

Adensamento planejado: renovação do centro urbano de São Paulo e reversão do espraiamento da cidade

CATERINA SISMOTTO GALLUZZI

ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO (FGV-EAESP)

Agradecimento à órgão de fomento:

Agradeço à professora Marta Farah, que ofereceu os incentivos para desenvolver este trabalho e as minhas próprias capacidades. Agradeço também ao Mathias Lusquiños, meu amigo, que tem sempre boas ideias.

ADENSAMENTO PLANEJADO: RENOVAÇÃO DO CENTRO URBANO DE SÃO PAULO E REVERSÃO DO ESPRAIAMENTO DA CIDADE

1. INTRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO DE CONCEITOS-CHAVE

A zona central de São Paulo é, de um modo geral, a região com a maior importância econômica e cultural da cidade. Devido à lógica de crescimento da cidade, a partir do centro para fora, os investimentos para o desenvolvimento econômico se concentraram, em grande parte, nos setores centrais.

Esse fato foi estudado por Ivone Salgado (1986) e relatado na pesquisa de Aduino Lúcio Cardoso (1996). Ao analisar os *booms* de construção pelos quais São Paulo passou, nota-se que os sucessivos “picos” de expansão, após o primeiro, tendem a acontecer em regiões cada vez mais afastadas do Centro. De acordo com Salgado, o primeiro *boom*, entre 1948 e 1952, concentrou-se em bairros como a Santa Cecília, Santa Ifigênia e Bela Vista, isto é, bairros na zona mais central de São Paulo. Além disso, verifica-se a consolidação do Jardins como zona nobre, com a expansão de residências unifamiliares com aproveitamento baixo do terreno.

Os próximos períodos de expansão da construção concentram-se, primeiro, no centro expandido, como Higienópolis e outros bairros vizinhos às áreas valorizadas do Jardins, entre 1960 e 1962. Depois, entre 1972 e 1973, a construção se concentrou nos subcentros mais afastados, mas ainda dependentes economicamente da região central, como Lapa, Perdizes e Pinheiros.

Os prédios erguidos nessas regiões eram, em grande parte, quitinetes e apartamentos do tipo sala dois quartos (S2Q). Assim, a área total dos terrenos era dividida eficientemente em apartamentos de tamanhos variados, para diferentes orçamentos e gostos. Os edifícios eram feitos sob medida por arquitetos de renome, garantindo tanto a adequação dos empreendimentos à geomorfologia da região, quanto a intertemporalidade destes. Era possível, portanto, abrigar muitas pessoas eficientemente e sem reduções de bem-estar. Os projetos arquitetônicos – ao menos os que se tornaram “icônicos” – tinham a preocupação de garantir boa ventilação, climatização sem a instalação de ar condicionados e isolamento de ruídos, por exemplo, de acordo com Lores (2017). Desse modo, reduziam-se as chances de que viver num mesmo prédio com várias famílias fosse desagradável.

Além disso, muitos dos edifícios construídos nesse período eram pautados pelo uso misto. Ou seja, o térreo era reservado para a instalação de conjuntos comerciais, enquanto os andares superiores eram destinados às habitações. Raul Joste Lores, em *São Paulo nas Alturas* (2017), aponta duas comodidades que esses edifícios funcionais garantem aos moradores e frequentadores da região: a primeira, a oferta próxima aos moradores de uma gama variada de lojas e serviços e, a segunda, a proteção aos pedestres dada pelas marquises das galerias do térreo.

As calçadas, espaçosas e protegidas por essas marquises, estimulavam os cidadãos a andarem a pé. A presença de linhas de transporte público — ônibus, metrô e (na época) bonde — tornava menos congestionado o trânsito, já que o deslocamento era compartilhado. Desse modo, além de emitir menos poluentes na atmosfera, poupar recursos privados com automóveis e gerar uma fonte de arrecadação para o poder público através das passagens, havia movimento constante nas ruas. Jan Gehl, em *Cities for People* (2010), frisa a importância de construir cidades que estejam de acordo com a escala humana e com a sustentabilidade. Rampas, ao invés de escadas, menos ruas e mais calçadas, distância máxima média de caminhada e efeitos das construções no clima local são aspectos que o autor dinamarquês considera ao

planejar o ambiente urbano. A intenção é que o resultado seja agradável e convidativo para os cidadãos.

Além do mais, uma das vantagens de ter pessoas circulando em todos os períodos do dia é a maior sensação de segurança. A urbanista Jane Jacobs aponta, no seu livro *The Death and Life of Great American Cities* (1961), os benefícios do movimento constante de pessoas nas ruas: cria-se um incentivo para que haja a interação saudável entre cidadãos através do interesse em olhar para o ambiente que cerca as habitações (“*eyes on the street*”). Entretanto, essa situação só é possível a partir de duas condicionalidades: quando as construções provêm meios para tal observação, como fez o arquiteto Abelardo Reidy de Souza no seu Edifício Três Marias, com as varandas vazadas nas laterais, e quando a rua é interessante o bastante para ser observada.

“(…) the sidewalk must have users on it fairly continuously, both to add to the number of effective eyes on the street and to induce the people in buildings along the street to watch the sidewalks in sufficient numbers. Nobody enjoys sitting on a stoop or looking out a window at an empty street. Almost nobody does such a thing. Large numbers of people entertain themselves, off and on, by watching street activity.” (JACOBS, 1961, p. 35)

Daí a importância dos edifícios funcionais. Ao não limitar o uso do espaço a apenas um fim — como fazem os prédios exclusivamente de escritórios na Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, atualmente ou os bairros residenciais de Moema —, traz-se a possibilidade de que diferentes pessoas com diferentes propósitos ocupem o espaço urbano em diferentes horas do dia, como acontece na Avenida Paulista. Além disso, a região da Bela Vista conta com uma rede de transportes bem-equipada, com ônibus, metrô e carros, fazendo com que o acesso à região seja fácil. Na região do Brooklin, por outro lado, a prioridade de deslocamento é dada, principalmente, aos carros.

Portanto, há um conjunto de características que tornam uma cidade participativa e acessível a todos. De acordo com Lores, edifícios funcionais de uso misto, com alto coeficiente de aproveitamento e que estabelecem relações com seus entornos garantem uma maior oferta de habitações e serviços através do uso eficiente da terra. Gehl, por sua vez, fala da importância de adaptar as construções para a capacidade de percepção humana. E, por fim, Jacobs oferece contribuições no sentido de trazer pessoas para as ruas, incentivando a circulação e conferindo importância para a ação individual. Por trás de todos esses fatores, está o adensamento planejado.

