

## **ENXUGAMENTO DOS MIOLOS OU CONCENTRAÇÃO DA PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA NOS EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO DE SÃO PAULO DE 2014?**

EIXO TEMÁTICO: **Eixo 5: Eixos de estruturação e miolos dos bairros**

Autora: Paula Freire Santoro

Titulação, Instituição: arquiteta urbanista, profa. FAUUSP, coordenadora do LabCidade FAUUSP, pesquisadora do Programa Sabático do Instituto de Estudos Avançados (IEA USP), bolsista produtividade CNPq 2

e-mail: [paulasantoro@usp.br](mailto:paulasantoro@usp.br)

Autora: Laisa Stroher

Titulação, Instituição: arquiteta urbanista, profa. UFRJ, pós-doutoranda no LabCidade FAUUSP

e-mail: [laisa.stroher@fau.ufrj.br](mailto:laisa.stroher@fau.ufrj.br)

Autora: Deiny Façanha Costa

Titulação, Instituição: arquiteta urbanista, mestranda FAUUSP, pesquisadora do LabCidade FAUUSP

e-mail: [deinyfcosta@usp.br](mailto:deinyfcosta@usp.br)

Autora: Paula Victória Santos Gonçalves de Souza

Titulação, Instituição: graduanda FAUUSP, pesquisadora do LabCidade FAUUSP

e-mail: [paulavictoriasgs@usp.br](mailto:paulavictoriasgs@usp.br)

Autor: Henrique Giovani Canan

Titulação, Instituição: graduanda FAUUSP, pesquisadora do LabCidade FAUUSP, bolsista de iniciação científica FAPESP

e-mail: [hgcanan@usp.br](mailto:hgcanan@usp.br)

Autora: Gabriela Santo Azzolini

Titulação, Instituição: graduanda FAUUSP,

e-mail: [gabriela.azzolini@usp.br](mailto:gabriela.azzolini@usp.br)



Propostas para a Revisão do Plano Diretor e a Implementação  
da Política Urbana de São Paulo  
13 a 17 de março de 2023

**RESUMO**

Fruto de pesquisa em andamento, este artigo analisa a cartografia da produção imobiliária formal residencial lançada em São Paulo entre 2006 e 2019, em dois períodos, antes e depois do Plano Diretor Estratégico de 2014. Argumenta que houve um enxugamento nos miolos de bairro, e que a produção imobiliária nos eixos parece ter diferentes intensidades e variações, levantando como hipótese que, embora mostre aspectos homogêneos, variou a depender da localização do eixo, da estrutura fundiária, da dinâmica imobiliária anteriormente existente na região (variam os produtores e os produtos imobiliários) e da estrutura de mobilidade implantada. Estes aspectos que serão analisados nas próximas etapas de pesquisa. Propõe que a regulação explore outros modelos de adensamento, não apenas o que mobiliza direitos de construir como estímulos a determinados resultados urbanos virasse linguagem dominante no planejamento urbano de São Paulo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Eixos de Estruturação Urbana; Zoneamento; Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

## 1. INTRODUÇÃO

Este artigo é fruto de pesquisa em andamento no LabCidade FAUUSP que pretende analisar as dinâmicas imobiliárias nos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (EETUs) previstos pelo Plano Diretor Estratégico de São Paulo de 2014<sup>1</sup> ou Zonas de Estruturação Urbana (ZEUs) da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de 2016<sup>2</sup>, aqui nomeados de forma sintética como “Eixos”.

Tal pesquisa<sup>3</sup> teve como questões orientadoras: O que representa a produção nos eixos? Qual o percentual da produção imobiliária – empreendimentos e unidades habitacionais – se deu nos eixos no período estudado? Existe diferença na produção imobiliária dos eixos e fora deles, nos “miolos” de bairros? Quais? Estas têm relação com a produção imobiliária anterior ou mesmo, com as características do território sobre o qual incide? Esta produção precisou da regulamentação dos eixos para acontecer? As tipologias habitacionais estavam voltadas ao segmento econômico, traduzido por preços acessíveis? A área útil do empreendimento diminuiu de tamanho? As garagens foram desestimuladas e deixaram de ser produzidas?

Como método, observa o período de 2006 a 2019, gerando cartografias da produção imobiliária em dois períodos, antes e após 2014, quando os Eixos foram aprovados. Para fazer comparações, os preços foram atualizados para o ano de 2019.

A pesquisa mais ampla já percorreu algumas etapas. Inicialmente observou a dinâmica imobiliária na cidade e na metrópole, procurando compreender seus ciclos. Em uma segunda etapa gerou diferentes cartografias da produção imobiliária a partir dos dados de lançamentos imobiliários da EMBRAESP nos eixos dividindo em 23 eixos delimitados para análise (ver Figura 1), quando analisou distintas regiões da cidade – como a região central, a Zona Leste, a Norte e a Sul – observando tipologias produzidas, número de unidades habitacionais, faixa de preço da unidade e por m<sup>2</sup>, entre outras características dos empreendimentos lançados. A etapa atual de pesquisa vem se debruçando sobre as origens da concepção de adensamento em torno dos eixos de mobilidade<sup>4</sup>, e pesquisando em escala local, alguns territórios específicos delimitados a partir dos resultados das etapas anteriores – na Zona Sul, ao longo da Linha 5 Lilás do metrô, no trecho da Av. Santo Amaro (entorno das estações Borba Gato, Brooklin, Campo Belo) e trecho Capão Redondo<sup>5</sup>; na Zona Leste, onde há uma produção imobiliária pulverizada e, por vezes, indistinta dentro e fora do eixo, com foco na região de Vila Matilde, entorno da Linha Vermelha do metrô<sup>6</sup>. Todas as análises territoriais observam a produção para o “segmento econômico”, considerando como tal unidades com preços até R\$ 350 mil reais.

---

<sup>1</sup> Lei Municipal n. 16.050/2014.

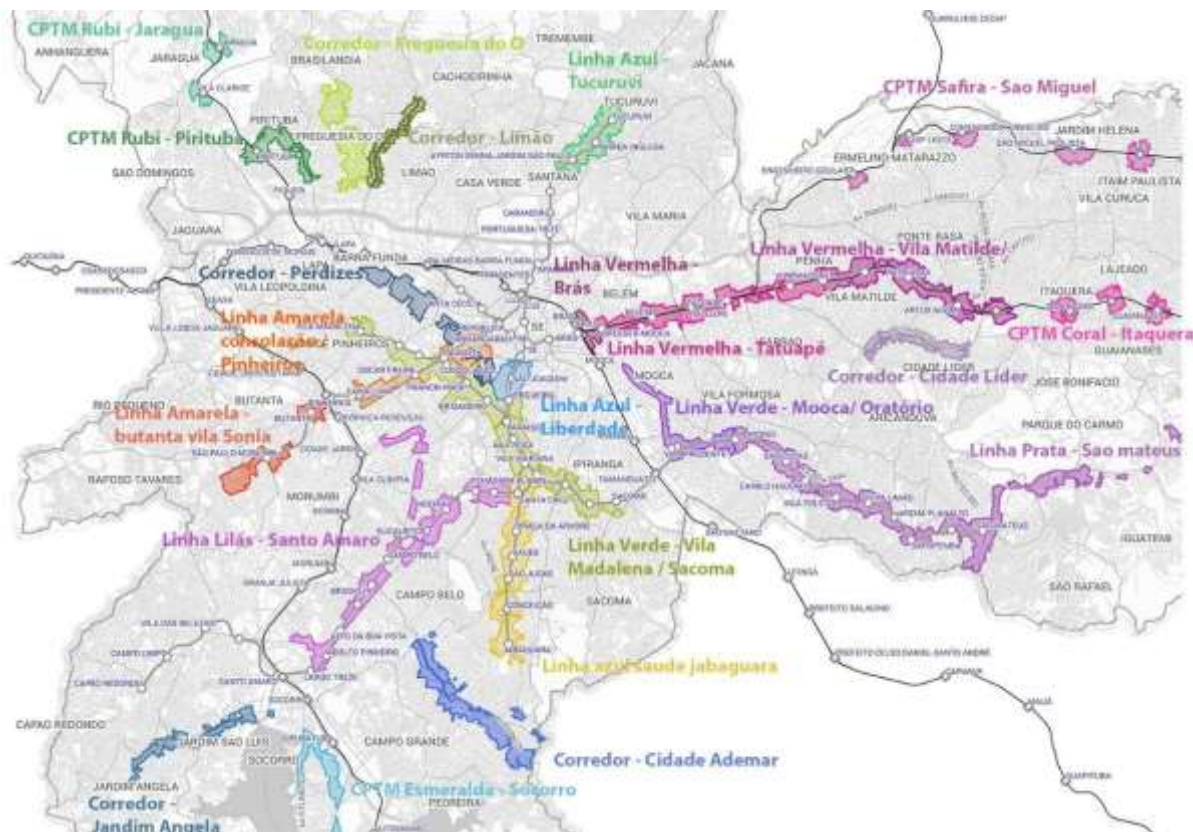
<sup>2</sup> Lei Municipal n. 16.402/2016.

