

SP falha ao tentar aproximar moradores a ônibus e trens

Plano Diretor de SP falha em levar população para perto do transporte

Dados do Censo mostram que lei criada em 2014 não adensou eixos com metrô, trem e ônibus

DELTA FOLHA

Nicholas Pretto, Cristiano Martins e Clayton Castelani

SÃO PAULO A capital paulista estacionou na tentativa de aproximar seus moradores do transporte público, proposta central do Plano Diretor Estratégico do município em vigor desde 2014, revela análise da Folha com dados do Censo 2022 do IBGE.

O levantamento mostra que 2,2 milhões de pessoas viviam nas áreas com incentivo ao adensamento em 2022, mais abastecidas com infraestrutura de deslocamento em massa. Isso equivale a 19,2% da população, ou aproximadamente 1 de cada 5 habitantes.

Esse índice oscilou negativamente em relação ao Censo anterior, de 2010, quando 2,23 milhões moravam nessas mesmas regiões (19,8% à época). A população da cidade cresceu 1,26% no período.

A comparação leva em conta uma superfície de 164 km² em 2022, ligeiramente maior que o território correspondente em 2010, de 160 km². A diferença se deve a mudanças nos formatos e tamanhos dos setores censitários entre as duas pesquisas.

Para testar a eficiência do Plano Diretor, a Folha sobreposou a malha do IBGE-ZEUs (Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana), formadas por quadras próximas a corredores de ônibus e estações de metrô ou trem. Foi considerada uma margem de 200m para incluir setores que extrapolam as demarcações do município.

É na ZEUs onde o poder público paulistano oferece os maiores incentivos econômicos ao mercado imobiliário, como permissão de prédios sem limite de altura e descontos na outorga onerosa — taxa para edificação com área construída maior que o lote. Com essa política, esperava-se que a construção de prédios resultasse no adensamento populacional das regiões vizinhas aos eixos. Os novos dados do IBGE indicam que esse aspecto específico do plano não funcionou.

Análise adicional focada no transporte sobre trilhos confirma que a mesma parcela da população continuou morando perto das áreas atendidas pelo sistema de metrô e trem.

Cerca de 1,412 milhão de pessoas, ou 12,3% do total, viviam num raio de 600 m no entorno das atuais estações em operação. Essa distância foi um dos critérios para que uma quadra pudesse ser demarcada como ZEUs — nem todas entraram no zoneamento, pois a lei permite exceções.

Antes, o percentual era de 12,4%, com 1,395 milhão de moradores nos setores censitários equivalentes. Os dados mostram que não houve mudança na dinâmica demográfica e que o aumento populacional foi maior fora desses perímetros, em termos absolutos e proporcionais.

Se observada uma distância de 1 km, considerada caminhável até o transporte público segundo padrões internacionais, a habitação nos quarteirões em volta dos terminais atuais oscilou de 27% para 27,1% da população.

É algo próximo a 1 de cada 4 paulistanos, sem que tenha havido adensamento nessas localidades, no geral, em um período de 12 anos — em algumas regiões, houve aumento, mas em outras, o total diminuiu. Por isso, no total, o adensamento ficou estacionado no período.

Secretário de Política Urbana

na gestão Fernando Haddad (PT) durante a elaboração do Plano Diretor, Fernando Meilo Franco pondera que uma visão definitiva sobre o resultado do planejamento da cidade ainda depende de dados mais precisos sobre imóveis ociosos e novos pedidos. Mais informações relacionadas aos setores censitários deverão ser divulgadas pelo IBGE no segundo semestre.

Franco reconhece, porém, que os dados apresentados apresentam insucesso em ao menos um dos objetivos do plano. "Se esses números estiverem certos, a gente pode dizer que o objetivo de promover adensamento populacional nas áreas diretamente abastecidas de mobilidade, bens e serviços urbanos está sendo atingido? Não", afirma.

