

## | 10 | METRÓPOLE E VERTICALIZAÇÃO EM SÃO PAULO:

### EXCLUSÃO E DISPERSÃO

*Nadia Somekh, Guilherme Gagliotti*

#### **Resumo**

Este trabalho apresenta o panorama geral da verticalização da cidade de São Paulo entre 1920 e 2011, pode contribuir no entendimento da produção social do espaço urbano, bem como na (re) formulação das políticas públicas de desenvolvimento da cidade. O presente trabalho foi desenvolvido a partir da Pesquisa sobre Verticalização de São Paulo apontando, principalmente sua quantificação e espacialização. A verticalização em si não é um problema, mas a forma que vem assumindo sim: condomínios fechados e transbordamento metropolitano. A periodização do trabalho foi proposta a partir da análise e estabelecimento de marcos significativos na intervenção do Estado. Além disso, o trabalho coloca a seguinte pergunta: será que o processo de verticalização da cidade de São Paulo conseguiu produzir uma cidade mais densa e socialmente justa?

**Palavras-chave:** verticalização, legislação, dispersão.

#### **Introdução**

A pesquisa sobre o crescimento vertical de São Paulo é uma tarefa difícil e complexa, pode-se, no entanto, oferecer um panorama geral do processo, quantificá-lo e apontar seus principais problemas. A verticalização em si não é um problema e sim a forma que vem assumindo em São Paulo: a cidade foi perdendo o seu projeto de urbanidade e é necessário resgatá-lo.

Os quase 27 mil edifícios de apartamentos existentes em São Paulo, representam uma densidade baixa e transbordaram para as cidades vizinhas. São Paulo é vertical, mas não é densa. A legislação elitizou os apartamentos, a partir dos anos 50 e até os anos 80 reduziu os coeficientes de aproveitamento. Mesmo com a outorga onerosa do direito de construir, a cidade apresenta um coeficiente aproveitamento médio de 1,20 e, portanto, baixa produtividade urbana. Isto se deve a histórica priorização do transporte individual em detrimento do transporte coletivo, que hoje congestionava a cidade. Além disso verificamos que o aumento de condomínios fechados vem eliminando a perspectiva do edifício “construir” a própria cidade. Constatamos também a redução histórica do protagonismo de arquitetos e de bons projetos de arquitetura hoje, banalizados.

A legislação e as opções de transporte não produziram uma cidade compacta e sua elitização afastou o apartamento como alternativa democrática de morar. As

intervenções públicas recentes começam a reverter esta lógica estimulando até a produção do mercado com os subsídios do Programa Minha Casa Minha Vida. Estamos num ponto de inflexão? A nova lei Federal de Mobilidade Urbana, o recém-criado Conselho de Arquitetura e Urbanismo, a democratização do debate da cidade, poderão aumentar a qualidade urbana, tornando São Paulo mais sustentável e inclusiva?

O trabalho aqui apresentado resulta da pesquisa sobre o crescimento vertical da cidade de São Paulo iniciada em 1978, na antiga COGEP - Coordenadoria Geral de Planejamento. Estes estudos são aqui complementados, principalmente pela atualização de Pesquisa realizada para o mestrado de Guilherme Gagliotti e pelos estudantes que vêm desenvolvendo este tema.

Inicialmente a pesquisa tinha um triplo objetivo: um primeiro vinculado às questões de Patrimônio Histórico, um segundo à revisão do Plano Diretor e do Zoneamento e um mais acadêmico voltado à evolução dos preços da terra em São Paulo (Somekh, 2012). Nos três casos interessava saber onde, quando e por que ocorre a verticalização, para eventualmente controlá-la ou entender sua relação com os processos de valorização fundiária/imobiliária.

Essas três perguntas essenciais nos levaram a definir um conceito para verticalização entendida como a multiplicação do solo urbano, possibilitada pelo elevador, o que de um lado possibilitou um recorte temporal da pesquisa e de outro, conduziu a um fonte empírica que permitiu responder pelo menos as duas perguntas iniciais. A “descoberta” do Registro de Elevadores na Prefeitura - CONTRU, possibilitou quantificar o fenômeno e localizá-lo. Quanto a explicação da verticalização, isto requereu a construção de um referencial teórico que articulou processos econômicos, culturais, políticos e sociais.