<sup>3</sup> Coordenada no LabCidade FAUUSP pelas professoras Paula Freire Santoro e Lais Stroher. A Profa. Paula Freire Santoro está atualmente vinculada ao Instituto de Estudos Avançados (IEA) no Programa Sabático desenvolvendo a pesquisa intitulada “A diversidade da produção imobiliária e a regulação dos eixos de estruturação urbana no Plano Diretor Estratégico de São Paulo 2014”.

<sup>4</sup> Como parte da pesquisa de mestrado da Deiny Façanha Costa, sob orientação da profa. Paula Freire Santoro, que têm feito entrevistas com os gestores para compreender a origem da concepção dos eixos e a trajetória das ideias em torno das diferentes propostas de planejamento urbano que adensa no entorno dos eixos de mobilidade.

<sup>5</sup> Como parte da pesquisa enviada à FAPESP “A produção imobiliária na fronteira: entre a zona de estruturação urbana e a operação urbana consorciada no Brooklin, São Paulo” da Gabriela Santo Azzolini, sob orientação da profa. Paula Freire Santoro.

<sup>6</sup> Como parte da pesquisa de iniciação científica dos graduandos da FAUUSP Paula Victória de Souza e Henrique Canan, orientados pela profa. Lais Stroher e profa. Paula Freire Santoro, respectivamente.

**Mapa 1. Os 23 eixos delimitados para análise**

Fonte: Embrasp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração: Paula Victória Gonçalves de Souza e Henrique Giovani Canan, 2022.

## 2. CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE DO PROBLEMA

### 2.1. A EVOLUÇÃO DA RELAÇÃO ENTRE EIXOS VIÁRIOS E PLANEJAMENTO URBANO

As cidades se urbanizam em torno de eixos viários e o planejamento urbano também procurou, ao longo da história, estruturar-se com propostas para seu entorno. Em São Paulo é antiga a percepção do papel do transporte como orientador do desenvolvimento urbano, desde a indução da urbanização no entorno das estações de trens; até os primeiros regramentos – com controle de gabarito em relação à largura do viário –; ou com propostas de composição da paisagem por meio da verticalização escalonada, como no Plano de Avenidas; ou com propostas de adensamento construtivo no entorno de eixos de mobilidade, através de planos ou zonas, presente nos planos e zoneamentos em diferentes momentos.

Costa et al. (2022) já fizeram um panorama histórico para afirmar que a relação entre mobilidade e planejamento urbano foi continuamente pautada pela relação com a verticalização em São Paulo. Segundo as autoras, a estrutura viária e a largura das vias pautaram o controle de altura das edificações, desde os anos 1920 quando os modos motorizados e a expansão da malha urbana

ganharam relevo. Nos anos 1930, a discussão do Plano de Avenidas, sugeria “uma verticalização ‘no lugar certo’, onde o viário permitisse” (SOMEKH, 1997, p. 53), e a abertura destas avenidas terão regras específicas para elas, compondo uma paisagem para cada eixo principal e privilegiando a verticalização nas avenidas que se abriam.

A discussão nos anos 1950 sobre a verticalização excessiva e a sobrecarga nas vias e infraestrutura mudou esta relação que desenhava formas para pautar o quanto era possível construir, utilizando o coeficiente de aproveitamento como instrumento. A diferença entre o quanto se pode construir nos eixos de mobilidade e nos “miolos” de bairro já aparecia claramente pautada no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1971 que propôs a verticalização em eixos de transporte existentes ou previstos para promover atividades industriais e comerciais (CANUTTI, 2000, p. 78). Neste período, a instituição de planejamento municipal já criava grupos de trabalho para investigar a relação entre capacidade da mobilidade e adensamento construtivo e populacional.

O Plano Diretor Estratégico de 2002 retoma esta proposta ao criar uma rede estrutural de eixos e polos de centralidades delimitando uma faixa de 300 metros no entorno destes onde seriam Áreas de Intervenção Urbana (AIUs), que poderiam ter projetos específicos que colaborassem para a criação de centralidades e qualificação dos eixos e seu entorno, além de possibilitar a verticalização e através dela a obtenção de recursos – através da venda de Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) – que seriam aplicados na implantação e melhoria das linhas de transporte público. As AIUs não foram regulamentadas e o instrumento não foi utilizado. Esta concepção parece ter surgido do arquiteto Jorge Wilhelm, com experiência prévia em proposta similar para Curitiba, ainda que a proposta na ocasião fosse de um zoneamento, um pouco diferente da aprovada em São Paulo.

O Plano Diretor Estratégico de 2014 muda a estratégia. Diferentemente de planos que seriam concebidos caso-a-caso através de AIUs específicas, como proposto pelo PDE 2002, o PDE 2014 propõe a criação de um zoneamento, com regras específicas aprovadas e aplicáveis logo após a aprovação do plano, nas áreas delimitadas como Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (EETUs), posteriormente transformados em Zonas de Estruturação Urbana (ZEUs) na Lei de Parcelamento de Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) de 2016. Neste período, as alterações institucionais em torno de uma gestão pública que simularia, através de modelos urbanos, econômicos e financeiros, a transformação desejada, parece ter “desenhado” a regulação dos Eixos em 2014. Costa trabalha como hipótese de pesquisa que sua concepção parece ter sido inspirada por diferentes pautas, como o “modelo de Curitiba”; ou também influenciada pelas propostas de *Bus Rapid Transit (BRTs)* já presentes no debate da agenda de políticas públicas latino-americanas, e o conceito de Desenvolvimento Orientado para o Transporte (COSTA et al., 2022). Mas sabe-se que os Eixos não incorporaram pautas relativas ao desenho urbano para melhora da mobilidade ativa, ou ainda às mudanças climáticas (em torno da redução da poluição advinda do transporte), bandeiras do modelo de DOT, nem tampouco é possível aferir se houve uma mudança de modal dos motorizados individuais para os coletivos ou ativos, como era desejado.

O que neste texto chamaremos de “eixos” são portanto as ZEUs que preveem (i) maiores densidades construtivas através do coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4 vezes a área do terreno; (ii) maiores densidades demográficas com a utilização da Cota Máxima de Terreno por unidade habitacional que determina o número de unidades máximo de um empreendimento e indiretamente indicaria quais seriam as áreas úteis de apartamento menores, evitando (em tese) grandes unidades com pouca gente morando; (iii) estímulos a construção de determinadas tipologias habitacionais, permitindo um aumento no coeficiente de aproveitamento máximo em 25% para habitação de mercado popular (HMP) ou de 50% para habitação de interesse social (HIS); (iv) retiram descontos do pagamento de OODC para vagas de garagem, deixando apenas para uma vaga de garagem para usos residenciais como área não computáveis no PDE 2014, o que depois muda na LPUOS, permitindo descontos proporcionais às áreas dos apartamentos, o que termina estimulando menos (mas não restringindo) a mobilidade por veículos individuais; (v) regras que estimulam edifícios garagem em

grandes nós de mobilidade intermodal; (vi) estímulos com descontos em área não computável para o cálculo de outorga para desenhos urbanos que estimulem a vida urbana e os modos não motorizados, como a criação de fruição pública, fachadas ativas, alargamentos de calçadas obrigatórios, entre outros (COSTA et al., 2022).

Os eixos não incidem sobre a Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), onde Planos de Intervenção Urbana (PIUs) específicos deveriam preceder a transformação urbana desejada e a escolha dos instrumentos de gestão e financiamento urbanos.

Segundo Santos e Giannotti (2021, p. 5) das áreas de eixo previstas, apenas 17% tinham sido ativadas até 2021, mas recentemente este número é maior. Os eixos previstos que foram ativados são: em junho de 2015, ao Corredor Leste – Itaquera; em janeiro de 2016, as Linhas 6 (Laranja) e 5 (Lilás) do Metrô; em abril de 2019, o Corredor de ônibus na Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, entre a Avenida Jornalista Roberto Marinho e a Avenida dos Bandeirantes; em junho de 2022, as Linhas 2 (Verde – Trecho Vila Prudente-Dutra) e 17 Ouro (Trecho 1 – Campo Belo e Itaim Bibi) do Metrô, que não serão consideradas nesta pesquisa pois são muito recentes e ainda não consumaram lançamentos imobiliários.

