

## **A EXPANSÃO URBANA EM SÃO PAULO COMO CONSEQUÊNCIA DE INTERESSES PRIVADOS**

**Mariana Meidani Ripoli**

Arquiteta e Urbanista pela EESC-USP, Mestranda pela FAUUSP

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

e-mail: marianaripoli@usp.br; marianamripoli@gmail.com

### **Introdução: a cidade do automóvel**

No fim do século XIX, a industrialização de São Paulo atraiu muitas pessoas de municípios vizinhos e imigrantes estrangeiros, o que levou a um rápido crescimento da cidade. A expansão urbana do começo do século XX foi marcada pela instalação de galpões industriais ao longo das ferrovias, pela criação de novos loteamentos proletários nos bairros mais afastados do centro e pela ocupação do entorno da avenida Angélica e da rua da Consolação pela classe abastada, que mais tarde se estendeu também aos bairros-jardim. A substituição dos bondes a tração animal pelos elétricos garantia a mobilidade da população, e a rede atendia mesmo aos bairros mais distantes na época (Zmitrowicz, 2009).

Na primeira metade do século XX, o Brasil adotou o modelo do capitalismo industrial e da sociedade de consumo. O automóvel passou a ter prioridade sobre outras formas de transporte público, e, conseqüentemente, os investimentos no sistema viário substituíram os recursos antes destinados ao transporte ferroviário e de bondes:

Ao crescimento da demanda de transporte público não correspondia a evolução da capacidade do sistema de bondes elétricos, que acabou por estagnar na década de 1930. [...] Em 1935, o número de linhas de ônibus chegou a superar o número de linhas de bonde (Zmitrowicz, 2009, p. 23).

Entretanto, São Paulo não tinha um plano viário ou de infraestrutura abrangente, e as grandes obras se destinavam antes a atender às demandas de crescimento para as periferias, sem levar em consideração o contexto urbano em que se inseriam (Travassos, 2003).

Situada na rota do café em direção ao porto de Santos, até o fim do século XIX São Paulo era um ponto de passagem e só começou a crescer significativamente a partir do XX, com a industrialização (Zmitrowicz, 2009). Diferentemente dos casos de cidades planejadas, como Brasília ou Goiânia, ou como o Rio de Janeiro, capital da Colônia, do Império e, mais tarde, da República, o planejamento urbano em São Paulo parece ter sempre ficado em segundo plano, preterido especialmente pelo capital.

Já nesse período, é possível notar como os interesses privados, sobretudo imobiliários, norteavam investimentos e intervenções na cidade. Enquanto as indústrias e os bairros operários se estabeleciam ao longo da via férrea, as linhas de bonde e as obras viárias frequentemente atendiam às demandas dos proprietários de terra – contrariando até mesmo interesses do capital produtivo.

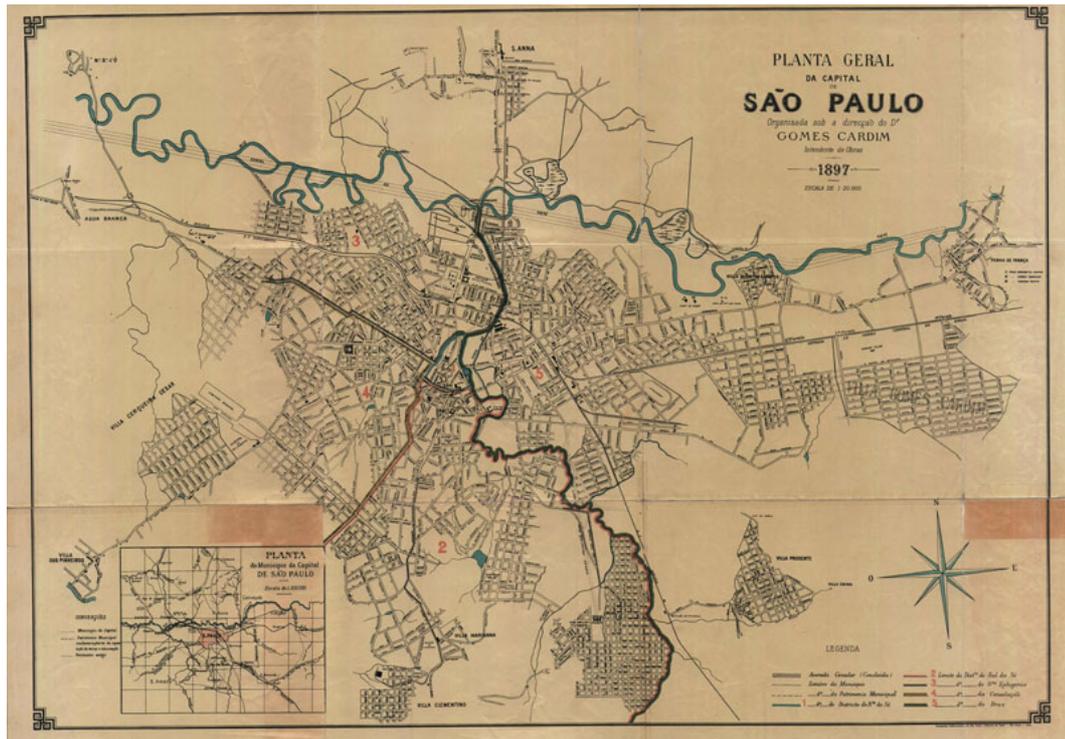
Esse processo se intensificou ainda mais nos anos 1930 e 1940, quando a política ferroviária foi substituída pela rodoviária, devido à aproximação do Brasil com o governo dos EUA e, posteriormente, à instalação da indústria automotiva no ABC (Nobre, 2010b). Além disso, os veículos sobre pneus têm mais autonomia para vencer terrenos irregulares e desníveis acentuados, e a abertura de vias é muito mais rápida e barata que a instalação de linhas férreas.

