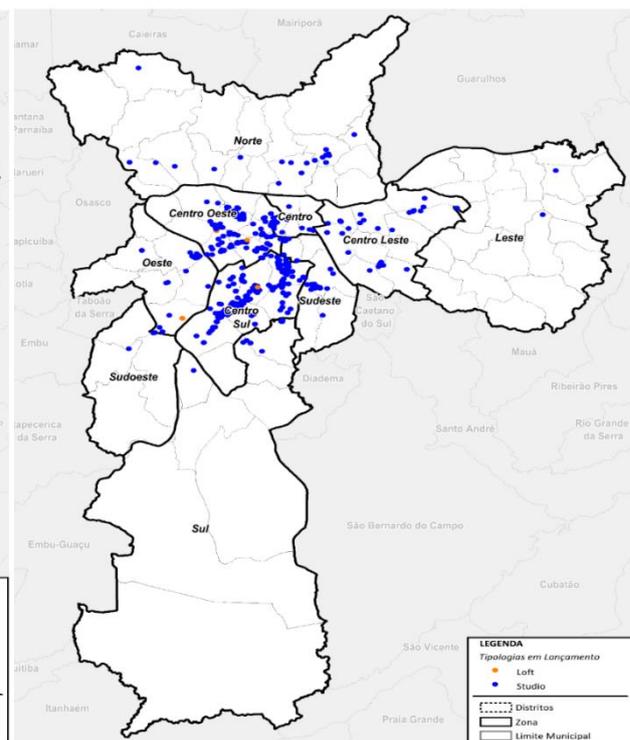
Esses apartamentos menores, cumprem o requisito técnico do tamanho de uma Habitação de Interesse Social (HIS), entretanto, têm uma finalidade completamente diferente, dado que o preço de um flat ou studio é muito acima do valor de uma moradia popular. Consequentemente, o público alvo que as imobiliárias apontavam quando lançaram esse tipo de imóvel, eram pessoas de alto e médio poder aquisitivo. Conforme é possível ver na figura 6, não só a concentração de imóveis ficou bastante concentrada nas áreas centrais da cidade, como quase todos os studios e flats lançados na cidade de São Paulo entre 2020 e 2021 se localizavam também no centro ou no cento extendido da cidade, como é possível ver na figura 11.

Figura 6. Lançamento de imóveis na cidade de São Paulo, entre 2010 e 2021.



Fonte: Cardoso, 2022.

Figura 11. Lançamento de Studios e Flats São Paulo entre 2020 e 2021.



Fonte: Cardoso, 2022.

Em paralelo, as próprias empreiteiras começaram a oferecer essas soluções imobiliárias como flat, studio e apart hotel, não necessariamente para pessoas que quisessem morar, mas como investimento ou fonte de renda passiva, alugando estes apartamentos por temporada ou diárias em plataformas online. O fenômeno de imóveis como investimento de renda passiva não é exclusivo de São Paulo e também pode ser visto em várias outras cidades do mundo. Cidades como Berlim, Barcelona, Lisboa, entre outros já baniram as plataformas de aluguel de diárias, como o *Airbnb* e *Booking* (Garratoni, 2016; Ferrer, 2018; O Globo, 2023). A principal razão pela qual essas plataformas foram banidas, foi a competição gerada entre os residentes, que

precisavam alugar o apartamento perto dos centros urbanos de onde trabalhavam, com os turistas, que alugavam os apartamentos por temporada. Essa competição entre locais e turista, fizeram com que o preço dos aluguéis subisse de tal forma, que os moradores das cidades tiveram que morar cada vez mais longe dos centros urbanos.

