DESENHO URBANO, CAPITAL E IDEOLOGIA EM SÃO PAULO

CENTRALIDADE E FORMA URBANA NA MARGINAL DO RIO PINHEIROS

ALEXANDRE HEPNER

ALEXANDRE HEPNER

DESENHO URBANO, CAPITAL E IDEOLOGIA EM SÃO PAULO
CENTRALIDADE E FORMA URBANA NA MARGINAL DO RIO PINHEIROS

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
para a obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Paisagem e Ambiente

Orientador: Prof. Dr. Sílvio Soares Macedo

São Paulo

2010

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: hepnerz@yahoo.com.br

HEPNER, Alexandre

Desenho urbano, capital e ideologia em São Paulo: centralidade e forma urbana na Marginal do Rio Pinheiros / Alexandre Hepner
– São Paulo, 2010
334 p.: il.

Dissertação (Mestrado – Área de Concentração: Paisagem e Ambiente) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
Orientador: Silvio Soares Macedo

1. Desenho urbano. 2. Paisagem. 3. Mercado imobiliário. 4. Áreas centrais

FOLHA DE APROVAÇÃO

Alexandre Hepner

Desenho urbano, capital e ideologia:

Centralidade e forma urbana na Marginal do Rio Pinheiros

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo para a obtenção do
título de mestre em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Paisagem e Ambiente

Orientador: Prof. Dr. Sílvio Soares Macedo

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____ Assinatura: _____

Agradecimentos

Este trabalho não teria sido possível sem o apoio de um grande número de pessoas, dentre os quais colegas, amigos e familiares. Expresso aqui os meus mais sinceros agradecimentos a todos os que contribuíram ao longo deste processo.

Agradeço em especial ao meu orientador, Prof. Dr. Silvio Soares Macedo, que me acompanhou não apenas ao longo do desenvolvimento desta dissertação de mestrado, mas também desde a graduação na FAU-USP, quando comecei a dar meus primeiros passos na direção desta pesquisa. Seu suporte, críticas e paciência foram vitais para que este trabalho encontrasse seu caminho.

Agradeço também aos professores João Sette Whitaker Ferreira e Ana Cecília de Arruda Campos, pela cuidadosa crítica e pelos valiosos comentários oferecidos ao avaliarem este texto. A este importante auxílio, soma-se ainda a inspiradora influência exercida pelos seus trabalhos.

A convergência de temas entre esta pesquisa e as pesquisas desenvolvidas pelos meus colegas Bruna Benvença e Sidney Vieira propiciaram interessantes discussões, pelas quais devo agradecimentos. Ao meu colega Denis Cossia, agradeço também pelo valioso apoio técnico e pelo companheirismo. Ao Ulisses Sardão, agradeço pelo cuidado, precisão e paciência com o qual me auxiliou na produção dos modelos eletrônicos que integram esta pesquisa.

O suporte oferecido pela KV Arch foi essencial para a realização deste trabalho. Agradeço não apenas o apoio dos arquitetos Jorge Königsberger e Gianfranco Vannucchi, mas também a oportunidade de experimentar, em primeira mão, o desafio de trabalhar na intersecção entre a arquitetura e o desenho urbano, e de testar os limites da prática do arquiteto na cidade do mercado imobiliário. Aos meus colegas Pilar Lorenzo, Ricardo Gonçalves, Matheus Alves, Ana Luiza Ralston, Alexandre Kuroda e Lilian Parrado agradeço pelos produtivos debates que guiaram nossa produção cotidiana e que de certa forma permeiam este trabalho. Agradeço também à “consultoria” dos arquitetos Alexandre Daud e Liliane Caparelli, cujo conhecimento incomparável sobre os meandros da legislação urbana de São Paulo me foi extremamente relevante.

Agradeço à arquiteta Marilena Fajersztajn, da EMURB, pela entrevista concedida, pelo interesse neste trabalho e pelo material cedido que foi tão útil para esta pesquisa.

Aos meus colegas Rafael Brych e João Paulo Payar, agradeço pela complementariedade de nossas discussões sobre a prática do projeto, e pela vontade incansável de intervir positivamente em nossas cidades.

Aos meus amigos Guilherme Ieno, Luís Fernando Alonso, Marcos Contieri, Pedro Thevenard, Rafael Faria e Ramón Caño, agradeço pelas reuniões de segunda-feira, cujos debates permitiram ampliar a “base interdisciplinar” deste trabalho. Aos meus amigos Dionísio Gutierrez, Felipe Maierhofer e Pedro Malina, agradeço pela perseverança em continuar o projeto que começamos juntos.

Agradeço ao apoio e compreensão de minha família, especialmente de minha mãe Sonia e minha irmã Adriana, que pacientemente conviveram com os hábitos curiosos que uma pessoa desenvolve quando está escrevendo uma dissertação de mestrado.

Enfim, palavras não são suficientes para expressar a gratidão que sinto pelo apoio de minha esposa Ananda, que além de me oferecer seu carinho e compreensão infinitos, abriu para mim as portas de áreas do conhecimento que, sozinho, eu não teria tido coragem de desbravar. Sua inteligência, espírito crítico e vontade de mudar o mundo são a melhor fonte de inspiração que eu poderia desejar.

Resumo

HEPNER, Alexandre. **Desenho urbano, capital e ideologia em São Paulo: centralidade e forma urbana na Marginal do Rio Pinheiros**. 2010. 220 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

A partir da década de 1970, iniciou-se em São Paulo um processo de expansão e deslocamento de atividades do setor de serviços, que antes se localizavam quase exclusivamente no Centro da cidade e no entorno da Av. Paulista, rumo à região do vale do Rio Pinheiros. Ao longo deste período, as antigas áreas de várzea do rio transformaram-se em espaços de intensa valorização imobiliária, marcados pela presença de modernos edifícios de escritórios, hotéis de padrão internacional e numerosos *shopping centers*. Esta paisagem emergente destaca-se pelo seu poderoso valor simbólico, sendo considerada por muitos como um dos principais “cartões-postais” de São Paulo no início do século XXI. Além disso, estas centralidades empresariais e de negócios são apresentadas por setores da mídia, da política e da academia como o elo que conecta São Paulo aos pólos centrais do sistema capitalista financeiro e informacional no contexto contemporâneo da globalização econômica. Segundo este discurso, a Marginal Pinheiros é um espaço urbano cujas funções estariam mais estreitamente relacionadas aos centros de negócios de outras importantes cidades “globalizadas” do que ao restante da própria metrópole em que está inserida. No entanto, o forte caráter ideológico deste discurso mascara diversas contradições subjacentes ao processo de urbanização que produziu estas áreas, desviando a atenção acerca do caráter sistematicamente excludente das políticas e investimentos públicos concentrados nesta região da cidade, em detrimento de outras regiões mais carentes de infra-estrutura e serviços públicos. Neste trabalho, analisamos como a imagem e a forma urbana destes espaços é utilizada como um elemento importante deste discurso, cujo efeito mais perverso é o de reforçar relações de dominação e segregação social na cidade de São Paulo. Conforme pretendemos demonstrar, para que a imagem da cidade possa assumir este papel como elemento de uma ideologia, são articulados esforços para organizar a produção imobiliária de modo a *desenhar* a paisagem de acordo com estas expectativas. Este se trata, efetivamente, de um processo de *desenho urbano* cujos objetivos são o fortalecimento da imagem simbólica da Marginal Pinheiros como um próspero, sofisticado e inovador centro de negócios de nível internacional. Para a compreensão deste processo, torna-se necessário valer-se do instrumental analítico da área de estudos do Desenho Urbano, o qual tem sido, a nosso ver, pouco avançado no Brasil durante as duas últimas décadas. Assim sendo, neste trabalho empreendemos um resgate teórico e metodológico desta área de estudos, de modo a empregá-la para contribuir com a análise das transformações recentes do espaço urbano da Marginal Pinheiros através de um ponto de vista alternativo.

Palavras-chave: desenho urbano, paisagem, mercado imobiliário, legislação urbana, ideologia

Abstract

HEPNER, Alexandre. **Urban design, capital and ideology in São Paulo: centrality and urban form in Marginal Pinheiros**. 2010. Dissertation (Master) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

Since the 1970's, the city of São Paulo has experienced a process in which most of its service sector activities, which were previously located almost exclusively in the old Downtown and in Paulista Ave., have been expanding or relocating towards the region surrounding the Pinheiros River valley. Throughout this period, the former lowland areas along the river have become areas of intense real estate valorization, marked by the presence of modern office buildings, international-standard hotels and several new shopping malls. This emerging landscape is recognized for its powerful symbolic value, and is considered by many as one of the major "postcards" of São Paulo at the turn of the century. Moreover, these corporate and business centralities are presented by sectors of the media, politics and academic community as the link that connects São Paulo to the central nodes of the capitalist financial and informational system in the current context of economic globalization. According to this discourse, Marginal Pinheiros is an urban space whose functions are more closely related to other business centers in major "globalized" cities, than to the rest of the metropolis in which it is located. However, the strong ideological character of this discourse masks several of the contradictions underlying the urbanization process through which these areas were produced, diverting attention from the systematic exclusionary character of public policies and investments that were concentrated in this region of the city, to the detriment of other areas in greater need of infrastructure and public services. This dissertation analyzes how the image and urban form of these spaces are used as an important element of this discourse, whose most perverse effect is the reinforcement of social domination and segregation in São Paulo. As we intend to demonstrate, the creation of a landscape that can assume this role as an element of ideology requires articulated efforts to organize real estate developments in order to *design* urban space according to these expectations. This is indeed a process of *urban design*, whose aim is to strengthen the symbolic image of Marginal Pinheiros as a prosperous, sophisticated and innovative international-grade business center. In order to understand this process, it is necessary to rely on the analytical tools provided by the academic field of Urban Design, which have been, in our view, relegated to ostracism in Brazil during the last two decades. Therefore, we intend to revisit urban design both theoretically and methodologically, adopting its critical standpoint for the analysis of the recent transformations of Marginal Pinheiro's urban space.

Key words: urban design, landscape, real estate market, urban legislation, ideology

Sumário

Agradecimentos.....	1
Resumo	2
Abstract	3
Sumário	4
Lista de tabelas	7
Introdução.....	9
Capítulo 1: Considerações preliminares sobre o lugar do Desenho Urbano no Brasil	15
Capítulo 2: Desenho urbano: conceito e teorias	23
2.1. A forma urbana	23
2.2 Desenho urbano: definições	28
2.3 A dimensão pública do desenho urbano.....	31
2.4 A prática do desenho urbano.....	35
2.5 O desenho urbano como processo	40
2.6 Desenho urbano e ideologia.....	43
Capítulo 3: Desenho urbano: estudo metodológico	49
3.1. Desenho urbano: abordagem metodológica	50
3.2. Desenho urbano: abordagem epistemológica	51
3.3. Desenho urbano: abordagem pragmática	59
3.4. Desenho urbano: abordagem crítica.....	62
Capítulo 4: Desenho urbano, capital e ideologia	67
4.1 Espaço e sociedade	67
4.2 Produção, consumo e estrutura urbana.....	72
4.3 A “máquina de crescimento urbana”	80
4.4 Ideologia e a questão da imagem da cidade	85
4.5 A forma urbana como produto	89
4.6 As empresas e o consumo do espaço urbano.....	95
4.7 Conclusão: a forma híbrida da centralidade empresarial	103

PARTE II	109
Capítulo 5: Marginal Pinheiros: Análise da forma urbana	109
5.1 Setor Vila Olímpia.....	120
5.1.1 Paisagem urbana	123
5.1.2 Uso do solo.....	124
5.1.3 Volumetria	124
5.1.4 Espaços públicos	125
5.1.5 Parcelamento do Solo	125
5.1.6 Padrão figura-fundo.....	126
5.1.7 Espaços livres privados.....	126
5.1.8 Morfologia urbana.....	127
5.1.9 Processo de verticalização	130
5.2 Setor Av. Luís Carlos Berrini / Av. Chucri Zaidan.....	134
5.2.1 Paisagem urbana	137
5.2.2 Uso do solo.....	138
5.2.3 Volumetria	139
5.2.4 Espaços Livres	140
5.2.5 Parcelamento do solo.....	141
5.2.6 Padrão figura-fundo.....	142
5.2.7 Espaços livres privados.....	143
5.2.8 Morfologia urbana.....	144
5.2.9 Processo de verticalização	148
5.2 Setor Verbo Divino / Alexandre Dumas.....	152
5.3.1 Paisagem urbana	155
5.3.2 Uso do solo.....	156
5.3.3 Volumetria	156
5.3.4 Espaços públicos	157
5.3.5 Parcelamento do solo.....	157
5.3.6 Padrão figura-fundo.....	158
5.3.7 Espaços livres privados.....	158
5.3.8 Morfologia urbana.....	159
5.3.9 Processo de verticalização	162

Capítulo 6: Desenho urbano e legislação em São Paulo	166
6.1. O papel da legislação urbana no processo de desenho urbano.....	166
6.2. Efeitos da legislação sobre a forma urbana	171
6.3. Legislação e forma urbana em São Paulo.....	177
Capítulo 7: O processo de desenho urbano na Marginal do Rio Pinheiros.....	187
7.1 A cidade avança rumo ao rio.....	187
7.2 O contexto do zoneamento de 1972	193
7.3 As empresas chegam à Marginal Pinheiros	207
7.4 A Bratke-Collet e a Avenida Eng. Luís Carlos Berrini.....	209
7.5. O São Paulo Office Park.....	223
Capítulo 8: O atual contexto do desenho urbano em São Paulo	233
8.1 O Plano Diretor Estratégico de 2002 e o novo zoneamento de 2004.....	233
8.2 As condicionantes da forma urbana e as incongruências do desenho urbano em São Paulo	250
8.3 O caso de Nova York: desenho urbano como política de incentivos	259
8.4 A Área de Intervenção Urbana: uma escala abandonada.....	266
8.5 As contradições do modelo das Operações Urbanas	268
Considerações Finais: A construção da hegemonia no desenho urbano da Marginal	280
Referências.....	287
Créditos das fotos	299
Apêndice – Evolução da forma urbana na Marginal Pinheiros	301

Lista de tabelas

Tabela 1: Abordagem epistemológica para o Desenho Urbano – Quadro Sinóptico	p. 58
Tabela 2 - Edifícios Certificados pelo Núcleo de Real Estate	p. 100
Tabela 3 - Quadro sinóptico dos contextos do mercado e regulatório na consolidação da Marginal Pinheiros	p. 115
Tabela 4 – Categorias de uso estipuladas pela Lei de Zoneamento de 1972 (Lei 7.805/72)	p. 196
Tabela 5 – Zoneamento de uso e ocupação do solo de 1972(Lei 7.805/72)	p. 197
Tabela 6 - Taxa de Ocupação Máxima, por Zona e por C.A., calculada através da Fórmula de Adiron	p. 202
Tabela 7 – Complementações posteriores da Lei de Zoneamento de 1972	p. 204
Tabela 8 - Empreendimentos no perímetro original do São Paulo Office Park	p. 229
Tabela 9 – Categorias de uso estabelecidos pela Lei de Zoneamento de 2004 (Lei 13.885/04)	p. 237
Tabela 10 - Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo (Lei 13.885/04)	p. 241
Tabela 11 - Tabela de equivalência do CEPAC na Operação Urbana Faria Lima	p.277

Nota metodológica:

Neste trabalho, foram utilizados como referência muitos textos de autoria estrangeira, alguns dos quais levaram muitos anos para serem traduzidos para o português. Por este motivo, há uma disparidade muito grande entre o ano da versão brasileira e o ano em que o texto foi originalmente escrito. Além disso, mesmo entre os textos que foram consultados em sua língua original, pode haver também um espaço de tempo muito grande entre o ano da versão consultada e o ano da primeira edição.

Para não se perder a noção cronológica da “idade” de algumas destas referências, optamos em alguns casos por informar as duas datas, a da versão consultada e a da versão original. Nestes casos, colocamos primeiro a data da versão consultada, e em seguida a data da versão original entre colchetes, por exemplo: MARX, 2008 [1859]: 160.

Os créditos das imagens encontram-se no final deste trabalho.

Introdução

O presente trabalho busca aproximar um campo teórico pouco desenvolvido no Brasil a um objeto de estudo que tem recebido grande atenção por uma série de autores (e também pela mídia e pela sociedade em geral), visando que a introdução de mais um ponto de vista alternativo possa contribuir para a discussão corrente.

O objeto a que nos referimos é o conjunto de algumas das mais significativas transformações da paisagem urbana de São Paulo ocorridas ao longo das duas últimas décadas do século XX e começo do século XXI, sobretudo em algumas regiões de intensa valorização imobiliária onde se concentram atividades empresariais e de negócios, localizadas ao longo das margens do Rio Pinheiros. Esta região, marcada pela presença de modernos edifícios de escritórios, hotéis sofisticados e grandes *shopping centers*, é considerada por muitos como um dos principais cartões-postais da São Paulo do século XXI. Mais do que isso, é encarada por alguns como o elo que relaciona São Paulo a um emergente sistema de cidades-globais¹, responsáveis por abrigar as atividades que sustentam as operações mais avançadas do capitalismo financeiro e “informacional”. Trata-se de um espaço urbano cujas funções estariam mais estreitamente relacionadas aos centros de negócios de outras cidades “globalizadas” do que ao restante da própria metrópole em que estão inseridos.

O argumento de que em São Paulo desdobra-se a consolidação de uma centralidade “global” tem sido responsável por garantir volumosos fluxos de investimentos públicos e privados em sua infra-estrutura e na produção de um farto estoque de áreas construídas de escritórios e de todas as outras atividades que oferecem suporte aos mesmos, tais como hotéis, flats, centros de compras, casas de espetáculos, residências de alto padrão etc. Esta reestruturação do espaço urbano provocada pela pujante atividade imobiliária não se encerra em si mesma e possui reflexos para praticamente a totalidade da metrópole.