### **Empreendimentos, transporte e território**

É notório que o capital imobiliário tem grande influência sobre a forma urbana: seu poder econômico invariavelmente se traduz em poder político, que os proprietários de terras e empreendedores em geral exercem em interesse próprio. Em São Paulo, isso pode ser observado já na transformação da cidade de vila de passagem para centro econômico e administrativo do estado. É ainda no fim do século XIX, com o crescimento da população e, conseqüentemente, da mancha urbana, que tem início o processo de segregação social do espaço, com a diferenciação de usos e ocupação de determinadas áreas (Bonduki, 2011). A partir daí, as mudanças na malha urbana passam a refletir não apenas o crescimento da cidade, mas também as demandas de diferentes atores.

Os mapas a seguir mostram como a divisão administrativa da cidade na passagem do século XIX para o XX reproduz a matriz fundiária do período anterior. O **mapa 1** traz o





Mapa 2 – Planta Geral da Capital, 1897

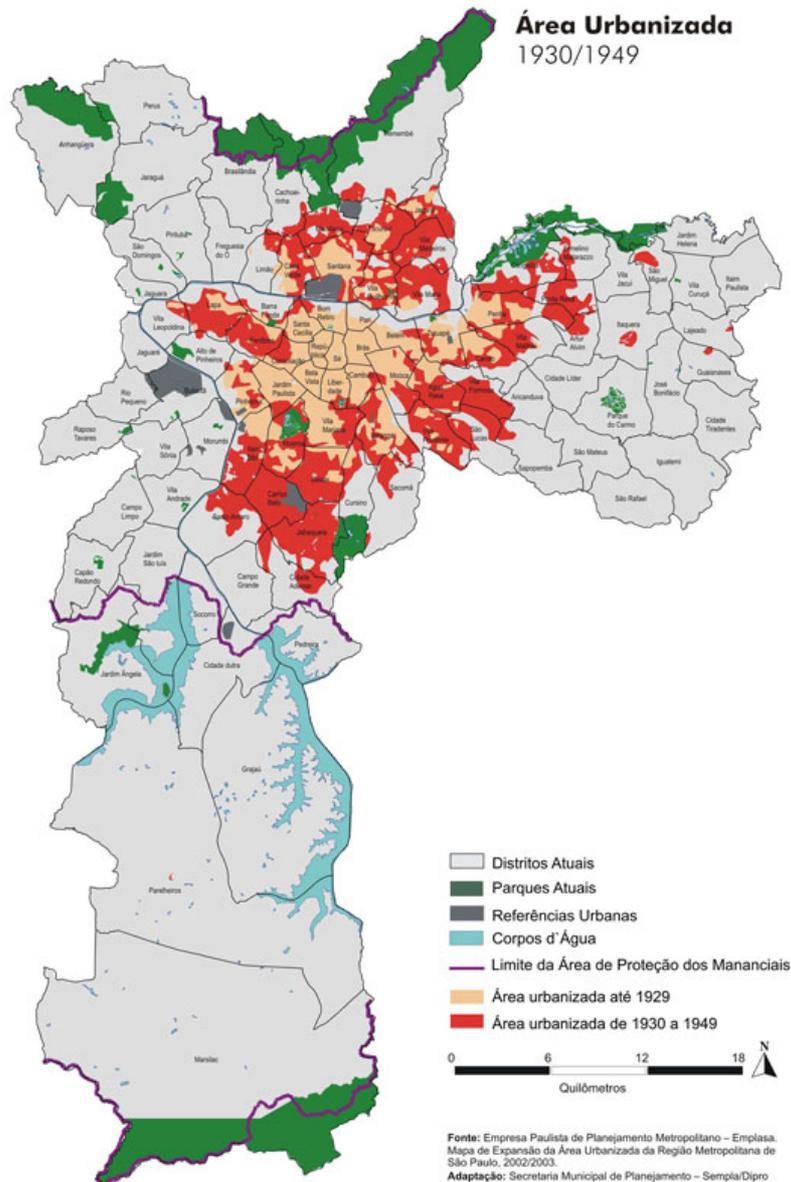
Fonte: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1897.htm>