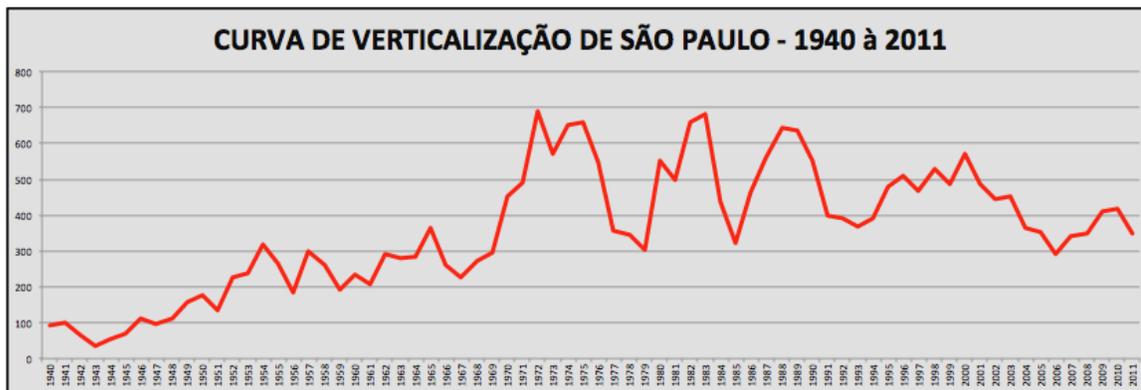
Até dezembro 2011 contamos em São Paulo 63.893 elevadores instalados em 26.621 edifícios como mostra a curva abaixo produzida a partir das informações do registro de elevadores no CONTRU-PMSP (Somekh, 1987 e Gagliotti, 2012).

O desenvolvimento econômico não está apenas relacionado à produção do espaço urbano, mas é parte integrante dele. Isso significa que o urbano não é entendido como “lugar”, base da reprodução do capital, mas como parte integrante do processo de acumulação e, portanto, sujeito às leis do valor (Lipietz, 1977).

Assim sendo, a periodização aqui adotada para o crescimento vertical não só segue os grandes períodos do desenvolvimento econômico, mas também os movimentos Políticos no Brasil através da ação do Estado de maneira geral, e ainda especificamente em relação ao urbano. Esses dois critérios – o desenvolvimento da economia e a ação do Estado –

somados a um terceiro específico à caracterização do fenômeno estudado, e suas variações quantitativas e qualitativas, nortearam a definição dos períodos e a sua descrição. Provavelmente, outras cidades brasileiras apresentarão periodizações análogas.

Imagem 1; Gráfico Geral Evolução do Número de Edifícios com elevador em São Paulo.



Fonte: Controle do Uso de Imóveis – CONTRU 5, elaborado por Somekh e Gagliotti.

O texto que aqui apresentamos aponta principalmente os efeitos da verticalização em São Paulo e os elementos que configuraram uma cidade dispersa e elitista, produzida pela combinação do desenvolvimento do capital imobiliário na busca de terrenos mais baratos, uma legislação aparentemente restritiva e a recorrente desistência de investimentos em transporte coletivo de massa, por parte do poder público. Este processo, aliado aos financiamentos voltados às classes mais adimplentes, resultou numa cidade difusa e elitizou a produção imobiliária excluindo a população mais pobre da cidade. Quem sabe com o programa Minha Casa Minha Vida, isto poderá ser revertido?

### Os Marcos Significativos da Verticalização em São Paulo.

É difícil precisar o início da verticalização em São Paulo, e apenas o gráfico de evolução quantitativa do crescimento vertical não define seus períodos. Para tanto, utilizamo-nos de algumas intervenções do Poder Público.

Nesse sentido e retomando nossa definição do fenômeno que considera o elevador como elemento importante no processo de verticalização pode afirmar que seu uso começa na primeira década do Século 20. Em 1920, na Lei nº 2.332, os elevadores são mencionados prescrevendo-se que a sua existência não elimina a necessidade de escadas (Somekh, 1987).

Em 1925, os elevadores já atingem um número considerável, a ponto do Poder Público exigir, pela Lei nº 2.818, de 9 de fevereiro desse ano, uma licença para o seu funcionamento. Todavia, essa Lei só é efetivamente implementada em 1940, quando é criado o registro de elevadores, período a partir do qual a verticalização passa a alcançar número significativo.

Mas a legislação que interfere efetivamente na verticalização é aquela que restringe a potencialidade construtiva do terreno. Quanto a esse aspecto, a verticalização em São Paulo limitou-se, até 1957, apenas ao estabelecimento de alturas máximas, que, como veremos, nem sempre consistia numa limitação efetiva.

Em 1957 o urbanista Anhaia Mello, preocupado com o excessivo adensamento e a sobrecarga das vias e da infraestrutura, em São Paulo, formulava a Lei nº 5.621, propondo a limitação do coeficiente de aproveitamento a quatro vezes a área do terreno para qualquer edificação na área urbana da cidade. A reação à lei por parte dos construtores foi enérgica e, durante a sua regulamentação, acabou-se ampliando o coeficiente de aproveitamento para seis vezes a área do terreno, apenas para edifícios comerciais. Esse coeficiente, na prática, acabou valendo também para edifícios residenciais, pois, formalmente, os construtores alegavam que seu uso seria comercial, por exemplo, para consultórios.

O ano de 1957 pode ser considerado um marco no processo de verticalização em São Paulo, pois pela primeira vez limitava-se a ocupação dos terrenos, o que provocou o seu espraiamento e, como veremos adiante, limitava-se ainda o tipo de população que poderia morar em apartamentos.