Adensar a cidade de uma maneira racional significa não apenas garantir uma maior oferta de moradias nas regiões que concentram serviços, mas também considerar os ganhos em bem-estar social que o uso misto e compartilhado garante às pessoas. Além disso, é necessário pensar na qualidade das construções, ou seja, pensar nas adequações à geomorfologia do local e em aspectos como espaço livre, luz do sol, ventilação, isolamento de ruídos e áreas verdes.

Desse modo, a intenção deste trabalho é propor uma política pública que busque contornar as medidas tomadas na cidade de São Paulo relativas ao planejamento urbano, em especial após a década de 1950. Constatou-se que essas ações, com princípios contrários aos citados anteriormente, reduzem significativamente o bem-estar da população.

Assim, é apresentado na seção seguinte, a segunda, a evolução histórica do problema. Na terceira seção, a metodologia de pesquisa para formulação da política,

a qual deve servir como uma possível solução para o problema constatado. Na quarta, apresenta-se a alternativa formulada e alguns possíveis gargalos e *trade-offs*.

2. APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA

Os prédios mais altos de São Paulo ainda são os que foram inaugurados até 1960, como o Edifício Altino Arantes, o Terraço Itália e o Mirante do Vale. Não obstante, estes ainda têm uma altura mediana, se comparados com outros prédios inaugurados na mesma época, ou até antes, como o Empire State, em Nova York. Desde então, a tendência de construir prédios altos, que tomou metrópoles como Hong Kong e até mesmo cidades de médio porte como Balneário Camboriú, foi negligenciada em São Paulo.

Estes três edifícios paulistanos foram alguns dos últimos de expressão verticalista aprovados na cidade. A legislação aprovada no final dos anos 1950 foi o golpe final para determinar o fim da implementação do padrão Nova York em São Paulo. Apesar disso, constatam-se outras normas públicas mais antigas de tendência regulatória do uso do espaço urbano. Essas condutas, no geral, atuaram como impedimentos para a ocupação eficiente do espaço central durante a história de São Paulo.

Um dos primeiros impedimentos que se poderia citar é o Código de Obras Arthur Saboya (Lei Municipal 3.427/29). Raquel Rolnik (1999) aponta que a lei representava apenas uma compilação das leis municipais e estaduais relativas ao planejamento urbano já aprovadas.

A grande inovação presente no novo Código era a definição de normas específicas para a ocupação de certas ruas, restringindo a construção e densificação em certas áreas, deixando-as com um baixo aproveitamento dos lotes de terrenos. A Avenida Paulista, chamada na época de Avenida Carlos de Campos, foi um exemplo. Ali, era proibido construir sem que houvesse uma distância mínima de 10 metros entre o alinhamento do edifício e o das vias.

O problema com essa e outras definições da Lei Saboya é que as áreas centrais se tornavam inacessíveis para quem não tivesse um alto poder aquisitivo. Ao estabelecer que algumas áreas deveriam ser utilizadas para residências, geralmente unifamiliares, o baixo aproveitamento dos terrenos reduzia a oferta de habitações para pessoas de renda mais modesta. Ou seja, a quantidade de lotes disponíveis para a construção de edifícios que abrigassem mais famílias diminuiu. Estas construções, que tem o custo final dividido entre mais pessoas, tornam as habitações mais acessíveis a rendas mais modestas, aumentando o acesso dos cidadãos ao Centro.

Entretanto, algumas alterações feitas no Código ao longo do tempo permitiram a construção de bons exemplares sob a Lei Saboya, como o Conjunto Nacional e o próprio Edifício Três Marias, mencionado antes.

Outro dos impedimentos data de 1942: o decreto-lei nº 4.598. Imposto por Getúlio Vargas, o decreto congelava o preço dos aluguéis, impedia a cobrança de taxas pelos locadores e definiu critérios para reajustes de preço. Desse modo, tornou-se mais arriscado e menos rentável construir unidades de pequena metragem para aluguel, como se fazia até então. O resultado foi a diminuição da oferta desses pequenos apartamentos e o aumento dos valores cobrados pelas unidades, deixando os pequenos-profissionais e famílias de menor renda com uma menor diversidade de escolha de moradias na região central.

Um terceiro impedimento foi a Lei de Zoneamento de São Paulo, nº 5.261 de 1957. Foram estabelecidos, a partir desse ano, mecanismos para impedir efetivamente o adensamento urbano na cidade. A criação do coeficiente de

aproveitamento de lotes, por exemplo, limitou a quantidade de metros quadrados cuja construção é permitida. Edifícios residenciais só poderiam multiplicar até quatro vezes a área do terreno e prédios comerciais, até seis vezes. Lores (2017) aponta que ícones arquitetônicos como o Copan ou o Conjunto Nacional não poderiam ter sido construídos caso a lei existisse na época de sua construção, já que ambos multiplicam por doze vezes a área do terreno.

É importante levar em conta, ainda, que mesmo essa densidade anterior é baixa em relação a outros lugares, como Nova York ou até Barcelona e Paris. Estas últimas cidades, apesar de não terem muitos arranha-céu, aproveitam eficientemente os espaços urbanos para a construção de prédios compactos. Como resultado, em Barcelona, vivem 16 mil habitantes/m² e, em Paris, 20 mil habitantes/m². Em São Paulo, por outro lado, vivem 7400 pessoas por m².

A lei de 1957, ao estipular a área máxima construída por lote, também estabeleceu um “teto” para a construção de apartamentos. Ao limitar a densidade, como consequência, o retorno financeiro das incorporadoras diminuiu, o que afugentou os investidores do Centro (e do ramo da construção no geral). Com menos crédito disponível e com o metro quadrado encarecido no centro da cidade, o mercado imobiliário deslocou suas atividades para regiões com lotes mais baratos. Essas áreas, primeiramente ao redor do centro e, posteriormente, cada vez mais afastadas, geralmente não tinham infraestrutura estabelecida de transporte público, mas era possível construir de forma menos densa sem grandes prejuízos. Dessa forma, restou ao poder público despender recursos para a extensão da rede de serviços, urbanizando e espraiando a cidade.

Além do coeficiente, a Lei de Zoneamento estabeleceu a área mínima de lote por habitação. Isto é, para cada unidade prevista, deveriam existir 35 m² de terreno, independentemente do tamanho dos apartamentos. Assim, o mercado imobiliário preferiu construir unidades maiores, a fim de compensar os custos de construção. Já que era preciso reservar uma parte significativa do terreno para áreas livres, então os apartamentos deveriam ser mais caros para cobrir os custos da área “subutilizada”. Assim, aponta-se para a intenção de construir com a população de alta renda como público-alvo, já que este é o único segmento da sociedade capaz de bancar residências mais caras.