Este processo de reestruturação do território, assim como as ações políticas, dinâmicas econômicas e formulações ideológicas que operam nos bastidores, têm recebido bastante atenção por parte de diversos estudiosos, através de abordagens variadas.² No entanto, acreditamos que um importante aspecto deste processo tem sido relegado a um segundo plano e seria merecedor de uma análise mais pormenorizada. Referimo-nos aqui ao processo de transformação da *forma urbana* propriamente dita, compreendida, neste sentido, como o conjunto de propriedades físico-ambientais do espaço urbano. Em geral, o espaço urbano é visto como produto

1. Imagem fotográfica de satélite da cidade São Paulo à noite. O Centro da cidade (1), a Av. Paulista (2) e o contorno da Marginal Pinheiros (3) são claramente distinguíveis como as maiores concentrações de luz.

¹ A teoria de que o capitalismo contemporâneo estrutura seu sistema produtivo através de uma rede de “cidades globais”, as quais abrigam as empresas de tecnologia de ponta do setor “terciário avançado” foi formulada e propagada por autores como Friedman (1986), Sassen (1991), Castells (1999), entre diversos outros. Críticas contundentes à “importação” deste modelo para o contexto brasileiro, marcadamente ao seu aspecto ideológico foram formuladas por Arantes, Vainer e Maricato (2000); e Ferreira, (2007). Abordaremos a discussão em profundidade mais adiante.

² Sobre este processo, destacamos os trabalhos de Nobre (2000); Villaça (2001); Fix (2001; 2007); Koulioumba (2002); Ferreira (2007), entre outros.

resultante do embate entre forças políticas e econômicas, o qual se dá através de uma série de conflitos entre agentes variados cujas ações são perpetradas em busca da satisfação de interesses individuais ou (menos comumente) da defesa de interesses coletivos. Neste embate há agentes fortes e fracos, alguns com consciência clara de seu papel e objetivos e outros nem tanto; há uma infinidade de estratégias e construções ideológicas que, postas em prática, acabam traduzindo-se na consolidação de formas urbanas específicas. A maioria dos esforços investigativos empreendidos até então tem buscado compreender este processo de transformação urbana através do estudo dos agentes e das ações que o delineiam (sejam estas objetivas ou subjetivas, explícitas ou implícitas), ou através de análises sobre a reordenação da estrutura territorial-espacial da cidade (funções, atividades, valorização imobiliária etc). O argumento aqui presente, contudo, é o de que a forma urbana é geralmente tomada como dado; isto é, a forma urbana é encarada como algo que está aí e basta olhar para ela para reconhecê-la. Neste sentido, a paisagem urbana tem servido apenas como mera ilustração ou testemunho material de processos exclusivamente sociais, políticos ou econômicos que são, por sua natureza, abstratos e intangíveis.

Este “status” que o espaço urbano recebe como objeto estático e meramente ilustrativo omite a complexidade de significados presentes na forma urbana e prejudica a possibilidade de reconhecermos nela outros valores que tomem parte no processo que pretendemos estudar. Sabemos que a ação social dá forma ao espaço; estudá-la permite compreender de que maneira esta forma é dada, sob que motivações e com quais objetivos. Mas o espaço também detém influência sobre a sociedade, estabelecendo, assim, uma relação dialética que, acredita-se, tem sido estudada apenas parcialmente. Com o intuito de colaborar com uma visão alternativa, nos dedicamos aqui a um estudo desta relação, para o qual atentamos à necessidade de nos voltar à disciplina que conhecemos como *Desenho Urbano*.

Dizemos que o Desenho Urbano, no Brasil, encontrava-se em estado de ostracismo, porque, apesar do corpo teórico existente sobre o mesmo não ser de maneira alguma desprezível, há quase duas décadas não ocorrem contribuições significativas para a disciplina. Tampouco o desenho urbano tem sido empregado ou mesmo considerado pela administração pública como metodologia possível para lidar com o problema de controlar o aspecto físico-ambiental de nossas cidades. Até mesmo na academia, a disciplina tem sido apenas ocasionalmente revisitada por um autor ou outro, na maioria das vezes apenas de maneira tangencial. Constatase, inclusive, que no meio profissional dos arquitetos e urbanistas o desenho urbano também é muitas vezes confundido com apenas uma de suas partes que lhe são tomadas pelo todo, como, por exemplo, o desenho de arruamentos ou de mobiliário urbano.³

Este estado de relativo abandono torna o desenho urbano um campo disciplinar que sofre de uma perene “crise de identidade”. Esta crise é decorrente, entre outros motivos, das inúmeras definições, por vezes conflitantes, formuladas para delimitar os fundamentos, metodologias e objetivos do desenho urbano. Contudo, como se pretende demonstrar no decorrer deste trabalho, esta dificuldade de definição não torna sua prática menos relevante nem menos premente para compreender, subsidiar e orientar a ordenação do espaço urbano.

³ Podemos citar, por exemplo, o trabalho de Mascaro, 2005 (projeto e detalhamento de loteamentos e parcelamentos de acordo com critérios técnicos de drenagem, geometrização das vias e provisão de infra-estrutura); Rubenstein, 1992 (tratamento paisagístico, arquitetônico e desenho de mobiliário para centros comerciais e ruas pedestrianizadas); e Arandeses, 1999 (desenho e manutenção de espaços públicos de acordo com parâmetros de performance). Apesar do caráter assumidamente técnico destes trabalhos, e de nenhum deles pretender oferecer alguma definição efetiva sobre o que é desenho urbano, por outro lado todos afirmam tratar sobre desenho urbano sem indicar o caráter parcial de suas abordagens.

Em linhas gerais, entende-se que o desenho urbano é o campo disciplinar responsável pelo estudo da forma e do espaço urbano e da maneira como estes são produzidos pela sociedade, assim como pela intervenção ocasional ou sistêmica neste processo. O escopo de atuação prática do desenho urbano, sem intentar delimitá-lo a uma escala-padrão de operação, está entre o planejamento urbano e a arquitetura. Sob este ponto de vista, temos que o planejamento urbano usualmente pretende abarcar a totalidade do urbano, englobando dimensões sócio-econômicas e políticas, mas usualmente detendo-se em abordar o espaço urbano de maneira abstrata através da definição de zonas, índices, coeficientes etc, os quais são pouco eficazes para determinar, ou sequer influenciar, o aspecto final da forma urbana. No outro extremo do espectro temos a arquitetura, cuja atividade profissional, na maneira como é praticada nos moldes contemporâneos, destina-se a determinar o aspecto físico dos edifícios ou, em certos casos, de um conjunto de edifícios. Neste contexto, a prática corriqueira do arquiteto tem, por si só, pouca ou nenhuma autoridade sobre a forma urbana, especialmente quando esta é encarada como resultante da totalidade das infinitas intervenções arquitetônicas individuais que ocorrem em uma cidade de modo geralmente desconexo.

Nesta lacuna entre a atuação das duas áreas surge um espaço fértil para a atuação de uma disciplina que intente possibilitar maior controle sobre a forma física das cidades do que o planejamento urbano contemporâneo permite dentro de sua esfera de atuação, sem sermos, no entanto, obrigados a recorrer aos ultrapassados projetos modernistas/funcionalistas que buscavam submeter a totalidade da cidade a um único desenho coeso e inflexível, muitas vezes imposto de forma autoritária e desrespeitosa ao seu processo evolutivo natural.

Resumidamente, as duas principais características do desenho urbano são sua postura interdisciplinar, tanto nas atividades de análise quanto nas de implementação, e sua preocupação essencialmente físico-ambiental⁴. A interdisciplinaridade é aqui considerada como imprescindível para abarcar completamente as dimensões diversas da forma urbana, e como veremos mais adiante, estabelece laços com ciências que vão desde a sociologia, economia e geografia, até a psicologia, antropologia, filosofia, estética e estudos ambientais, apenas para enumerar algumas.

O desenho urbano, no entanto, é uma área de estudo pouco aprofundada no Brasil (apesar de ter ocorrido uma produção acadêmica volumosa durante a década de 1980, que não teve continuidade nas décadas seguintes). Este relativo abandono talvez possa ser um indicador de que o desenho urbano realmente seja pouco ou nada efetivo enquanto política pública, sendo uma forte prova disso o seu pouco reconhecimento por parte dos urbanistas brasileiros (ainda que no mundo anglo-americano é possível que as pessoas estejam convencidas do contrário, dada a maior popularidade da disciplina). Talvez, ainda, o desenho urbano possa se prestar a propósitos ainda pouco investigados. Esta questão abre margem para investigação e é a isto que este trabalho se propõe: *uma revisão teórica do desenho urbano e um exercício de sua transposição para a análise de um conjunto de transformações urbanas em curso na cidade de São Paulo*.

Assim sendo, este trabalho assume para si certa natureza “metalinguística”. Ao mesmo tempo em que adotará um ou mais métodos de desenho urbano para se analisar a forma urbana, estes mesmos métodos serão postos como alvo de análise. A finalidade aqui é tanto a de compreender as propriedades da forma urbana que se consolida na região da Marginal Pinheiros desde os anos 1970, quanto a de avaliar a efetividade do desenho

⁴DEL RIO, 1990: 51.

urbano como estrutura analítica e como instrumento potencial para intervir neste processo, ou mesmo em qualquer outro processo de transformação urbana.

Com este intuito, esta obra será dividida em duas partes, cada uma com quatro capítulos. A primeira parte tratará de um estudo teórico da área do desenho urbano, buscando relacioná-lo com as questões centrais deste trabalho: suas relações com o capital e com a ideologia na produção do espaço. A segunda parte do trabalho busca empregar de maneira crítica o conteúdo desenvolvido na primeira parte para analisarmos a transformação da paisagem da Marginal Pinheiros.

Na Parte I, o primeiro capítulo desenvolve um resgate da produção teórica e acadêmica da área do desenho urbano desenvolvida no Brasil nas últimas décadas. Apesar de o desenho urbano ter recebido significativa atenção por parte de acadêmicos e pesquisadores durante a década de 1980, nas décadas seguintes a área entrou em um período de ostracismo, sobre o qual tentamos levantar algumas suposições.

No segundo capítulo, discutimos de maneira mais ampla os fundamentos teóricos e conceituais da área do desenho urbano. Ao resgatar diferentes definições acerca deste campo disciplinar, buscamos identificar como este se insere em três instâncias: como uma área de estudo, como uma área de prática profissional, e como um processo que transcorre historicamente na produção das cidades.

No terceiro capítulo, nos dedicamos a entender como o desenho urbano pode ser empregado como uma ferramenta de análise do espaço urbano, contrapondo quatro abordagens desenvolvidas por diferentes autores. De acordo com as finalidades e posicionamentos destas abordagens, classificamo-as como representativas de quatro diferentes orientações: metodológica, epistemológica, pragmática ou crítica.

No último capítulo da primeira parte, nos dedicamos a estudar a relação do desenho urbano com os conflitos existentes na produção do espaço. Para tanto, adotamos a perspectiva crítica do materialismo histórico, com ênfase sobre os conflitos entre as classes sociais na busca por valores de uso e valores de troca no espaço urbano. Em seguida, relacionamos o papel do desenho urbano como mediador deste conflito, apontando para suas possíveis relações com a ideologia como instrumento de dominação.

Na Parte II, nos voltamos ao estudo de caso da Marginal Pinheiros. No capítulo 5, apresentamos os resultados da pesquisa de campo sobre a morfologia urbana desta área, destacando as características de uso do espaço, volumetria dos edifícios, formas de parcelamento do solo, e articulação do sistema de espaços livres. O objetivo deste capítulo é o de aproximar o leitor da realidade material atual desta região da cidade de São Paulo, servindo de base para a análise que empreendemos nos capítulos seguintes.

O capítulo 6 é dedicado a um estudo do papel da legislação urbana como intermediadora da relação entre o poder público e o mercado imobiliário na produção do espaço em São Paulo. Buscamos relacionar, ainda, o conteúdo da legislação com as formas urbanas efetivamente produzidas como resultado de sua aplicação, identificando os seus efeitos intencionais ou casuísticos sobre o processo de desenho urbano.

Os dois últimos capítulos buscam analisar criticamente o processo de desenho urbano através do qual a Marginal Pinheiros assumiu sua forma atual. Para tanto, dividimos estes processos entre duas fases: a primeira, na qual a forma urbana é resultante quase exclusivamente da ação do mercado imobiliário; e a segunda, na qual despontam diferentes modos de articulação entre a administração pública e o mercado. Com isso, pretendemos demonstrar como estas articulações permitiram ao mercado superar seus limites “naturais” sobre o controle do processo de desenho urbano, invertendo as relações de poder público/privado sobre a imagem da cidade.

2. (pág. oposta)

A ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira, inaugurada em 2008, é uma das mais recentes adições à paisagem da Marginal Pinheiros. O valor simbólico deste novo marco urbano é representativo dos esforços públicos e privados realizados para projetar uma imagem “global”, sofisticada e cosmopolita da cidade de São Paulo.

Capítulo 1

Considerações preliminares sobre o lugar do Desenho Urbano no Brasil

O desenho urbano, enquanto campo disciplinar ligado ao urbanismo e aos estudos sócio-espaciais, nunca foi exatamente muito popular entre o corpo técnico-científico no brasileiro. Durante a década de 1980 houve incremento importante graças às três edições do Seminário sobre desenho urbano no Brasil (SEDUR), sediados na Universidade de Brasília e organizados por pesquisadores desta instituição, respectivamente em 1984, 1986 e 1988.¹ Os três seminários congregaram naquela época contribuições importantes de diversos estudiosos da área de urbanismo e planejamento urbano, muitos dos quais haviam entrado em contato com a disciplina em cursos de pós-graduação nos Estados Unidos e na Inglaterra. Os anais destes eventos são, passado já um quarto de século, provavelmente a principal compilação em língua portuguesa de artigos referentes a este campo disciplinar.

Já naquele momento, contudo, o desenho urbano era encarado por setores da academia como um modismo anglo-americano, “importado” e passageiro, e portanto não merecedor de grande legitimidade acadêmica. Esta resistência ao desenho urbano não é de nenhuma maneira incompreensível se considerarmos o contexto do período, no qual o movimento de ruptura com o modernismo que se articulava na fase pós-Brasília exigia uma total saída de cena da questão formal do âmbito do planejamento urbano. Eis o porquê de as idéias vinculadas ao desenho urbano serem vistas por alguns como apenas mais uma desculpa para se fazer “arquitetura grande”, de modo a submeter a cidade novamente à mácula do formalismo. De fato, a descrença na capacidade (ou na utilidade) de se impor algum controle ou conferir algum desenho à forma urbana, sentimento dominante naquele momento, havia sido comentada já na apresentação de Carlos N. F. dos Santos aos trabalhos do I SEDUR:

“A maioria dos desenhadores tornou-se mais realista que o rei. Para que não se pensasse que acreditavam existir algum poder na ponta de suas lapiseiras, trataram de quebrá-las e jogá-las fora. [...]. Ajudamos a complicar, a burocratizar os procedimentos. Planos urbanos, planos habitacionais viraram coisas gordas, prolíficas, inacessíveis. Cheios de dados, diagnósticos, métodos, recomendações e leis, não fechavam em nada. Eram carentes de *desenho*”.²

O SEDUR representava assim uma iniciativa de retomar a dimensão físico-espacial que se encontrava praticamente abandonada desde então na prática do planejamento no Brasil, o qual infelizmente não podemos dizer que tenha ocorrido com algum sucesso, pois poucos são os reflexos perceptíveis sobre a maneira como este continuou sendo praticado no período que se segue. Apesar das importantes contribuições teóricas do período (em especial, SANTOS & VOGEL, 1981; TURKIENICZ, 1984; BATISTA, 1984; HOLANDA, 1984; KRAFTA, 1986; e principalmente, DEL RIO, 1990), o desenho urbano conquistou pequena penetração na academia e ainda menor nos órgãos públicos ligados ao planejamento.

¹ TURKIENICZ (org.), 1984; TURKIENICZ & MALTA (orgs.), 1986.

² SANTOS, 1984: 6.

Podemos somente conjecturar sobre o porquê de o desenho urbano ter obtido apenas tão tímidas repercussões no Brasil. A primeira hipótese deve-se a um motivo aparentemente pouco relevante, mas que é mais significativo do que se possa imaginar, que é a barreira que a distância lingüística impõe sobre a transmissão das idéias.³ Não apenas decorrente, obviamente, do fato de os principais textos a respeito do assunto (pelo menos na maneira como este foi formulado originalmente) estarem na língua inglesa e até hoje a maioria não ter sido devidamente traduzida para o nosso idioma, mas também pela própria dificuldade que encontramos ao transpor o conceito de “*urban design*” para o português. Apesar de as origens exatas do termo *urban design* nos serem perdidas, é reconhecido que o termo tenha sido cunhado no início da década de 1950 nos Estados Unidos, sendo que em 1956 registrou-se um dos primeiros usos “oficiais” da expressão com a realização da “*First Urban Design Conference*”, que contou com a presença de importantes arquitetos e teóricos como Jane Jacobs, Edmund Bacon, Charles Abrams e Josep Lluís Sert.⁴

Ainda que a expressão *urban design* traduza-se usualmente como “desenho urbano”, a idéia contida no ato do *design* perde-se enormemente ao tomarmos o termo “desenho”, que possui uma conotação muito mais limitada, atrelada a uma atividade de cunho exclusivamente artístico e livre da maioria das complexidades inerentes ao assunto que discutiremos. Tampouco podemos traduzi-la alternativamente para “projeto urbano”, enfatizando assim o aspecto técnico-propositivo da atividade, pois daí obtém-se outro sentido completamente diferente e que, como demonstraremos mais adiante, é nocivo para a manutenção de seu significado original.⁵ Esta dificuldade de se encontrar um sinônimo à altura é real e já foi enfrentada na tradução de alguns importantes textos da literatura urbanística para a língua portuguesa, em detrimento dos leitores, os quais sequer tomam conhecimento de tais incongruências. Apenas para citar três exemplos dos mais relevantes, percebemos que a expressão *urban design* é traduzida por “desenho urbano” em *Morte e vida das grandes cidades*; por “projeto urbano” em *Condição Pós-moderna*; e permanece como “*design urbano*” em *A imagem da cidade*.⁶

Assim sendo, somos levados a crer que exista pouco consenso a respeito do que realmente é o *urban design*, ou pelo menos de qual seria o termo mais adequado para referir-se ao mesmo no Brasil. Adotaremos no âmbito deste trabalho a expressão “desenho urbano” para tratar sobre o mesmo, da mesma maneira como empregada nos longínquos SEDUR e também naquela que consideramos a principal obra de autoria

³ A relação entre a linguagem e a construção das idéias é discutida pelo filósofo alemão Heidegger. Segundo ele, o pensamento do indivíduo seria delimitado pela sua capacidade de dar nomes a objetos e conceitos, ou seja, a linguagem impõe os limites através dos quais uma idéia pode ser concebida: “a palavra que concerne ao ser de uma coisa vem a nós a partir da linguagem, se todavia prestarmos atenção ao ser próprio desta. O homem comporta-se como se ele fosse o criador e o mestre da linguagem, quando é esta que o governa”. (HEIDEGGER, 1951) Partindo deste argumento, Heidegger busca demonstrar como as coisas existem independentemente de que se tenha dado um nome a elas. Esta idéia pode ser facilmente ilustrada quando nos remetemos à palavra “saudade”, cujo sentido fundamental não possui uma tradução direta para a língua inglesa, da mesma maneira como temos dificuldade em abarcar o sentido de design em nosso próprio idioma.