No entanto, a valorização fundiária não era, como não é até hoje, o único interesse privado a agir sobre as políticas urbanas. Historicamente, na cidade de São Paulo, a maior parte dos investimentos públicos está no vetor sudoeste, onde se concentra a população de maior renda, em detrimento dos setores periféricos. Segundo o livro *Redes sociais, instituições e atores políticos no governo da cidade de São Paulo*, de Eduardo César Marques, entre 1975 e 2000, gastaram-se R\$ 20,8 bilhões de reais em obras viárias na cidade, 62% dos quais foram investidos na região central (Nobre, 2010a). Esse mesmo fenômeno tende a se repetir em outros setores, de infraestrutura a equipamentos públicos.

Numa São Paulo voltada para atividades econômicas e para a crescente industrialização, pode-se dizer que a população era dividida em patrões e empregados. Ao novo modo de vida urbano dos primeiros – admiradores da burguesia europeia –, atividades sociais, culturais e de lazer pareciam indispensáveis. Já aos últimos, cabiam o dever do trabalho e o direito de morar (mesmo que discutível, consideradas as condições precárias em que viviam). Até hoje, o processo de configuração da cidade – tanto espontâneo quanto planejado – dá a impressão de que as intervenções urbanas privilegiam esses aspectos essenciais para a continuidade do processo capitalista: morar e trabalhar. As iniciativas de



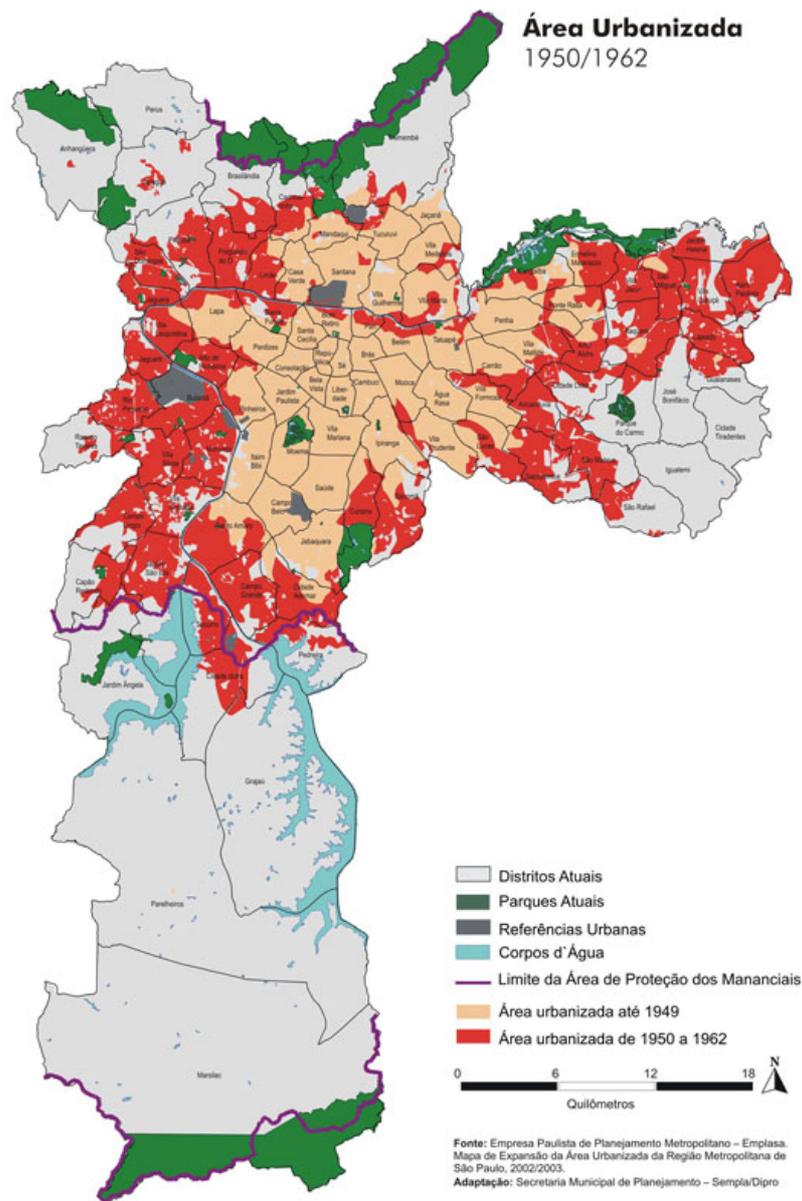
Os mapas 4 e 5 mostram as manchas de urbanização da cidade de São Paulo desde os anos 1930 até 1962.