Outro marco importante é 1967, período em que se iniciam as ações do BNH (Banco Nacional da Habitação) e o SFH (Sistema Financeiro da Habitação), criados pela Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964, para promover a aquisição da casa própria, especialmente junto à população de baixa renda.

Até 1967 o BNH não dispunha de recursos para cumprir tal finalidade, os quais foram obtidos através da gestão dos depósitos do FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço). Isso determinou um impulso significativo aos empreendimentos imobiliários que se caracterizavam pela lentidão tanto na obtenção de recursos quanto na execução da obra. A essa intervenção do Estado corresponde uma ascensão acentuada da curva da evolução do crescimento vertical, em São Paulo e em muitas cidades brasileiras.

Outra mudança significativa nos padrões de crescimento vertical decorreu da aprovação da legislação de zoneamento, Lei nº 7.805, de 1972, que representou nova alteração dos coeficientes de aproveitamento dos terrenos da cidade de São Paulo. Dessa vez,

houve uma redução considerável, uma vez que o coeficiente predominante na cidade passou a ser de duas vezes a área do terreno, podendo apenas em algumas áreas chegar ao limite de quatro, como nas Z3, Z4, Z5, Z10 e Z12.

A lei de zoneamento provocou um novo espriamento da verticalização, um aumento da demanda de terrenos pelo setor imobiliário produtor de edifícios, acarretando uma sobrevalorização dos preços fundiários.

O fim do BNH em 1986, a Constituição de 1988 que estabeleceu limites ao direito de propriedade e as Operações Urbanas e Interligadas, que aparecem neste mesmo ano, representaram uma reversão da redução da verticalização possibilitando o aumento dos coeficientes através da compra deste direito.

Os anos de 2002 e 2004, com o Plano Diretor Estratégico-PDE e a revisão subsequente do zoneamento, também se constituem em marcos para o crescimento vertical de São Paulo, representando um significativo transbordamento dos limites do Município de São Paulo. O que se constata é que São Paulo é aparentemente vertical, mas não é densa (seu coeficiente de aproveitamento médio é baixo, em torno de 1,20). Isto se deve ao padrão adotado para o sistema de transportes baseado no automóvel, em detrimento de um transporte coletivo de massa.

Em síntese, se considerarmos a variável referente à ação do Poder Público articulada às periodizações anteriores, bem como à curva de crescimento vertical, apresentada acima, podemos definir os seguintes períodos de verticalização:

De 1920 a 1940, a verticalização europeia, período em que edifícios altos seguem padrões europeus de construção. (Adotamos como data de início, o quinquênio 1920/25, quando o elevador já é mencionado pela legislação - 1920 -, quando o número de edifícios com elevador já preocupa o Poder Público - 1925 -, mas não atinge índices significativos que exijam uma sistematização, o que ocorre finalmente em 1940);

De 1940 a 1957, a verticalização americana, de características ascendentes que começa com a implantação do registro de elevadores e vai até a primeira limitação do coeficiente de aproveitamento dos terrenos. O padrão de construção valorizado passa a ser o norte-americano.

De 1957 a 1967, a verticalização do automóvel, período de estagnação ou crescimento moderado, quando a ênfase do crescimento industrial está voltada para outros setores, como o automobilístico, sendo que o automóvel define um novo tipo de ocupação;

De 1967 a 1972, a verticalização do milagre, período de ascensão vertiginosa que apresenta um índice de crescimento vertical bastante significativo, tendo início com as ações do BNH na promoção do desenvolvimento imobiliário;

De 1972 a 1988, a verticalização pós-zoneamento, começando depois da promulgação da legislação de zoneamento, passando pela desaceleração econômica da década perdida, o fim do BNH em 1986, até a Constituição de 1988 e do PD 88 que permitiu as Operações Urbanas e Interligadas, que possibilitaram um aumento dos coeficientes de aproveitamento.

De 1988 a 2004 a verticalização negociada, a reversão da “Desverticalização” anterior, através do aumento de coeficientes proporcionado pelas Operações Urbanas e Interligadas, aliadas a constituição dos fundos de pensão, produziu novos eixos do setor terciário avançado, tais como a Faria Lima, Berrini, Marginal Pinheiros, Juscelino Kubitschek; e,

De 2004 até 2011 a verticalização metropolitana, a guerra de coeficientes da RMSP, aliada a preços fundiários mais baixos, atraiu o crescimento vertical para cidades vizinhas ou para outras centralidades mais distantes, como Alphaville, ampliando os deslocamentos pendulares e agravando ainda mais o trânsito de São Paulo.

Ressaltamos que o crescimento vertical em SP pode ser dividido em duas partes uma primeira até 1988, que denominamos de Desverticalização e, outra depois de 1988 até hoje, onde a reversão da redução dos coeficientes de aproveitamento através das Operações Urbanas e da Outorga Onerosa não se apresenta como suficientes para produzir uma cidade compacta e evitar um transbordamento metropolitano da verticalização.