⁴ MUMFORD, 2008.

⁵ Enquanto defendemos que o desenho urbano trata-se essencialmente de um processo de caráter amplo, abrangência holística e foco sobre a dimensão pública da cidade, o “projeto urbano” (apesar de também poder possuir todas estas características) muitas vezes é, tão somente, uma intervenção restrita e pontual. Tal simplificação não se trata apenas de uma incongruência semântica, pois, por detrás desta transposição de significados, reside um disfarçado e sutil interesse ideológico de se transformar uma prática na outra.

⁶ Respectivamente, JACOBS, 2000 [1961]: 420; HARVEY, 1992 [1989]: 91; LYNCH, 1997 [1960]:129.

nacional a respeito do tema, *Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento*,⁷ que completa agora duas décadas sem que provavelmente nenhum outro texto o tenha superado em relevância nesta área. Não obstante, é necessário esclarecer que a transposição do *urban design* de suas raízes estrangeiras para o contexto brasileiro não deve ser encarada como mais um episódio clássico de subordinação intelectual periferia-centro. Como nota Schwarz, “ao longo de sua reprodução social, incansavelmente o Brasil põe e repõe idéias européias, sempre em sentido impróprio. É nesta qualidade que elas serão matéria e problema para a literatura”.⁸ Trazemos aqui à tona, então, a possibilidade de que o desenho urbano tenha atravessado as fronteiras nacionais através de uma “antropofagia incompleta”, e esteja, portanto, sendo interpretado na maior parte do tempo em um sentido também impróprio. Propomos, assim, torná-lo matéria e problema do presente estudo.

É necessário neste primeiro momento empreender um esforço de “resignificação” do termo *desenho* dentro de nossa própria cultura. Apenas a partir daí é que se torna possível extrair os significados latentes e potenciais que se esconderiam detrás de uma leitura mais superficial, construindo assim um sentido mais claro para o próprio desenho urbano. Para tanto, recorremos a um texto do arquiteto João Vilanova Artigas, intitulado “O desenho”, no qual o autor busca demonstrar a maneira como o desenho, através da história, tem atuado como uma linguagem por meio da qual se torna possível aproximar técnica e arte para traduzir o *desígnio* do homem frente à sua visão ideal de mundo:

“O ‘desenho’ como palavra, segundo veremos, traz consigo um conteúdo semântico extraordinário. Este conteúdo equipara-se a um espelho, donde se reflete todo o lidar com a arte e a técnica no correr da história. [...]”

E, mais adiante:

“O conflito entre a técnica e a arte prevalece ainda hoje.
Ele desaparecerá na medida em que a arte for reconhecida como linguagem dos desígnios do homem. [...]
Com certeza, a semântica da palavra desenho tende a enriquecer nesta direção.”⁹

O que Artigas indica com isto é que o desenho seria um meio capaz de conjugar um anseio expressivo, ou artístico, à aplicação de uma técnica com uma finalidade específica. Por detrás disto há um *desígnio* atuando como força motivadora. Assim, o desenho permite que um *desígnio* específico seja traduzido através do domínio da arte e da técnica; se dos três temos apenas dois, de poucos seríamos capazes: a arte é o meio pelo qual expressamos o imaginado; a técnica é o meio pelo qual o executamos; e o *desígnio* é de onde se origina a visão que se pretende materializar.

Obviamente Artigas não estava referindo-se neste texto à prática do desenho urbano, mas sim buscando apresentar aos jovens alunos ingressantes na faculdade uma das dicotomias primordiais da prática de arquitetura. Ainda assim, a correlação entre *desígnio* e desenho é essencial para verificarmos os limites que a prática de um planejamento urbano desprovido de desenho pode atingir.

⁷ DEL RIO, 1990.

⁸ SCHWARTZ, 2005: 80.

⁹ Texto apresentado em 1967 por ocasião da aula inaugural ministrada na Faculdade de Arquitetura da USP, e mais tarde publicado em ARTIGAS, 1967: 109 e 117, respectivamente.

Projetos urbanos contemporâneos.

3. Vila Olímpica, Barcelona

4. Docklands, Londres

5. Puerto Madero, Buenos Aires

O planejamento urbano contemporâneo, da maneira como é tradicionalmente praticado no Brasil, sob o formato do Plano Diretor (e todos os seus congêneres de nomes semelhantes) – em uma análise generalista e simplificada –, organiza o espaço urbano em zonas e legisla sobre a maneira como este espaço pode ser ocupado, e que atividades nelas podem ser realizadas. Estabelece densidades populacionais ideais; define parâmetros para a ocupação dos lotes tais como área máxima construível, recuos, gabaritos; determina a provisão de serviços públicos e a aplicação de novos investimentos em infra-estrutura. Tudo isto é feito tomando por base relatórios e diagnósticos complexos que pretendem determinar as mais diversas carências e necessidades do espaço e da população urbana; tais dados são processados pelos planejadores da maneira, acredita-se, mais racional e sistêmica possível.

Não entraremos aqui ainda na questão dos conflitos de interesses, favores, posturas ideológicas, intervenções políticas e outros fatores que claramente detêm seu peso na equação, comumente transformando-se em empecilhos para a máquina monolítica que se pretende o tradicional planejamento urbano estatal. Mas já nos indagamos: são estes métodos suficientes para direcionar o desenvolvimento da cidade rumo a um *desígnio* de espaço urbano ideal? Pois certamente a forma urbana, em seus variados aspectos, reflete sobremaneira na qualidade de vida dos habitantes, e é muito difícil chegar-se a uma forma sem incluir o desenho no processo. Ainda em tempo: este desígnio, ele existe? Se existe, que desígnio seria este? Quem o define? Ele é coletivamente construído, cientificamente determinado, ou autoritariamente imposto? É possível abarcá-lo sem um desenho?

A questão do desígnio comentada por Artigas é, sem dúvida, inerente a atividade do arquiteto, mas pode tornar-se traiçoeira quando a transpomos ao contexto do planejamento, uma vez que este lida com algo que concerne a toda a sociedade (o espaço urbano). Não é toda a sociedade que detém o mesmo poder de se fazer ouvir pela instância do planejamento para defender seus próprios desígnios para o espaço urbano. Por mais inofensivas que as indagações anteriores possam parecer, não podemos discuti-las sem antes remetermos a um embate que se desdobra no cerne da prática do planejamento urbano contemporâneo. Se por um lado sugerimos que o planejamento, na forma como é praticado atualmente no Brasil, pouca influência tem sobre o aspecto físico-ambiental das cidades (ainda que muitos insistam em chamá-lo de “planejamento físico-territorial”), por outro sustentar que o planejamento carece de um desígnio, ou de um objetivo, é uma idéia que deve ser manejada com cuidado. A ansiedade por estabelecer e viabilizar uma solução formal-espacial para um espaço urbano pode facilmente transformar-se em um ato com viés bastante divergente da intenção original, e confundir-se com uma visão fetichista da cidade ideal que pode acabar servindo a propósitos parciais e imprevistos.

A visão de que o ato de planejar a cidade exige a adoção de metas claras e a formulação de estratégias para atingi-las, de maneira semelhante a que se espera de uma empresa competitiva, é uma idéia emergente que embasa o conceito do “planejamento estratégico”. Propagado no Brasil especialmente (mas não exclusivamente) por urbanistas catalães que carregavam como estandarte as transformações promovidas em Barcelona por ocasião das Olimpíadas de 1992.¹⁰ esta forma de planejamento defende a tomada de decisões e adoção de políticas que proporcionem à cidade os serviços e equipamentos de que necessitem para aprimorar suas condições de competitividade em um cenário econômico globalizado.

¹⁰ BORJA & FORN, 1996; BORJA & CASTELLS, 1997.

Dentre tais serviços poderíamos destacar aeroportos internacionais de última geração, conectados aos centros de negócios através de eficientes sistemas de transporte expresso coletivo; infra-estruturas avançadas de telecomunicação e transmissão instantânea de dados, através de sistemas de cabeamento em fibra-ótica; oferta de hotéis de luxo para abrigar os executivos em trânsito; oferta de sofisticados equipamentos culturais e de lazer, tais como museus, casas de espetáculo, *shopping centers*; entre diversas outras facilidades. Soma-se a isto ainda a busca por um bem intangível mas não menos poderoso, que é a consolidação de uma imagem simbólica de São Paulo como uma cidade moderna, eficiente, globalizada, próspera e conectada aos setores mais avançados de outras cidades igualmente globalizadas. A construção da imagem simbólica da cidade é justamente uma das questões para a qual o desenho urbano – ou o projeto urbano – pode obter maior relevância, e é principalmente nesta instância em que se dá, ainda que num nível possivelmente inconsciente, o embate na arena do desenho urbano.

O planejamento estratégico encontra parte de seu embasamento teórico na reestruturação produtiva do capitalismo do final do século XX, de onde também se origina a teoria das “cidades globais”. A idéia de competição entre cidades na atração de investimentos e na instalação de empresas do “terciário avançado”, assim como outras proposições semelhantes, é bastante sonora e adquiriu especial momento no Brasil com o impulso proporcionado pela realização, em 1995, do Seminário Internacional Centro XXI, que contou com a presença de alguns de seus principais proponentes como Jordi Borja, François Ascher e Nuno Portas, incluindo também um discurso de abertura do então presidente Fernando Henrique Cardoso. Neste encontro, especial ênfase foi dada ao que se afirmava ser o novo papel assumido pela cidade dentro do capitalismo globalizado, a qual, pelas palavras de Borja na ocasião, “se converte na grande protagonista da organização da atividade econômica, porque é onde se produzem as sinergias, é onde se produz a possibilidade dos distintos atores econômicos se conectarem entre si, e isto é a base da produtividade e da competitividade da economia moderna”.¹¹ Em resposta a este novo protagonismo da cidade como *locus* condensador da produção econômica, os urbanistas deveriam empenhar-se em garantir-lhe as condições ideais para atrair o interesse dos empresários, o que por sua vez levaria à atração de investimentos externos, geração de empregos, e uma economia urbana saudável.

Destaca-se neste contexto a realização, em muitas cidades, de diversos *projetos urbanos*, intervenções geralmente de grande porte e inegável valor simbólico que surgem com as finalidades mais diversas, e com variáveis graus de sucesso. Alguns projetos destinam-se a reorganizar o uso do espaço urbano e promover a provisão de habitações (Vila Olímpica de Barcelona), outros destinam-se a reabilitar áreas portuárias desativadas e degradadas dando espaço a outras atividades (Docklands em Londres, Puerto Madero em Buenos Aires), outros pretendem promover a cidade como um ponto nodal de fluxos interurbanos (Euralille, em Lille, na França) ou inseri-las no mapa da produção cultural internacional (Museu Guggenheim em Bilbao, Cidade da Música no Rio de Janeiro). Tais intervenções são quase sempre acompanhadas da intenção de que seus efeitos transcendam seus limites físicos e promovam transformações benígnas para o restante da cidade. No entanto, sua realização é muitas vezes acompanhada de polêmica, sendo que muitos destes projetos têm recebido duras críticas por terem “contribuído para uma maior segregação sócio-espacial nas cidades e ao deslocamento da população pobre (processos de elitização);

6

7

8

Projetos urbanos contemporâneos.

6. Euralille, Lille

7. Museu Guggenheim, Bilbao

8. Cidade da Música, Rio de Janeiro

¹¹ BORJA, 2001: 76.

provocado impactos ambientais negativos; canalizado o uso de recursos públicos para intervenções privadas; e sobretudo, criado condições para a apropriação individual da valorização da terra urbana”.¹²

Independentemente da ocorrência de tais efeitos, é notável que a realização de tais projetos urbanos confere à arquitetura e ao arquiteto uma nova situação de protagonismo na produção do espaço urbano, associada à celebração da grande intervenção arquitetônica como uma forma de espetáculo. Nan Ellin comenta que, no contexto da década de 1990,

“Arquitetos tem sido largamente os responsáveis por gerar visões de mudanças, enquanto planejadores têm tendido a oferecer fragmentadas soluções ‘band-aid’ após o fato. Esta tendência dos arquitetos de serem a vanguarda e os planejadores a retaguarda pode ser atribuída ao temperamento, treinamento e às condições de suas respectivas práticas profissionais. [...] nesta capacidade, arquitetos tem reapropriado o papel de urbanista que havia sido deles nos dias dos mestres construtores, antes da emergência da profissão de planejador. [...] A elaboração da teoria pós-moderna de desenho urbano, logo, tem andado de mãos dadas à elaboração da teoria pós-moderna de arquitetura.”¹³

Esta retomada de poder por parte dos arquitetos vai na contramão da crise em que o planejamento urbano encontra-se na última década do século XX, período em que o planejador urbano é visto como uma figura obsoleta a ser substituída pelo *gestor de planejamento estratégico*.¹⁴ No entanto, esta ascensão do arquiteto para detentor das chaves do projeto urbano como solução para os problemas da cidade coloca em xeque a idéia de desenho urbano enquanto um processo de contornos potencialmente coletivos e democráticos.

Recuperando a contraposição entre o *desenho urbano* e o *projeto urbano*, conceitos que muitas vezes se misturam, mas cuja diferença é um dos cerne do que aqui se discute, tem-se, como vimos anteriormente, que o desenho urbano é, ao mesmo tempo, um campo teórico multidisciplinar preocupado com o estudo da forma urbana e de suas variadas propriedades físico-ambientais, e uma prática profissional que se destina a *desenhar* o ambiente urbano e considerar maneiras de implementar este desenho através de instrumentos variados que envolvem vários setores da sociedade – em contraste ao caráter individualista e muitas vezes retórico que assume o projeto urbano. Os dois conceitos são comumente enxergados como um só, como se o ato de *projetar* (arquitetonicamente) o espaço urbano fosse a mesma coisa que *implementar uma visão* (desígnio) de espaço urbano, ato que envolve a ordenação do espaço através de uma multitude de intervenções de natureza pública ou privada, as quais, do contrário, geralmente ocorrem de maneira fragmentada e desconexa.

Não se pretende, contudo, sugerir a existência de uma relação de oposição entre o projeto urbano e o desenho urbano. As duas práticas podem ser enxergadas como complementares, contanto que com isto não se incorra em uma supersimplificação do entendimento do desenho enquanto *processo* (ao passo em que o projeto urbano poderia ser metaforicamente interpretado como um *ato*, que pode ou não estar vinculado a um *processo*).

¹² LUNGO, 2005: 51. Tradução do autor.

¹³ ELLIN, 1999: 108. Tradução do autor.

¹⁴ ASCHER, 2001(a).

O desenho urbano busca operar com base em uma visão holística da cidade, equacionando fatores tão diversos quanto análises morfológicas e tipológicas sobre o espaço urbano; estudos psicológicos e comportamentais da relação ambiente-indivíduo; a estrutura de símbolos e significados presentes na forma urbana; os processos naturais que se desdobram na cidade; os aspectos econômicos, produtivos e funcionais do espaço; apenas para citar alguns dos quais serão discutidos mais adiante. Ainda assim, não se pode deixar de reconhecer suas limitações quando este é transposto da teoria à prática, e tampouco se pode ignorar o fato de que estes mesmos métodos podem facilmente servir à legitimação de um projeto escuso de cidade, vinculado a interesses dominantes e ignorando interesses coletivos. Estas questões foram justamente tema de um debate intitulado “Limites do desenho urbano”, realizado em 1993 durante a 2ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, a qual provavelmente foi uma das últimas ocasiões em que o desenho urbano foi discutido “em peso” no Brasil antes de partir para seu ostracismo. Nesta ocasião, Otília Arantes apresentou um texto no qual sintetiza de maneira clara tais contradições:

“[...] tenho minhas dúvidas quanto às chances de o desenho urbano se converter num instrumento eficiente de desenvolvimento da vida na cidade. A própria expressão ‘desenho urbano’ (em lugar de planejamento), pelo que encerra de restrição, parece anunciar este estreitamento das possibilidades de mudança real, que no plano ideológico, como lembrei há pouco, reflete a espécie de renúncia a que obrigou o *débâcle* irreversível do Movimento Moderno. Encolhimento que não se deve apenas à interferência direta dos interesses em jogo, dos verdadeiros agentes urbanos ou promotores do espaço público: governos – no mais das vezes preocupados em transformar a cidade em imagem publicitária – ou os especuladores imobiliários de sempre (proprietários, construtoras etc.); à qual se somam os limites naturais da profissão, obrigando a dividir a responsabilidade de qualquer intervenção com outros profissionais; mas, basicamente, imposto pelo rumo atual do capitalismo, cuja mundialização é responsável em grande parte por uma urbanização tanto mais intensa e extensa quanto maior o contingente dos ‘náufragos da competitividade’ mundial”.¹⁵

Esta aceção assume por pressuposto a idéia de que o desenho urbano teria a pretensão de usurpar o lugar do planejamento como princípio ordenador do espaço urbano, quando na verdade este deveria ser encarado apenas como mais uma prática à disposição dos urbanistas. No entanto, esta colocação não é de modo algum infundada, pois, como demonstra a autora, é inegável a maneira como o desenho urbano pode ser sistemática e ideologicamente apropriado para servir a interesses privados individuais, para apoiar simbolicamente a manutenção do poder através de intervenções urbanas meramente publicitárias, ou para aprofundar a acumulação capitalista desigual por parte de certos promotores imobiliários.