Mapa 4 – Área urbanizada, 1930/1949

Fonte: [http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/img/mapas/urb-1940.jpg](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1940.jpg)

Até 1929, a mancha urbana se concentra claramente nas áreas atendidas pelas linhas de trens e bondes. Depois, o crescimento horizontal da cidade, além de muito intenso, parece se desvincular das vias férreas. Uma possível explicação para isso é a já mencionada substituição dos bondes pelo transporte sobre pneus, que, com sua maior autonomia, viabilizava o estabelecimento de moradias em locais distantes e mesmo pouco urbanizados, desde que próximos a uma rota de ônibus.



Mapa 5 – Área urbanizada, 1950/1962

Fonte: [http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/img/mapas/urb-1950-1960.jpg](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1950-1960.jpg)

Embora nesse período as demandas urbanas já fossem intensas e houvesse uma preocupação com planejamento e intervenções de melhoramento e de infraestrutura, as políticas públicas urbanas ainda eram voltadas para a região central. As intervenções em áreas periféricas limitavam-se muitas vezes à construção de infraestrutura básica e à instalação de linhas de transporte que viabilizassem a moradia e as viagens diárias ao trabalho.

## Saneamento e energia

Nas primeiras décadas do século XX, ainda não havia políticas públicas de habitação. Em geral, a população trabalhadora tinha três alternativas: vilas operárias, frutos de iniciativas isoladas dos industriais, autoconstrução em lotes periféricos ou cortiços. As duas primeiras se enquadram na situação descrita acima e estão entre os fatores que levaram à expansão horizontal do tecido urbano na época. Os cortiços, no entanto, figuraram também em outro processo urbanístico: o sanitário.

No fim do século XIX e começo do XX, assim como outras cidades brasileiras em crescimento, São Paulo sofria com as epidemias que, embora inicialmente afligissem apenas populações de baixa renda, logo se alastravam indiscriminadamente. De um lado, estavam os cortiços, localizados em áreas centrais, com alta concentração de residentes e condições precárias de higiene e saneamento. Do outro, as várzeas dos rios (em especial Tietê e Tamanduateí), que vinham servindo como depósitos de lixo e áreas para despejo de esgoto e que começavam a ser ocupadas por aqueles que não tinham acesso à terra. Some-se a isso a crescente ocorrência de inundações que, a partir do início do século XX, com a transposição da Várzea do Carmo e a subsequente ocupação das várzeas do Tietê pelos bairros operários de Brás, Pari, Água Branca e Lapa, tornaram-se um problema comum na rotina dos trabalhadores da cidade (Seabra, 1988).

Como resposta a essas questões, em 1892, estabeleceu-se a Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo (CSE) e, nas palavras de Raquel Rolnik<sup>1</sup> (1981 apud Seabra, 1987, p. 117), “os doutores do corpo trabalharam com os doutores do espaço”. Os técnicos da época, assim como a CSE, entendiam que era necessário sanear o solo e os rios e passaram a buscar formas de tratar as várzeas e aumentar a vazão dos leitos. Nos anos 1920, a comissão propôs a retificação do Tietê entre a Ponte Grande (atual Ponte das Bandeiras) e Osasco. Inicialmente, a retificação era vista como uma forma de sanear a várzea e controlar as inundações. Mas, mais tarde, a Comissão de Melhoramentos do Tietê incorporou outras diretrizes aos planos, aproveitando o potencial da várzea regularizada para a construção de novo sistema viário e a criação de vastas áreas urbanizáveis.

---

<sup>1</sup> Rolnik, R. **Cada um no seu lugar – São Paulo, início da industrialização**: Geografia do Poder. Dissertação – FAUUSP, São Paulo, 1981.