### **A Verticalização Negociada (1988/2004).**

Em 1988 São Paulo contava com 35.165 elevadores instalados em 16.589 edifícios, sendo que 8.248 foram construídos entre 1973 e 1988 (Somekh, 1987).

A verticalização, neste período, caracteriza-se por uma nova expansão provocada pela Lei do Zoneamento, de dezembro de 1972, que, a partir de sua vigência em 1973, estabelece novas limitações aos coeficientes de aproveitamento dos terrenos urbanos, em proporções ainda maiores que as limitações definidas pela legislação de 1957.

O crescimento vertical deixa de ser predominantemente um processo de reconstrução urbana, pois passa a se verificar em áreas da periferia da cidade, ocupando grandes terrenos vazios.

No final de 2004, a cidade de São Paulo tinha 54.684 elevadores e 23.748 edifícios, dos quais 7.159 foram construídos entre 1988 e 2004 (Gagliotti, 2012). A partir deste período verificamos uma queda na produção vertical da cidade de São Paulo, que é compensada pelo transbordamento para cidades vizinhas.

Os bairros que registraram maior verticalização no período localizam-se no vetor Sudoeste da cidade; o Morumbi com 5,46% do total de edifícios construídos no período, o Itaim Bibi e Moema com 5,21% e, empatados em quarto lugar, Jardim Paulista e Pinheiros com 4,96% (Gagliotti, 2012). Novos produtos: os condomínios fechados reproduzem a verticalização principalmente no setor Sudoeste e na Zona Leste em torno das estações do Metro, como é o caso do Tatuapé e o Jardim Anália Franco, com apartamentos de alto padrão.

O aumento da verticalização no vetor Sudoeste está relacionado à criação de novas centralidades. O zoneamento mais permissivo do centro se deslocou para a Avenida Paulista, e o aumento dos preços fundiários aliado a oferta de terrenos em novas áreas deslocou o centro para novas localizações, como por exemplo, Faria Lima, Berrini e Marginal Pinheiros. Para Villaça o deslocamento das classes de mais alta renda atrai as atividades centrais, aumentando os preços fundiários e inviabilizando a localização formal dos mais pobres em áreas de oferta de emprego, processo que o autor denomina “a produção do perto e do longe” (Villaça, 1998).

A Avenida Faria Lima, avançou nas duas extremidades, ultrapassou o Largo da Batata e chegou ao cruzamento com a Avenida Pedroso de Moraes e do outro lado, atravessou a Avenida Juscelino Kubitschek e se estendeu até a Avenida Hélio Pellegrino. O prolongamento da Faria Lima delimitou o bairro do Itaim Bibi, que ficou entre a Marginal do Rio Pinheiros e a Avenida São Gabriel, esse fato induziu o bairro ao crescimento vertical, uma vez que ficou “espremido” entre essas vias (Antunes, 2004).

A construção dos túneis sob o Parque do Ibirapuera, no final da década de 1990, transformou a Avenida JK em um eixo de ligação entre a Avenida 23 de Maio e a Zona Sul de São Paulo, despertando o interesse de grupos de investidores imobiliários para a região do Itaim e Vila Olímpia.

A consolidação da Avenida Engenheiro Luiz Carlos Berrini, implantada ainda nos anos 80, também favoreceu o desenvolvimento do setor Sudoeste da capital. Durante a década dos 90 muitas empresas nacionais e multinacionais se instalaram nos novos edifícios construídos na avenida, isso potencializou o crescimento vertical do bairro residencial do

Morumbi, pois estava muito próximo à oferta de empregos oferecidos por essas novas empresas, mais precisamente, do outro lado do Rio Pinheiros.

A região da Marginal do Rio Pinheiros, atual Avenida das Nações Unidas, acompanhou esse cenário de investimento e desenvolvimento dos bairros lindeiros, o ritmo de verticalização nesse eixo aumentou, impulsionado também pelas Operações Urbanas Faria Lima e Água Espraiada.

Em 1988 iniciou-se a operacionalização das Operações Urbanas. A lei que regulamenta as operações já havia sido criada em 1986, através da aprovação da lei 10.209/86. Foi a primeira lei municipal a introduzir um mecanismo de retorno, para a municipalidade, da valorização que os imóveis adquirem mediante o aumento de seu potencial construtivo. Além disso, permitiu reconhecer a diversidade de situações urbanísticas que a legislação de zoneamento não conseguia enxergar (Sempla, 2001). Apesar da regulamentação nos anos 80, somente nos anos 90 é que pudemos constatar a disseminação e os desdobramentos das operações urbanas.