A experiência nos demonstra, por um lado, as dificuldades enfrentadas pela prática do desenho urbano para obter meios de operar junto ao planejamento urbano tradicional; e, por outro, a confusão que subsiste entre o desenho urbano e o projeto urbano indica que o primeiro tampouco seja praticado em sua real essência dentro dos moldes do planejamento estratégico. Alarmantemente, o desenho urbano e toda a dimensão físico-ambiental da cidade acaba sendo relegada a um segundo plano, uma vez que não se encontra saída para o embate polarizado entre dois extremos. De um lado temos aqueles que igualam o desenho urbano a uma rede mais ou menos articulada de projetos urbanos, acreditando que o projeto urbano seria efetivamente capaz de agir como “catalisador” na promoção de uma cidade melhor, com

¹⁵ ARANTES, 2001: 122.

melhores espaços urbanos, sem, contudo, que se tenha clareza sobre como estas intervenções poderiam fazê-lo em uma escala ampla e universal. Para estes, o desenho urbano frequentemente é algo que se resolve em uma prancheta e através de vastos investimentos públicos; ou então é algo que é deixado para ser resolvido pelo mercado imobiliário, o qual muito provavelmente fará o que lhe for mais conveniente para atingir seu objetivo, que, não criemos ilusões, não vai muito além da garantia de melhores condições para a reprodução do capital. Do outro lado, temos os críticos a esta primeira linha que se tornou hegemônica pelo mundo afora; para estes, contudo, o desenho urbano muitas vezes é visto, na melhor das hipóteses, como uma curiosidade secundária ou uma “frivolidade estetizante”; na pior das hipóteses é encarado como mais uma das ferramentas que servem exclusivamente aos propósitos do primeiro grupo. Abandonado entre estes dois pólos, o potencial do desenho urbano de promover uma cidade melhor, ao menos no que se refere à suas propriedades físico-ambientais, permanece latente e inatingível.

Capítulo 2

Desenho urbano: conceito e teorias

2.1. A forma urbana

A forma das cidades está em constante mutação. Nenhuma cidade possui uma forma única e permanente, pois a todo momento novos edifícios estão sendo erguidos e outros estão sendo adaptados para abrigar novas funções; ou ainda, quando obsoletos ou indesejáveis, são derrubados para dar lugar a novas atividades e novas formas. Às vezes as formas permanecem, mas a sociedade lhes confere novos usos e significados: uma fábrica torna-se um museu, um aterro sanitário é transformado em um parque, de um palacete é feito um cortiço. Novas ruas são abertas; as redes de infra-estruturas são ampliadas. Um terreno baldio é ocupado por uma favela e mais tarde surge um *shopping center* em seu lugar. Os espaços públicos assumem propriedades diversas, dependendo de sua gestão por parte da administração pública e das maneiras como a população apropria-se dos mesmos. Quase tudo é, em maior ou menor intensidade, transitório, ainda que certos edifícios permaneçam – a antiga catedral sobrevive intocada por vários séculos, testemunhando as mudanças ao seu redor. Mesmo nas raras situações de cidades cuja forma é “fixa” no tempo, como é o caso de Brasília, ocorre a construção de novos edifícios, e no caso dos que permanecem, é perceptível que seus usos podem alterar-se no tempo.

Obviamente este processo se dá de maneiras e intensidades bem diferentes em cidades diferentes. Nas cidades européias, por exemplo, que advêm de um longo processo de construção e reconstrução, a força inercial da história é sentida mais intensamente; as mudanças na forma urbana, em especial nos centros mais antigos, tendem a ocorrer de maneira lenta e gradual, geralmente enfrentando resistência por parte de correntes preservacionistas e exigindo grande deliberação prévia. Já nas cidades americanas e asiáticas a herança histórica tem um peso menor e as mudanças ocorrem mais livremente aos sabores do capital imobiliário, provocando a transformação constante e intensa da forma urbana nos grandes centros. Paralelamente, o espraiamento da mancha urbana através da expansão dos subúrbios de classe média norte-americana consolidam formas urbanas fragmentadas e difusas. Nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, a rápida urbanização ocorreu muitas vezes numa velocidade brutal, impondo uma série de contingências e a adoção de formas precárias de habitação. Estas formas são também transitórias e mesmo as favelas passam por alterações em seu tempo de vida, com o constante acréscimo de pavimentos e melhoria das construções por parte dos seus moradores.

Mesmo estas constatações, no entanto, são por si mesmas grandes generalizações; há cidades na Europa que atravessam transformações violentas enquanto certamente nos Estados Unidos e no resto do mundo existem cidades que atravessaram os últimos séculos com apenas pequenas alterações em sua estrutura geral. O que se deve extrair disto é que por mais que os espaços físicos da cidade possam transparecer uma sensação de permanência, a sociedade e suas atividades não podem ser impedidas de se alterarem no tempo, e decerto se alterarão, provocando com isso transformações na forma e no espaço urbanos.

9

10

9. Florença, Itália: a paisagem urbana de um lento processo histórico de consolidação da cidade.

10. Manhattan, Nova York: berço do arranha-céu de escritórios, a paisagem urbana da rápida verticalização do século XX.

11. Subúrbio residencial no sul da Califórnia, Estados Unidos. O modelo de urbanização dispersa consolidou-se durante o pós-guerra como um típico modo-de-vida norte americano.

12. La Défense, em Paris. O moderno centro empresarial da capital francesa, construído a partir da década de 1970 na periferia da cidade, é representativo da incompatibilidade entre os edifícios de escritórios e os tecidos urbanos históricos. No entanto, apesar de segregado “fora” dos limites de Paris, mantém uma forte relação simbólica com a mesma: o “*Grande Arche*” do centro empresarial apresenta-se como um espelho o Arco do Triunfo.

É impossível discutir as transformações na forma das cidades sem se sustentar sobre alguma definição do próprio conceito de cidade. A cidade é espaço físico, e ao mesmo tempo, uma estrutura ou organização social, uma rede de relações entre indivíduos e instituições que se articula espacialmente sobre um suporte físico com limites geográficos. Esta acepção baseia-se na definição oferecida por Henri Lefebvre, que estabelece a cidade “como sendo *projeção da sociedade sobre um local*, isto é, não apenas sobre o lugar sensível como também sobre o plano específico, percebido e concebido pelo pensamento, que determina a cidade e o urbano”.¹ Assim sendo, a cidade é estruturada não apenas pela maneira como a sociedade se dispõe sobre uma estrutura física (lugar sensível), mas também pela própria maneira como a sociedade interpreta a si mesma como integrante e constituinte de uma cidade. Sob este ponto de vista, Lefebvre afirma que a cidade seria constituída de uma “dupla morfologia (prático sensível ou material, de um lado, e social do outro)”.²

A morfologia social é constituída, entre outros elementos, pelas instituições, empresas, classes sociais, grupos étnicos, partidos políticos, sistemas produtivos, sistemas de governo, redes de relações, conflitos, alianças, religiões, crenças, leis, valores morais, tradições e manifestações culturais da população. Já a morfologia prático-sensível ou material é composta pelo ambiente natural e por todas as intervenções construídas pela atividade humana em uma cidade, as quais se condensam em uma *forma urbana* específica. Os diversos edifícios, casas e monumentos que compõem a cidade são todos frutos de um esforço da sociedade para atender um conjunto específico de necessidades existentes num dado contexto, através de uma arquitetura (projetada ou não, por um arquiteto ou não) que busca equacionar dimensões funcionais, técnicas e estéticas.

Entretanto, a forma urbana é mais do que apenas a aparência externa da soma de todos os objetos assim produzidos. Ela também resulta da maneira como estes objetos, ou organização de objetos, é percebida pela sociedade e pelos significados que lhes são atribuídos. A maneira como cada intervenção conjuga-se com seu contexto produz novos significados que vão além do significado de cada uma das partes. Assim sendo, a forma urbana não pode ser analisada apenas de maneira objetiva – como um objeto físico delimitado –, mas também como uma realidade subjetiva, que possui interpretações, significados e valores relativos, e que é fruto de uma concepção – de um indivíduo ou grupo, agindo em concerto ou não; ou seja, socialmente produzida – que lhe deu forma ao longo do tempo. José Lamas oferece uma definição de *forma urbana* como sendo:

“Aspecto da realidade, ou modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, relativamente à materialização dos aspectos de organização funcional e quantitativa e dos aspectos qualitativos e figurativos. A forma, sendo o objeto final de toda a concepção, está em conexão com o ‘desenho’, quer dizer, com as linhas, espaços, volumes, geometrias, planos e cores, a fim de definir um modo de utilização e de comunicação figurativa que constitui a ‘arquitetura da cidade’”.³

Ainda segundo Lamas, na forma urbana podem ser reconhecidos quatro aspectos distintos:

¹ LEFEBVRE, 2008 [1970]: 62.

² *Ibidem*, 66.

³ LAMAS, 1993: 44.

- O aspecto *funcional*, o qual está relacionado a funções ou atividades desempenhadas em determinado espaço, incluindo-se tanto atividades básicas humanas (habitar, trabalhar, circular, consumir, divertir-se etc.) quanto os usos específicos atribuídos aos espaços ou edifícios (residencial, comercial, industrial, serviços, educação, saúde etc.);
- O aspecto *quantitativo*, que se relaciona a atributos relativamente objetivos do espaço, tais como suas dimensões físicas, volumes edificados, distâncias, mas também a outros mais abstratos tais como densidades populacionais, intensidades de fluxos, coeficientes de aproveitamento (construtivo), entre outros; formas de propriedade e, portanto, de parcelamento e de possibilidades de construção em uma determinada parcela;
- O aspecto *qualitativo*, que segundo o autor também poderia ser considerado como *ambiental*, refere-se ao tratamento dos espaços, relacionados a condições de conforto humano, tais como correta insolação, ventilação, controle de ruídos, acessibilidade universal, acabamentos e estado de manutenção das pavimentações, mobiliário urbano etc;⁴
- O aspecto *figurativo*, relacionado às propriedades estéticas do espaço urbano na maneira como são percebidas e interpretadas pelo homem. Cabem aqui noções subjetivas como os conceitos de “belo” ou “feio”, assim como códigos culturalmente estabelecidos de “comunicação estética”.

Estes quatro aspectos não devem ser encarados como dimensões independentes da forma urbana, pois estão todos intrinsecamente associados. Sua separação tem como objetivo organizar os níveis de análise, mas não devem ser tomados desarticuladamente. Por exemplo, há claras relações entre os aspectos funcionais e quantitativos: um espaço pode abrigar mais ou menos pessoas exercendo as atividades habitar ou trabalhar; um bairro pode ter mais ou menos estabelecimentos comerciais; edifícios residenciais de tamanhos maiores ou menores. Vários aspectos qualitativos também podem ser mesurados quantitativamente, tais como níveis de ruído, intensidade de iluminação, concentração de poluentes no ar, entre outras grandezas mensuráveis. Da mesma maneira é possível entrelaçar aspectos funcionais e qualitativos: uma indústria poluente ou não-poluente; uma rua comercial barulhenta ou uma vizinhança residencial tranquila.

Estas correlações tendem a embaçar os limites de cada aspecto, permitindo certa confusão entre estes, especialmente entre aspectos qualitativos e figurativos, cuja distinção é por vezes menos clara. Para elucidar a diferença entre estes dois aspectos, o autor comenta que “em formas urbanas e arquiteturas do passado, encontramos um alto grau de intenções estéticas, sem que o seu conforto e qualidade sejam assinaláveis. Inversamente, certos espaços atuais podem ser de qualidade [...], mas sem que por isso mesmo tenham grande interesse estético”.⁵ Disto temos que a questão da qualidade do espaço (e mesmo as relações afetivas ou emocionais que as pessoas estabelecem com o espaço urbano) não pode ser avaliada em somente uma dimensão, pois todos estes quatro aspectos podem se sobressair de maneira mais ou menos significativa para conferir um caráter único ou especial ao espaço urbano. Um bom exemplo disto são algumas das ruas de intenso comércio popular do centro de São Paulo, como a Rua 25 de Março ou a

⁴ Atenta-se para o fato de que, apesar de sugerir que o aspecto *qualitativo* e *ambiental* da forma urbana possam ser equivalentes, Lamas centra-se basicamente sobre as condições de conforto ambiental desfrutadas pelo usuário, em nenhum momento comentando sobre a inter-relação da forma urbana com a dimensão ecológica, o que nos leva a crer que estes possam se tratar de aspectos efetivamente distintos.

⁵ Ibidem, 46.

13. 14. 15. Rua Santa Efigênia, em São Paulo. Enquanto os edifícios degradados e mal-conservados podem denotar aspectos ambientais e estéticos negativos, o uso do espaço pelo comércio de eletrônicos revela um intenso aspecto funcional.

Rua Santa Efigênia. Tratam-se de ruas mal-cuidadas, com calçadas estreitas e irregulares; edifícios mal-conservados cujas fachadas estão deterioradas, mofadas ou com a tinta descascando; barulhentas e com aspecto visual intenso e desorganizada devido à pluralidade de placas e cartazes afixados às fachadas das lojas e aos postes. Sem dúvida não poderiam ser consideradas nem de grande qualidade ambiental nem estética, mas, em contrapartida, seu pujante aspecto funcional garante com que sejam repletas de vitalidade e tornem-se importantes para boa parte da população.

Lamas sugere também que a forma esteja relacionada à existência de um “desenho” (composto de linhas, espaços, volumes, geometrias, planos e cores) que lhe dá origem, e cuja intenção é a de definir “um modo de utilização” (pertinente à *função* do espaço ou edifício) “e de comunicação figurativa” (pertinente à transmissão de uma imagem ou mensagem estética). Daí é possível aferir que os aspectos funcionais e figurativos estejam diretamente relacionados à *finalidade*, ou *intencionalidade*, dos atos que dão forma ao urbano, enquanto os aspectos quantitativos e qualitativos sejam um *meio* através do qual estas finalidades ou intenções se manifestam. Ninguém projeta um edifício com a finalidade exclusiva de que este seja *amplo e bem iluminado* (aspectos quantitativos e qualitativos); mas sim porque, por exemplo, deseja-se ou necessita-se um *edifício de escritórios* de aparência *moderna e imponente* (aspectos funcionais e figurativos), que seja também amplo e bem iluminado. Muitas vezes, estes últimos cuidados inclusive são impostos pela legislação edilícia vigente.

Reconhecer as finalidades que determinam o aspecto funcional de um edifício é tarefa relativamente simples. É extremamente raro, ou mesmo impossível, que um edifício possa existir sem que lhe seja atribuída uma função, e os próprios “tipos” usados para classificar um edifício referem-se, em seu mínimo denominador, às suas funções: escola, hospital, fábrica, museu, estação de trem, terminal aeroportuário. As finalidades por detrás do aspecto figurativo são mais difíceis de se determinar porque dependem de interpretações subjetivas; contudo, geralmente há alguma intencionalidade estética identificável no desenho de um edifício, geralmente decorrente da concepção de um arquiteto (ou equipe de arquitetos), da adoção de um estilo arquitetônico corrente, ou da simples reprodução de padrões estéticos pré-estabelecidos.

Ao transpor a escala de um edifício para a da forma urbana, a tarefa de reconhecer as finalidades que determinam os aspectos funcionais e figurativos – mesmo de um pequeno trecho de cidade – torna-se significativamente mais complexa.

A primeira pergunta a se fazer é se finalidades funcional-figurativas realmente existem nesta escala, ou seja, se é possível reconhecer alguma intencionalidade racional – de um agente individual ou coletivo a se determinar – para a maneira como edifícios, reconhecidos esteticamente e funcionalmente, se agrupam e se distribuem em uma cidade. Se intuirmos que haja algum motivo para que um determinado edifício seja erguido ao lado de outro com formas e funções específicas, e que a cidade não é simplesmente uma justaposição caótica de funções e significados, é possível inferir que o aspecto da forma urbana também seja decorrente de alguma lógica e que contenha em si alguma uma finalidade, intenção ou desígnio a se determinar.

Entretanto, estas finalidades não são facilmente discerníveis. Sob o ponto de vista funcional, o mais comum é que uma mesma área urbana reúna várias funções diferentes, tais como habitação, comércio, serviços, recreação, ainda que em muitos casos haja a predominância de uma atividade ou outra. Esta concentração muitas vezes ocorre mais em decorrência da dinâmica sócio-econômica de uma cidade do

que de alguma ação centralizadora que a determine. Por exemplo, mesmo que haja a intenção, por parte de uma administração pública municipal, de que determinada área da cidade concentre atividades industriais, o poder ordenador do espaço ao seu alcance não é capaz de garantir, sozinho, que isto aconteça. Ele pode somente moldar as circunstâncias com as ferramentas à sua disposição para induzir tal transformação, através de ações como limitar a instalação de indústrias em outras áreas da cidade, equipar a área em questão com a infra-estrutura diferencial apropriada (tais como fornecimento diferenciado de energia elétrica e a construção linhas de abastecimento e escoamento da produção - ferrovias, vias expressas, terminais intermodais), e instituir incentivos fiscais para atraí-la àquele perímetro. Mas a instalação das indústrias ali dependerá de infinitos outros fatores, sendo um deles a própria existência recursos e interesses para a construção de indústrias novas ou a mudança de local de indústrias pré-existentes que possam ser atraídas para a área em questão.