O contexto de aprovação do PDE 2014 se deu em meio a um debate público acirrado com importantes mobilizações. Uma primeira delas vinha do tema da mobilidade no qual, após Jornadas de Junho de 2013, ganhou força a reivindicação de políticas para mobilidade baseada em modos coletivos e ativos que surgem como um nicho no regime dominante da automobildade, uma demanda contra-hegemônica que se coloca contra a dominância do automóvel no sistema viário que ganhou adeptos dentro e fora do Estado, e possibilitou ganhos importantes (LEMOS, 2021).

Outra delas vinha das elites, contrárias à verticalização que associavam aos congestionamentos das vias por veículos no Centro Expandido ou a ameaças aos bairros residenciais exclusivos. Outra dos movimentos sociais por moradia, pautando uma política urbana e habitacional que ofertasse moradia “bem localizada”, próxima dos lugares com maior oferta de empregos, evitando os grandes e demorados deslocamentos da periferia para o centro para trabalho. Era preciso mudar o modelo urbano, prevendo maiores densidades habitacionais em áreas mais centrais (mais gente morando onde já existia boa infraestrutura urbana e oferta de empregos), o que foi traduzido pelo plano em uma proposta de atração da produção de novas unidades habitacionais verticais associada aos modos de mobilidade urbana coletivos ou ativos.

Seria o zoneamento que atrairia a produção imobiliária para os eixos, sem depender de planos urbanísticos específicos, e deixando a articulação do financiamento da mobilidade coletiva não mais associada à verticalização de um determinado eixo, mas aos recursos obtidos com o pagamento da outorga onerosa no município, reunidos no Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB). Nesta direção, o FUNDURB passa a prever gasto carimbado de ao menos 30% destinados a implantação dos sistemas de transporte público coletivo, ciclovitário e de circulação de pedestres.

## **2.2. DINÂMICA IMOBILIÁRIA NA CIDADE E REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO**

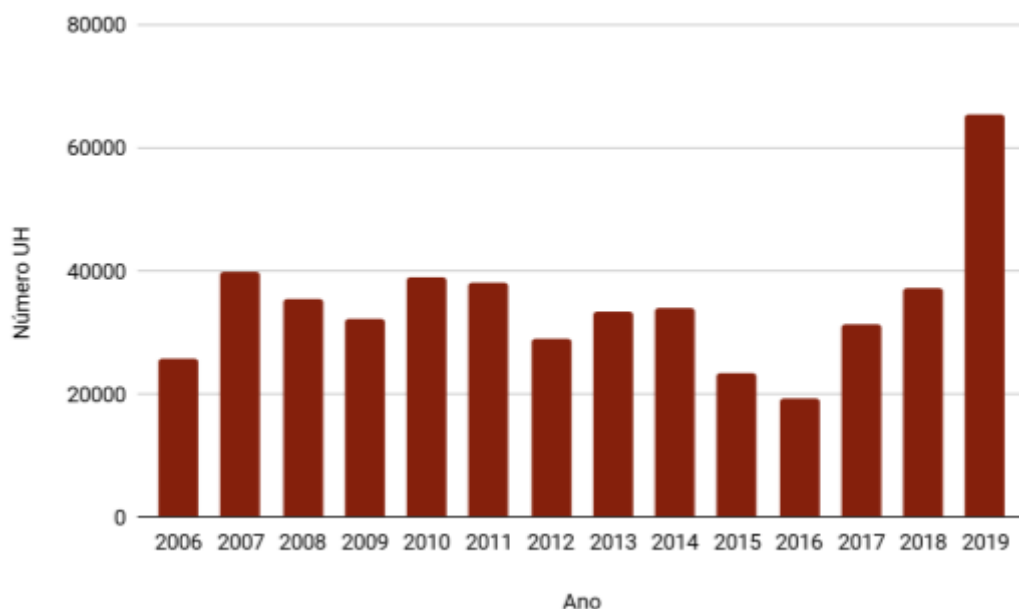
O recorte temporal da pesquisa, entre 2006 e 2019, enquadra-se em um período de grande dinâmica imobiliária em São Paulo, dividido pela literatura em dois principais momentos de maior intensidade.

Um primeiro, do *boom* imobiliário estimulado pela capitalização alcançada pelas grandes incorporadoras em função da oferta pública das ações (em inglês, *Initial Public Offering* ou *IPO*) na bolsa de grandes empresas imobiliárias (2005-2006), algumas que se especializaram no “segmento econômico” (SHIMBO, 2010); pelo lançamento do programa Minha Casa Minha Vida (2009) e o aumento da oferta do SBPE (ROYER, 2016); e período de relativa estabilidade econômica e

aumento de poder de consumo da população, com alterações significativas nas formas de financiamento imobiliário disponíveis. Diversos trabalhos mostram que este período de boom transbordou a produção imobiliária para várias cidades metropolitanas, não se restringindo à capital (SÍGOLO, 2014; CASTRO; SÍGOLO, 2017; OLIVEIRA, 2020).

E um segundo período, de 2014 a 2019, após aprovação do Plano Diretor Estratégico de São Paulo de 2014, abarcando momentos de retração e recuperação do setor imobiliário. Parte de 2014, ano de retração do mercado imobiliário, de instabilidade política e econômica desencadeada com a operação Lava Jato e o *impeachment* da presidenta Dilma Roussef em 2016 impactaram na retração, enquanto a redução da taxa básica de juros a partir de 2016 combinada a continuidade de oferta abundante de crédito pelo FGTS são dados importantes para entender a recuperação (CASTRO e SIGOLO, 2017; 2022). Castro e Sígolo (2022) observam que este período de recuperação do setor imobiliário a partir de 2019 foi responsável por alavancar um “mini boom” imobiliário, concentrado na cidade de São Paulo, e principalmente em bairros que representam nichos de mercado consolidados (ver Gráfico 2); e também por ter uma produção voltada para o segmento econômico.

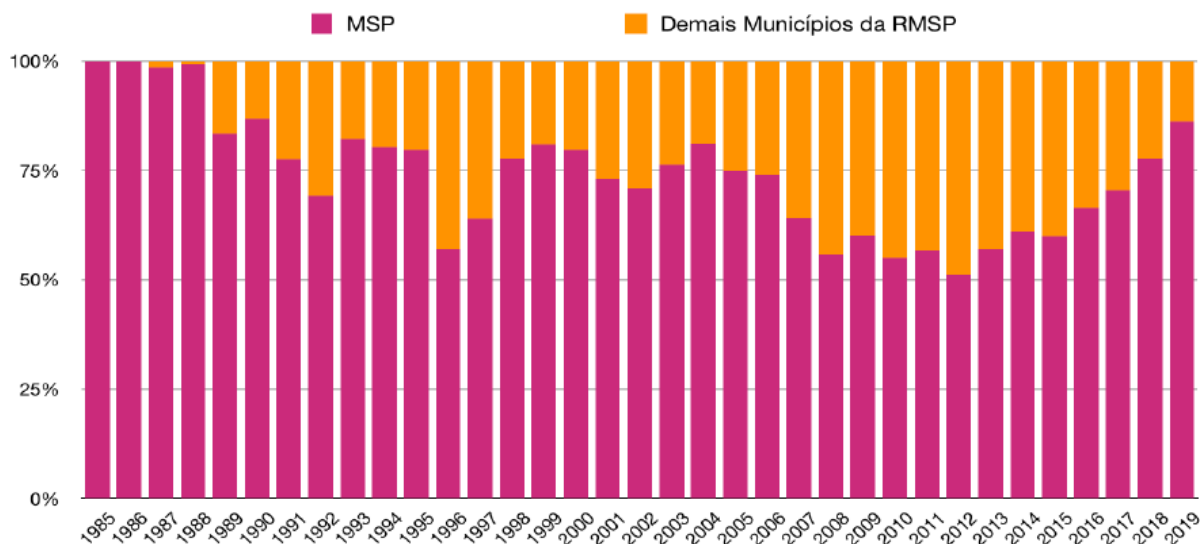
**Gráfico 1. Número de UHs lançadas por ano em São Paulo 2006 - 2019**



Fonte: Embraesp, 2019.



**Gráfico 2. Participação do município de São Paulo no total de unidades habitacionais lançadas na RMSP entre 1985 e 2019 (Oliveira, 2020)**



Fonte: OLIVEIRA, 2020. Fonte primária: EMBRAESP - Lançamentos imobiliários 1985-2013 disponibilizados pelo Centro de Estudos da Metrópole (CEM) e 2014-2019 disponibilizados pelo SECOVI-SP.