Paralelamente, crescia também a demanda por energia elétrica, levando à elaboração de inúmeros projetos de reservatórios e barragens, em especial no leito do rio Pinheiros, que viabilizassem o aumento da produção. A companhia canadense Light foi a responsável pelas obras de retificação e canalização do Pinheiros, na década de 1940, consequência do projeto de concessão de aproveitamento hidrelétrico da empresa. Além das obras viárias e de infraestrutura, com extensão de mais de 25 km, a intervenção incluía o aprofundamento do leito do rio, para controle de enchentes, a construção de novas pontes de concreto armado que permitissem não só a transposição eficaz do rio, como navegação e dragagem sob as estruturas, mesmo nos níveis máximos das águas, e a construção da usina de recalque da Traição, que inverte o curso do rio bombeando-o no sentido da represa Billings (Zmitrowicz, 2009). As intervenções incluíam também o aterro do antigo leito, nivelando-o aos terrenos adjacentes e, assim, possibilitando a exploração imobiliária da região.

Ou seja, mesmo em grandes empreendimentos, inicialmente de caráter estruturador da cidade, a questão fundiária aflora com importância equivalente à dos objetivos iniciais dos projetos. Entretanto, já nesse período, o poder público estava preocupado com a valorização da propriedade privada em decorrência das intervenções do Estado. O relatório de 1926 da Seção de Obras do Estado de São Paulo sobre o Plano de Melhoramentos do Rio Tietê recomendava que o município agisse de forma que a valorização das terras privadas trouxesse retorno também aos cofres públicos, evitando o que ocorrera em experiências anteriores pelo país:

A administração municipal, ao examinar a questão sob estes e outros aspectos, poderá levar em conta os exemplos em vários países e no Brasil: – no Rio de Janeiro (Morro do Castello, Lagoa Rodrigo de Freitas etc.), em São Paulo (Várzea do Carmo) e em Santos, onde o Estado despendeu valiosas somas com os canais, valorizando extraordinariamente terrenos que pouco valiam e sem ter uma pequena coparticipação direta nos proveitos com que largamente tem beneficiado os proprietários. [...] É preciso agir antes que as coisas se compliquem mais e a Municipalidade tenha notavelmente diminuído seu patrimônio (São Paulo, 1926, p. 221/222).

Previa-se que se criassem 2.400 ha de novas áreas edificáveis (já descontadas as faixas de logradouros, áreas inundáveis, sistema viário etc.) após as intervenções nos rios Pinheiros e Tietê. A Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê chegou a propor a criação de um tributo especial para esses casos, a Contribuição de Melhoria. No entanto, devido à falta de informação, é difícil aferir quanto retorno pelos investimentos obteve o município – se é que obteve algum (Seabra, 1987).

## O papel da Light

Combinando propriedade fundiária, energia e transporte, estava a São Paulo Tramway, Light & Power Limited, empresa canadense que se instalou em São Paulo no fim do século XIX para prestar serviços de transporte urbano e de geração e fornecimento de energia elétrica por meio de usinas hidrelétricas. Ambos serviços vitais para a cidade industrializada e que, naturalmente, tiveram um papel determinante na conformação da malha urbana, então em franca expansão.

Seja urbana ou de transporte, a instalação de infraestrutura resulta na valorização das terras do entorno. Ou seja, só exercendo suas funções primárias, a Light já influía no cenário fundiário da cidade. Entretanto, já no começo de suas operações, há indícios de que a empresa participasse de forma mais ativa e diretiva, ainda que indireta, no mercado imobiliário paulistano, criando linhas de bondes e de energia em regiões que pertenciam a parceiros proprietários de terras e preterindo as solicitações de outros empreendedores privados, quando não atendiam a seus interesses (Santos, 2010). A Light usava sua enorme força política para influir nas decisões da administração municipal e atender a seus interesses econômicos. No início dos anos 1920, uma forte estiagem atingiu São Paulo, deflagrando uma crise na geração e no abastecimento de energia elétrica. Usando de sua influência, a empresa pressionou o poder público por maior autonomia na exploração dos recursos hídricos.