No que tange à comunicação figurativa, sendo a forma urbana resultado da ação coletiva de diversos agentes, esta congrega diversas finalidades estéticas e simbólicas que revelam idéias, anseios, interesses e concepções da sociedade que a produziu. De maneira geral, o conjunto de todas as imagens, mensagens e significados presentes na forma urbana, ao serem percebidos a partir de um ponto de vista social, condensam-se em uma *paisagem urbana* específica. Entendemos aqui a paisagem como uma “*expressão morfológica* das diferentes formas de ocupação e, portanto, de transformação do meio ambiente”,⁶ ou seja, no caso da paisagem urbana, como uma expressão das formas da cidade que podem ser interpretadas de um ponto de vista sócio-espacial.

Em algumas paisagens sobressaem-se características estéticas harmônicas e convergentes, as quais emergem de finalidades figurativas estabelecidas em comum acordo, impostas autoritariamente, ou simplesmente aceitas como paradigma cultural. Nestas ocasiões em geral ocorre a consolidação de formas urbanas figurativamente homogêneas, que conferem uma identidade estética coesa à cidade ou trecho urbano. Exemplos desta ocorrência podem ser observados, por exemplo, nos antigos centros urbanos coloniais brasileiros que ainda subsistem relativamente inalterados, como nas cidades históricas mineiras, ou, em um exemplo mais próximo à cidade de São Paulo, no centro histórico de Santana do Parnaíba. Nestas situações, a coesão estética é decorrente da tradição arquitetônica autóctone que gerou tais assentamentos, aliadas a circunstâncias históricas que permitiram ou auxiliaram a sua preservação.

A consolidação de uma estética homogênea pode se dar também através da imposição de um código normativo que determine regras estéticas a serem seguidas, como ocorre, por exemplo, com a imposição de estilos inspirados na arquitetura tradicional européia em Campos do Jordão e em outras cidades da Região Sul brasileira. Em outras situações, a homogeneidade estética é decorrente de padrões específicos de urbanização, como no caso dos bairros-jardim implantados pela Cia. City em São Paulo, no qual o traçado orgânico dos arruamentos, a generosa arborização e ajardinamento dos espaços livres, e a limitação de controle de gabaritos e recuos, conferem certa unidade figurativa a estes bairros.

É muito mais comum, no entanto, que as finalidades funcionais e estéticas relativas à produção de um espaço urbano específico sejam conflitantes e divergentes, levando, consequentemente, à consolidação de formas urbanas heterogêneas. A ação pulverizada de muitos e diferentes agentes privados, cada um edificando segundo seus próprios interesses – do indivíduo que constrói a própria casa até a

Diferentes tipos de homogeneidade na forma urbana

16. Tecido urbano histórico em Santana do Parnaíba

17. Bairro-jardim em São Paulo

18. Arquitetura cênica em Campos do Jordão

⁶ MACEDO, 1999: 11.

Processos centralizados de desenho urbano

19. Igrejas barrocas simétricas na Piazza del Popolo, em Roma

20. Superquadras em Brasília

21. Conjuntos habitacionais soviéticos em Bucareste, Romênia

produção sistemática promovida pelo mercado imobiliário –, leva à contraposição, lado a lado, de um sem-número de objetos arquitetônicos variados. A própria passagem do tempo e o caráter incremental das intervenções no espaço urbano tendem a diluir a coerência geral da forma urbana, pois as necessidades funcionais, técnicas construtivas e valores estéticos da sociedade também tendem a alterar-se com o tempo.

A análise da forma urbana baseada na identificação de aspectos funcionais, quantitativos, qualitativos ou figurativos limita-se apenas ao que pode ser extraído através de sua observação. Entretanto, a interpretação destes aspectos depende não somente do observador, mas também – e principalmente –, do contexto sócio-econômico e cultural, ou seja, da “dupla morfologia” existente na cidade. Este tipo de análise centrada na forma pouco nos informa sobre como estas formas foram produzidas, ou porque foram produzidas de tal maneira e não de outra, ainda que assim se tenha atingido determinadas intenções figurativas ou funcionais que possam ser reconhecidas. Neste sentido, a forma urbana deve ser encarada como resultante de um processo de produção contínuo e geralmente não-uniforme, que se desenvolve dentro de uma sociedade ao longo do tempo para suprir suas necessidades por espaços urbanos com diferentes funções e significados.

2.2 Desenho urbano: definições

A produção do espaço das cidades ocorre de maneira gradativa e nem sempre equilibrada ou planejada, sendo palco de conflitos e disputas que acabam registrados na forma urbana. Apesar de o planejamento urbano estatal atuar como um fator de intermediação no processo de produção e apropriação do espaço, sua capacidade de influenciar a maneira como a forma urbana é configurada esbarra em diversas limitações. Um dos motivos desta limitação decorre, muitas vezes, da própria maneira como o espaço urbano é enxergado pelas entidades planejadoras: um bem abstrato, ainda que de dimensões definidas e situado geograficamente. Planos diretores e leis de zoneamento quase sempre se detêm apenas em estabelecer limites para a edificação e utilização do espaço privado, tomando por base a distribuição pretendida de funções e atividades e parâmetros de capacidade de suporte da infra-estrutura. Como há pouco ou nenhum controle sobre o aspecto final da forma urbana (além da anuência a alguns limites geralmente bastante genéricos), somos levados a crer que esta seja configurada de maneira aleatória ou acidental. No entanto, como coloca Jonathan Barnett,

“A cidade de hoje não é um acidente. Sua forma é usualmente não-intencional, mas não é acidental. Ela é o produto de decisões feitas para propósitos únicos e separados, cujas inter-relações e efeitos colaterais não tem sido plenamente considerados. O desenho das cidades de hoje tem sido determinado por engenheiros, peritos, advogados e investidores, cada um tomando decisões racionais e individuais por motivos racionais, mas deixando o desenho da cidade para ser cuidado mais tarde, se o for.”⁷

⁷ BARNETT, 1982: 10. Tradução do autor.

Por mais que o processo de configuração da forma urbana possa transcorrer de maneira fragmentada e difusa, este obedece a alguma lógica ordenadora, tendo em vista que determinadas formas atendem determinadas demandas funcionais, figurativas e outras que possam existir. Esta lógica geralmente não é consensual entre os diversos grupos sociais, pois cada um tende a apresentar suas próprias demandas e sua própria visão de como estas podem ser satisfeitas, muitas vezes em conflito com a posição de outros grupos.

A maneira como as relações de poder se estruturam numa sociedade irá refletir na primazia de uma lógica ou mais lógicas específicas, que podem se desdobrar de maneira mais ou menos centralizada ou descentralizada, mais ou menos autoritária ou democrática de acordo com o próprio equilíbrio de forças existente nesta sociedade. Por exemplo, formas urbanas decorrentes de um processo centralizado pela ação ordenadora de um agente específico (um governo municipal, uma empresa de urbanização, um grande empreendedor imobiliário) tendem a produzir formas mais coesas e de desenho mais facilmente perceptível, enquanto processos descentralizados nas mãos de diversos agentes desarticulados tendem a resultar em formas mais difusas e irregulares. Desta comparação, entretanto, não se deve extrair um juízo de valor: de um lado, processos centralizados tiveram resultados que variam desde a monumentalidade de conjuntos barrocos até a opressiva monotonia de grandes projetos habitacionais modernistas; de outro lado, processos descentralizados estiveram presentes tanto na formação de bucólicos vilarejos campestres europeus quanto na de precários assentamentos de baixa renda nas periferias das metrópoles de países subdesenvolvidos.

Mesmo que em algumas situações haja grande centralização do poder ordenador da forma urbana, a lógica que rege este processo é geralmente permeada por concepções e interesses bastante variados. Na maioria dos casos, a forma urbana é resultado de uma infinidade de decisões de agentes públicos e privados que incluem locatários e proprietários de imóveis, investidores, construtores, incorporadores, projetistas, políticos, empresas concessionárias de serviços públicos, agências reguladoras, bancos de investimento, consumidores, apenas para enumerar alguns. Suas decisões, algumas pequenas e corriqueiras, outras grandes e de repercussões dramáticas, são influenciadas principalmente por questões políticas e econômicas, mas também sob a influência de aspectos sociais, culturais, ambientais, técnicos, entre inúmeros outros. A tendência é a de que o somatório de todos estes fatores leve à consolidação de formas urbanas que não correspondam integralmente às intenções individuais de nenhum destes agentes, mas reflitam um pouco de cada um.

Há, entretanto, situações na qual emerge relativo consenso entre os agentes responsáveis pela produção do espaço urbano de que, em determinada região da cidade, certos aspectos funcionais e figurativos devem prevalecer sobre outros. Isto geralmente ocorre em situações nas quais um grupo ou classe social específico, sendo capaz de exercer uma relação de dominação ou de predomínio sobre outros grupos e sobre o espaço urbano, e dispondo de recursos e influência para orientar a transformação da forma urbana, é capaz de impor suas próprias intenções, funcionais, figurativas ou outras, ao espaço.

Isto ocorre lado a lado à própria segregação espacial de classes e grupos sociais entre diferentes áreas da cidade, quando certos espaços tornam-se inacessíveis (ou dificilmente acessíveis) a certos grupos, seja pela valorização imobiliária, pelos altos custos dos bens e serviços disponíveis, pelo provimento inadequado de transporte público, pela predominância de funções e atividades social ou economicamente excludentes àqueles desprovidos de recursos. A segregação urbana não diz respeito somente à separação

22

23

24

Processos descentralizados de desenho urbano

22. Vilarejo de Siat, na Suíça

23. Centro de São Paulo

24. Favela da Rocinha, Rio de Janeiro

físico-geográfica de classes sociais em áreas distintas da cidade, mas também à imposição de formas urbanas diferenciadas para uns e outros que suportem a hegemonia econômica, política e simbólica de grupos dominantes. Cada região da cidade é justamente reconhecida pela predominância de certas funções e significados estéticos e pela ausência de outros, o que significa que uma cidade pode comportar muitas formas urbanas diferentes.

A compreensão desta lógica que estrutura todo o sistema de tomada de decisões referentes, direta ou indiretamente, à forma urbana, é de especial interesse para os arquitetos e urbanistas, e há muitas áreas de conhecimento que se debruçam sobre o assunto: sociologia, ciência política, economia, direito e geografia são apenas algumas delas. Contudo, nenhuma destas tem por foco central a forma urbana. Mesmo a arquitetura e o planejamento urbano, áreas diretamente relacionadas ao estudo e intervenção sobre a cidade, muitas vezes tomam a forma urbana como apenas um dado periférico. A arquitetura concentra-se sobre o estudo e o projeto de edificações (ou conjuntos de edificações) individuais, que, em geral, relacionam-se com a forma urbana apenas como entorno contextual. Por mais que a forma urbana tenha seu papel na prática da arquitetura, esta é geralmente encarada como pré-existente ao projeto, e não como resultante do mesmo. Já o planejamento urbano abarca todo um sistema de gestão e de tomada de decisões políticas, incorporando uma estrutura operacional administrativa e jurídica para controlar, organizar e promover o desenvolvimento urbano. Todavia, o planejamento em geral evita adentrar em questões de aspecto formal que são muitas vezes consideradas como preocupações estéticas externas ao seu âmbito de atuação.

Ao estudo da forma urbana e da maneira como a sociedade a produz e configura, assim como dos meios de promoção, intervenção e ordenação deste processo, dá-se o nome de *desenho urbano*. O desenho urbano é uma área específica do urbanismo, distinta do planejamento urbano, mas de tal modo entremeada ao mesmo, a ponto de obscurecer as diferenças existentes entre ambos.

Vicente del Rio, um dos únicos autores nacionais que se enveredou nesta discussão, define o desenho urbano como um “campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas.”⁸

Primeiramente, o autor indica que o desenho urbano é um campo disciplinar – em oposição a uma única disciplina –, o que indica a existência de outras disciplinas que lhe sejam subordinadas, sugerindo, assim, a existência de uma estrutura de conhecimento que sustente e informe o desenho urbano. Esta afirmação é importante porque, do contrário, o desenho urbano poderia ser considerado apenas como resultante de uma abordagem interdisciplinar de outras áreas do conhecimento. Mas sob esta definição temos que, apesar do desenho urbano sustentar-se sobre o conhecimento oferecido por diversas outras disciplinas (sendo a arquitetura, o paisagismo e o planejamento urbano as três principais), há uma certa porção de teoria e de experiência prática que são intrínsecas e talvez exclusivas à sua prática.

O âmago da definição elaborada por del Rio, no entanto, diz respeito a que a organização do espaço urbano, em suas dimensões físico ambientais, seja composta por um grupo de sistemas de formas físicas e de atividades sociais que podem ser analisados em separado (ainda que jamais isolados uns dos

⁸ DEL RIO, 1990: 54.

outros). A importância disto é que o reconhecimento destes sistemas permite a estruturação de métodos analíticos específicos para lidar com cada um e com a relação entre ambos.

Além disso, esta definição escapa a uma visão reducionista que poderia pretender limitar o desenho urbano a um estudo apenas sobre as propriedades físicas de formas construídas, ou ainda a uma visão funcionalista simplificadora. As atividades, sob este ponto de vista, não são consideradas meramente como funções distribuídas no espaço; são sim vistas como manifestações sociais que “interagem” – ou ainda, estabelecem uma relação dialética –, com o espaço e com a população através de “vivências, percepções e ações cotidianas”. Sugerem-se aí relações entre forma urbana e características culturais da população. Assim sendo, concluímos que o desenho urbano, tanto como um processo de criação quanto como uma área de estudo, relaciona sistemas físico-espaciais, atividades urbanas e manifestações sócio-culturais.

2.3 A dimensão pública do desenho urbano

A definição de del Rio sintetiza diversos aspectos centrais do desenho urbano, mas existe uma série de outras questões importantes que merecem ser colocadas, para as quais faremos referência a definições de outros autores. Gosling e Maitland, por exemplo, afirmam que

“[...] o desenho urbano preocupa-se com a forma física do domínio público [public realm] em uma área física delimitada da cidade, e portanto existe entre as bem-definidas escalas da arquitetura, a qual concentra-se sobre a forma física do domínio privado [private realm] do edifício individual, e a do planejamento urbano e regional, que concentra-se sobre a organização do domínio público em seu contexto mais amplo”.⁹

Esta definição introduz a discussão um importante aspecto do desenho urbano, que lida com os conceitos de público e privado, ou, mais especificamente, com a existência na cidade de um “domínio público” (“public realm”) em oposição a um “domínio privado” (“private realm”).¹⁰ O domínio público corresponde a toda a esfera vivencial de natureza pública existente em uma cidade, ou seja, inclui todos os espaços livres¹¹ de propriedade pública da cidade tais como ruas, avenidas, calçadas, praças e parques, assim como todos os edifícios de caráter público como escolas, hospitais, museus, estações de trem etc. Adicionalmente, o conceito de domínio público pode ainda ser estendido para abarcar todas as instituições públicas que existem em uma dada sociedade; entretanto, apesar da relevância desta esfera, a

⁹ GOSLING & MAITLAND, 1984: 9. Tradução do autor.

¹⁰ A expressão empregada por Gosling e Maitland – e por diversos outros autores – e que traduzimos como “domínio público”, corresponde a “*public realm*”. A palavra *realm* é bastante rica em significado e não possui uma tradução correspondente exata em português que possa fazer jus ao sentido original. “Domínio público” deve aqui ser interpretado no sentido de “dimensão pública” ou “esfera pública”, sugerindo assim uma característica de essência, e não a existência de uma relação de dominação sujeito-objeto.

¹¹ Por espaço livre compreendemos todo o espaço que não seja ocupado por uma edificação construída, tal como estabelecido em Macedo (1995).

discussão será limitada apenas à representação físico-espacial do domínio público. Para tanto, adotaremos a idéia de “domínio público físico”.¹²

O domínio público físico não se limita apenas ao espaço de propriedade efetivamente pública que existe em uma cidade. O espaço, para que possa ser reconhecido, precisa de elementos que o contenham. Numa cidade estes elementos são o relevo, os edifícios, os muros e a vegetação, os quais, com suas massas construídas ou plantadas, delimitam e configuram os sistemas de espaços livres (públicos e privados). Estes elementos têm sua forma e articulação condicionadas, entre outros fatores, pelos modos de propriedade e apropriação do solo urbano.

Nas sociedades capitalistas em geral, a imensa maioria dos edifícios de uma cidade é de propriedade privada e os espaços que eles encerram em seus interiores correspondem ao domínio privado. Não apenas o interior dos edifícios, mas também os espaços livres internos aos lotes urbanos de propriedade privada fazem parte do domínio privado, apesar de poderem simultaneamente fazer parte do domínio público se foram abertos e acessíveis aos transeuntes. Esta contiguidade e sobreposição das duas esferas faz com que a distinção entre ambas perca sua clareza, criando espaços de transição público-privado.

É importante frisar que o *espaço*, no que se refere à forma urbana, não é apenas uma extensão de área delimitada em duas dimensões, mas também um sistema definido pelas relações entre espaços livres e construídos, cheios e vazios, etc. Estas relações são determinadas tanto pelas dimensões de tais espaços quanto por outros aspectos, tais como proporções, cores, texturas, acabamentos, barreiras, etc. Como o domínio público físico é conformado pela existência, e pela configuração formal-espacial, dos edifícios de propriedade privada, também há que se atribuir a estes espaços privados uma certa dimensão pública. Existe uma interface entre os dois domínios que é relevante para ambos.

A existência desta inter-relação entre o domínio público e o domínio privado dentro de uma sociedade não é nenhuma novidade. Um dos aspectos desta relação implica em atribuir à propriedade privada um tipo de *função social*, ou seja, a determinação de que a propriedade privada repercute sobre a esfera pública e de que estas repercussões são relevantes, e, portanto, passíveis de serem submetidas ao arbítrio do Estado para que este possa garantir à sociedade condições ideais de justiça e igualdade social. A função social implica ao proprietário privado uma série de responsabilidades que advêm da maneira como este utiliza, maneja ou gerencia sua propriedade e de quão significativa tal propriedade é para o restante da sociedade. Estas responsabilidades não se limitam apenas ao “não-fazer” – não agir de maneira nociva à coletividade, tal como não construir além do permitido pela legislação, não poluir, não ultrapassar parâmetros aceitos de incomodidade etc. –, mas também incluem a “prestação do fazer” – o dever de exercer a função social da propriedade em benefício coletivo –, o que significa que a função social implica na imposição sobre o proprietário de comportamentos tidos como positivos.¹³ Um terreno urbano provido de infra-estrutura pública adequada, mas que permaneça desocupado com fins especulativos é um dos exemplos mais comuns no qual a propriedade privada não cumpre a função social que lhe é cabida, situação na qual o Estado deve intervir dentro dos aparatos legais disponíveis para levar esta função a se concretizar.