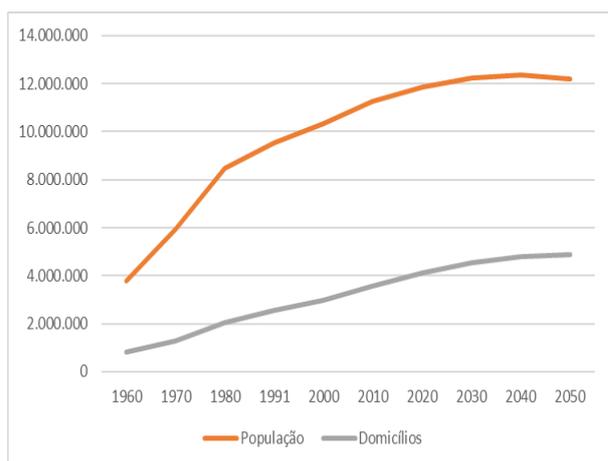
O que podemos analisar com o caso do Plano Diretor de São Paulo, é que houve uma inversão do sentido original do Plano por parte das empreiteiras. As pessoas que realmente necessitariam morar nas áreas centrais da cidade, estão sendo empurradas para as partes mais distantes dessa região, porque está havendo uma desvirtuação do que foi originalmente pensado no Plano, e conseqüentemente, os imóveis que estão sendo criados, não estão cumprindo a função social de moradia, mas sim como investimento ou fonte de renda.

4.2 Os Novos Arranjos Familiares

Mais do que aproveitar uma lacuna existente no Plano Diretor, é possível analisar que as empreiteiras estão percebendo que existe um grande potencial no segmento derivado dos novos arranjos familiares. Atualmente, a cidade de São Paulo, responde por 12% de todos os lares unipessoais do Brasil, são aproximadamente 1,3 milhões de domicílios de pessoas morando sozinhas (PNAD, 2021). Enquanto as famílias nucleares, composta por pai, mãe e filho(s), cresceu 16% entre 2012 e 2021, nesse mesmo período, os lares de pessoas que moram sozinhas cresceu 44% (PNAD, 2021).

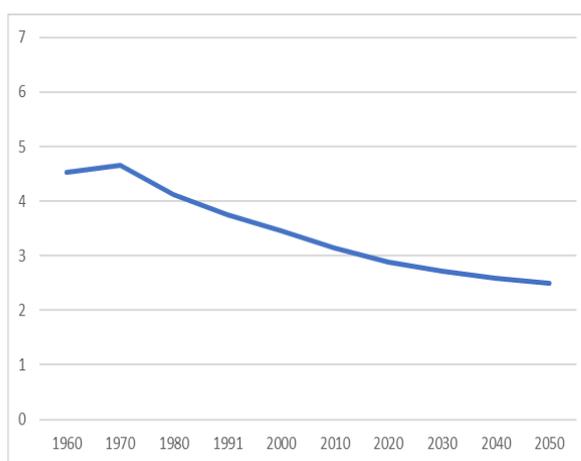
Analisando as duas variáveis, que são a população total da cidade de São Paulo e do número de domicílios da cidade, é possível ver que ambas as variáveis vem crescendo desde os anos 60, até chegar ao plator por volta de 2040 (Seade/IBGE, 2023), conforme é possível ver na figura 13. Paralelamente, é possível perceber que desde os anos 60 o número de pessoas por domicílio vem caindo, conforme é possível ver na figura 14. Estima-se em 2050 serão 2,59 pessoas por domicílio na cidade de São Paulo, ao passo que em 1960 eram mais de quatro pessoas por residência (Seade/IBGE, 2023).

Figura 13. População total e número total de domicílio na cidade de São Paulo, 1960 -2050.



Fonte: IBGE, Estudo Populacionais.

Figura 14. Número médio de pessoas por domicílio cidade de São Paulo, 1960 – 2050.



Fonte: IBGE, Estudo Populacionais.

Em 2021, foram registrados na cidade de São Paulo mais de 40 mil pedidos de divórcio, ao passo nesse mesmo ano, que foram registados pouco mais de 65 mil registros de casamento (IBGE, 2022). Em paralelo, em 2020, apesar de ter tido uma queda na expectativa de vida, devido a Covid, a cidade de São Paulo teve uma das expectativas de vida mais altas do Brasil,

de 75,4 anos (Seade, 2021). Segundo estudo da Seade, estimasse que em 2030, haverá mais pessoas com 60 anos ou mais, do que pessoas entre 0 e 14 anos (Seade/IBGE, 2023).

A despeito do fato que uma das metas da Lei de Zoneamento era estimular o mercado de apartamentos menores, as empreiteiras já estavam se anteciparam a esse tipo de solução imobiliária. Entretanto, não necessariamente para o público de classe baixa, mas sim pelo fato que as novas mudanças demográficas estão alterando os arranjos familiares, com consequências diretas na redução do tamanho no número de pessoas nos domicílios, assim como na pulverização dos formatos de arranjos domiciliares, com novos formatos de família, como: casais sem filhos, pessoas divorciadas, viúvo(a)s, pessoas que moram sozinhas, entre outras possibilidades.