Uma outra consequência específica (e curiosa), além do esvaziamento e da “reserva” de certas áreas centrais para as classes altas, foi a inutilização dos terrenos pequenos. Estes lotes, antes, poderiam abrigar alguns poucos apartamentos verticalizados. Entretanto, a partir de 1957, com todas as novas determinações de limitação do uso do espaço, isso não foi mais possível. Assim, esses terrenos passaram a ser convertidos em garagens e estacionamentos improvisados.

De um modo geral, portanto, impediu-se a construção de edifícios densos no centro da cidade, o que diminuiu a oferta de unidades habitacionais e restringiu a utilização do térreo dos edifícios para lojas e serviços. Todas essas ferramentas elaboradas pela Lei de Zoneamento serviram como um fator limitador da densificação populacional e, portanto, incentivos para o espraiamento. Como resultado, famílias e pessoas de menor poder aquisitivo foram excluídas do Centro, já que surgiu a preferência para construir para as classes altas a partir do encarecimento do metro quadrado.

Cardoso (1996) aponta a criação de um “mapa de valores fundiários”, que definiu regiões extremamente valorizadas próximas ao Centro e a seus serviços, inacessíveis à parcela da população de renda modesta. Assim, com a fuga de famílias

de classe média e baixa da região central, verifica-se seu esvaziamento e preferência às classes privilegiadas.

A razão para o fortalecimento dessa visão favorável ao espraiamento talvez seja o fato de que a expansão vertical acelerada do Centro não veio acompanhada de planejamento. O aumento de construções não trouxe as modificações necessárias no sistema de transportes, já que cresceu o tráfego de carros nas ruas estreitas do Centro e a demanda pelas linhas de transporte público. Em outro ponto, São Paulo não dispunha (e ainda não dispõe) de praças e áreas abertas que oferecessem um “respiro” aos edifícios de grande porte.

Além disso, muitos dos prédios geminados construídos até então não levavam em conta as necessidades de luz solar e ventilação, por exemplo. Alguns dos edifícios construídos por arquitetos de primeiro time, como Franz Heep e João Batista Vilanova Artigas, eram mais “bem-pensados”, já que levavam em consideração a geomorfologia do local. De todo modo, esse não era o caso na maioria das vezes.

Com o esvaziamento do Centro e de seus edifícios, devido aos desincentivos ao adensamento com as novas leis, toda a região sofreu. As construções ficaram suscetíveis à invasões e modificações irregulares na sua estrutura, resultando na sua deterioração ao longo do tempo. Tanto os “treme-tremes”, como os Edifícios São Vito, Mercúrio e 14 Bis, quanto ícones arquitetônicos como o Copan tiveram esses problemas: seus apartamentos e corredores foram tomados por “gambiarra” e atividades ilegais, como ligações clandestinas na rede elétrica e pontos de prostituição.

Outros impedimentos subsequentes, como a política nacional de incentivo ao uso de automóveis, a obrigatoriedade da construção de vagas de garagem e dos recuos entre construções e, enfim, a aplicação do modelo modernista de especialização do espaço urbano também serviram para o mesmo propósito. Como exemplo, quanto aos incentivos à indústria automobilística, quando Juscelino Kubitschek criou o grupo executivo da Indústria Automobilística, a meta de produção de 30 mil veículos por ano em 1956 saltou para 130 mil em 1960. Quanto ao dogma do modernismo, a baixa densidade das cidades, o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) e toda uma geração de arquitetos divulgavam manifestos e davam declarações a favor das leis que limitavam o “aproveitamento imoderado do solo urbano” (LORES, 2017, p. 258).

Percebe-se, desse modo, uma tendência no planejamento urbano paulistano. Aprova-se, continuamente, uma série de leis enviesadas, seja para “proteger” as classes baixa e média de preços abusivos, como foi a Lei do Inquilinato, seja para favorecer a visão de uma cidade de baixa densidade, como foi o Código Saboya e a Lei de Zoneamento. Entretanto, por ignorarem o básico da lei da oferta e da demanda, essas ações do poder público encareceram o metro quadrado nas áreas centrais. Assim, as classes de renda mais modesta foram deslocadas para as periferias de São Paulo, as quais não têm a infraestrutura adequada, resultando no espraiamento progressivo da cidade

3. METODOLOGIA

A fim de formular uma política pública de planejamento urbano para a cidade de São Paulo, foi seguido o manual elaborado por Eugene Bardach (2000). Os passos propostos pelo autor demandam a elaboração de uma estratégia de pesquisa, seja durante a busca por dados, seja durante a análise de *good practices* e dos *trade-offs* das alternativas construídas. Assim, foram utilizados quatro elementos principais para a elaboração e defesa da política pública:

- I. Revisão de literatura acadêmica relativa ao planejamento urbano paulistano;
- II. Análise de documentos e indicadores que forneçam dados sobre o modo de ocupação das propriedades urbanas no Centro de São Paulo;
- III. Revisão de práticas já estudadas e implementadas anteriormente;
- IV. Análise e comparação dos pontos fortes e fracos das alternativas concebidas para o problema.

Primeiramente, foi consultada a literatura para compreender a problemática central: como ocorreu o espraiamento urbano na cidade de São Paulo e suas principais consequências para o bem-estar social da população. Em seguida, foi realizado um estudo de caso sobre as principais iniciativas legislativas e práticas governamentais de incentivo ao espraiamento urbano na cidade de São Paulo.

Durante todo esse processo, é importante notar a preocupação em procurar a maior quantidade de dados possíveis para reforçar o entendimento do objeto de estudo e da posterior análise e construção de alternativas. Esses primeiros passos auxiliaram na definição das principais disfunções que se busca solucionar.

Com esses dois pontos de partida realizados, foram explorados alguns casos de sucesso e boas práticas relativas ao planejamento do adensamento urbano. A intenção era reunir um leque útil e variado de possíveis alternativas para a problemática principal. Deste estudo, foi levantada uma proposta de ação já implementada e estudada em outros locais.

Em paralelo a essa pesquisa, também foi levantada uma alternativa ainda não implementada, mas já extensamente discutida, a partir da literatura sobre o planejamento urbano paulista.

Por fim, foram analisados os pontos negativos e positivos dessas duas políticas públicas selecionadas, com o intuito de entender os *trade-offs* de tais intervenções. Essa última fase levou à análise do custo de oportunidade de cada uma dessas políticas e a seleção, ao final desse procedimento, da mais adequada. Leva-se em conta, para isso, alguns critérios pré-definidos.

Ao longo de todo esse processo, retomou-se constantemente à leitura crítica dos oito passos propostos por Bardach (2000). Assim, foi possível admitir um direcionamento mais objetivo sobre como organizar a análise das políticas públicas selecionadas a partir de seu desencadeamento lógico e de suas consequências mais relevantes.