¹² LANG, 2005: 7.

¹³ INSTITUTO PÓLIS, 2002: 46.

Se permitirmos que o conceito de função social da propriedade adote uma dimensão mais ampla do que esta, ao reconhecermos que a qualidade físico-ambiental do domínio público de uma cidade depende das formas físico-espaciais que o domínio privado assume, passamos a reconhecer então um aspecto adicional de sua função social. Seguindo este raciocínio, esta relação espacial se tornaria, a partir daí, de interesse e preocupação do Estado, o qual detém o dever de zelar pelo domínio público. A existência desta dimensão pública da propriedade privada urbana é relevante pois reflete diretamente sobre a prática do desenho urbano e, em última instância, é uma das principais fontes de sua legitimidade no nível de política pública.

A maneira como cada Estado reconhece e adota o conceito de função social da propriedade urbana é extremamente variável e sujeita a paradigmas sócio-culturais e ao equilíbrio de poder existente dentro deste Estado. Não raro, o poder do Estado é pequeno para impor a concretização da função social da propriedade urbana perante o poder acumulado por uma elite dominante. Tal situação pode ainda ser agravada pela existência de uma rede de favores e alianças que deturpem a distinção entre ambas as esferas, levando à articulação de relações clientelistas ou patrimonialistas entre Estado e elite, de modo a perturbar a concretização da função social da propriedade. Com este quadro levado ao extremo, arrisca-se ainda uma inversão de relações, na qual grupos dominantes apropriam-se da propriedade pública, privando-a de sua função social para servir ao interesse exclusivo destas elites.

No caso do Brasil, o Estatuto da Cidade aprovado em 2001 (Lei Federal nº 10.257/01) estabelece uma série de procedimentos e ferramentas legais disponíveis para as municipalidades lidarem, através de seus Planos Diretores, com a concretização da função social da propriedade territorial urbana. Tais ferramentas em geral estruturam-se através da imposição de penalidades ao proprietário infrator, de modo a pressioná-lo a corrigir a inadequação, como é o caso do IPTU (Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana) progressivo no tempo, a ser aplicado até que a situação seja corrigida; ou então oferecem meios de facilitar a desapropriação por parte da prefeitura, como é o caso do Direito de Preempção (no qual se exige que o proprietário ofereça o direito de compra primeiro à prefeitura caso pretenda vender seu imóvel a um terceiro). No entanto, passada quase uma década da aprovação do Estatuto, é possível constatar que estas ferramentas foram adotadas com baixos graus de efetividade devido à falta de regulamentação adequada e a pressões contrárias por parte de grandes proprietários urbanos.

Uma das principais dificuldades para se determinar o cumprimento da função social da propriedade territorial urbana reside justamente em estabelecer critérios objetivos para aferir se esta função concretiza-se, além de se realizar a fiscalização adequada para tanto. Em São Paulo, por exemplo, a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal 13.885/04) determina Coeficientes de Aproveitamento Mínimos para diferentes zonas, abaixo dos quais se considera que o terreno urbano encontra-se em caráter de subutilização (a menos que se comprove sua utilização para usos que não necessitam de edificação, como, por exemplo, estacionamentos). Ainda que, de fato, haja muitas maneiras de se contornar esta determinação – por exemplo, justamente transformando um terreno especulativo em um estacionamento – não há como negar que tenham sido estabelecidos critérios relativamente objetivos para determinar o cumprimento de uma função social da propriedade territorial urbana.

A qualidade da relação espacial, ambiental e estética entre o espaço particular e o espaço público é, como vimos, extremamente subjetiva, mas nem por isso é menos relevante para o público e, assim sendo, digna de ser considerada como uma função social. Como a legislação pode definir critérios

objetivos para algo que é de natureza tão subjetiva? Ao se legislar sobre aspectos relevantes à forma urbana (funcionais, ambientais, figurativos), certamente algumas medidas que podem parecer coerentes como objeto de políticas públicas poderiam, por outro lado, ser encaradas como extremamente arbitrárias e impositivas, sendo ainda altamente questionáveis (“o uso do edifício deverá promover a intensificação do uso da rua”, “estão proibidas as fachadas com ornamentação em estilo eclético”, etc). Certamente provocariam um sem-número de críticas e litígios legais. Em decorrência disto, o desenho urbano muitas vezes é reduzido e simplificado até não restar pouco mais do que algumas medidas edilícias genéricas e de baixa refutabilidade, ligadas a normas mínimas de ventilação e insolação dos edifícios.

As questões relacionadas ao desenho urbano, assim sendo, raramente são tratadas como elementos centrais de planos diretores. Isto porque o desenho urbano trata de dimensões da cidade que são consideradas por demais específicas ou arbitrárias para que possam ser efetivamente aplicadas através de uma legislação de âmbito “total”, ou seja, abarcando a cidade na sua totalidade e em um único desenho integrado. Ao invés disso, o desenho urbano geralmente é incorporado – quando o é – como mais uma variável secundária de políticas públicas, com caráter flexível e que demanda o desenvolvimento de soluções específicas para contextos locais.

Esta suposta inadequação do desenho urbano à escala total da cidade está presente na definição de Gosling e Maitland, através da colocação de que “o desenho urbano preocupa-se com a forma física do domínio público em *uma área física delimitada da cidade*”. Isto quer dizer que o desenho urbano prescinde de um recorte urbano específico, de limites espaciais que podem, dependendo da situação, ser mais ou menos amplos ou precisos. A área de ação do desenho urbano pode englobar uma rua, um conjunto de quarteirões, um bairro, um distrito ou mesmo a totalidade da área física da cidade. Pode ainda se dar sobre uma área mais ou menos consolidada, ou mesmo uma área ainda não-urbanizada. Contudo, a ação interventora do desenho urbano tem sempre recorrido à adoção de certos limites, físicos quanto setoriais.

Tal postura, no entanto, permite interpretações equivocadas a respeito dos objetivos do desenho urbano que acabam levando à disseminação de práticas anômalas. Ao assumir a premissa que o desenho urbano é algo para apenas uma parcela definida da cidade, poderíamos ser levados a crer que o restante da cidade pode ser, e certamente acabará sendo, “de qualquer jeito”.

Um desenho urbano realizado em caráter de exceção é justamente a negação da utopia que deveria ser integral ao desígnio ou ideário dos “desenhadores”. Assim sendo, a questão não é de escala ou dimensão física da área de intervenção assumida pelo desenho urbano; trata-se ao invés disto de uma diferença de escopo existente entre o planejamento e desenho urbano, com o segundo assumindo uma abordagem diferente e mais direta que o primeiro em relação às particularidades da forma urbana.

A sistematização do desenho urbano para operar em áreas espacialmente delimitadas não significa, no entanto, que este possa abrir mão de uma visão holística dos diversos aspectos que conformam a cidade. O caráter “não-estrutural” do desenho urbano tem frequentemente o levado a traduzir-se em políticas públicas que se articulam sob o sério risco da fragmentação e da parcialidade. Este pode ser encarado como um contra-senso primordial das posturas e objetivos existentes entre o desenho e o planejamento urbano praticados no Brasil. Se de um lado temos um planejamento urbano que enxerga a forma urbana de maneira abstrata, do outro temos um desenho urbano que, quando existe, geralmente

ignora a cidade que existe além de um perímetro arbitrário de projeto. Este perímetro, muitas vezes, é inclusive delimitado em função de interesses políticos ou ideológicos alinhados aos de grupos dominantes.

Por mais que “resolver” a cidade não seja pretensão da prática do desenho urbano, uma consciência ampla da situação urbana é condição primordial para a atividade. Por este motivo, em oposição à idéia de que o desenho urbano surja para substituir o planejamento urbano, ambos devem ser vistos em caráter de complementaridade, e não de mútua exclusão. De fato, como coloca del Rio, “é uma distorção pensarmos em onde deve dar-se o ‘fim do Planejamento Urbano e o começo do Desenho Urbano’, como muitos buscam saber. O processo de planejamento, ao ser permeado sempre pela dimensão do desenho, embute um processo constante de idas e vindas do conteúdo para o continente, do produto para o fato criador”.¹⁴

2.4 A prática do desenho urbano

Uma das causas da relativa obscuridade teórica e metodológica que reina em relação ao desenho urbano é a falta de clareza sobre suas finalidades práticas gerais. À parte da constatação de que o desenho urbano lida com especificidades da forma urbana, os objetivos e possibilidades oferecidas pela prática do desenho urbano são, geralmente, pouco compreendidos mesmo dentro da esfera dos técnicos urbanistas. Para esclarecer um pouco mais esta questão, recorremos a uma definição simples e pragmática, mas de poder sintético avassalador, oferecida por Barnett, para o qual o desenho urbano existe no nível das políticas públicas como resposta ao desafio de “desenhar a cidade sem que com isso seja necessário desenhar todos os edifícios”.¹⁵

Trata-se de uma definição relevante pois, ao mesmo tempo em que estabelece a importância de se desenhar a cidade (ou seja, de atribuir uma intenção ou desígnio consciente à forma urbana), reconhece a impossibilidade, impropriedade ou dificuldade de que este desenho, no contexto sócio-econômico e cultural contemporâneo, seja estabelecido através do controle total e individual de cada um de seus elementos.

Desenhar sem determinar é uma consideração que carrega em si mesma uma série de contradições, e que leva a um dilema fundamental que existe na base do desenho urbano: é efetivamente possível colocá-lo em prática de maneira íntegra a uma intenção original? (ou então: como construir uma boa casa se não se pode escolher os tijolos?). Uma intenção de desenho provavelmente perde bastante de si mesma quando transposta à realidade e sujeita à acomodação de interesses e concepções externas à esfera que a desenhou. O mesmo pode ser dito de um desenho desenvolvido sem grande compreensão do contexto social ao qual se destina, ou com pouco senso de realidade perante suas condições de implementação. Sendo grande a distância entre intenção idealizada e realidade, somos levados a crer que conformar o desenvolvimento da forma urbana de acordo com um desenho pré-estabelecido talvez seja tarefa impossível, a menos que se imponha um controle centralizado e autoritário. No entanto, a fundamentação teórica do desenho urbano enquanto modo de intervir nas cidades se baseia na assunção de que “se a

¹⁴ DEL RIO, 1990: 57.

¹⁵ BARNETT, 1974: 29.

cidade é construída, logo é desenhável, em que nível e escala de detalhamento é o que se precisa explicitar, desde um ponto de vista epistemológico até um plano operacional-prático”.¹⁶

Há pouco consenso sobre qual seria a base de conhecimento (epistemológica) mais apropriada para subsidiar a prática do desenho urbano, e tampouco há muita conformidade entre os instrumentos operacionais que podem ser empregados para tanto. Algumas linhas pretendem atribuir ao desenho urbano um alto grau de cientificismo objetivo, enquanto outras se sustentam empiricamente em um registro de situações de “tentativa-e-erro”, pretendendo, com isso, estabelecer um conjunto de fórmulas ou modelos consagrados para a forma urbana.¹⁷ Entre estes dois extremos, abre-se espaço para uma gama variada de posturas teórico-metodológicas para sustentar a implementação do desenho urbano.

O desenho urbano pode, por exemplo, se efetivar através de intensa ação pública, incluindo numerosas desapropriações, obras de infra-estrutura e construção de edifícios de caráter público. Pode, alternativamente, sustentar-se exclusivamente pela ação de empreendedores imobiliários privados, agindo em concerto ou em competição mais ou menos acirrada. Pode ocorrer através de parcerias entre agentes públicos e privados, com variadas proporções de participação e controle do processo por parte de cada um. Pode se basear em um projeto criteriosamente detalhado, em uma concepção abstrata ou em um código normativo genérico. Pode ser concebido em caráter estritamente técnico, ideológico ou mesmo mercadológico. Os métodos são tão variados quanto as concepções existentes para a forma urbana. No entanto, geralmente é possível identificar uma correlação entre a forma urbana idealizada e os métodos empregados para sua implementação. Como coloca Llewellyn-Davies,

“O desenho urbano reúne as muitas vertentes de criação-de-lugar [place-making], responsabilidade ambiental, equidade social e viabilidade econômica; por exemplo – na criação de lugares de beleza e identidade. O desenho urbano é derivado de, mas transcende a, assuntos relacionados tais como planejamento e políticas de transporte, projeto arquitetônico, desenvolvimento econômico, paisagismo e engenharia. Ele reúne estas e outras vertentes. *Em resumo, desenho urbano é sobre criar uma visão para uma área e aplicar habilidades e recursos para realizar esta visão*”.¹⁸

Assim sendo, apesar do ponto de partida inicial para a implementação do desenho urbano estar geralmente vinculado à formulação de uma visão para a forma urbana – a idéia de *visão*, neste sentido, podendo ser interpretada de maneira homônima ao sentido de *desenho* como *desígnio* –, esta visão é vazia se não estiver associada à concepção e desenvolvimento de métodos ou planos factíveis (viabilizados por meio da aplicação de “*habilidades e recursos*”) para sua implementação, e que seja apropriado para o seu contexto sócio-econômico. Do ponto de vista operacional, o desenho urbano não se trata apenas de uma imagem ou de um produto, mas sim de um processo que não pode prescindir da adoção de algum método para sua implementação.

¹⁶ KRAFTA, 1986: 36

¹⁷ Isto comumente acaba levando à reprodução arbitrária de soluções tidas como de sucesso em um contexto, em outro diferente, de maneira totalmente inapropriada. Este é um dos principais problemas com os manuais de “*best practices*”, que muitas vezes acabam, inadvertidamente, propagando idéias e modelos que se pretendem hegemônicos.

¹⁸ LLEWELLYN-DAVIES, 2000: 12; apud. LANG, 2005: 6 (grifos nossos). Tradução do autor.

Em uma situação ideal, o desenho urbano origina-se com uma visão crítica da realidade urbana; envolve a concepção de um desígnio/desenho alternativo a esta realidade; exige debate e negociação para que este desenho torne-se uma causa legítima e comum à coletividade; demanda a formulação e aplicação de métodos variados para implementá-lo; e se conclui efetivamente com a materialização espacial deste desenho. Tal processo deve ainda ser assumido como perpetuamente cíclico e contínuo, inerente à construção e reconstrução das cidades: conforme a forma urbana transforma-se, esta provocará o surgimento de novas visões críticas da realidade da cidade, dando assim reinício ao processo. Esta natureza cíclica advém não apenas da formulação crítica, mas justamente devido às vicissitudes sócio-culturais que modificam os usos, os valores e as concepções acerca da cidade, impedindo a ascensão de um “desenho urbano ideal” a ser atingido.

No entanto, no que se refere ao desenho urbano enquanto objeto de políticas públicas, o que ocorre muitas vezes é uma lógica inversa: o desenho é pensado a partir dos métodos que estão tradicionalmente à disposição dos técnicos planejadores, limitando-se, assim, ao estreito horizonte de possibilidades oferecidas pelas ferramentas já existentes, tais como o zoneamento e os códigos edilícios. Partir dos métodos pré-existentes, ao invés de selecioná-los ou desenvolvê-los de acordo com um desígnio alternativo para a cidade e sua forma, impede que sejam pensadas maneiras alternativas de praticar o desenho urbano.

Quando o desenho urbano parte de uma intenção desatrelada à concepção de um método de implementação, em geral há apenas duas saídas: ou o desenho é engavetado como uma proposta irreal, ou, quando há meios e recursos para tanto, é imposto de maneira mais ou menos autoritária, o que comumente significa esvaziar o espaço para o diálogo e para a participação social. Neste segundo caso, o foco do desenho urbano geralmente não é o processo que o produz (e as oportunidades de participação, contribuição e intermediação da comunidade), e sim o produto final que se materializa com a “renovação” do espaço urbano.

É principalmente nesta situação em que o *desenho urbano* confunde-se com o *projeto urbano*. O projeto urbano é essencialmente um produto, ao passo em que o desenho urbano é mais um processo do que um produto (não deixando de ser um pouco de ambos), e mesmo enquanto produto, é relativamente flexível e adaptável. Apesar de ser geralmente “benigno”, o projeto urbano também é quase sempre unilateral e fruto de uma concepção externa à realidade ao qual se destina, e por isso pode ser considerado, na melhor das hipóteses, como apenas uma versão bastante simplificada do processo de desenho urbano. Na pior das hipóteses, o forte caráter simbólico incorporado por alguns projetos urbanos acaba prestando-se à consagração de interesses restritos a alguns agentes dominantes, anulando qualquer possibilidade alternativa de realização do desenho urbano enquanto processo coletivo e participativo.

Esta dicotomia existente no desenho urbano entre produto e processo de implementação, no entanto, é praticamente inexistente no planejamento urbano. O planejamento raramente admite a existência de um produto, sendo neste âmbito exclusivamente um intermediador de interesses e um programador de ações e investimentos. O compromisso do planejamento é, de maneira bastante geral, o desenvolvimento urbano equilibrado, socialmente justo, economicamente saudável e ambientalmente responsável. Apesar da amplitude destes objetivos, os atributos físicos, ambientais e estéticos da forma urbana são preocupações que quase sempre se encontram fora deste escopo, ou apenas marginalmente inseridos no mesmo.

Ao lidar com esta dimensão específica da cidade, muitos praticantes ou especialistas do desenho urbano (que a partir de agora chamaremos de “desenhadores urbanos”, em correspondência ao termo inglês “*urban designer*”), ao reconhecerem a importância do domínio privado para a qualidade geral da forma urbana, acabam adotando uma postura pragmática acerca da participação da iniciativa privada no desenvolvimento urbano. Tal postura deve-se não somente a um alinhamento ideológico, mas também à realidade prática da profissão: os desenhadores urbanos podem estar tanto vinculados ao setor público quanto ao setor privado, e assim incumbidos de tratar de um domínio ou de outro (público ou privado), respeitando obviamente a interação intrínseca entre ambos que é, afinal de contas, o âmago do desenho urbano.