Um dos exemplos deste tipo de solução imobiliária, é uma destinada exclusivamente para a terceira idade, ofertada pelo Residencial Cora Sênior. Este empreendimento imobiliário foi projetado para pessoas de idade avançada, onde ela pode alugar um apartamento e morar. Nesse empreendimento, existem áreas de socialização, fisioterapia e fonoaudiologia, serviços de salão de beleza e lavanderia (Corasênior, 2024). No aspecto customização, todo o edifício foi desenhado com adaptações, pensando em um público com mobilidade reduzida, como por exemplo, tapetes aderentes, barras e corrimão. Outro diferencial desse empreendimento é que cada andar conta com uma semi enfermaria.

Outro exemplo de soluções imobiliárias menores, são alguns edifícios da construtora Viticon. Enquanto ainda estão em fase de construção, a empreiteira faz uma espécie entrevista com o cliente, e conforme as suas respostas de estilo de vida, o apartamento vai sendo moldado e acordo as suas características. Se a pessoa mora sozinha e tem um pet, logo o algoritmo sugere um determinado layout do apartamento. Se for um casal sem filhos, o algoritmo sugere outro. É importante destacar que estes são empreendimentos específicos para apartamentos de pequena metragem.

Também é importante destacar o segmento de mercado das plataformas online, em que é possível fazer aluguel por assinatura de apartamentos já decorados. As empresas mais famosas que trabalham na cidade de São Paulo, são a Housi (housi.com) e Econfor (econfor.com). A Housi é especializada em apartamentos de menor metragem, e a Econfort, trabalha com diferentes tipos de tamanho de apartamento. Conclui-se que as empreiteiras começaram a oferecer no mercado, soluções imobiliárias que realmente passavam por apartamentos menores, entretanto, para um público e com uma finalidade completamente diferente do que a Lei de Zoneamento conceituou originalmente.

4.3 A Nova Lei de Zoneamento

A nova Lei de Zoneamento de São Paulo aprovada em 2023, elaborado com a participação da sociedade, trouxe avanços importantes na promoção de Habitação de Interesse Social (HIS) (Prefeitura de São Paulo, 2024). A nova Lei, incluiu a ampliação das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), áreas destinadas prioritariamente para habitação de interesse social (referência).

Uma das críticas ao Plano Diretor de 2016, foi que a distribuição das ZEIS e das Habitações de Interesse Social (HIS) não foi homogênea, com uma concentração maior em áreas periféricas e menos desenvolvidas. Isso perpetuou a segregação socioespacial e a exclusão de moradores de baixa renda dos centros urbanos (Dourado & Araújo, 2022; Balbim, 2022). Esse é um dos grandes problemas em políticas públicas de habitação, com vasta literatura internacional, a exclusão social, onde as populações mais vulneráveis são colocadas longe do centro urbano, ficando relegadas a regiões periféricas e marginalizadas. Casos como esse que aconteceram em São Paulo também podem ser vistos em Paris, com a experiência dos "grands ensembles" (Bonneval & Gentil, 2023; Ribardièrre & Valette, 2021; Courbebaisse & Pommier, 2020) e também fazem parte do histórico de políticas públicas de moradia no Brasil.

A Lei de 2023, ampliou as ZEIS e as Habitações de Interesse Social (HIS) para regiões mais centrais, com uma política de urbanização aos moldes das escolas Nova Urbanização e Crescimento Inteligente (Domínczak, 2021), com um enfoque em revitalizar as áreas centrais degradadas. A Lei de 2016 estabelecia incentivos fiscais e urbanísticos, como as isenções de impostos e flexibilização de parâmetros construtivos, para estimular a construção de HIS. Esses incentivos visavam tornar os empreendimentos mais viáveis economicamente para construtoras e incorporadoras, dado que segundo a literatura de construção civil, apartamentos menores tendem a ter um custo unitário mais elevado (Deakin, 1989; Quigley, Rosenthal, 2005; Gyourko e Molloy, 2015). Como resultado, em 2023, era mais barato construir unidades habitacionais com uma área de até 50m² (Rosa, 2024).