### 2.3. A GEOGRAFIA DOS PREÇOS E O CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO PARA O SEGMENTO ECONÔMICO NO MINI BOOM

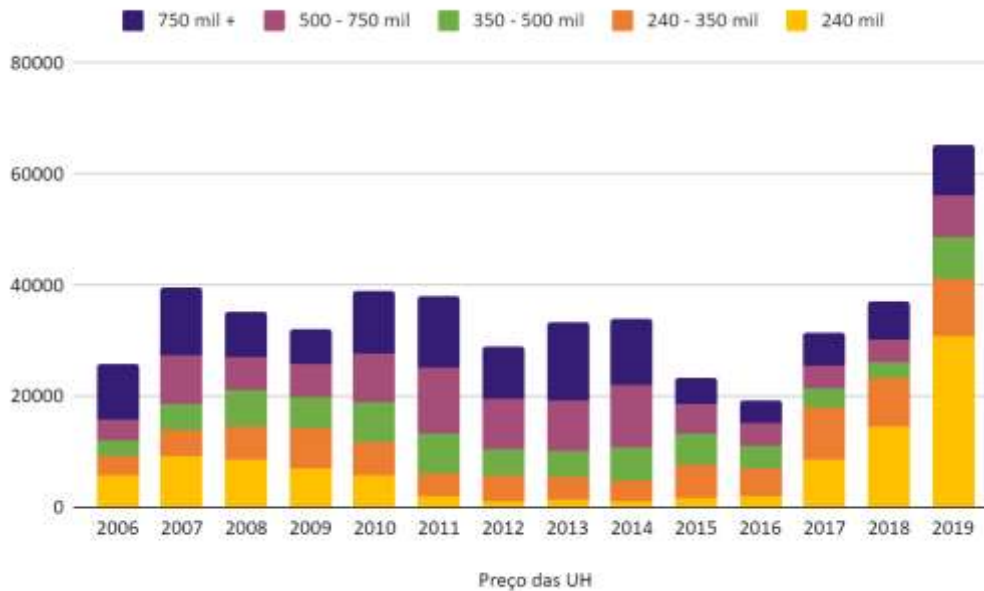
Para analisar as UHs segundo faixa de preços, foram adotadas as cinco categorias utilizadas pelo Secovi no seu anuário, que são entendidas pelos agentes imobiliários como demarcadores de diferentes nichos de mercado. Primeiramente, dividimos as cinco categorias em dois grandes grupos, abaixo e acima de R\$ 500 mil. No primeiro período (2006-2013) há uma variação da porcentagem que os dois perfis ocupam no total de UHs ao longo dos anos, mas ocorre uma clara predominância das UHs situadas acima de R\$ 500 mil entre 2011 e 2014, o que se inverte a partir de então, quando as UHs abaixo desse patamar lideram o número de lançamentos.

Para esta análise, o trabalho considerou como “segmento econômico as unidades habitacionais lançadas com preços até R\$ 350 mil – valor teto para financiamentos do Programa Federal Casa Verde Amarela em 2022 na RMSP – e até 240 mil, teto do antigo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (CASTRO; SÍGOLO, 2022).

Olhando com maiores detalhes o grupo até R\$ 500 mil, é marcante a crescente participação dos imóveis até R\$ 240 mil – valor que representa o teto do financiamento do valor do imóvel pelo programa MCMV para a RMSP – que passam a representar a maioria dos lançamentos nesse grupo a partir de 2017. Em 2018 e 2019 representam a maioria considerando o total de lançamentos, com participação de 61% nos dois anos. Esses dados reforçam a importância do FGTS para entender as dinâmicas imobiliárias em curso, enquanto uma das principais fontes de financiamento dos imóveis localizados nessa faixa de preço (CASTRO; SÍGOLO, 2022).

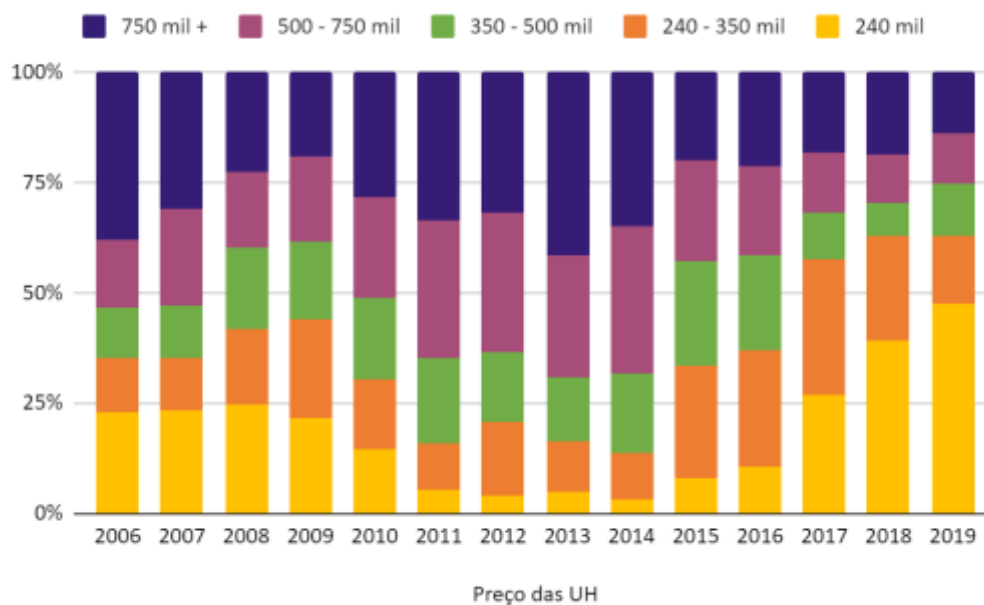
A análise mostrou que a produção de unidades nos valores de unidade relativos ao “segmento econômico” ganha relevância inédita em São Paulo, o número de unidades habitacionais lançadas praticamente triplica o número das unidades habitacionais totais produzidas no segundo período analisado (ver Gráfico 3).

**Gráfico 3. Número de UHs lançadas por ano em São Paulo segundo faixa de preço**



Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019.

**Gráfico 4. Porcentagem de UHs lançadas em São Paulo segundo faixa de preço**



Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019.

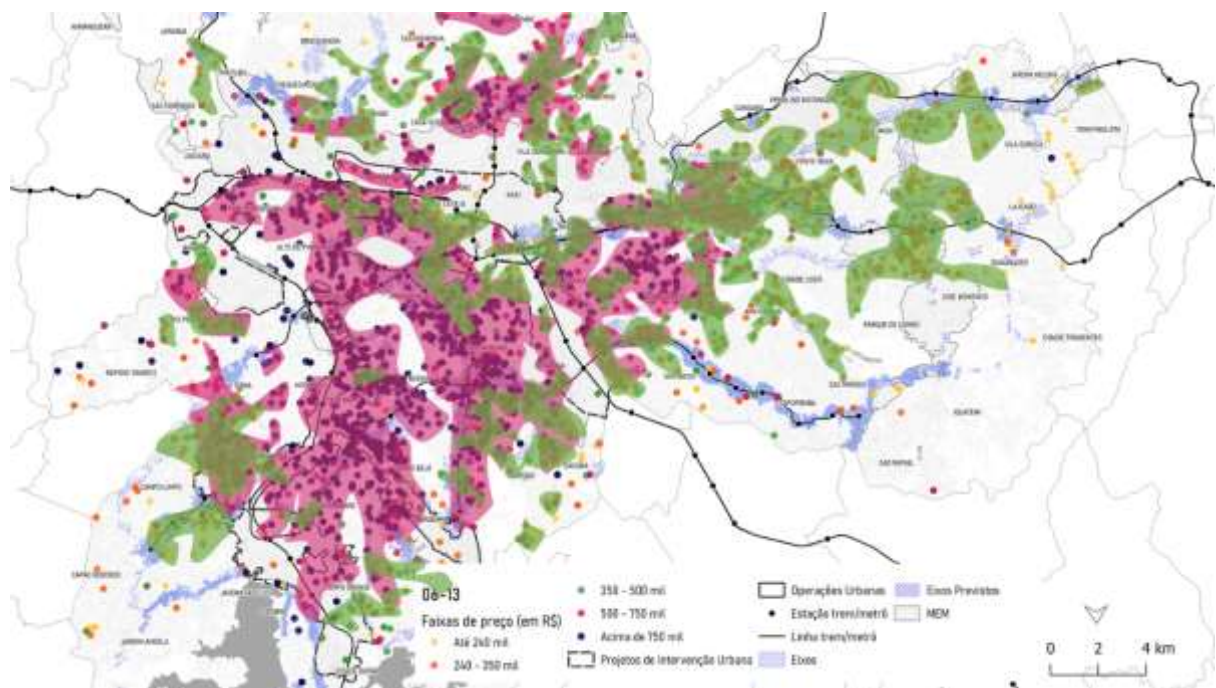
Para a análise espacial, optamos por estabelecer o recorte em duas faixas de preço da unidade habitacional para que a distinção espacial ficasse mais clara: abaixo e acima de R\$ 500 mil. Especialmente, pode-se afirmar que os dois subgrupos apresentam geografias opostas na cidade de São Paulo. Para demonstrar, utilizamos uma cartografia impressionista, apresentada nos mapas que seguem (mapas 2 e 3).