De modo geral, a atividade imobiliária, tida como inerente à produção do espaço urbano nas cidades do mundo capitalista contemporâneo, é vista pelos desenhadores urbanos como um fator que não pode nem deve ser ignorado e cujo potencial para colaborar com um projeto positivo de cidade deve ser explorado e incentivado. Os investimentos realizados pelos promotores imobiliários privados no espaço urbano são significativos, e podem de fato contribuir com a melhoria da qualidade físico-ambiental do espaço urbano como um todo, tendo em vista a relação quase-simbiótica entre os domínios público e privado em uma cidade. Por isso, o mercado imobiliário não é visto como um antagonista na construção de uma cidade melhor e mais justa, e sim como um interlocutor que necessita ser equacionado. A necessidade de se adotar uma visão realista e pragmática acerca deste assunto significa, segundo Vicente del Rio, que “aquela tradicional postura ingênua, ainda hoje comum e típica dos arquitetos, que tapam o sol com a peneira quanto aos processos imobiliários e especulativos, formação e reprodução do lucro nos projetos urbanos, não pode mais ter vez no campo do Desenho Urbano, sob pena de distanciamento do real e da capacidade de implementação”.¹⁹

Em uma sociedade capitalista, o mercado imobiliário estará sempre presente e operando dentro de um conjunto de regras pré-definidas, algumas estabelecidas pelo Estado através da lei e outras, menos claras ou previsíveis, intrínsecas à atividade econômica. Tais regras, se devidamente compreendidas e articuladas pelos desenhadores urbano, poderiam se prestar a orientar e induzir a atividade de empreendedores imobiliários para a concretização de um projeto amplo de cidade, incentivando a produção de espaços belos, eficientes, socialmente inclusivos e ambientalmente sustentáveis. Este efeito positivo que pode ser provocado pela atividade imobiliária equivaleria, no entanto, ao oposto do que ocorre hoje em muitas cidades, na qual promotores imobiliários privados se apropriam da renda produzida pela valorização de suas propriedades através de investimentos públicos em obras de infra-estrutura lindeiras. Alternativamente, o que se defende é que os efeitos positivos que podem ser produzidos pelos investimentos privados sejam apropriados coletivamente, não através da acumulação desequilibrada de renda e sim do usufruto de melhor qualidade de vivência urbana.

Ao reconhecerem que a cidade é feita em sua maior parte pela ação do mercado imobiliário, e que este não pode (ou não deseja) abrir mão da rentabilidade de suas iniciativas, os defensores desta linha de pensamento são levados a concluir portanto que qualquer intenção de desenho urbano que se pretenda levar a cabo (e que não se restrinja exclusivamente à intervenção no espaço público) deveria incluir a oportunidade e, se possível, a otimização da obtenção de lucros por parte destes agentes, uma vez que o

¹⁹ RIO, 1990: 49.

lucro é condição primordial para a atividade econômica. Para tanto, torna-se necessário compreender a lógica de funcionamento do mercado imobiliário e estabelecer projetos, regras e planos economicamente factíveis, mas que mantenham seu foco principal na produção de resultados benéficos para o domínio público. Assumindo esta realidade, são aceitas e incentivadas a organização de parcerias público-privadas para a implementação dos projetos, contanto que se tenha bastante clareza sobre quais são os interesses e as contrapartidas oferecidas pelas partes envolvidas, chegando-se assim a uma relação positiva de resultados “mais/mais” entre interesses privados e públicos, ao invés de uma desequilibrada e injusta relação “mais/menos”. O desenho urbano sustentar-se-ia, assim, na imaginação de “utopias realizáveis”.

Esta aceção, apesar de não ser hegemônica dentre os praticantes do desenho urbano, também não deixa de ser uma das correntes dominantes.²⁰ A idéia central por detrás desta postura é a de que o Estado deve assumir um papel não apenas de fiscalizador da produção do ambiente construído, mas também de incentivador da produção desse ambiente rumo a uma visão ou desígnio específico, o qual, para que possa exercer real legitimidade, deveria ser coletivamente construído.

Apesar da popularidade desta idéia, ela é politicamente ambígua. Ao mesmo tempo em que se opõe a uma concepção neoliberal, reconhecendo a importância da ação interventora do Estado para intermediar a produção da forma urbana em prol do interesse coletivo, ela também acaba oferecendo uma posição privilegiada aos interesses dominantes, que serão sempre levados em consideração e jamais serão totalmente contrariados caso se pretenda concluir com sucesso um processo de desenho urbano que inclua a sua participação.

Esta contradição fundamental é comum e crescente na prática do desenho urbano. Ao mesmo tempo em que se advoga a negociação e a conciliação de interesses como caminho adequado para a transformação da forma urbana, a anuência a interesses parciais significa que boa parte de seu real potencial transformador é sacrificada na preocupação de que pelo menos alguma mudança seja efetivamente atingida. O desenho urbano pode, deste modo, prestar-se tanto à expressão de um projeto de caráter coletivo e democrático, quanto ao fortalecimento de coalizões entre poderosos promotores imobiliários privados e as classes dominantes. Desta maneira, o potencial ambivalente do desenho urbano – simultaneamente conciliatório e transformador – muitas vezes acaba correndo o risco de trair a si mesmo e redundar na manutenção de tendências já em curso no espaço das cidades. Este é um dos principais motivos pelo qual existe certa resistência à prática do desenho urbano dentre alguns setores socialmente engajados do planejamento urbano. Também é o motivo pelo qual o desenho urbano, especialmente quando traduzido ao formato de “pacote” de projetos urbanos, é apoiado com entusiasmo por parte de promotores imobiliários cujos interesses seriam reforçados pelos mesmos.

Para escapar deste dilema, boa parte da bibliografia existente na área do desenho urbano refugia-se em uma dimensão exclusivamente instrumental-operacional, sem oferecer maior atenção a questões relativas a qualquer posicionamento ideológico ou paradigmático. Em muitos casos, mesmo a existência de tais questões é inadvertidamente (ou propositalmente) ignorada. Trata-se de uma espécie de urbanismo limitado à esfera cotidiana da resolução de problemas práticos, relacionados à implementação de projetos,

²⁰ Pelo menos segundo alguns autores, como Tibbalds (1992); Madanipour (1997); Lang (2005), entre diversos outros. Lang, por exemplo, faz uma alusão a esta postura como se tratando da formulação um sistema de “varas e cenouras” que são colocadas à frente de um burrico, atraindo-o rumo à direção desejada (p. 36).

qualificação paisagística, elaboração de guias de diretrizes ou recomendações arquitetônicas, desenvolvimento de legislação normativa específica à forma urbana, obtenção de financiamento e articulação de parcerias, entre outros.

2.5 O desenho urbano como processo

Um dos caminhos possíveis para que o desenho urbano possa transcender esta esfera limitada é uma maior tomada de consciência sobre o seu papel na sociedade. Este papel é em geral obscurecido pelo pouco entendimento que se tem do termo “desenho urbano”, o qual, acreditamos, é empregado indiscriminadamente para abarcar três “instâncias” distintas.

A primeira, a qual poderíamos caracterizar como sendo “analítica”, é o desenho urbano com o sentido de *estudo* sobre a forma urbana, seu processo formativo e evolutivo, suas características e reflexos sociais, econômicos, culturais, entre outros aspectos diversos.

A segunda instância ocorre na forma de *intervenção* sobre a cidade, seja através de projetos, planos ou políticas (públicas, privadas ou ambas) que tenham como foco a ordenação, transformação ou preservação da forma urbana. Diferentemente da primeira instância, na qual a relação entre o desenho urbano e a cidade é distanciada e, no mais possível, orientada a uma “neutralidade” acadêmica, esta segunda está atrelada à existência de alguma concepção qualquer que oriente o caráter da intervenção, o que significa a adoção de algum referencial teórico, ideológico ou paradigmático sobre o que é bom e o que é ruim para o espaço urbano. A existência de um posicionamento qualquer em relação à realidade é primordial nesta instância, pois é necessário para que se possa identificar os aspectos da cidade que precisam ser transformados e com quais objetivos. Por este motivo, podemos caracterizar esta instância como sendo “normativa”, uma vez que ela, por sua própria existência, incorre na criação de parâmetros valorativos. Segundo Carmona e Tiesdell, “visto analiticamente, desenho urbano é o processo através do qual o ambiente urbano surge; visto normativamente, é – ou deveria ser – o processo pelo qual surge um ambiente urbano melhor”.²¹ A instância normativa é provavelmente o sentido mais comum e hegemônico dado ao desenho urbano, pois é nesta situação em que o ato de “desenhar” é mais claramente identificado e exercido.

Estas duas primeiras instâncias encontram-se intrinsecamente relacionadas, pois o ato de intervir geralmente é de algum modo subsidiado pelo de estudar, seja para reforçar ou para contrariar concepções consagradas. Da mesma maneira, o ato de estudar também tem no objetivo final de intervir um dos principais sentidos de sua existência, uma vez que é inegável o potencial transformador do conhecimento.

A terceira instância do desenho urbano é o seu sentido como *processo* que transcorre no espaço urbano, o processo através do qual as cidades adquirem a sua forma urbana e a transformam ao longo do tempo, conferindo-lhe usos e significados igualmente transitórios. Este processo de gênese e evolução da forma urbana é tão antigo quanto a própria existência das cidades, e ocorre independentemente da existência de qualquer estudo ou de qualquer intervenção proposital que tenha a forma urbana como foco.

²¹CARMONA & TIESEDELL, 2007: 1. Tradução do autor.

Sob este ponto de vista, o processo de desenho urbano precede sua própria existência enquanto campo disciplinar, e pode ser considerado como um processo civilizatório tão relevante e tão natural quanto a formação da linguagem, da cultura ou do sistema produtivo de um povo.

Esta terceira instância do desenho urbano é provavelmente a menos compreendida, justamente por que ocorre à margem da consciência e da capacidade de controle dos arquitetos e urbanistas. A maior parte da literatura existente trata o desenho urbano sob a perspectiva das duas primeiras instâncias, ou seja, como teoria ou metodologia que objetiva a intervenção no espaço e na forma urbana, mas ignora sua existência enquanto processo informal que transcorre constante e continuamente na cidade. Por este motivo, é importante estender o foco do “desenho urbano estudo” para além de seu objeto primário – a forma urbana –, para abarcar também, e principalmente, o “desenho urbano processo”. Apenas entendendo a lógica subjacente a este processo, e identificando as condicionantes sociais, econômicas, políticas e culturais que nele interferem, é que se torna possível desenvolver novas formas de “desenho urbano intervenção” que transcendam visões parciais e interesses imediatos. Tal tarefa não se resume a estudar a evolução das cidades ou de suas formas; é necessário compreender as forças dialéticas que a moldam, assim como suas motivações, objetivos e estratégias.

De maneira geral, o processo de desenho urbano pode transcorrer de acordo com duas lógicas distintas:²²

1) *Desenho inconsciente [Unknowing design]*: é o processo pelo qual as diversas edificações de uma cidade são construídas e se acumulam ao longo tempo. Trata-se de um somatório gradual de inúmeras decisões e intervenções, cada qual de escala relativamente pequena ou parcial e consciente de apenas um escopo limitado das variáveis que a conformam e das repercussões que produz. É, enfim, um processo de consolidação “*ad hoc*” da forma urbana, na qual cada pedaço da cidade é gradualmente construído de acordo com uma lógica derivada do contexto social, econômico, cultural, legal, institucional e técnico vigente no momento da construção, sem conformar-se a uma intenção específica de desenho urbano. A conformação a este dado contexto significa que em cada intervenção há uma lógica distinta, portanto não se deve presumir que este se trate de um processo irracional ou caótico; esta lógica, no entanto, raramente está articulada à lógica que determina a construção do restante dos edifícios. Consolida-se, deste modo, um desenho inconsciente, produto de um processo fragmentado e difuso.

O desenho inconsciente não significa, contudo, que a produção da forma urbana ocorra de maneira totalmente livre de restrições. De fato, boa parte das cidades possui legislações e códigos edilícios que determinam o que pode e o que não pode ser construído, quais são os usos permitidos em cada região, quais são os limites de altura, recuos, área edificada etc; no entanto, limitar o que pode ser feito não é, de modo algum, o mesmo que determinar ou induzir o que será construído.

O processo de desenho inconsciente é comum à quase todas as cidades do mundo – se não totalmente, ao menos parcialmente –, produzindo resultados às vezes desastrosos; na maioria das vezes, simplesmente corriqueiros; e, algumas vezes, com características ambientais e estéticas altamente elaboradas e excepcionalmente apreciadas. O ambiente de algumas destas cidades de desenho inconsciente incorpora diversas marcas de um longo processo evolutivo histórico e carrega forte carga

²² CARMONA et al, 2003: 55.

emocional, destacando-se especialmente pela sua diversidade e vitalidade. Tais atributos são bastante efusivos e intrínsecos à comunidade que habita estas cidades, mas não raro têm sido artificialmente emulados em processos de desenho consciente, com níveis variáveis de pertinência e de sucesso.

2) *Desenho consciente [Knowing design]*: é o processo pelo qual a forma urbana é derivada de uma intenção ou desígnio original que orienta as diversas intervenções que ocorrem no espaço urbano. Este desenho pode se limitar a algumas poucas diretrizes genéricas, tal como a adoção de um gabarito comum de altura para as edificações ao longo de uma via, ou pode ser extremamente específico, determinando o traçado das vias e o uso, volumetria, materiais, técnica construtiva, linguagem arquitetônica, modulação das fachadas e detalhes de acabamento de cada edificação de um bairro.

O nível de controle dos resultados de um processo de desenho consciente, ou seja, o nível de controle sobre a transformação da forma urbana, pode ser equacionado através de duas variáveis. A primeira diz respeito ao nível de detalhamento previsto para o produto final (ou seja, quais os aspectos pretendidos para a forma urbana e até que profundidade estes serão pré-definidos de antemão ao processo de transformação do espaço). A segunda variável se mede pela capacidade de alguma instância centralizadora (a administração municipal, um grande empreendedor imobiliário, ou, como ocorreu nos casos das Docklands ou de Puerto Madero, uma “corporação” de caráter misto) de impor a adesão e o respeito ao desenho por parte dos agentes que tomam parte do processo.

Ambas as variáveis são geralmente proporcionais, de um lado, ao peso que a forma urbana, através da acumulação de capital que sua produção possibilita e dos significados simbólicos que esta é capaz de vincular, representa para a satisfação dos interesses políticos, econômicos, e ideológicos em jogo. Do outro, são proporcionais ao poder dos agentes detentores de tais interesses para efetivamente levar o desenho a cabo. Isto significa que a existência de um desenho consciente não garante que a forma urbana se conformará integralmente ao mesmo, pois a transposição da intenção à realidade passa por uma série de constrangimentos, tais como a disponibilidade de recursos, a efetividade prática da legislação urbanística, e de modo geral do empenho e coesão por parte dos atores envolvidos para perseguir a adequação das intervenções ao desenho. Além disso, como a construção da cidade é algo que ocorre através de longos períodos de tempo, o contexto sócio-econômico, as condicionantes históricas e os interesses dos agentes envolvidos (assim como os próprios agentes) tendem a se alterar concomitantemente à consolidação da forma urbana, provocando com isso mudanças imprevistas na direção do processo de desenho urbano.

O desenho consciente pode ser encarado como uma espécie de pacto social estabelecido entre diversos agentes para direcionar os esforços de produção do espaço urbano rumo a um resultado previsto e aceito. Este pacto pode ser imposto por uma autoridade central ou por um grupo dominante, ou pode se sustentar em algum tipo de consenso coletivo de que a forma urbana adotada é a mais apropriada para a realidade social à que se insere. Um consenso pleno, no entanto, é algo praticamente tão impossível de existir quanto qualquer tipo de unanimidade de opiniões dentro de um grupo numeroso de pessoas, uma vez que depende da acomodação de interesses muito diversos e de concepções que podem ser contraditórias ou conflitantes. Não raro, para que se possa levar a cabo um processo de desenho consciente torna-se necessário, como veremos mais adiante, “fabricar” este consenso por meio de alguma estratégia que confira legitimidade ao desenho urbano proposto, por exemplo, através da validação por parte de argumentos técnicos ou de discursos ideológicos.

Estratégias para a legitimação do desenho urbano são usadas tanto pelo setor privado quanto pelo setor público para justificar a forma dada à cidade, e às vezes ambas as esferas unem-se na construção de tais discursos. Um desenho urbano validado através do discurso da técnica pode ser reconhecido, por exemplo, na forma urbana dos imensos conjuntos habitacionais construídos pelo governo com recursos do BNH (Banco Nacional de Habitação) na periferia de grandes cidades brasileiras durante os anos 1970. Neste caso, a implantação indiscriminadamente repetida e monótona da mesma tipologia de edifício residencial por quilômetros a fio, com pouca ou nenhuma consideração a respeito da topografia ou das condições naturais do terreno – ou ainda acerca das imagens e significados que tais formas representariam para o tecido social –, não se justifica simplesmente pela adequação a um modelo tipológico habitacional pavilhonar de viés modernista. A legitimidade de tais projetos sustenta-se também através da aparente coerência do discurso técnico que defendia a modularidade e a repetição como estratégias de sistematização e barateamento das obras, com vias à garantir a provisão de habitação para a maior quantidade possível de pessoas. O argumento da redução de custos serviu, ainda, para justificar a grande distância destes conjuntos ao centro das cidades, pois em tais localidades haveria a disponibilidade de terrenos mais baratos. Em ambos os casos o argumento técnico mascara a existência de interesses ideológicos e econômicos por trás desta proposta. Em relação ao primeiro, há os interesses das elites, que desejavam distância destes bairros-dormitório das classes baixas; em relação ao segundo, destacam-se os interesses dos proprietários das terras que se situavam entre a área anteriormente urbanizada da cidade e estes novos conjuntos localizados na periferia distante, devido à inevitável valorização que a expansão da mancha urbana eventualmente provocaria sobre estas propriedades.²³

2.6 Desenho urbano e ideologia

A iniciativa para criar uma visão para a forma urbana e empenhar-se em sua concretização – ou seja, a busca por “assumir as rédeas”, ainda que parcialmente, do processo de desenho urbano – não é de monopólio do Estado, apesar deste possuir o controle de diversas ferramentas que servem a tal fim (como, por exemplo, a legislação e a gestão dos espaços públicos). Como a cidade é composta majoritariamente por edifícios e espaços de propriedade privada, a forma urbana é resultante muito mais da ação dispersa e fragmentada do mercado imobiliário do que de qualquer capacidade integradora do poder público. Sendo atores importantes na produção do espaço urbano, os promotores imobiliários privados podem, e de fato muitas vezes buscam, implementar sua própria visão para a cidade em geral, e para a forma urbana em específico.²⁴

A motivação para tanto está associada às próprias regras do sistema competitivo capitalista, a qual resume-se, em última instância, à busca por melhores condições para o acúmulo de capital. Isto significa, entre outras coisas, tornar os produtos imobiliários mais atraentes e valorizados do que os oferecidos pela concorrência, o que se dá através de artifícios que vão desde a adoção de projetos arquitetônicos de boa qualidade (ou que aparentem boa qualidade) até a realização de pressão sobre a administração municipal

²³ CAMPOS FILHO, 1989: 54.