Por fim, foi feita a construção do relatório final a fim de expor, de um modo de fácil acesso, o processo de trabalho desenvolvido em torno da política pública de adensamento urbano planejado.

4. CRITÉRIOS PARA A ELABORAÇÃO DA ALTERNATIVA

O adensamento urbano, quando planejado, não é relativo a apenas construir o número máximo possível de residências em uma determinada área. É importante levar em consideração o bem-estar da população, garantindo o acesso às necessidades básicas, como luz solar, ventilação, isolamento de ruídos, privacidade e acesso a áreas verdes. Como já foi discutido, a razão para a popularização da visão oposta ao adensamento, em São Paulo, foi justamente o planejamento ineficaz ou até ausente.

As regiões centrais, por concentrarem uma grande quantidade de serviços e por haver uma demanda por acesso rápido a estes, são locais propícios para o adensamento. Entretanto, a fim de levar em conta a qualidade de vida nessa região, é importante considerar o tipo de ambiente que será resultado dessa densificação: como

as novas estruturas se relacionarão com o espaço existente, como construir de modo a agregar valor à cidade, como fazer com que o uso do solo seja misto, entre outros. Ou seja, é preciso pensar a longo prazo, a partir de uma lógica baseada em resultados, com prioridades definidas.

A densificação, portanto, presume alguns desafios. Um relatório produzido pelo *Swedish National Board of Housing, Building and Planning*, chamado *Urban Density Done Right* (2017), reúne alguns exemplos. Primeiramente, apesar de usar o solo eficientemente, prédios altos reduzem o espaço de visão dos prédios ao redor, dificultando a entrada de sol e circulação de vento. A menor exposição ao calor leva à deficiência de vitamina D e a pouca circulação do ar traz doenças. A densificação pode, ainda, levar à gentrificação, caso a alta demanda se traduza em especulação nos preços dos lotes, unidades e serviços da região. Esse cenário é um problema para a questão de tornar a cidade mais inclusiva e diversa, já que exclui a população de baixa renda. Ademais, a conveniência em ter um carro deve ser diminuída ao mesmo tempo que mais espaço é dado para pedestres, ciclistas e usuários de transporte público.

A principal questão que o relatório (2017, p. 8) põe em evidência é a seguinte:

“How much densification can be made before the living environment and quality of life become poor, the attractiveness of the environment declines, and the citizens begin to move away from the cities? When it becomes too noisy, too dark and there is too little access to free space?”

A estratégia principal deve ser, portanto, encontrar o nível certo de adensamento, a partir de um *approach* de longo prazo, que planeje adequadamente a expansão da cidade.

São Paulo, ao longo do tempo, cresceu “para fora”, espraiando-se. O motivo para isso foram os incentivos criados para que as pessoas de renda mais modesta procurassem áreas mais baratas para se viver, geralmente nos subcentros e nas periferias. Além disso, com o espraiamento, grande parte das áreas de vegetação natural ao redor da cidade desapareceram ao longo do tempo e uma dependência em relação aos automóveis foi gerada.

Caso o planejamento fosse uma preocupação, talvez não se observaria essa tendência. Grande parte da população possivelmente continuaria a optar por morar no Centro, que oferece lojas e serviços variados e, portanto, rotas de deslocamento mais curtas. Já que há mais atividades e oportunidades de trabalho por perto, talvez os automóveis não seriam a primeira opção de meio transporte. Assim, reduzir-se-iam as emissões de gás estufa através dos incentivos para andar a pé, de bicicleta ou usar o transporte público, caso este fosse organizado e acessível. Com a maior presença do transporte público, a cidade se conectaria de um modo mais sustentável. De um modo geral, a segregação espacial seria reduzida. Ademais, haveria uma maior área de vegetação natural ainda preservada e a maior quantidade de pessoas circulando aumentaria a sensação de segurança.

Assim, nosso objetivo é formular uma política pública que ofereça essas comodidades para a cidade e para seus cidadãos. A fim de escolhermos a alternativa que melhor atende às expectativas e evita os problemas citados acima, é preciso estabelecer uma série de critérios para a escolha. Foram selecionados quatro pontos, tendo em mente o objetivo principal de viabilizar o aumento da área construída total e, portanto, da densidade populacional, sem perder de vista a qualidade de vida da população.

- I. Presença de incentivos para a construção de edifícios de uso misto e/ou com unidades de diferentes metragens;
- II. Presença de incentivos para percorrer trajetos a pé, de bicicleta, ou com uso do transporte público (trem, metrô e ônibus);
- III. Consideração com a capacidade suporte do sistema de mobilidade e zoneamento;
- IV. Consideração com as necessidades de luz solar, área verde, isolamento sonoro, ventilação e privacidade;

Esses critérios foram pensados seguindo as indicações das três obras citadas no primeiro tópico: Raul Joste Lores (2017), Jan Gehl (2010) e, sobretudo, Jane Jacobs (1961). Em sua principal obra, *The Death and Life of Great American Cities*, Jacobs menciona quatro condições para uma vizinhança saudável, as quais foram adaptadas aos propósitos deste trabalho.

O primeiro e segundo pontos são essenciais para garantir que haja densidade o suficiente de moradores e pessoas no geral, a fim de gerar uma certa quantidade necessária de vida social e econômica. Quanto ao uso misto, a finalidade é atrair pessoas com diferentes propósitos em diferentes horas do dia (e da noite). Quanto às unidades de diferentes metragens, a intenção é garantir que famílias e indivíduos de todas as classes sociais, e, portanto, com todos os níveis de orçamentos, possam ter acesso ao Centro. Ademais, o uso de transporte público garante mais opções de acesso à região central do que apenas os automóveis.

De modo a garantir que essas circunstâncias não se tornem caóticas, o terceiro e quarto pontos são importantes. O sistema de transporte não deve ficar sobrecarregado com o novo fluxo de residentes e pessoas e, assim, deve ser constantemente revisto e melhorado, mas não necessariamente expandido. Nesse ponto, é fundamental se atentar à eficiência do funcionamento: talvez não sejam necessários mais ônibus, mas apenas distribuir os pontos ou alterar trajetos. Os limites do zoneamento também são importantes, já que é necessário considerar – e aproveitar – os valores, construções e serviços pré-existentes na região. Por fim, a construção dos novos edifícios deve levar em consideração as necessidades básicas mencionadas no último ponto.