A territorialidade encontrada mostrou que os imóveis de valores mais altos, acima de R\$ 500 mil, ocorrem em uma expansão do Quadrante Sudoeste em direção à Santana na Zona Norte; à Mooca e Tatuapé na Zona Leste; e alguns em Vila Andrade/ Morumbi na Zona Sul, nos dois períodos. Entre

2006-2013 lançamentos nesta faixa de preço são encontrados no entorno da USP no Butantã na Zona Oeste e dispersos por várias regiões do Morumbi e de Santo Amaro na Zona Sul.

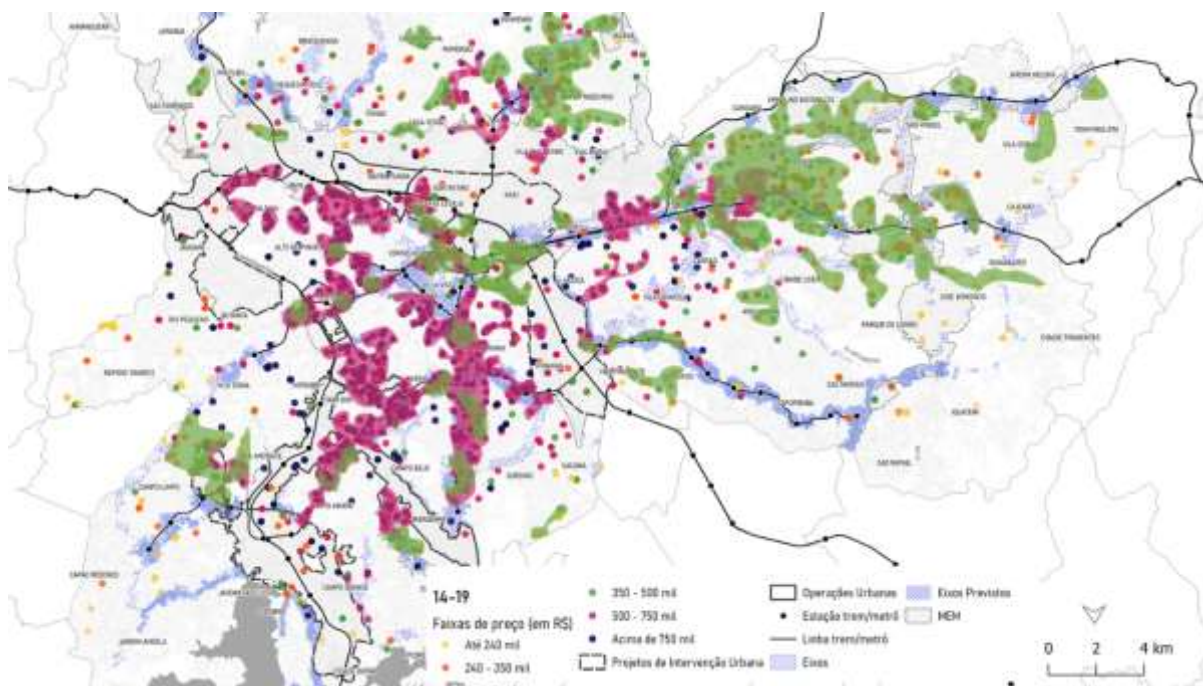
Já os imóveis com valores menores que R\$ 500 mil também possuem uma territorialidade, ainda que dispersa. São encontrados na Vila Andrade/Morumbi na Zona Sul (mais extensa que os de maior valor), com manchas dispersas à norte na Zona Norte, na Barra Funda na Zona Central, em trechos da Mooca e em várias manchas dispersas pela Zona Leste, onde há uma considerável concentração e espalhamento. Várias destas manchas diminuem no período 2014-2019 em todo o município, com exceção do eixo Tucuruvi/Vila Medeiros na Zona Norte e região da Vila Matilde, Artur Alvim, Ponte Rasa na Zona Norte, que parecem se consolidar em uma mancha contínua e constante nos dois períodos.

**Mapa 2. Unidades residenciais lançadas por faixa de preço abaixo e acima de 500 mil - 2006-2013**



Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

**Mapa 3. Unidades residenciais lançadas por faixa de preço abaixo e acima de 500 mil - 2014-2019**



Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

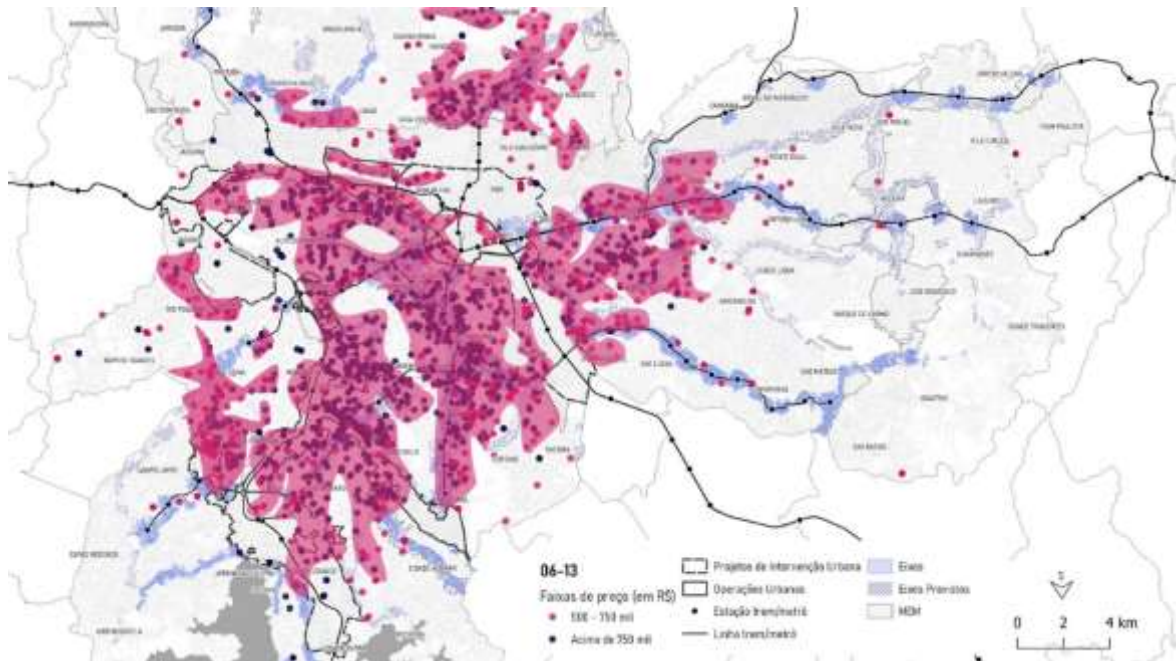
### A produção imobiliária de UHs com valores menores e maiores que R\$ 500 mil

Estas mesmas manchas de preços quando observadas a partir de sua relação com os eixos de estruturação urbana, demonstram que, no período mais recente (2014-2019) houve um enxugamento dos lançamentos de UHs com valor maior que R\$ 500 mil nos miolos de bairros, ocupando uma territorialidade mais concentrada ao longo dos eixos, em suas bordas e nas áreas de operações urbanas existentes ou previstas, dentro da Macroárea de Estruturação Metropolitana. Já as UHs com valor menor que R\$ 500 mil encontram-se em manchas dispersas sobre os miolos de bairro, e notadamente não estão concentradas nos eixos, com algumas exceções.

Algumas hipóteses podem ser levantadas a partir desta concentração nos eixos / enxugamento nos miolos dos imóveis mais caros. Uma delas é que onde o preço da terra é maior, a construção termina por utilizar os coeficientes de aproveitamento máximos, visando maior rentabilidade, ainda que haja tipologias de mercado que não demandem grandes áreas construídas. Outra é que os miolos de bairro foram “travados” pela regulação, com a limitação de construção na tipologia térreo mais oito andares, interessante apenas nas áreas onde o preço da terra é mais alto, compensando os custos de construção mais altos deste modelo.