A primeira Operação Urbana data de 1991 – a Operação Urbana Anhangabaú, Lei nº 11.090/91. Seus principais objetivos eram; executar um vasto programa de obras de reurbanização, melhoramento viário e paisagismo no Vale do Anhangabaú e o seu entorno, melhorar na área objeto da operação, a qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e usuários permanentes, promovendo a valorização da paisagem urbana e a melhoria da infraestrutura e da sua qualidade ambiental, incentivar o melhor aproveitamento dos imóveis, em particular dos não construídos ou subutilizados, incentivar a preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental urbano, ampliar e articular os espaços de uso público, em particular os arborizados e destinados à circulação e bem-estar dos pedestres e, por fim, iniciar um processo mais amplo de melhoria à qualidade de vida e condições urbanas das áreas centrais, inclusive dos moradores de habitações subnormais (Sempla, 2001).

A segunda operação, a Operação Urbana Faria Lima (OUFL), regulamentada pela Lei nº 11.732/95, está delimitada em função da melhoria e valorização ambiental da área de influência, definida pela implantação do sistema viário de interligação da Avenida Brigadeiro Faria Lima com a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas Presidente Juscelino Kubitscheck, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng<sup>o</sup> Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim.

A OUFL foi dirigida, principalmente, para o mercado de escritórios de padrão alto e médio, a área da operação cruza e se estende pelo centro do vetor sudoeste, eixo que,

como vimos anteriormente, recebe o maior volume de investimentos públicos e privados já há décadas, está é a operação mais apoiada pelas instituições ligadas ao capital imobiliário. Os recursos obtidos foram dirigidos, primeiramente, para as obras de transposição viária das avenidas Rebouças e Cidade Jardim e para a execução de paisagismo ao longo da Avenida Faria Lima.

A terceira operação a ser criada, a Operação Urbana Água Branca (OUAB), regulamentada pela Lei nº 11.774/95, é delimitada pelo perímetro definido pela Avenida Pacaembu, Rua Paraguaçu, Rua Traipu, Rua Turiassú, Avenida Pompéia, Rua Carlos Vicari, Avenida Santa Marina e Avenida Comendador Martinelli. O objetivo da OUAB é ser a alternativa à desocupação ocorrida ao longo da linha do trem, em função da mudança do perfil do antigo parque industrial instalado na cidade.

Hoje em dia, podemos verificar os resultados da OUAB através da implantação de novos edifícios residenciais e comerciais e as novas universidades próximas à Estação Barra Funda do metrô.

A quarta operação, regulamentada pela Lei nº 13.260/95, a Operação Urbana Água Espaiada (OUAE) iniciou-se em 1995 com a remoção de cerca de 50 mil pessoas que moravam em favelas dentro da área da operação. Os moradores foram transferidos para favelas próximas, havia promessas que os recursos obtidos na OUAE seriam destinados à construção de cerca de 8.500 unidades habitacionais, porém, como sabemos, até hoje essas unidades ainda não foram construídas (Fonseca, 2004).

De acordo com Fonseca, o discurso oficial era retórico: entre seus objetivos destacam-se a promoção da “ocupação ordenada da região, segundo diretrizes urbanísticas específicas para cada subárea”, promovendo “a participação dos proprietários, moradores e investidores nas transformações”, estabelecendo “programa de produção de habitações de interesse social”, recuperando “a valorização decorrente dos investimentos públicos para o atendimento das necessidades sociais da área” (Fonseca, 2004). Os recursos oriundos da OUAE já custearam a Ponte Octávio Frias de Oliveira sobre o Rio Pinheiro, o prolongamento da Avenida Água Espaiada até a Rodovia dos Imigrantes, o prolongamento da Avenida Chucri Zaidan e ainda não vimos finalizadas as Habitações de Interesse Social.

A área objeto da Operação Urbana Centro (OUC), regulamentada pela Lei nº 12.349/97, é delimitada pelo perímetro configurado pela Avenida Alcântara Machado, Avenida Rangel Pestana, Largo da Concórdia, Estação da Luz, Avenida Duque de Caxias, Largo do Arouche, Rua Amaral Gurgel, Rua da Consolação, Avenida 9 de Julho, Avenida Radia Leste-Oeste (Fonseca, 2004).

A OUC procurou atrair investimentos imobiliários ao oferecer a possibilidade de construir até três vezes mais do que permitia a legislação genérica para a área, e ainda permitia transferir o potencial construtivo de imóveis tombados no centro, para outros imóveis, inclusive para outras regiões da cidade, ela visa, prioritariamente, aumentar a densidade habitacional na área central.

De fato e, diferentemente dos objetivos iniciais, as Operações Urbanas foram criadas para o financiamento de sistema viário, através da venda de derrogações do zoneamento. O balanço crítico em relação a elas aponta para a produção de um espaço público voltado para o automóvel, sem projeto compreensivo que aumente efetivamente a qualidade urbana ou a inclusão social (Castro, 2007).

A cidade de São Paulo cresceu, assim como a economia do país e as alternativas de financiamento se multiplicaram aumentando também as áreas de verticalização. A limitação de coeficientes de aproveitamento no Município de São Paulo, provocou o transbordamento para cidades limdeiras, com preços da terra mais baratos e potenciais construtivos maiores.