| DIÁRIO OFICIAL  |  | Janeiro 1928  |
|---|--|---|
| de 1927   |  | LEI N. 2249 — De 27 de Dezembro de 1927   |
| diente e Con-<br>s Negócios da  |  | Concede favores á The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited.   |
| Presidente do   |  | O doutor Julio Prestes de Albuquerque, Presidente do Estado de São Paulo.   |
| decretou e eu   |  | Faço saber que o Congresso Legislativo decretou e eu promulgo a lei seguinte:   |
| diente e Con-<br>os da Viação<br>directorias: de<br>primeira os<br>30 de Dezem- |  | Artigo 1.º — Fica o Poder Executivo autorizado a conceder á «The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited» nas condições que julgar mais convenientes ao interesse publico, o direito de: |
|   |  | a) elevar o nivel do reservatorio do rio Grande até a cota de 747 metros acima do nivel do mar;   |

Figura 1 – Publicação original da Lei Estadual nº 2.249, de 27 dez. 1927

Fonte: <http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=66538>

Em 27 de dezembro de 1927, Júlio Prestes, então presidente do estado de São Paulo, promulgou a Lei n. 2.249 (**Figura 1**), que concedia favores à São Paulo Tramway, Light & Power Company Limited. Os dois primeiros artigos da lei tratam de aspectos técnicos da geração e do fornecimento de energia hidrelétrica, mas o terceiro e o quarto dão à empresa poderes bem mais abrangentes:

Artigo 3º – Ficam declarados de utilidade pública os terrenos e outros bens, indispensáveis à construção de todas essas obras e de necessidade pública, as áreas actualmente alagadiças, ou sujeitas a inundações, saneadas ou beneficiadas e, consequência dos serviços de que trata esta lei.

Artigo 4º – A “The São Paulo Tramway, Light & Power Company Limited” gozará de direito de desapropriação dos bens e terrenos a que se refere o artigo anterior, mas para exercê-lo deverá submeter à prévia aprovação do Poder Executivo, as plantas das obras a executar, suas modificações posteriores, fornecendo todos os esclarecimentos que lhe forem pedidos.

Essa lei conferiu à Light poderes equivalentes aos do Estado, dos quais ela novamente tirou proveito, além de contemplar seus interesses imobiliários. O artigo 4º criou os recursos para que a empresa adquirisse terras em diversas áreas da cidade, por meio de desapropriação, sob o argumento da necessidade pública. Além disso, também lhe cabia o controle das inundações, o que gerava uma contradição entre seus interesses e suas responsabilidades: se, por um lado, as cheias dos reservatórios beneficiavam a produção de energia, por outro, podiam agravar os alagamentos, devido à menor capacidade de vazão dos rios (Seabra, 1988).

Mas data de 1929 um dos fatos mais notórios da história da Light. Em fevereiro, chuvas fortes e prolongadas atingiram a cidade, causando enchentes sem precedentes. No entanto, mesmo diminuindo o volume de precipitação depois de alguns dias, seguiam alagadas certas áreas da cidade que jamais tinham sofrido com o problema. Embora não comprovada, é amplamente aceita a ideia de que a Light terá aproveitado o momento e aberto as comportas de seus reservatórios, agravando as enchentes e, portanto, ampliando as áreas alagadiças do rio Pinheiros e se beneficiando do previsto no artigo 3º da Lei n. 2.249.



Figura 2 – Marco do nível da enchente de 1929, instalado pela Light na Rua Porto Seguro. (Acervo Divisão de Preservação/DPH/SMC, Chico Saragiotto).

Fonte: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/patrimonio\\_historico/ladeira\\_memoria/index.php?p=8385](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/patrimonio_historico/ladeira_memoria/index.php?p=8385)

Manipulada ou não, o fato é que a enchente aumentou consideravelmente o patrimônio imobiliário da Light e ainda lhe rendeu parcerias com grandes empreendedores como a Cia. City para a implantação dos bairros-jardim na várzea do rio Pinheiros.

### **Considerações finais**

Pode-se dizer que a organização do tecido urbano em função dos interesses privados, em especial os empreendimentos imobiliários, é parte de um processo muito mais amplo, uma lógica moderna de cidade, em que o espaço é setorizado por uso, com alta concentração de empregos e serviços na região central e grandes áreas residenciais nas periferias. Entretanto, com o passar do tempo, esse princípio se mostrou insustentável, especialmente nas grandes metrópoles mundiais, por gerar enormes migrações pendulares,

sobrecarregando os sistemas de infraestrutura viária e de transporte e onerando os trabalhadores.

Tomemos como exemplo a própria cidade de São Paulo. Em 2010, os distritos centrais ofereciam cerca de 10 empregos por habitante, enquanto nas regiões periféricas essa razão podia chegar a 20 habitantes por emprego disponível. Somem-se a isso a média de menos de dois passageiros por automóvel e a ocupação de 78% do sistema viário urbano por automóveis, além da menor rede de transporte ferroviário (o único modo que independe da infraestrutura viária) entre cidades de porte equivalente, como a Cidade do México e Hong Kong. Naturalmente, o sistema viário e de transporte urbano ficou sobrecarregado, e todos os modais perderam mobilidade.