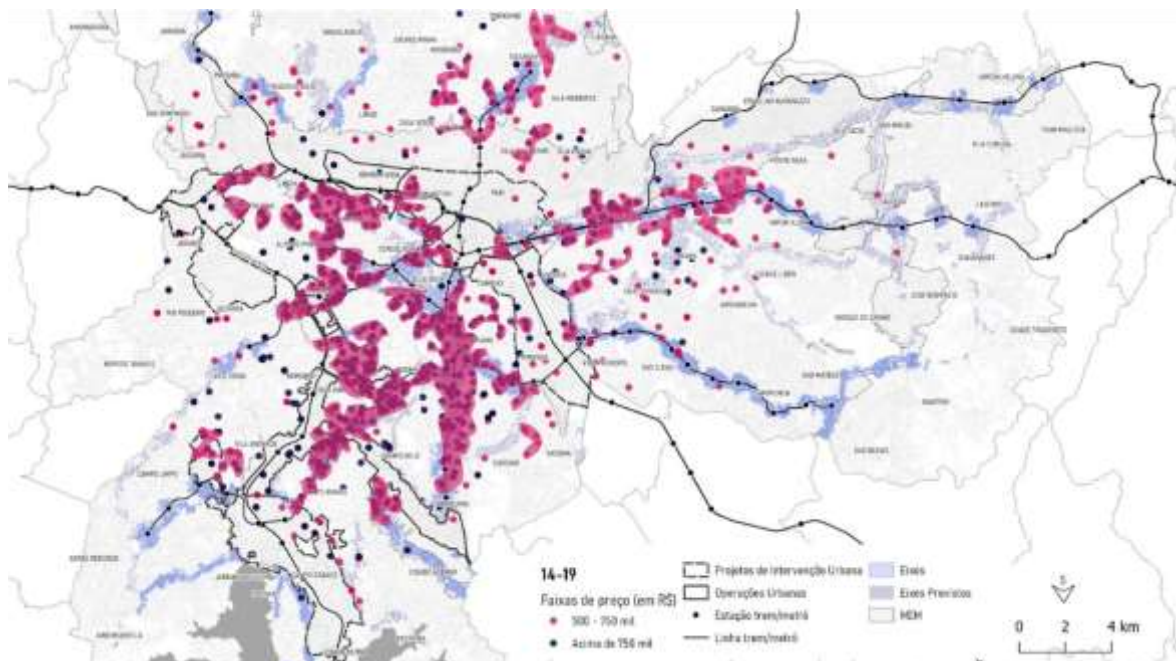
Já os imóveis com valores menores que R\$ 500 mil, podem ter tipologias de empreendimentos do segmento econômico produzidos com um número menor de unidades, que não utilizam os incentivos construtivos previstos nos eixos, e adquirem uma territorialidade dispersa dentro e fora dos eixos, como nas manchas da região do Tucuruvi/Vila Medeiros na Zona Norte e na região de Vila Matilde/Artur Alvim na Zona Leste.

Mapa 4. UHs com valores maiores que R\$ 500 mil lançadas entre 2006-2013



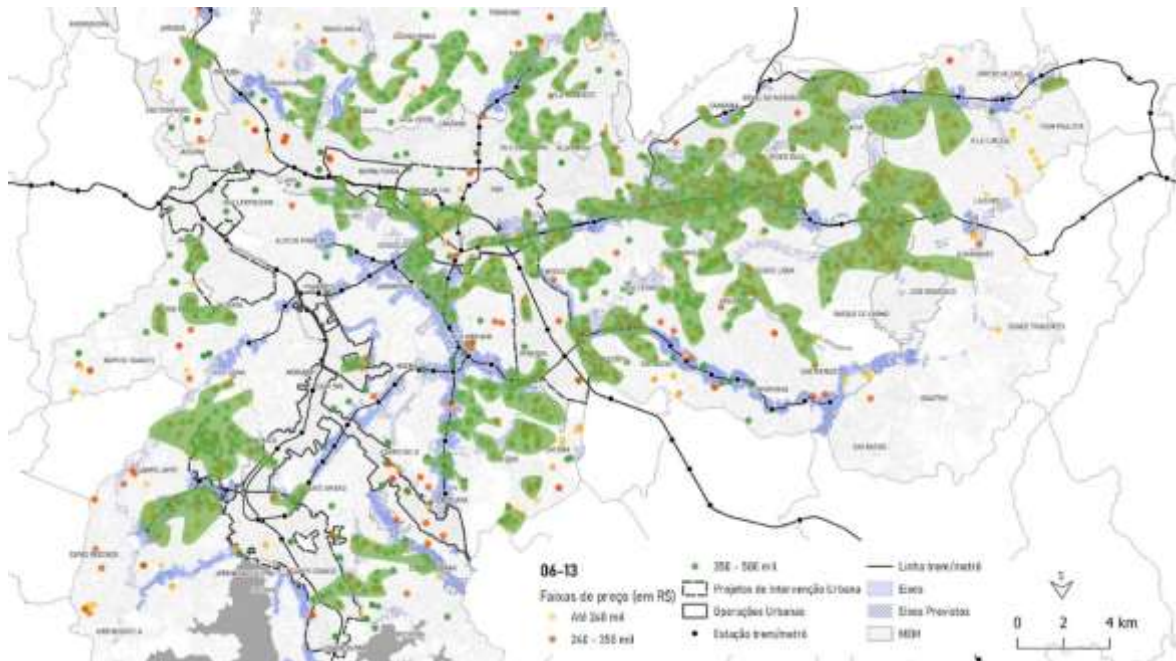
Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

Mapa 5. UHs com valores maiores que R\$ 500 mil lançadas entre 2014-2019



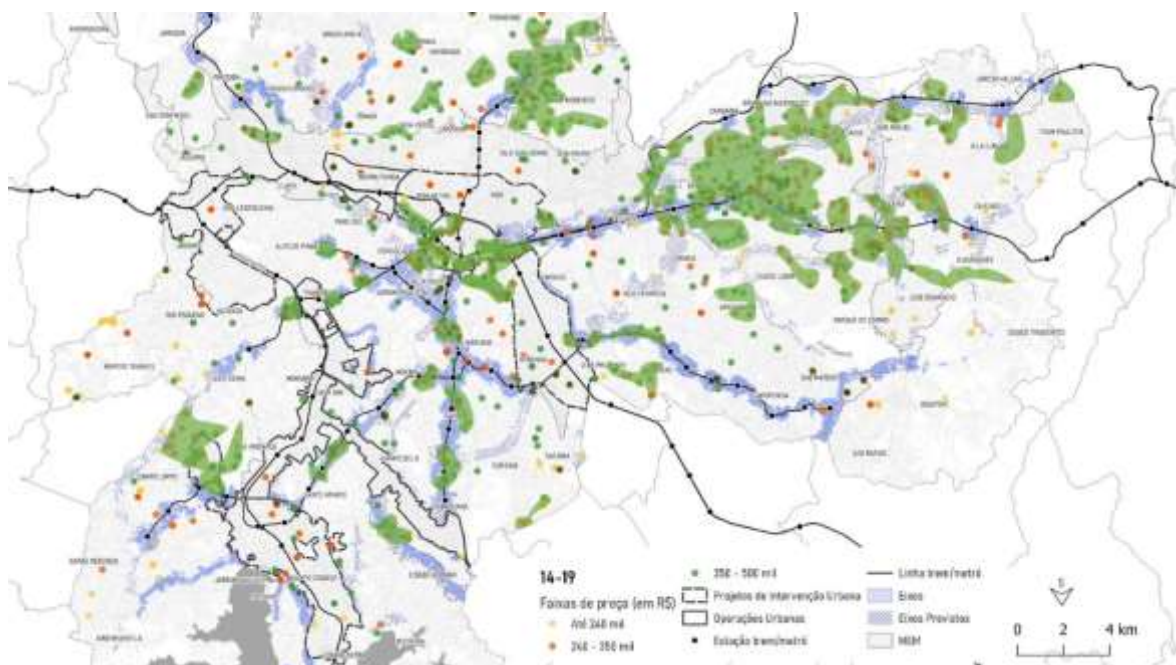
Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