### **A Verticalização Metropolitana (2004/2011).**

Até dezembro de 2011, a cidade de São Paulo contava com 63.893 elevadores e 26.621 edifícios, dos quais 2.873 foram construídos entre o período de 2004 e 2011 (Gagliotti, 2012). Neste período a verticalização pode ser encontrada em 72 bairros da cidade. Diferentemente dos períodos anteriores, quando os bairros de maior verticalização concentravam-se no setor Sudoeste, entre 2004 e 2011 a verticalização pulverizou-se por toda a cidade; o bairro de Moema registrou 5,17% do total construído no período, Tatuapé com 4,83%, Santo Amaro com 4,48% e, em quarto lugar, Saúde e Vila Mariana com 4,14% do total (Gagliotti, 2012).

Outro ponto a ser notado é a verticalização na Região Metropolitana de São Paulo - RMSP: Desde o início dos anos 2000, percentualmente, a RMSP se verticalizou mais que a cidade de São Paulo, entre 2000 e 2011 houve um aumento de 319,79% no ritmo de verticalização na região (SECOVI, 2011).

São vários os fatores que podem explicar esse transbordamento, como por exemplo, a escassez de terrenos para incorporação na cidade de São Paulo, o baixo estoque de potencial construtivo na capital, o desenvolvimento dos municípios vizinhos que

despertam interesse do mercado consumidor com oportunidades, preços e condições mais convidativos, e principalmente coeficientes de aproveitamento maiores.

O Plano Diretor Estratégico de 2002 gerou planos regionais, que por sua vez serviram de base para um novo zoneamento que apesar de ter sido elaborado localmente e com os preceitos do Estatuto da Cidade, não reduziu as históricas disparidades até aqui descritas.

O Plano Diretor se propôs a constituir um instrumento de combate à desigualdade na cidade, promovendo a urbanização e a qualificação das áreas periféricas, a recuperação das áreas de proteção ambiental, estimulando o adensamento populacional nas áreas com boa infraestrutura e oferta de empregos e viabilizando a produção de habitações de interesse social.

Um dos instrumentos importantes do Plano Diretor é a definição das Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS, pois determinam entre outras definições, que algumas áreas na zona central da cidade, devam receber prioritariamente habitações de interesse social. Paralelamente, o Plano Diretor propõe instrumentos de regularização fundiária nas zonas periféricas da cidade e estimula novos eixos de centralidade nessas áreas.

Outro mecanismo de política urbana proposto pelo Plano Diretor é o estabelecimento de um coeficiente básico de aproveitamento igual a um, podendo, eventualmente, chegar a dois. O estabelecimento da “outorga onerosa” como mecanismo de política urbana foi muito bem absorvido pelo mercado, pois promoveu uma diminuição no valor final do lote urbano destinado a promoção imobiliária, repartindo os benefícios com o tesouro municipal. É, portanto, muito importante ampliar a participação na definição de prioridades, para que os recursos advindos sejam distribuídos de forma efetiva. A revisão do Plano Diretor deverá incluir mecanismos participativos previstos no estatuto da Cidade, e ainda inefetivos em SP.

Hoje em São Paulo, vemos a recorrente reprodução de condomínios fechados, murados eliminando as perspectivas cidadãs, que às vezes se revoltam com o processo de destruição de bairros residenciais como a Vila Madalena ou Pinheiros. A maioria dos lançamentos tem denominações americanas e apesar da redução do tamanho dos apartamentos, oferecem espaço gourmet, fitness center e piscinas. O espaço de lazer busca apenas reduzir o número de viagens de uma cidade congestionada. Um artigo especial da Folha sobre novos empreendimentos chama a atenção para a expansão da verticalização na Megametrópole. Santos, Campinas, Sorocaba e São José dos Campos são as novas áreas de boom vertical, que nem sempre representam o adensamento apontado pelo artigo. Estradas

se transformam em avenidas atraindo condomínios, como a Via Dutra, Anhanguera e Bandeirantes (Folha de São Paulo, 21/06/2012).

Em síntese a verticalização de São Paulo expandiu-se pela Região Metropolitana sem produzir uma cidade compacta, pois a reversão histórica dos investimentos públicos em transporte coletivo produziu uma cidade vertical, mas não densa. E o histórico processo de elitização do crescimento vertical não contribuiu para a redução de desigualdades. Continuamos com a pergunta inicial: será que este processo poderá ser revertido, com quais instrumentos?

### **Referências Bibliográficas**

Albuquerque, M. J. de. 2006. *Verticalização de favelas em São Paulo: balanço de uma experiência (1989-2004)*, Tese (Doutorado), São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

Antunes, C. M. 2004. *São Paulo Vertical*, São Paulo, Gráfica Ipsis.

Azevedo, A. 1954. *A Cidade de São Paulo, Vol. III*, São Paulo, Associação dos Geógrafos.