Assim, para produzir uma região central agradável e inclusiva para São Paulo, é preciso pensar a longo prazo e focar nos resultados. O maior bem-estar social que é gerado com mais movimento nas ruas (*street life*), moradores contentes que escolhem permanecer ao longo dos anos, um fluxo consistente de novos residentes e com boas opções de lojas, restaurantes e atividades dificilmente seria alcançado sem um plano estruturado e definido.

5. ESTUDOS DE ALTERNATIVAS

Durante a fase de pesquisas feitas, a fim de encontrar *good practices* e estudos variados relativos ao planejamento urbano, foram encontradas experiências que apresentam duas características principais, não necessariamente mutuamente exclusivas: a promoção de incentivos para os atores da cidade e a “permissão” para que o poder público (e agências associadas) interfiram diretamente na organização do território. São elas o *land readjustment* e o cálculo de capacidade suporte do sistema de mobilidade e zoneamento.

A primeira alternativa, o *land readjustment*, já foi aplicado em países como Japão, Coreia do Sul e Alemanha. Segundo esse método, o governo local reúne as propriedades privadas de uma determinada área (expropria temporariamente uma parte e retém outra) e formula um plano para ela. Neste plano, devem ser designados

novos espaços públicos com infraestrutura adequada, como ruas e áreas livres (*replotting*), enquanto ainda é reservada uma porção para abrigar os proprietários, embora não necessariamente na mesma configuração. Esses novos espaços livres são derivados dos “pedaços” das propriedades privadas temporariamente expropriadas. Segundo Daniel Todtmann Montandon e Felipe Francisco de Souza (2009, p. 29):

“*Replotting* é a mudança de localização, formato e área de diversas parcelas de terra, segundo processos de amalgamação, subdivisão, relocação e troca, com o objetivo de atingir o cenário estipulado pelo projeto. A partir de sua execução, antigas parcelas de terra são transformadas em novas com localização e formatos total ou parcialmente diferentes.”

No fim do processo, o terreno expropriado (cerca de 50 a 60 por cento deste) é devolvido aos proprietários originais. A expropriação, mesmo temporária, e retorno de uma parcela menor da propriedade privada pelo Estado pode parecer uma medida autoritária, mas há um benefício que favorece principalmente os proprietários devidamente restituídos. Ao receber de volta seu lote urbano, a propriedade, embora menor, passa a valer mais do que a antiga área total, já que há mais espaços urbanos planejados por perto, com infraestruturas novas e otimizadas, melhor qualidade ambiental e acesso mais cômodo a meios de transporte, o que aumenta o bem-estar da população.

A outra parcela dos lotes que é retida pelo poder público é usada para financiar o investimento em infraestrutura e entrega de novos serviços (terrenos-reserva ou contribuição fundiária). A escolha dessas porções deve ser estratégica, já que elas serão leiloadas ou vendidas. A intenção é poupar recursos públicos e usar os lotes disponíveis responsabilmente, já que são limitados pela quantidade obtida no leilão ou na venda. O fato de o poder local não precisar despender de grandes recursos do próprio orçamento é uma vantagem do *land readjustment*.

Pode-se observar na figura 3 que, além de devolver lotes de terra mais organizados, o sistema de mobilidade também foi favorecido. Antes, as ruas eram estreitas e provavelmente congestionadas, com pouco espaço para pedestres circularem. Após a implementação do *land readjustment*, há mais espaço para o fluxo viário e para quem caminha.

Após a definição do plano e aprovação do projeto, os proprietários devem ser realocados enquanto as obras durarem. A concordância dos moradores não é necessariamente obrigatória, mas é diplomático e atencioso levar em consideração os desejos dos proprietários. Dessa forma, o projeto deve incluir discussões envolvendo as partes envolvidas, a fim de formular um plano que esteja de acordo com todos, ou, no mínimo, um consenso entre a maioria. A execução do processo fica a cargo de uma agência técnica multidisciplinar, a qual é responsável por assegurar o cumprimento do plano acordado com os proprietários e a devida devolução dos terrenos.

A divisão dos benefícios do *land readjustment* entre o poder público e a população é, também, explicitado por Montandon e Francisco de Souza (2009, p. 30):

“A absorção dos benefícios do desenvolvimento é feita por parte do poder público por meio da constituição de novas áreas públicas, e por parte da iniciativa privada, pela sobrevalorização urbana, ambiental e fundiária após a execução do projeto.”

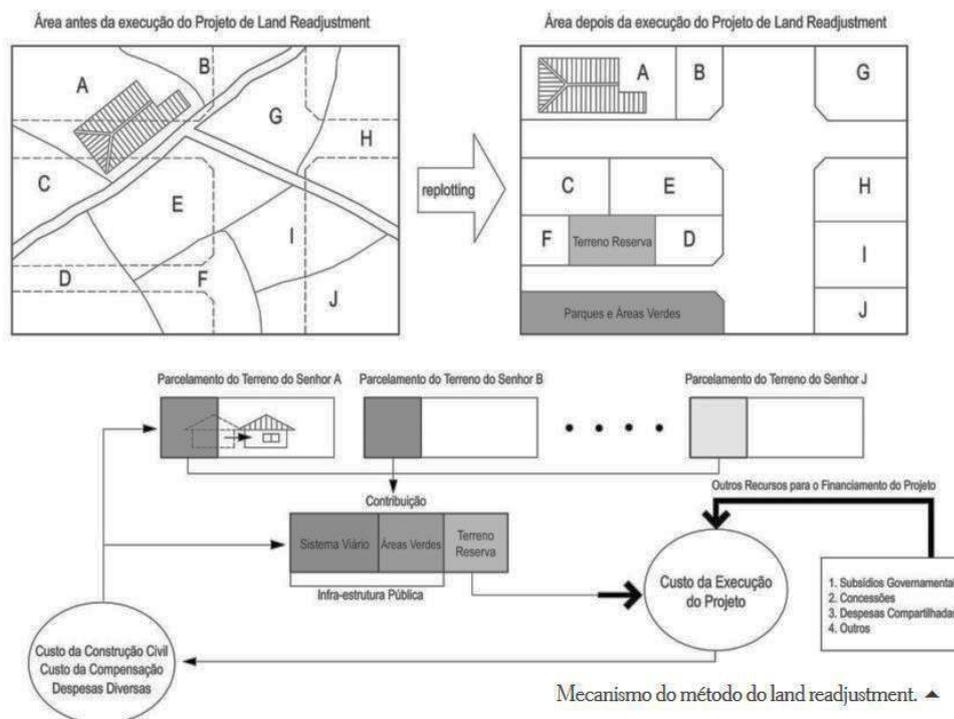


FIGURA 3 – Demonstração do processo de implementação do *land readjustment*.
Fonte: Montandon e Francisco de Souza (2009).