Entretanto, com a revisão do Plano Diretor em 2023, mudanças profundas foram feitas, sendo a principal delas a exclusão do incentivo que estimulou o crescimento vertiginoso de studios, flats e microapartamentos na cidade. A nova lei impede que empreendimentos de "uso misto", que são pequenas unidades que servem para hospedagem (Airbnb e afins) e moradia, tenham acesso a incentivos públicos (Mengue, 2023).

Observa-se aqui, uma evolução na implementação da Política Pública. Os subsídios não foram completamente retirados, uma vez que a demanda por habitações de interesse social ainda existe. Entretanto, houve uma melhora nos termos para ter acesso a esse benefício fiscal e financeiro, que é o não "uso misto" do imóvel. O que tira o aspecto de investimento que algumas empreiteiras utilizavam em seus catálogos de imóveis, assim como é uma resposta ao fenômeno do *Airbnb*, *Booking* e outras plataformas de diárias de aluguel.

Apesar dos avanços do novo plano, é possível observar que o mesmo não conseguiu evoluir no debate de uma solução que tente descentralizar o centro econômico das áreas centrais da cidade. O Plano não fala em incentivos para que empresas se instalem nas áreas periféricas ou nos extremos da cidade, de forma a levar mais oportunidades de emprego para outras regiões. O que leva a inferência que as áreas centrais da cidade ainda deverão seguir sendo o eixo econômico, concentrando as maiores oportunidades de emprego e renda.

5. CONCLUSÕES

Estima-se que até 2050, 7 em cada 10 pessoas vão morar em cidade (ONU, 2022). Com uma população de quase 11,5 milhões de pessoas, (IBGE, 2024), a cidade de São Paulo é a mais populosa do Brasil (Censo, 2022) e do continente Américo (World Population Review, 2024; Ontario Tech University, 2024; Global Cities Institute, 2014). Entretanto, a população dessa cidade é marcada por uma profunda desigualdade social, onde 78% da população ocupada da cidade de São Paulo, tem rendimento nominal mensal per capita de até 2 salários mínimos (Fundação Seade, 2024).

Pensando nessa grande parcela da população de baixa renda, o Plano Diretor de Zoneamento da Cidade de São Paulo criou o conceito de Habitação de Interesse Social (HIS), que seriam apartamentos menores, que deveriam estar localizados em áreas centrais, bem conectadas com os corredores de transporte público e integrados aos bairros e aos territórios com oferta de serviços públicos e empregos (Plano Diretor, 2016). Este estudo conclui que dois fatores se destacam como preponderantes para o crescimento na oferta de apartamentos menores em São Paulo. O primeiro diz respeito às regulamentações, mais especificamente a lei de zoneamento (Plano Diretor, 2016). O segundo são os diferentes arranjos domiciliares e como eles vêm remodelando a demanda e oferta dos apartamentos (Seade/IBGE, 2023; PNAD, 2021).

Sobre a questão regulatória, o plano se preocupou em dar incentivos fiscais e tributários para as empresas do ramo imobiliário construir as Habitações de Interesse Social (HIS). Entretanto, percebendo o valor comercial dessas áreas, as empreiteiras começaram a criar

empreendimentos imobiliários nas dimensões estipuladas de uma Habitação de Interesse Social (HIS), entretanto com uma finalidade completamente diferente.

O resultado disso foi que em 2022, 34% dos lançamentos de imóveis nessa cidade foram de studios (Chiara, 2022). Em paralelo, em 2022, 76% dos lançamentos de apartamentos na cidade de São Paulo tinham até 45 m² (Embraesp, 2022), sendo que grande parte desses empreendimentos eram estúdios, flats e apart hotéis (Mengue, 2022; Chiara, 2022; Embraesp, 2022). Ou seja, imóveis destinados a um público de classe média e alta, completamente diferente do que o Plano Diretor vislumbrou.

O segundo ponto é diz respeito aos novos arranjos domiciliares, decorrentes das transformações sociais e demográficas que a cidade de São Paulo vem passando. As construtoras perceberam a pulverização dos arranjos familiares, que contam agora com: pessoas que moram sozinhas; casais sem filhos; pessoas separadas; terceira idade; viúvos, entre outros. Pensando nessa nova demanda, as construtoras começaram a oferecer soluções imobiliárias menores e mais adequadas a esse público.