Azevedo, S. e Andrade, L. A. G. de. 1954. *A Cidade de São Paulo, Vol. III*, São Paulo, Associação dos Geógrafos.

Barbosa, E. R. de Q. 2009. *O BNH e a verticalização em São Paulo: a Cia. HINDI*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

Bastide, R. 1982. *Habitação e Poder*, Rio de Janeiro, Zahar.

Batalha, W. de S. C. 1959. *Sistema Jurídico da Propriedade Privada, 2ª Edição*, Rio de Janeiro, Livraria Freitas Bastos.

Braga, J. C. de S. e Agune, A. C. 1979. *Os Transportes na Política Econômica: Brasil 1956/1979*, São Paulo, FUNDAP.

Botelho, A. 2007. *O urbano em fragmentos. A produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário*, São Paulo, Annablume; FAPESP.

Campos, C. M. e Simões Júnior, J. G. 2006. *Palacete Santa Helena*, São Paulo, Editora Senac.

Campos, C. M. e Somekh, N. 2002. *A cidade que não pode parar: Planos Urbanísticos de São Paulo no Século XX*, São Paulo, Editora Mackenzie.

Carmo, E. C. do. 2006. *A Política Habitacional no Brasil Pós Plano Real (1995-2002) – Diretrizes, Princípios, Produção e Financiamento: uma análise centrada na atuação da Caixa Econômica Federal, Tese (Doutorado)*, Campinas, Instituto de Economia - Universidade Estadual de Campinas.

Castro, L. G. R. de. 2007. *Operações Urbanas em São Paulo: interesse público ou construção especulativa do lugar, Tese (Doutorado)*, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

Farah, M. F. dos S. 1983. *Estado, Previdência Social e Habitação, Dissertação de Mestrado*, São Paulo, Departamento de Ciências Sociais - Universidade de São Paulo.

Feldman, S. 2005. *Planejamento e Zoneamento*, São Paulo, EDUSP.

Fernandes, A. M. 1982. *Le Processus de Manutention et de Reproduction du Quartier du Bom Retiro das la ville de São Paulo*, Paris, Institut D'Urbanisme de Paris.

Fix, M. 2007. *São Paulo cidade global*, São Paulo, Editora Bomtempo.

Fonseca, A. C. P. da. 2004. *A produção imobiliária privada e a construção da cidade de São Paulo: 1970-2002, Tese (Doutorado)*, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

Gagliotti, G. 2012. *A Verticalização de São Paulo: 1980 - 2011, Memorial de Qualificação de Dissertação de Mestrado*, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Galhardo, A. C. S. 2011. *Formas de morar em Interlagos: do bairro residencial ao condomínio fechado, Dissertação de Mestrado*, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Goldberger, P. 1989. *The Skyscraper, 5ª edição*. Nova York, Alfred Knof.

Harvey, D. 1992. *Condição pós-moderna*, São Paulo. Editora Loyola.

Hoesel, P. G. V. 1999. *O crescimento vertical residencial em São Paulo 1998 a 1998: o caso do Morumbi, Dissertação de Mestrado*, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Homem, M. C. M. 1984. *O Prédio Martinelli*, São Paulo, Editora Projeto.

Jacobs, J. 2000. *Morte e vida de grandes cidades*, São Paulo, Editora Martins Fontes.

Jardim, E. F. 2010. *Programas de Estabilização e o Consumo de Bens Duráveis. 2010, Dissertação de Mestrado*, São Paulo, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade - Universidade de São Paulo.

Langebuch, J. R. 1971. *A Estruturação da Grande São Paulo*, Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia.

Lefevre, H. N. 1951. *Influência da legislação urbanística sobre a estruturação das cidades: aplicação especial ao caso de São Paulo*, Tese Concurso de Cátedra, São Paulo, Escola de Engenharia - Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Lemos, C. A. C. 1979. *Arquitetura Brasileira*, São Paulo, Editora Melhoramentos.

Maricato, E. 1979. *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial*, São Paulo, Editora Alfa-Omega.

Michelin, R. F. 2012. *A Verticalização da Vila Romana*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Nery Jr, J. M. 2002. *Um século de Política para Poucos; O Zoneamento Paulista 1886-1986*, Tese (Doutorado), São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

Okano, T. L. 2007. *Verticalização e modernidade: São Paulo 1940-1957*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Reis Filho, N. G. 1978. *Quadro da Arquitetura no Brasil*, 4ª Edição, São Paulo, Editora Perspectiva.

Rogers, R. 1997. *Cidades para um pequeno planeta*, Barcelona, Editora Gustavo Gili.

Sempla. 2001. *Operação Urbana Faria Lima*, São Paulo, Sempla.

Singer, P. 1987. *O Capitalismo; sua evolução, sua lógica e sua dinâmica*, São Paulo, Editora Moderna.

Singer, P. 1973. *Economia Política da Urbanização*, São Paulo, Editora Brasiliense.