Além disso, ao lado de uma forte tendência de verticalização nas áreas centrais, a ocupação nas regiões periféricas, onde há menos infraestrutura e a terra é mais barata, é predominantemente horizontal. As bordas das cidades são difusas, e não se distingue claramente onde termina o urbano e onde começa o rural. O espraiamento da malha urbana gera ainda mais demanda por infraestrutura, sistemas de transporte e equipamentos.

Possivelmente como resposta a esse processo, a administração municipal paulistana começou recentemente a buscar alternativas e a adotar uma série de medidas semelhantes às adotadas em diversas outras metrópoles do capitalismo central. Para distribuir melhor as atividades pelo tecido urbano e criar uma cidade de usos verdadeiramente mistos, novas leis e diretrizes administrativas começaram a ser discutidas em vários níveis da sociedade.

Por meio de políticas que visam onerar o transporte individual motorizado para reduzir seu uso e estimular o uso do transporte coletivo e de modos não motorizados, a prefeitura começa a caminhar em direção a um novo modelo de cidade. A criação de faixas exclusivas de ônibus e de novas ciclovias e a extinção de vagas de estacionamento nas áreas centrais são exemplos de curto prazo desse tipo de política. E há também medidas de médio e longo prazo, como a possibilidade de construção de novas unidades habitacionais sem vaga de garagem e o incentivo à instalação de negócios geradores de empregos em regiões periféricas, previstas no substitutivo de 2014 do Plano Diretor Estratégico, como forma de distribuir melhor a população e reduzir o uso do transporte individual.

SÃO PAULO

## Haddad diz a empresários que é prefeito da cidade, e não do mercado imobiliário

Prefeito vai a sede da principal entidade representativa de construtoras cobrar fim da separação entre os interesses do setor e os da sociedade, e contesta exageros nas críticas sobre Plano Diretor

por Gisele Brito, da RBA | publicado 11/08/2014 18:57, última modificação 11/08/2014 19:22

São Paulo – O prefeito de São Paulo, Fernando Haddad (PT), foi hoje a principal entidade representativa do setor imobiliário da capital paulista propor que se supere a separação entre os interesses empresariais e os dos cidadãos. Ao falar durante almoço na sede do Secovi, na Vila Clementino, zona sul da cidade, o petista criticou estimativa divulgada em nome da entidade acusando que o novo Plano Diretor Estratégico vai elevar em 15% os preços dos imóveis – Secovi é a sigla para Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo, fundado em 1946.

Haddad afirmou que entre os objetivos do Plano Diretor está a reconciliação da percepção da população em relação ao setor imobiliário. Para o prefeito, a forma como a cidade cresceu criou um "divórcio no coração de alguns".



Figura 3 – Imagem de notícia publicada em 11 ago. 2014 no *site* Rede Brasil Atual

Fonte: <http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2014/08/haddad-diz-a-empresarios-que-e-prefeito-da-cidade-e-nao-do-setor-imobiliario-5-2331.html>

No entanto, o capital privado continua sequioso e, para atender a seus interesses, não necessariamente considera o projeto de cidade em vigor: queixam-se desde motoristas incomodados por ter perdido espaço para os ônibus nas principais vias da cidade e pequenos comerciantes que recorreram à polícia contra a instalação de ciclovias em frente a seus estabelecimentos até grandes empreendedores imobiliários, que alegam que as novas diretrizes de obras encarecem seus projetos.

A notícia da **Figura 3** mostra o atual prefeito lembrando os representantes do capital imobiliário que seu papel é representar os interesses de toda a cidade, e não apenas os de um ou outro setor.

Por enquanto, medidas e leis continuam avançando. Resta saber se realmente vivemos um momento de transição nas políticas públicas urbanas da cidade de São Paulo ou se, mais uma vez, os interesses privados se sobreporão ao estabelecido por planos e projetos urbanos.