O mesmo autor explica que existem cinco categorias onde esse método pode ser usado, adaptando suas técnicas para as finalidades que podem variar de região para região. Entretanto, o objetivo central é sempre formular uma ferramenta de gestão territorial urbana que melhore a produtividade, eficiência e economia do uso do espaço ao dotá-lo de infraestrutura adequada. Para o Centro de São Paulo, a categoria mais adequada seria a de renovação urbana. O propósito é “reorganizar áreas previamente adensadas, constituídas de infraestrutura básica, mas carentes de renovação de suas funções urbanas, de alteração de usos, de promoção de zonas comerciais ou de melhorias nas infraestruturas” (MONTANDON, FRANCISCO DE SOUZA, 2009, p. 32).

A densificação prévia, como já foi relatado, aconteceu até a década de 1960, mas sem o devido planejamento que garantisse boa qualidade de vida aos moradores e às pessoas que passam pela região. A expansão súbita de construções trouxe, na época, os edifícios funcionais de uso misto, mas que, hoje, estão em estado de decadência e deterioração. Além do mais, o modelo de zoneamento paulistano não prevê um método urbanístico de planejamento que se adeque aos propósitos definidos para cada setor, mas inclui apenas a indicação de coeficientes e usos específicos. Como Montandon e Francisco de Souza apontam, o planejamento urbano é feito, geralmente, através da aprovação de leis usando táticas de desapropriação de terra privada para obras públicas. Após isso, espera-se que o mercado imobiliário e as incorporadoras sejam receptivos a essas mudanças.

O Plano Diretor de 2004 introduziu, entretanto, um instrumento que procurou dinamizar o desenvolvimento urbano: a outorga onerosa sobre a concessão para edificações acima do limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento. A intenção por trás desta é, em linhas gerais, gerar um incentivo para que incorporadoras não construíssem além da capacidade de absorção do sistema de mobilidade e de zoneamento. Entretanto, como Lores (2017) aponta, a outorga onerosa não surtiu o

efeito desejado de frear construções, sendo apenas repassada no preço final ao consumidor e encarecendo, novamente, o metro quadrado nas regiões onde é empregada – principalmente no Centro e no centro expandido.

Assim, a introdução do *land readjustment* pode ser uma experiência interessante no centro paulistano, devido ao seu grande sucesso em outros países e pelo seu caráter inovador. Entretanto, é necessário apontar algumas de suas inconsistências. A fim de envolver os proprietários na decisão de consentir à expropriação temporária, sobre como reorganizar o espaço urbano e sobre o valor exato de cada propriedade, é necessário que existam instituições governamentais locais bem-estabelecidas para o diálogo com a população, o que talvez seja um empecilho. Além do mais, é preciso estabelecer como trabalhar ao redor das construções “icônicas” do Centro de São Paulo. Ou seja, pode-se considerar que mudanças nas suas estruturas originais sejam um desserviço à estética e imagem da cidade, que também é um fator importante para o bem-estar do cidadão.

Portanto, essa alternativa cumpre com três dos quatro critérios. A reorganização do espaço urbano pode ser cumprida satisfatoriamente, desde que tenha a orientação definida de priorizar a construção de novos edifícios de uso misto, que criem espaços de circulação de transportes coletivos e para pessoas a pé e que leve em consideração as necessidades básicas da população (luz, ventilação, silêncio, privacidade). O último critério, a consideração com a capacidade de absorção das vias e dos lotes, não é uma exigência explícita na literatura sobre o *land readjustment*. Por isso, esse ponto foi considerado como um possível gargalo, já que não podemos deixar de considerar que, em alguns anos, a organização das vias e dos terrenos não conservem o planejamento.

A segunda alternativa, o cálculo de capacidade suporte do sistema de mobilidade e de zoneamento, é uma ferramenta que conjuga a organização do uso do solo e do transporte. Através de informações sobre o uso do solo e da legislação urbanística de São Paulo, a intenção é reduzir a distância entre os trajetos de destino e origem (DO). As distâncias percorridas dependem da localização entre moradias e o destino das viagens, que incluem diferentes usos de solo. Portanto, a fim de cumprir o objetivo central de diminuir distâncias entre a cidade, procura-se mesclar os usos do solo, deixando de existir áreas exclusivamente residenciais, por exemplo, para abrigar lojas, empregos, atividades de lazer, infraestrutura de saúde e esportes, por exemplo.

A forma de execução do cálculo de capacidade suporte leva em consideração a qualidade ambiental e urbanística resultantes, a qual deve incorporar áreas verdes e usos mistos do solo, além da vontade dos moradores e outras pessoas que circulam pela região. Para transformar os dados relativos ao uso do solo e das funções do transporte em cenários coerentes para a população, é utilizado o *software* TRANUS.

O fato de o programa considerar esses dois aspectos simultaneamente o torna valioso para compreender o movimento e abrangência de informações na cidade. De acordo com Campos Filho (1992), seu sistema de funcionamento considera a seguinte lógica: atividades específicas na metrópole (trabalho, lazer, entre outras) fazem com que pessoas se desloquem das suas moradias para o destino e vice-versa. Para isso, precisam do sistema de mobilidade, o qual interfere no uso do solo, já que é provável que áreas dentro de bacias de tráfego mais densas concentrem o maior número de pessoas.

Assim, o *software* considera não apenas a origem e o destino dos cidadãos, mas também por onde passam, quais os meios de transportes usados. Como equilíbrios de mercado afetam as decisões de deslocamento das pessoas, entre outros dados relevantes.



FIGURA 4 – Demonstração do funcionamento do planejamento de um sistema conjugado que inclua, ao mesmo tempo, oferta de solo com diferentes usos e oferta física e operacional das vias públicas.

De acordo com o arquiteto e urbanista Candido Malta de Campos Filho, o qual trouxe esse sistema de dados para o Brasil, a intenção original era verificar quais os espaços urbanos dentro da cidade de São Paulo que estão sobrecarregados e, assim, desviá-los para outras áreas menos densas. O espraiamento da cidade, assim, ao menos viria acompanhado de infraestrutura adequada, mostrando a preocupação em “adensar” de acordo com o coeficiente de aproveitamento máximo. Um ponto importante a ser apontado no Plano Integrado para Transportes Urbanos (PITU), baseado nas orientações do Sr. Malta e elaborado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos em 2009, era a reversão da tendência de esvaziamento do centro histórico e do centro expandido. Entretanto, foram verificados dois gargalos nessa abordagem.