Os imóveis sempre foram uma fonte de investimento, entretanto, outra contribuição gerencial do estudo é mostrar como os imóveis se transformaram em fonte de renda passiva, principalmente, derivado do fenômeno das plataformas de aluguel de diária online. As empreiteiras também começaram a oferecer essas novas soluções imobiliárias menores, como forma de investimento ou fonte de renda pasiva, para as pessoas de classe média e alta, entretanto, com os incentivos fiscais que deveriam ser destibados para a Habitação de Interesse Social.

Um das contribuições a literatura de Políticas Pública, é mostrar como falhas não mercadológicas ou de informação, puderam levar as construtoras a desvirtuarem a idéia original do Plano Diretor, que era criar moradia para as pessoas de baixa renda, próximo aos corredores de transporte público e outros pontos centrais da cidade. Como consequência, a população de baixa renda, está sendo forçada a ir morar cada vez mais longe dos centros urbanos e dos corredores de transporte público, reforçando os problemas vistos durante o Modernismo Urbano, que criou uma urbanização segregadora (Bonneval & Gentil, 2023; Huang et al, 2023; Paköz, 2022; Ribardièrre & Valette, 2021; Courbebaisse & Pommier, 2020; Fuentes et al, 2020).

Outra contribuição para a literatura de políticas públicas e um dos maiores achados deste estudo, é apontar que novo Plano, lançado em 2023, apesar de ter corrigido parte dos erros do passado, em especial ao retirar o incentivo fiscal para habitações de uso misto, não aborda a questão de descentralizar o eixo econômico da cidade de São Paulo das zonas centrais. Não há menções ou incentivos fiscais para empresas se instalarem em regiões periféricas ou no extremo da cidade, o que pode criar uma situação de perpetuação da segregação dentro da cidade, onde as áreas centrais concentram as maiores ofertas de empregos e de renda, ao passo que as áreas periféricas seguem com os indicadores sociais e econômicos mais baixos.

Referências

Alves, M. A., Dias, R. C., & Seixas, P. C. (2019). Smart Cities no Brasil e em Portugal: o estado da arte. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, e20190061. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20190061>

CENSO DEMOGRÁFICO 2000. Famílias e domicílios: resultados da amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 2003. 193 p. DOI:

CENSO DEMOGRÁFICO 2010. Características da população e dos domicílios: resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. 270 p. DOI:

Christie, Les. 2013. "Micro-apartments: The anti-McMansions." *CNNMoney*. June 21. http://money.cnn.com/2013/06/21/real_estate/micro-apartments/index.html.

Dawkins, Casey J., and Arthur C. Nelson. 2002. "Urban Containment Policies and Housing Prices: An International Comparison with Implications for Future Research," *Land Use Policy* 19 (1): 1–12.

Lesh, M., 2019. *Size Doesn't Matter: Giving a green light to micro-homes*, ASI: Adam Smith Institute. United Kingdom. Retrieved from <https://policycommons.net/artifacts/1368258/size-doesnt-matter/1982423/> on 23 Apr 2023. CID: 20.500.12592/gbmrnb.

Nelson, Arthur C. 2009. "The New Urbanity: The Rise of a New America." *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science* 626 (1): 192–208. doi:10.1177/0002716209344172.

Pitkin, John, and Dowell Myers. 2008. "US Housing Trends: Generational Changes and the Outlook to 2050." *Prepared for the Committee on the Relationships Among Development Patterns, Vehicle Miles Traveled, and Energy Consumption, Transportation Research Board and the Division on Engineering and Physical Sciences, Http://onlinepubs. Trb.org/Onlinepubs/sr/sr298pitkin-myers. Pdf*: 9.

Wegmann, J., and A. Nemirow. 2011. "Secondary Units and Urban Infill: A Literature Review". Working Paper, Institute of Urban and Regional Development. <https://opus.zbw-kiel.de/dspace/handle/10419/59382>.

Bollo, C. (2015). Size matters in housing design, Published in *Architectural Research Centers Consortium (ARCC)*.

Engerstam, Sviatlana & Warsame, Abukar & Wilhelmsson, Mats, 2020. "[Is smaller housing size a consequence of land price policies and building permit regulations?](#)," *Working Paper Series* 20/9, Royal Institute of Technology, Department of Real Estate and Construction Management & Banking and Finance.