## Referências

- Bonduki, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil; arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. 6 edição. São Paulo: Estação Liberdade, 2011.
- Carvalho, C.; Pereira, R. Comunicado do IPEA n° 161: Indicadores de mobilidade urbana da PNAD 2012. Brasília: IPEA, 2013. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/comunicado/131024\\_comunica\\_doipea16\\_graficos.pdf](http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/comunicado/131024_comunica_doipea16_graficos.pdf)>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- Correa, V. Carro toma quase toda a rua sem transportar nem 1/3 dos paulistanos. Folha de São Paulo. São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2012/08/1135249-carro-toma-quase-toda-a-rua-sem-transportar-nem-13-dos-paulistanos.shtml>>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. CENSO 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)> Acesso em: ago. 2014.
- Leme, M. C. S. (Org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.
- Maricato, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2012.
- \_\_\_\_\_. Cidades no Brasil: neodesenvolvimentismo ou crescimento periférico predatório. II *Lehmann Dialogues*. Harvard, 2012.
- \_\_\_\_\_. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; Maricato, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2013.
- Metz, D. Demographic determinants of daily travel demand. **Transport Policy**, v. 21, 2012. p. 20-25. Disponível em: <<http://davidmetz13.files.wordpress.com/2013/03/demog-det-published.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2014.
- Nobre, E. A. C. Ampliação da marginal do Tietê: demanda real ou rodoviarismo requeentado? **AU. Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, v. 25, n. 191, p. 58-63, 2010a.
- \_\_\_\_\_. A atuação do poder público na construção da cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 11., 2010, Vitória. **Anais...** Vitória: UFES, 2010b.
- Pierini, C. R.. Moscou e São Paulo: A Retirada dos Bondes da Região Central e os Efeitos para a Mobilidade. *História e-História*, v. 1, p. 526, 2013. Disponível em: <[http://historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=alunos&id=526#\\_ftnref1](http://historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=alunos&id=526#_ftnref1)>. Acesso em: 14 ago. 2014.
- Santos, F. A.. Uma empresa, vários negócios. A atuação da Light na ocupação e valorização do solo urbano da cidade de São Paulo (1900-1929). In: CONGRESSO LATINOAMERICANO DE HISTORIA ECONÓMICA (CLADHE-II), 2., 2010, México. **Anais...** México: Asociación Mexicana de Historia Económica (AMHE), 2010.

- Santos, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2012.
- São Paulo (Cidade). Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras. **Dados Demográficos dos Distritos pertencentes às Subprefeituras**. São Paulo: PMSP, 2014a. Disponível em: <[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados\\_demograficos/index.php?p=12758](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758)>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- \_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras. **Infocidade**. São Paulo: PMSP, 2014b. Disponível em: <<http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br>>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- \_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento de Patrimônio Histórico. **Informativo do arquivo histórico municipal**. São Paulo: PMSP, 2008. Disponível em: <<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1897.htm>>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- \_\_\_\_\_. **Atlas Ambiental do Município de São Paulo**, 2002. Disponível em: <<http://atlasambiental.prefeitura.sp.gov.br/>>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- \_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. **Histórico demográfico do município de São Paulo**. Disponível em: <[http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/)>. Acesso em: 14 ago. 2014.
- \_\_\_\_\_. Secretaria Municipal de Meio Ambiente. **A questão ambiental urbana: cidade de São Paulo**. São Paulo: Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, 1993.
- \_\_\_\_\_. Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. **Parques**. Disponível em: <[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio\\_ambiente/parques/](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/)>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- São Paulo (Estado). Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano. **Sumário de dados da Grande São Paulo**: 1994. São Paulo: Emplasa, s/d.
- \_\_\_\_\_. Seção de Obras. **Relatório: Melhoramentos do Rio Tietê em São Paulo**. São Paulo: Seção de Obras, 1926.
- \_\_\_\_\_. Secretaria dos Transportes Metropolitanos. **Pesquisa Origem e Destino 2007: Região Metropolitana de São Paulo**. São Paulo: STM, 2008. Disponível em: <[http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/files/sintese\\_od\\_2007.pdf](http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/files/sintese_od_2007.pdf)>. Acesso em: ago. 2014.
- Seabra, O. C. L. **Enchentes em São Paulo. Culpa da Light?** In: **Memória**. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo, ano I, n. 1, 1988.
- \_\_\_\_\_. **Os meandros dos rios nos meandros do poder: o processo de valorização dos rios e das várzeas do Tietê e do Pinheiros na cidade de São Paulo**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1987.
- Toledo, B. L. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Associação de Cimento Portland, 1996.

\_\_\_\_\_. **Anhangabahú**. São Paulo: FIESP/CIESP, 1989.

Travassos, L. R. F. C.; GROSTEIN, M. D. A dimensão socioambiental da ocupação de fundos de vale urbanos. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 10., 2002, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, 2003. p. 1-12.

Villaça, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

Zmitrowicz, W. **As obras públicas de engenharia e a sua função na estruturação da cidade de São Paulo**. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.

\_\_\_\_\_; Borghetti, G. **Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 2009.