O primeiro é relativo ao resultado a longo prazo desse modelo. Como um dos nossos objetivos é justamente utilizar o coeficiente básico de modo a adensar o máximo possível a região central em específico, revertemos o propósito do cálculo de capacidade suporte. O intuito é, nesse sentido, usá-lo como um agente verificador: o *software* TRANUS cumpriria a tarefa de apurar quais eixos de transporte centrais estão sobrecarregados e, assim, pautar o caminho para sua adequação a esse volume de tráfego. Desse modo, nossa intenção não é apenas desviar a circulação de linhas de transporte sobrecarregadas para outras que ainda não estejam neste nível. Nosso raciocínio, nessa questão, é que esse modelo não resolveria o problema da circulação urbana, já que esta seria apenas mais dividida pela cidade. A solução ideal pensaria em termos de reforma da estrutura que capacitaria a região para absorver, com qualidade, cada vez mais pessoas, aproximando-as da concentração de serviços.

O segundo gargalo diz respeito à reação do mercado imobiliário à proposta de repovoamento do Centro, como exposto no PITU. O documento menciona que um dos objetivos específicos é, além de mesclar os usos do solo, mesclar camadas sociais, mesmo que se tenha de recorrer à financiamentos para habitações populares.

Quanto a essa oferta de crédito, a literatura relata as experiências passadas da cidade de São Paulo com financiamento no modelo do Sistema Financeiro de Habitação (SFH). Cardoso, em *O mercado imobiliário e a crise: o caso de São Paulo* (1996), mostra que, entre o começo da década de 1970 e 1990, o mercado imobiliário

agiu de modo instável, de acordo com a política econômica adotada. Ou seja, períodos de expansão são imediatamente seguidos por períodos de retração, conforme muda a política econômica governamental.

Nos períodos de crescimento econômico, o autor aponta a facilitação do acesso ao crédito imobiliário, através de redução nas taxas de juros, ampliação dos prazos para amortização dos empréstimos e elevação dos limites de comprometimento da renda familiar. Assim, verifica-se, segundo Cardoso, uma alta na demanda por imóveis, do lado da população, e, do lado do mercado imobiliário, uma tendência de construir moradias para as classes média e baixa. O local predominante destas construções é, sobretudo, nas áreas longes do Centro. Nesse ponto, verifica-se a ação da legislação de incentivo ao espraiamento: já que o metro quadrado é encarecido no centro da cidade, é preferível construir nas periferias para as famílias de classe média e baixa.

Durante o Milagre Econômico, entre 1971 e 1974, por exemplo, dados do Banco Nacional de Habitação (BNH) mostram um aumento da participação das unidades vendidas em relação aos projetos em processo de construção e comercialização. Em 1980, outro período de expansão, houve um aumento de 70% no número de unidades e na área lançada frente às estatísticas de 1979. Entre 1980 e 1983, o porte dos empreendimentos também aumentou, passando de uma média de 71 para 85 unidades por empreendimentos, com lançamentos tipo sala dois quartos (S2Q) representando mais de 60% do total. Ou seja, nesses curtos períodos de aumento da demanda e crescimento do mercado, há uma preferência para construir dividindo em maiores quantidades o custo total, tornando mais barato vender cada unidade. Em outras palavras, os empreendimentos adensavam, na medida do possível, as regiões onde eram construídos, visando famílias de orçamento mais modesto.

Muitos desses booms de empreendimentos coincidem com momentos de financiamento através do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), distribuídos pelo BNH e pelo SFH. Entretanto, a ausência de dados mais precisos não permite afirmar em que medida esse perfil de empreendimento – menos elitizado, com financiamento a longo prazo e a juros baixos – seja favorecido pelo financiamento segundo o modelo do SFH. A EMBRAESP, principal agência de pesquisa do mercado imobiliário de São Paulo, discrimina apenas entre preço de custo e preço fechado, desconsiderando a origem do financiamento. Ou seja, não há dados minuciosos o bastante para apontar uma correlação entre financiamentos através de programas governamentais e aumento da oferta de habitações populares. Além disso, segundo a experiência histórica, a facilitação do acesso ao crédito imobiliário não favorece a construção de moradias para todas as classes sociais no Centro. Com o encarecimento do metro quadrado a partir do limite de aproveitamento dos lotes, o preço final das unidades pode ser bancado apenas por orçamentos mais altos.

Desse modo, observa-se a tendência de construir longe dessa área central para a população de renda mais modesta, mesmo quando há o financiamento de moradias “populares”, o que é contraproducente com a intenção deste trabalho. Caso as incorporadoras se vissem obrigadas a utilizar o crédito para construir no centro, onde o metro quadrado é caro, e vender por preços “populares”, faltariam escritórios dispostos para o trabalho. Desse modo, é importante considerar o *lobby* imobiliário, já que este é um agente importante para as decisões urbanísticas da cidade.

Assim, propõe-se a inversão do propósito do cálculo de capacidade suporte, como foi mostrado acima. Como o próprio documento da Secretaria de Transportes aponta, apesar do despovoamento do Centro, verificam-se congestionamentos crescentes na região central, evidenciando dois fatos. O primeiro, que a saída dos

moradores de suas casas não é compensada com a entrada de veículos de fora da região central. Ou seja, a concentração de empregos e serviços no Centro faz com que tanto moradores quanto pessoas de fora venham em direção à região central nos horários de pico, mostrando a “manutenção do destino das viagens para o centro expandido, mesmo para aqueles que foram morar fora dele” (Plano Integrado para Transportes Urbanos, 2009, p. 9). O segundo fato evidenciado é relativo à preferência da população pelos automóveis como meio de transporte, em detrimento do transporte coletivo, principalmente o metrô, devido aos grandes congestionamentos da área.

Esta terceira alternativa cumpre, portanto, todos os critérios, mas desde que usada com as adequações para os nossos propósitos. É importante notar que, apesar disso, o cálculo de capacidade suporte não resolve a questão de como propor um formato de plano para adequar as vias de mobilidade e de uso do solo. Ele apenas verifica gargalos e pontos fracos, servindo como ponto de partida para o planejamento urbanístico.

6. A ALTERNATIVA

À luz das discussões anteriores, chegou-se à conclusão de que a melhor alternativa para lidar com o problema proposto de maneira satisfatória é a conjugação entre o *land readjustment* e o cálculo de capacidade suporte do sistema de mobilidade e zoneamento.

Como foi mostrado acima, o cálculo de capacidade suporte cumpre todos os critérios, mas deixa indefinido uma determinação geral que adeque a região central para o aumento do fluxo de pessoas. Essa “limitação” poderia ser superada com a aplicação do *land readjustment*, já que esse método fornece justamente os meios para planejar a expansão adequadamente.