**Mapa 6. UHs com valores menores que R\$ 500 mil lançadas entre 2006-2013**



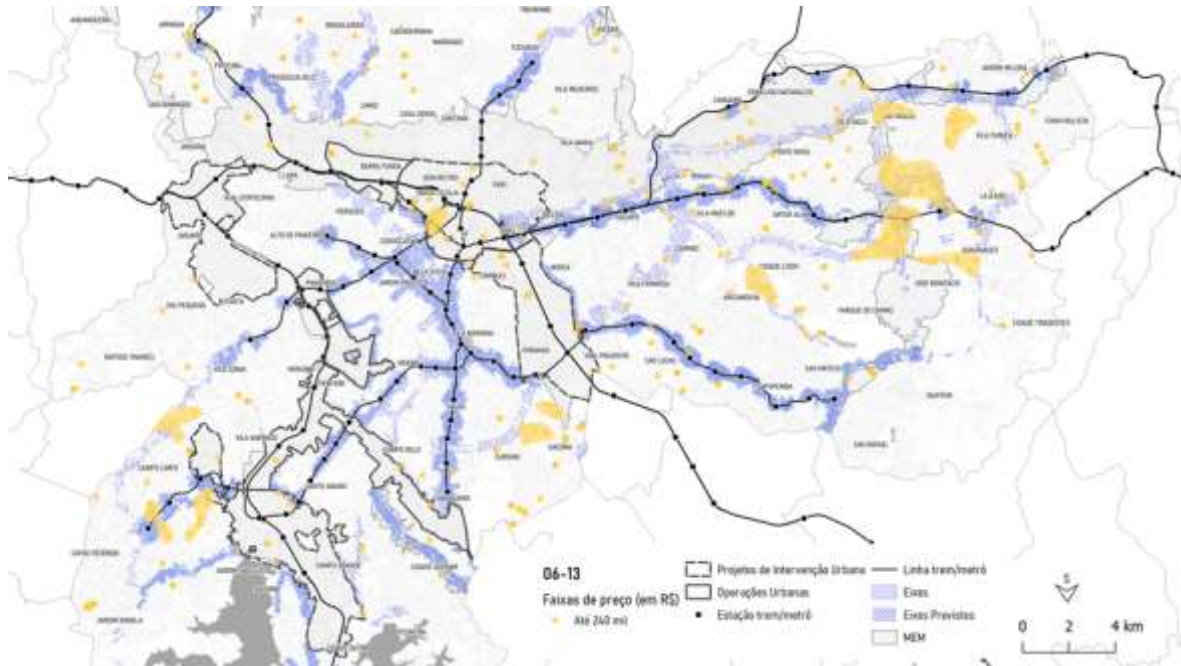
Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

**Mapa 7. UHs com valores menores que R\$ 500 mil lançadas entre 2014-2019**



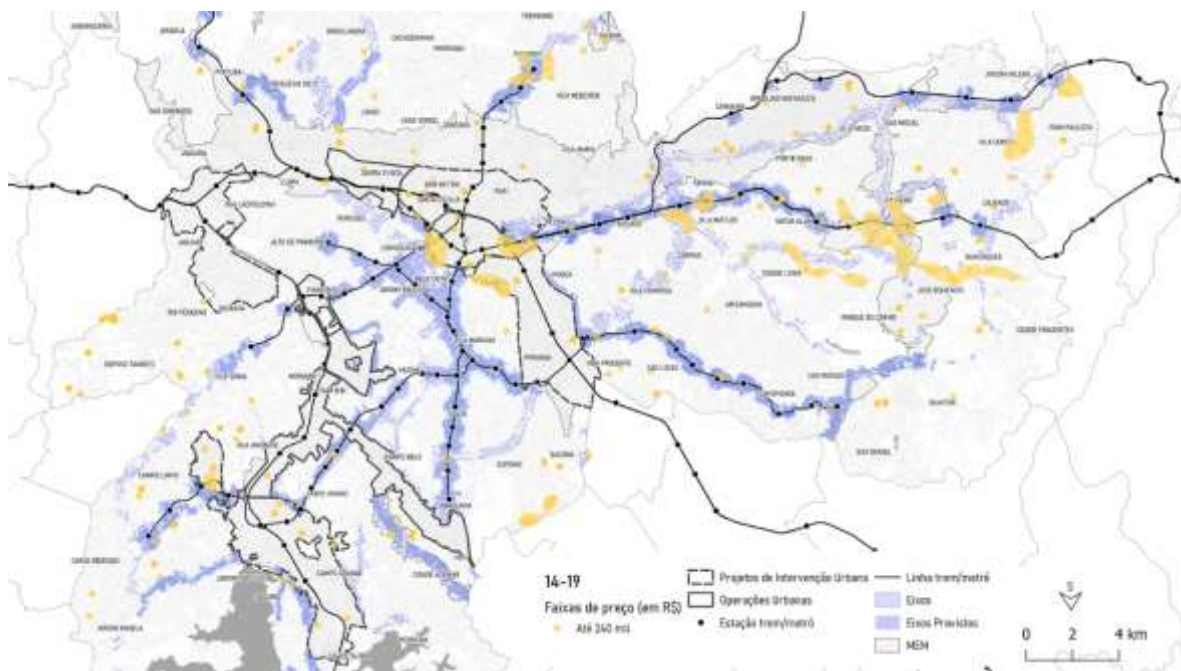
Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

Mapa 8. UHs com valores até 240 mil (teto CVA 2022) lançados entre 2006-2013



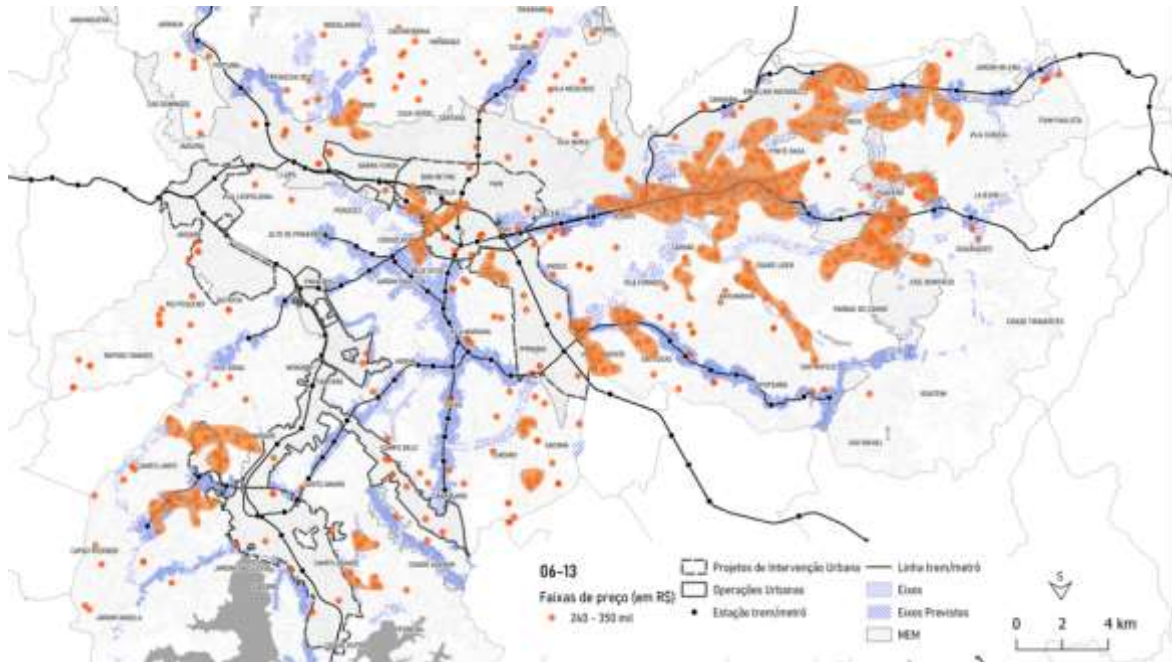
Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