Somekh, N. 1976. *O Edifício Martinelli*, Trabalho de Graduação Interdisciplinar, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

Somekh, N. 1994. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939*, Tese (Doutorado), São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

Somekh, N. 1987. *A (des)verticalização de São Paulo*, Dissertação de Mestrado, São Paulo Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

Somekh, N. 1997. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939*, São Paulo, Studio Nobel / FAPESP / EDUSP.

Souza, M. A. A. de. 1981. *Produção do Espaço na Avenida Paulista*, Trabalho Apresentado pelos Alunos na Disciplina AUH-708, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo.

Souza, M. A. A. de e Santos, M. (org.) 1986. *A Construção do Espaço*, São Paulo, Editora Nobel.

Souza, M. A. A. de. 1994. *A identidade da Metrópole*, São Paulo, Editora Hucitec.

Stiel, W. C. 1978. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*, São Paulo, EDUSP.

Toledo, B. 1981. *São Paulo: três cidades em um século*, São Paulo, Editora Duas Cidades.

Vasconcelos, A. C. de. 1985. *O concreto no Brasil, recordes, realizações, história*, São Paulo, Editora Copiare.

Villaça, F. 1998. *Espaço intra-urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel / FAPESP / Lincon Institute.

Xavier, D. 2007. *Arquitetura Metropolitana*, São Paulo, Editora Anablume.

### **Artigos Eletrônicos**

Anitelli, F. e Tramontano, M. 2012. Construir, legislar, burlar: edifícios de apartamentos em São Paulo, 1920-1957. *Vitruvius* [Online], Disponível em; <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.142/4268> [Acessado em 23 de junho de 2012].

Camba, D. 2011. A culpa da Prefeitura na especulação imobiliária em São Paulo. Portal Exame [Online], Disponível em; <http://exame.abril.com.br/seu-dinheiro/imoveis/noticias/a-culpa-da-prefeitura-na-especulacao-imobiliaria-em-sp> [Acessado em 12 de dezembro de 2001].

Somekh, N. 2012. Trinta anos de urbanismo em São Paulo; teoria e ação. *Vitruvius* [Online], Disponível em; <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.143/4324> [Acessado em 10 de junho de 2012].

### **Jornais e Periódicos**

A Gazeta. 1957. *É um Abuso de Bradar aos Céus*, São Paulo, 18 de julho.

Correio Paulistano. 1957. *Cortiços de Luxo, os Arranha-Céus*, São Paulo, 30 de junho.

Diário Comércio Indústria. 1979. *O primeiro elevador instalado pela Villares*, São Paulo, 23 de agosto.

Diário de São Paulo. 1957. *Regulamentada a Utilização dos Terrenos*, São Paulo, 7 de julho.

Diário de São Paulo. 1963. *Licenciados em 1962 em nossa Capital, 12.320 Construções*, São Paulo, 31 de janeiro.

Farah, M. F. dos S. 1984. Estado e Habitação no Brasil: O caso dos Institutos de Previdência, *A Construção*, Nº 1.911, 127-23.

Folha da Manhã. 1956. *Registrou-se em 1949 o Licenciamento Máximo de Construções em São Paulo*, São Paulo, 4 de setembro.

Folha de São Paulo. 2012. Mercado especial de imóveis residenciais, Megametrópole, São Paulo, 21 de junho.

Imprensa Oficial. 2012. *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*, São Paulo, 14 de junho.

Notícias Villares. 1979. *O Legado de um Pioneiro*, São Paulo, Boletim Bimestral das Indústrias – Junho.

O Estado de São Paulo. 1957. *A Densidade da População e a Lei 5.261*, São Paulo, 28 de julho.

O Estado de São Paulo. 1962. *Quinze Quilômetros de Metrô na Administração P. Maia*, São Paulo, 24 de junho.

Oliveira, F. 1975. A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista. *Seleções CEBRAP*, Nº 1, 231-72.

Serra, J. 1982. Ciclos e Mudanças estruturais na economia brasileira do pós-guerra. *Revista de Economia Política*, Nº 1/2 e 2/2, 87-38 e 93-25.

Veja. 1972. *A Copacabana de São Paulo*, São Paulo, 27 de setembro.

## **Instituições**

A.B.C.P. 1940. *A Indústria de Cimento no Brasil*, São Paulo, Boletim de Informações, Nº43.

A.B.C.P. 1948. *A Indústria de Cimento no Brasil*, São Paulo, Notas e Comentários, Nº23.

COGEP. 1970. *Levantamento dos Preços de Terreno no Município de São Paulo*, São Paulo, Relatório de Junho.

COGEP/FUNDAP. 1979. *O Planejamento Urbano em São Paulo: Documento*, São Paulo, Relatório de Fevereiro.

SECOVI. 2011. *Cadastro de Lançamentos Imobiliários: 2000 - 2011*, São Paulo, Relatório Anual.