Assim, a formulação dessa política inclui duas fases. A primeira é a de verificação do problema. O cálculo de capacidade suporte teria a função de, primeiramente, levantar os dados relativos aos meios usados para a viagem, da origem e do destino das viagens, da legislação urbanística para a área com a especificação de uso de acordo com o zoneamento, o perfil geomorfológico da área, construções dignas de preservação, identificação de propriedades ociosas, dados do cadastro imobiliário (área de terreno, tipo de uso, tipo de construção, valor da área do terreno), entre outros. A seguir, o *software* TRANUS seria encarregado de analisar todas essas variáveis, a fim de esclarecer quais são as áreas mais problemáticas dentro da região central. Com esse conhecimento, pode-se estabelecer uma ordem de prioridades para o adensamento planejado do Centro.

A segunda fase seria a de formulação e aplicação do *land readjustment*. Através de assembleias com os moradores das áreas-alvo desse método, seria elaborado um plano que atendesse tanto aos interesses da Prefeitura em oferecer boas áreas públicas para os moradores e para outras pessoas que transitem pela região no dia-a-dia, quanto os interesses dos proprietários dos imóveis em receber de volta terrenos valorizados em uma região com planejamento adequado. As discussões devem ter em vista que o intuito de se reformular a área central é criar incentivos para trazer para o Centro uma parte antes negligenciada da população, abrigando mais pessoas nessa região. Para tanto, durante a elaboração do plano, deve-se levar em conta a construção de edifícios com diferentes metragens. Além disso, devem ser, também, pontos principais dos debates a garantia do uso misto do solo, de condições satisfatórias de luz solar, ventilação, privacidade, silêncio e de áreas verdes.

Feitas as assembleias, a agência de implementação recebe a liderança para implementar o projeto acordado, de acordo com os limites orçamentários definidos na venda ou leilão de parte dos terrenos.

Durante o processo de formulação desta proposta de política pública, sabemos da necessidade de conversar com e convencer os diversos agentes e *stakeholders* envolvidos com a questão do planejamento e do adensamento urbano. Assim, propomos estratégias para comunicar nossas propostas de maneira clara e intuitiva para todos os grupos mencionados.

Aos moradores dos bairros centrais que serão renovados, propomos rodas de conversa com todos os cidadãos de participação ativa na região e, especialmente, líderes de bairro, se houverem. Já que a ideia é trocar experiências e interesses, palestras expositivas sobre nosso projeto seriam contraproducentes. Portanto, uma tática mais interativa e convidativa como a roda de conversa serviria como incentivo para o surgimento de *insights* e novas perspectivas.

À alta burocracia que aprovará e fará parte do projeto, propomos apresentações com a presença de técnicos experientes e de moradores especialmente engajados. A intenção é provar que o plano desenvolvido tem embasamento teórico e prático através da apresentação da literatura e das boas práticas pesquisadas. Além disso, trazer cidadãos interessados e concordantes com a causa carrega a legitimidade através da população.

Para o conhecimento da população em geral, cartazes que transmitam o projeto de forma simplificada seriam implementados. A linguagem simplificada deve ser utilizada de modo a tornar nosso trabalho acessível a todos. Não temos a intenção de tornar o adensamento planejado algo de interesse sectário da população que interage mais frequentemente com o Centro e de técnicos. Portanto, a intenção é que boas ideias sejam compartilhadas com todos.

Desse modo, a junção dessas duas ferramentas, o cálculo de capacidade suporte e o *land readjustment*, devem ser suficientes para entregar um novo Centro para São Paulo, com serviços e empregos perto das moradias. A renovada e melhorada qualidade de vida com o planejamento deverá servir como incentivo para criar uma tendência de repovoamento da região central, reduzindo o espraiamento da cidade.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARDACH, Eugene. **A practical guide for policy analysis: the eightfold path to more effective problem solving.** 4 ed. California: SAGE Publications, Inc., CQ Press, 2000. ISBN 978-1-60871-842-9.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil.** 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, 1992. Bibliografia. ISBN 85-213-0583-4.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. Entrevista concedida a Caterina Sismotto Galluzzi e Vitória Lopes de Oliveira Silva. São Paulo, 10 maio 2019.

CARDOSO, Adauto Lúcio. O mercado imobiliário e a crise: o caso de São Paulo. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; AZEVEDO, Sérgio de. (Org.). **A crise da moradia nas grandes cidades: da questão da habitação à reforma urbana.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1996.

GARCIA, Rodrigo. Vizinho dos Condes. **Revista Apartes: revista da Câmara Municipal de São Paulo**, Desarquivando. São Paulo, v. 21. p. 24-27, jul./ago., 2016. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes-antiores/revista-apartes/numero-21/vizinho-doscondes/>. Acesso em: 01/jun/2019.

GEHL, Jan. Cities for people: a lecture by Jan Gehl. In: **The Monthly Video**. 2013. (1h00m41s). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=KL_RYm8zs28. Acesso em: 19/maio/2019.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO; SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS, FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO; FUNDAÇÃO PARA A PESQUISA EM ARQUITETURA E AMBIENTE. **Montagem e avaliação de um cenário equilibrado para o desenvolvimento urbano de São Paulo através de uma estratégia combinada de transporte e uso do solo**. Plano Integrado dos Transportes Urbanos. 1 ed. São Paulo, jan. 2009.

JACOBS, Jane. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Vintage Books Edition, a division of Random House, Inc, 1992. ISBN 0-679-74195-X.

LORES, Raul Joste. **São Paulo nas alturas: a revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960**. 4. ed. São Paulo: Três Estrelas, 2018. ISBN 978-85-68493-40-3.

MONTANDON, Daniel Todtmann; FRANCISCO DE SOUZA, Felipe. **Land Readjustment e Operações Urbanas Consorciadas**. 1. Ed. São Paulo, 2007. ISBN 978-85-88585-12-6.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. O solo criado como instrumento de política habitacional: avaliação de seu impacto na dinâmica urbana. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; AZEVEDO, Sérgio de (Org.). **A crise da moradia nas grandes cidades: da questão da habitação à reforma urbana**. Rio de Janeiro: Editora URFJ, 1996.

ROLNIK, Raquel. Para além da lei: legislação urbanística e cidadania (São Paulo 1886/1936). In: SOUZA, Maria Ardélia Aparecida de; LINS, Sonia Correia; SANTOS, Maria do Pilar Costa; SANTOS, Murilo da Costa. (Org.). **Metrópole e Globalização: conhecendo a cidade de São Paulo**. São Paulo: Editora CEDESP, 1999. Disponível em: <https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2009/08/paraalemdalei.pdf>. Acesso em 01/jun/2019

VILELA, João Pedro. Edifício São Vito (1959-2009). **Revista Época São Paulo**. São Paulo, n. 17, p. 70-77, setembro, 2009.