Mapa 9. UHs com valores até 240 mil (teto CVA 2022) lançados entre 2014-2019



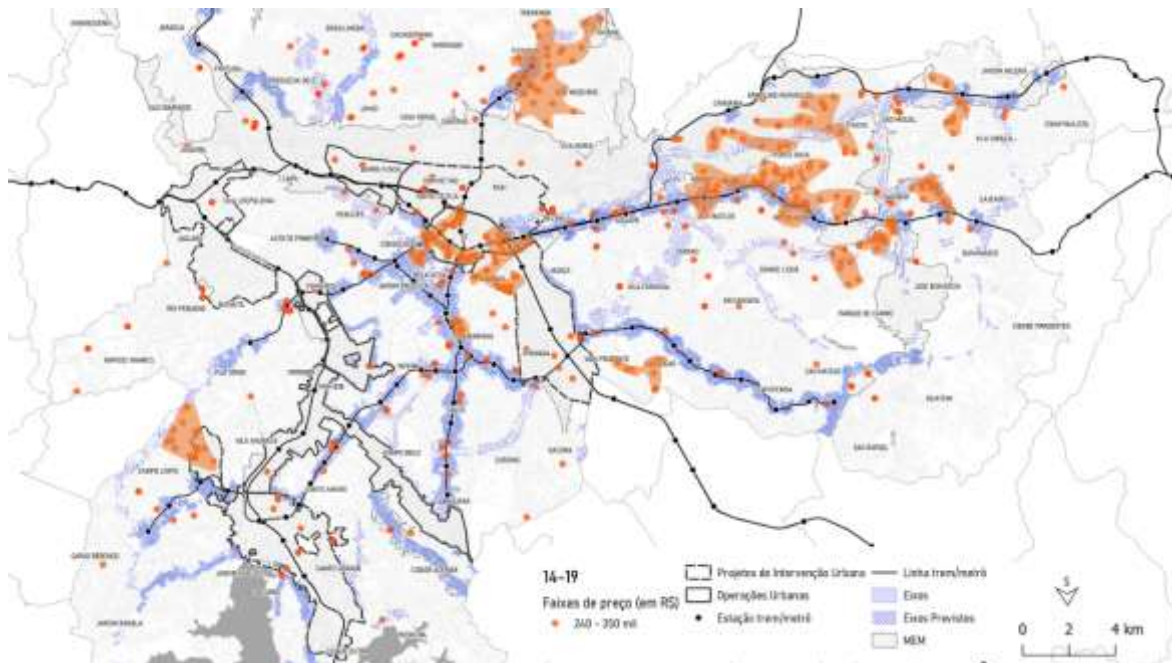
Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

Mapa 10. UHs com valores entre 240 e 350 mil lançados entre 2006-2013



Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.

Mapa 11. UHs com valores entre 240 e 350 mil lançados entre 2014-2019



Fonte: Embraesp, 2019. Valores atualizados para 2019. Elaboração própria.



## PROPOSTA

Para este artigo, selecionamos algumas cartografias e as primeiras impressões relativas principalmente à preços da unidade, mas as análises espaciais relativas às outras variáveis analisadas (oito no total) -- número de unidades habitacionais; número de unidades habitacionais por andar; área do terreno; número de garagens por empreendimento; área útil da unidade; faixa de preço deflacionada para o ano de 2019; preço/m<sup>2</sup> deflacionado para 2019 -- trazem outros aspectos relevantes que mostram que a produção imobiliária varia ao longo dos eixos.

Embora a pesquisa não possua caráter propositivo, as considerações até agora levantam como hipótese que a produção imobiliária nos Eixos, embora mostre aspectos homogêneos, variou a depender da localização do eixo, da estrutura fundiária, da dinâmica imobiliária anteriormente existente na região (variam os produtores e os produtos imobiliários) e da estrutura de mobilidade implantada. Aspectos que serão analisados nas próximas etapas de pesquisa.

Provoca a proposta homogênea do PDE de 2014, ao mostrar que outros modelos de adensamento populacional, não necessariamente pautados pela produção imobiliária formal, poderiam ter sido estimulados pela política urbana e habitacional no entorno dos eixos, mas a retirada do Estado como promotor imobiliário e seu crescente desejo de ser um regulador do mercado, fez com que a mobilização dos direitos de construir como estímulos a determinados resultados urbanos virasse linguagem dominante no planejamento urbano de São Paulo (SANTORO, 2015; 2021) e não foi diferente na proposta dos eixos.

## REFERÊNCIAS

BALBIM, R.; KRAUSE, C. (edits.). Eixos de estruturação da transformação urbana: inovação e avaliação em São Paulo. Rio de Janeiro: Ipea, 2016.

CANUTTI, R. O Lado Leste: o papel do planejamento urbano e suas contradições no processo de urbanização em territórios periféricos da Zona Leste. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.

CASTRO, C. M. P.; SÍGOLO, L. M. Condicionantes territoriais e socioeconômicos evidenciados na expansão do mercado residencial formal na RMSP dos anos 2000. Anais do XVII ENANPUR, São Paulo, v. 17, 2017.

CASTRO, SÍGOLO, 2022. A oferta residencial na retração imobiliária da metrópole paulistana nos anos 2000. Cadernos metrópole, São Paulo, v. 24, n. 53, 2021.

COSTA, D. F.; SANTORO, P. F.; LEMOS, L. L. Entre eixos de adensamento e projetos de intervenção urbana: as propostas de articulação entre mobilidade e planejamento urbano no Plano Diretor Estratégico de São Paulo. In: Anais do Fórum SP 21. São Paulo: FAUUSP, 2022.

DE SOUZA, A. P.; SEO, H. N. K.; YAMAGUTI, R. Eixos de Estruturação da Transformação Urbana: possibilidades e lacunas. XVII ENANPUR. São Paulo, 2017.

DO VAL, Mario A.; NASCIMENTO, Marcella C. Uso misto e os Eixos de Transformação Urbana de São Paulo: o caso da Av. Rebouças. 20ª Conferência Internacional da LARES - Latin American Real Estate Society (No prelo), 2021.

FELDMAN, S. Planejamento e zoneamento: São Paulo 1947-1972. São Paulo: Edusp, 2005.

LEMOS, L. L. Política, mobilidade e espaço: a bicicleta na cidade de São Paulo. 2021. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MILITELLI, F. Cidade compacta e zona de estruturação urbana em São Paulo. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2021.

NOBRE, E. A. C. Recuperação da valorização imobiliária para financiamento da transformação urbana. In: BARBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro (edits). Eixos de estruturação da transformação urbana: inovação e avaliação em São Paulo. Rio de Janeiro: Ipea, 2016, p.161-216.

NOGUEIRA, K. M. S. Outorga Onerosa do Direito de Construir: uma exploração da aplicação na cidade de São Paulo a partir do mercado imobiliário. Dissertação de mestrado. São Bernardo do Campo: UFABC, 2019.

OLIVEIRA, I. F. B. de. O avanço da produção imobiliária sobre a “periferia” da metrópole: o “segmento econômico” e as transformações na produção do espaço em Itaquera. Dissertação de mestrado. São Paulo, FAUUSP, 2020.

PILOTTO, A. S. Área metropolitana de Curitiba: um estudo a partir do espaço intra-urbano. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2010.

RODRIGUES, A. Com boom em bairros ricos, prédios superam casas em área construída. Folha de S. Paulo, 06 set. 2019. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/09/com-boom-em-bairros-ricos-predios-superam-casas-em-area-construida.shtml>>, acesso 17 abr. 2022.

RUFINO, M. B. C. Do zoneamento às operações urbanas consorciadas: planejamento urbano e produção imobiliária na mercantilização do espaço em São Paulo (1970-2017). In: PEREIRA, P. C. X. (org). Imediato, global e total na produção do espaço: a financeirização da cidade de São Paulo no século XXI, 2018, p. 82-111.

SANTORO, P. F. Inclusionary housing policies in Latin America: São Paulo, Brazil in dialogue with Bogotá. International Journal of Housing Policy. Colombia, v. 19, n. 3, p. 385-410, 2019.

\_\_\_\_\_. Urban planning instruments for promoting social interest housing: from zoning to obligatory percentages in São Paulo, Brazil, in dialog with Bogotá, Colombia. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 17, n. 2, p. 99-117, 2015.

\_\_\_\_\_. 20 anos do Estatuto da Cidade: Operações Urbanas, Parcerias Público-Privadas, Projetos de Intervenção Urbana... E a matrioska! In: ALFONSIN, B. de M.; FERREIRA, A. R. (orgs.) 20 anos do Estatuto da Cidade: reflexões sobre temas-chave. São Paulo: Defensoria Pública do Estado de São Paulo, Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico, 2021, pp. 89-96.

SANTOS, B. M.; GIANNOTTI, M. Acesso à cidade, transporte e habitação. São Paulo: Políticas Públicas, Cidades e Desigualdades - CEM, 13 set. 2021.

SANTOS, B. M.; GIANNOTTI, M. Acesso à cidade, transporte e habitação. São Paulo: Políticas Públicas, Cidades e Desigualdades - CEM, 13 set. 2021.

SHIMBO, L. Z. Habitação social, habitação de mercado: a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro. 2010. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

SÍGOLO, L. M. O boom imobiliário na metrópole paulistana: o avanço do mercado formal sobre a periferia e a nova cartografia da segregação socioespacial. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2014.

SOMEKH, N. A cidade vertical e o urbanismo modernizador. 1ª edição. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 1998.