Franco ainda sugere que o resultado pode não significar erro na concepção do plano, mas, sim, uma atuação do mercado imobiliário que não segue os objetivos da legislação. "Precisaríamos investigar porque o volume de produção imobiliária não está gerando adensamento populacional", diz.

Responsável por relatar o Plano Diretor na Câmara Municipal, o ex-vereador petista Nabil Bonduki também critica a forma como o mercado se apropriou do regime. Ele reclama especialmente do uso de unidades habitacionais para locação de curta duração, como as permitidas pelo aplicativo Airbnb, e da construção de apartamentos grandes e voltados para alta renda.

Representantes do mercado imobiliário discordam das críticas dos autores do planejamento quanto à atuação do setor e apontam a concentração de estímulos apenas nos eixos de transporte como uma das principais razões pelo resultado do plano nesses locais.

Especialmente nas regiões mais estruturadas da capital, a criação das ZEUs resulta em disputa por uma escassa quantidade de terrenos e isso aumenta ainda mais os preços em bairros tradicionalmente mais caros e menos acessíveis à maior parte da população, segundo Luiz França, presidente da Abrainc (Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias).

Em 2023, o Plano Diretor passou por uma revisão e a crítica do mercado à escassez de terrenos nas ZEUs embasou o aumento de 100 m nas bordas dos eixos onde esse zoneamento é permitido. O efeito da mudança, se houver, será no longo prazo. O plano tem vigência prevista até 2029.

Aumentar o gabarito — altura máxima dos prédios — nos miolos dos bairros é outra das soluções defendidas pelo mercado para equilibrar os preços. A medida foi aprovada pelos vereadores na revisão da Lei de Zoneamento em 2023, mas foi criticada por movimentos de bairros e acabou vetada pelo prefeito Ricardo Nunes (MDB). A Câmara ainda avalia se irá derrubar ou manter o veto.

Diretora de relações institucionais da Tenda, construtora especializada em habitação popular, Daniela Ferrari defende o aumento de ZEUs (Zona Especial de Interesse Social) em áreas mais próximas ao transporte.

Ela argumenta que, por ser a única regra de zoneamento exclusivo para habitações populares, em especial para famílias com renda de até três salários mínimos, a ZEUs não gera competição com outros usos, evitando a disparada do preço dos terrenos.



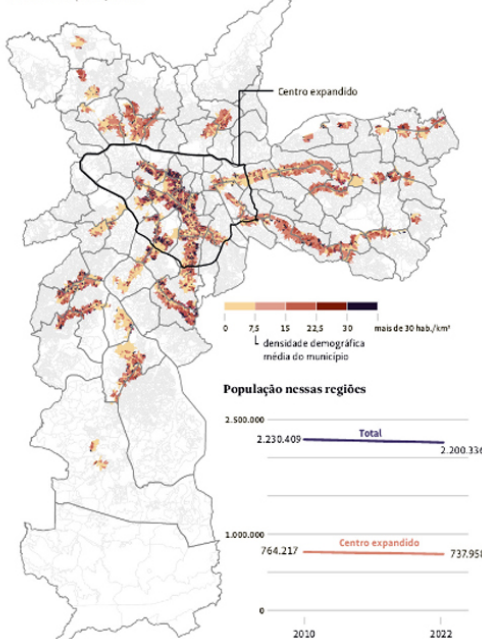
Monotrilho passa diante de prédios perto da estação Oratório, na zona leste. Danilo Veiga, Folha/SP

Densidade populacional nos eixos de transporte, aposta do Plano Diretor de São Paulo, caiu de 2010 a 2022

Varição da densidade demográfica no município, por região
Em %, entre 2010 e 2022



Densidade demográfica nos setores censitários na região das ZEUs (Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana)
Em mil habitantes por km², em 2022



Observação: Área total analisada em 2022 é de 164 km², ligeiramente maior que a de 2010 (160 km²), devido a mudanças nos setores censitários. Fonte: Análise de DeltaFolha com base em dados do Censo e do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha de S. Paulo

Seção: Cotidiano **Caderno:** B **Página:** 1