²⁴ Os promotores imobiliários são todos os agentes que de alguma forma promovem o processo de produção do espaço urbano, podendo estes ser públicos ou privados. Um texto seminal que discute a atuação dos promotores imobiliários dentro do sistema capitalista é Topalov (1974). Em Knox & Ozolins (2000), há uma discussão interessante acerca da influência que diversos promotores imobiliários detêm no processo de configuração do ambiente construído.

para a provisão, no local do empreendimento, de infra-estrutura ou equipamentos públicos eficientes e diferenciados em relação àqueles aproveitados pelo restante da cidade.

Um dos aspectos mais efusivos desta estratégia – e talvez também um dos mais poderosos – é a busca pela construção de uma imagem urbana valorizada e que transmita sensações de poder, prazer e prosperidade, com o intuito de convencer o mercado da atratividade dos produtos, seja para consumo ou investimento. Esta visão pretende transformar não apenas o edifício, mas também a própria cidade em produto: o consumidor paga não apenas por um imóvel, mas também pelo status e pela “qualidade de vida”, real ou imaginária, proporcionados pelo espaço urbano. Tal projeto de cidade envisioned pelo mercado imobiliário tende, contudo, a destinar-se apenas àqueles que podem pagar por ele, o que significa que nele não há espaço para as camadas que não possuam o poder aquisitivo para comprar a cidade que o mercado oferece.

A construção desta imagem (real ou fictícia) acerca da cidade é um processo ideológico que se efetiva por meio do desenho urbano,²⁵ o que significa a existência de uma relação muito próxima, em São Paulo e em qualquer outra cidade, entre desenho urbano e ideologia. Sobre a ideologia, Marilena Chauí oferece a seguinte definição:

“A ideologia, forma específica do imaginário social moderno, é a maneira necessária pela qual os agentes sociais representam para si mesmo o aparecer social, econômico e político, de tal sorte que essa aparência (que não devemos simplesmente tomar como sinônimo de ilusão ou falsidade), por ser o modo imediato e abstrato de manifestação do processo histórico, é o ocultamento ou dissimulação do real. *Fundamentalmente, a ideologia é um corpo sistemático de representações e de normas que nos ‘ensinam’ a conhecer e a agir*”.²⁶

A ideologia é, assim, uma representação do real, uma versão da realidade historicamente construída que é processada pela consciência humana e através da qual o indivíduo interpreta e entende seu mundo. Isto é relevante porque a forma urbana, além de também ser um produto histórico, como vimos é imbuída de imagens, símbolos e significados, aos quais o desenho urbano se presta a interpretar, modificar, produzir e reproduzir. Como estes significados contribuem para a construção das representações do mundo de que se constitui a ideologia, a forma urbana torna-se, a um só tempo, uma manifestação e um veículo de disseminação e reprodução de ideologias.

Se estabelece, assim, uma relação dialética entre os processos formativos da ideologia e do desenho urbano. Vejamos: o desenho urbano, quando ocorre na forma de um processo consciente, é a transposição, da teoria à prática, de uma ideologia (ou do resultado da mediação entre ideologias) acerca das formas urbanas mais apropriadas para uma sociedade. Quando o desenho urbano ocorre na forma de um processo inconsciente, ele nada mais é do que a sobreposição da expressão de inúmeras ideologias

²⁵ Mas não apenas através do desenho urbano. Ao mesmo tempo em que é importante saber *o que é* desenho urbano, também é importante saber o que ele *não é*. Como vimos, o desenho urbano é o processo pelo qual surge a forma urbana, mas há outros processos espaciais que também tomam parte na formação das cidades, como, por exemplo, o processo de estruturação urbana, pelo qual o “funcionamento” da cidade se articula tal como um sistema. Este processo, que encontra no trabalho de Villaza (2001) um de seus melhores exemplos, será relacionado ao desenho urbano no capítulo 3.

²⁶ CHAUI, 2007: 15 (grifos nossos).

acerca da mesma questão, ou seja, a sobreposição de inúmeras representações sobre o real e sobre a cidade. Tanto mais poderosas forem estas representações, mais estas se sobreporão às outras, enfraquecendo-as ou até mesmo silenciando-as.

Independente da existência de um processo urbano consciente ou inconsciente, ou da combinação de ambos, estas representações ficam registradas na forma urbana e são percebidas e processadas pela sociedade. Por sua vez, é a partir destas manifestações, e de tantas outras que existem além daquelas relativas à forma urbana, que a sociedade constrói sua própria representação do real, ou seja, sua ideologia, a qual finalmente se refletirá no processo de desenho urbano, fechando assim o círculo desta dialética.

O entendimento do processo de desenho urbano como *um processo intermediado de representação ideológica do real através da forma urbana* é o que nos leva à definição final, formulada por Cuthbert, sobre o conceito de desenho urbano que aqui adotaremos:

“Desenho urbano é o estudo de como cidades alcançaram sua forma física e os processos que tomam parte para renová-la. Desenho urbano não é meramente a arte de projetar cidades, mas o conhecimento de como as cidades crescem e mudam. *É o estudo de como as civilizações escolhem se representar em forma espacial, e os processos através dos quais surgem formas urbanas específicas.* [...] Assim como toda a ação humana é imbuída de significado, também o são os espaços que habitamos repletos de valores simbólicos, memória coletiva, associação, celebração e conflito. Finalmente, desenho urbano é sobre a transmissão de significados através de formas urbanas específicas”.²⁷

Concluído nosso debate conceitual sobre o desenho urbano, voltemo-nos um pouco ao nosso objeto de estudo. A região da Marginal Pinheiros, e de fato todo o quadrante sudoeste da cidade de São Paulo (área que engloba quase todos os principais redutos das camadas de alta renda), é representativa do papel da ideologia na produção do espaço urbano, e veremos como o processo de desenho urbano insere-se na reprodução desta ideologia.

Historicamente, esta região da cidade sempre desfrutou de um tratamento privilegiado por parte das políticas públicas urbanas, contando com maiores investimentos, melhor infra-estrutura e melhores serviços públicos do que o restante da cidade. Este desequilíbrio não se perpetua apenas através da pressão explícita exercida pela elite em busca de tais benefícios (e, do outro lado, pela suscetibilidade clientelista e patrimonialista do aparato público). Para que ele se sustente é necessário, a todo momento, legitimar estas ações através do reforço à idéia de que as melhorias voltadas a estas áreas são vitais para a manutenção da saúde econômica, produtiva e fiscal de toda a cidade, uma vez que a principal atividade econômica da São Paulo em sua fase “pós-industrial” contemporânea são – afirmam seus ideólogos – os segmentos mais avançados do setor terciário, que incluem os serviços financeiros, informática, tecnologia, telecomunicações e outras atividades “de ponta” que estão instalados exatamente nestas áreas.

Dentre os atributos da metrópole paulistana que são frequentemente apontados como “indicadores inquestionáveis” de seu status de cidade global, destacam-se a concentração de escritórios de empresas multinacionais, a saída das ultrapassadas indústrias para outras localidades, e, principalmente, a existência

²⁷ CUTHBERT, 2006: 1 (grifos nossos). Tradução do autor.

da moderna centralidade do “terciário avançado” junto à Marginal do Rio Pinheiros, repleta de “edifícios inteligentes” semelhantes ao de qualquer outra grande cidade do capitalismo central.²⁸

Para manter o status de cidade global perante a ferrenha competitividade com outros centros urbanos proeminentes, São Paulo deveria continuamente investir na reestruturação e requalificação dessas regiões da cidade, assim como nas infra-estruturas de transporte e telecomunicações que as servem. Torna-se premente o investimento na modernização de aeroportos, a construção de novas linhas de trem de alta geração interligando estas áreas aos aeroportos, a implantação de sistemas de cabeamento em fibra óptica, e a construção de belas pontes estaiadas dignas do cartão postal de uma metrópole do século XXI. Tudo para garantir a São Paulo um futuro competitivo frente à nova conjuntura econômica global (e globalizada), algo que, alegam os proponentes desta ideologia, traria à cidade significativas vantagens e benesses.

Este discurso, no que compete à produção do espaço urbano na região da Marginal Pinheiros, vem sendo sistematicamente reforçado há mais de duas décadas pela ação incisiva de setores da política e da mídia que têm bastante a ganhar com a manutenção desta situação, aos quais muito interessa a promoção do status de São Paulo como uma “cidade-global”. Esta argumentação tem sido, no entanto, crescentemente contestada por alguns setores da academia críticos ao caráter essencialmente ideológico e enviesado de tal discurso, dentre os quais se destaca o trabalho de Ferreira, o qual afirma que

“Apoiando-se em algumas constatações de fenômenos reais, porém pouco significativos quanto às estruturas de produção da cidade (como por exemplo o aumento da oferta de edifícios de comércio e serviços), construiu-se para São Paulo uma interpretação desses fenômenos segundo a qual eles seriam um parâmetro incontestado para a definição das políticas públicas. Trata-se tipicamente de um processo ideológico, que tenta universalizar a idéia de que São Paulo é uma ‘cidade-global’, generalizando a situação muito particular de determinadas ‘ilhas’ da cidade, e legitimando assim os interesses daqueles que ganham com a consolidação destas áreas.”²⁹

O trabalho de Ferreira cuidadosamente desmonta este discurso através da exposição de dados empíricos que demonstram que a ‘cidade global’ não é, de fato, tão global assim. Partindo de uma série de dados demográficos sobre o emprego e a presença de empresas na cidade de São Paulo, o autor aponta, por exemplo, para o fato de que o número de indústrias, apesar de realmente encontrar-se em declínio, não está diminuindo tão vertiginosamente como somos levados a crer.³⁰ Mais ainda, apesar do setor de serviços estar de fato em crescimento, este crescimento não é um fenômeno nem tão abrupto nem tão recente, não podendo ser automaticamente creditado à conjuntura da globalização ou à mudança do perfil econômico da cidade de São Paulo.³¹

²⁸ É importante notar que, assim sendo, a própria paisagem urbana é sistematicamente apresentada como um elemento central da disseminação desta ideologia.

²⁹ FERREIRA, 2007: 49.

³⁰ Ibidem: 56.

³¹ Segundo Ferreira, os estabelecimentos voltados ao setor de serviços em São Paulo já representavam 40,98% do total de estabelecimentos em 1985, tendo aumentado para 45,88% em 2000, o que de fato não é um aumento tão significativo. (p. 57)

Outro ponto deste discurso que é colocado à prova diz respeito ao status hegemônico conferido à centralidade "globalizada" da Marginal do Rio Pinheiros em relação aos centros de negócios mais antigos, como o Centro Velho e a Avenida Paulista. Para demonstrar que esta hegemonia não é real, o autor empreende vários levantamentos sobre a localização das empresas do setor terciário na cidade, concluindo, através de recortes metodológicos diversos, que a concentração destes tipos de empresas na região da Marginal é pouco significativa perante os totais das demais regiões do município.³²

Como veremos nos próximos capítulos, e como também já foi apontado por outros autores (mas não sobre o ponto de vista do desenho urbano), é marcante a presença do discurso ideológico na produção do espaço urbano destinado ao uso e habitação das elites na cidade de São Paulo. A contribuição que a análise do desenho urbano pode fazer é a de demonstrar, mesmo que de ainda limitadamente, de que maneiras o espaço urbano destas regiões, através de suas formas e significados, contribui para a reprodução e disseminação de tais ideologias.

³² As conclusões destes levantamentos são extensas e bastante convincentes justamente pela variedade de bases de dados e de métodos empregados para analisá-los. FERREIRA, 2007: pp 73-80.

Capítulo 3

Desenho urbano: estudo metodológico

O desenho urbano existe como um campo disciplinar autônomo e formalmente reconhecido a pouco mais do que meio século. Suas origens remontam a meados da década de 1950, quando movimentos críticos ao urbanismo modernista começaram a despontar em diferentes ambientes intelectuais, levando ao surgimento de novas abordagens conceituais sobre a cidade que eventualmente acabariam condensando-se através da nascente disciplina do desenho urbano. Assim sendo, o período de existência do desenho urbano corresponde a uma quantidade de tempo ínfima se comparada às origens milenares de uma área de conhecimento como a arquitetura, e a apenas uma pequena parcela da idade que possui o planejamento urbano contemporâneo, cujas origens remontam à convergência entre o pensamento iluminista e os crescentes males ocasionados às grandes cidades pela Revolução Industrial em meados do século XIX (BENEVOLO, 2001: 69; HALL, 1988: 17). Ainda assim, a contribuição de diversos autores e correntes de pensamento ao longo das últimas cinco décadas construiu uma significativa base teórica e instrumental para o desenho urbano, consolidando-o prática e academicamente. Com o intuito de oferecer maiores subsídios ao estudo deste campo disciplinar, este capítulo pretende resgatar e organizar, sucintamente, as principais linhas de pensamento que compõem o corpo teórico e metodológico da disciplina.

O primeiro desafio nesta tarefa é o de conferir à disciplina do desenho urbano alguma estrutura que delimite e relacione as diversas vertentes e áreas de concentração que a integram. Como o desenho urbano é um campo disciplinar para o qual convergem elementos de várias outras disciplinas, muitas vezes é difícil estabelecer, ainda que vagamente, as fronteiras que efetivamente delimitam esta área do conhecimento. Uma das principais dificuldades neste sentido advém do caráter comumente fragmentado da bibliografia existente, sendo que boa parte do conhecimento produzido encontra-se mais diretamente vinculado a outras disciplinas. Além disso, outros trabalhos relevantes não se assumem originalmente como integrantes do contexto mais amplo da disciplina do desenho urbano. A inclusão “oficial” de diversos trabalhos no rol da teoria de desenho urbano se deu, muitas vezes, mais pelo reconhecimento posterior de estudiosos e praticantes da área do que pela intenção original dos autores. Esta realidade exige que, de tempos em tempos, o arcabouço teórico do desenho urbano seja condensado e reestruturado em trabalhos de cunho sintético, os quais reúnem e contrapõem teorias diversas à luz de observações, fatos e experiências empíricas.

Por este motivo, partiremos primeiramente da contraposição de alguns destes trabalhos de síntese que intentaram organizar a disciplina de acordo com uma lógica holística, mas segundo abordagens diferentes. Para tanto, destacamos quatro trabalhos relevantes, os quais correspondem, respectivamente, a abordagens que poderíamos classificar (de maneira relativamente vaga, mas suficientemente precisa para os objetivos do presente trabalho) do seguinte modo: a) metodológica (DEL RIO, 1990), b) epistemológica (MOUDON, 1992), c) pragmática (CARMONA et al, 2003), e d) crítica (CUTHBERT, 2006).

3.1. Desenho urbano: abordagem metodológica

O trabalho de Vicente del Rio (1990) destaca-se por ser uma das principais contribuições de autoria brasileira ao campo disciplinar do desenho urbano. Sua publicação representa, de certa maneira, um dos pontos importantes de um movimento que se desdobrava durante a década de 1980 no meio acadêmico da arquitetura e do urbanismo no Brasil, relativo à penetração das idéias de desenho urbano originadas no exterior e ao surgimento de um grupo nacional de pesquisadores e de trabalhos acadêmicos devotados ao assunto, muitos dos quais haviam sido sintetizados nas três edições do SEDUR (Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil), realizados em Brasília respectivamente em 1984, 1986 e 1988.

A intenção do trabalho de del Rio é, de maneira geral, a de introduzir ao público brasileiro o conceito de desenho urbano como uma modalidade de intervenção do planejamento urbano, aspecto este da atividade de planejamento que era até então largamente ignorado. Com o objetivo de disseminar o conhecimento sobre a disciplina e de facilitar a incorporação de suas principais práticas e conceitos à esfera de atuação dos planejadores urbanos, o desenho urbano é intencionalmente apresentado de um ponto de vista vinculado ao processo de planejamento (e, em um sentido mais amplo, relativo à dimensão das políticas públicas), com grande ênfase para as possibilidades e efeitos positivos que uma maior consciência sobre este campo disciplinar poderia, na opinião do autor, produzir para as cidades brasileiras.

Com este intuito, o autor divide o trabalho em três partes. A primeira apresenta uma explanação teórica e conceitual sobre o desenho urbano, partindo do contexto das transformações culturais e ideológicas ocorridas na década de 1960 com a crise do movimento moderno, que acabaria dando origem à disciplina. A segunda parte propõe-se efetivamente à construção de uma *proposta metodológica* para a prática do desenho urbano, estruturada em dois aspectos diferentes: um relativo a quatro “categorias de análise”, através das quais o espaço e a forma urbana podem ser concebidos, analisados, interpretados e sistematizados; e o outro relativo a procedimentos de implementação do desenho urbano através de diversos instrumentos urbanísticos adequados a esta finalidade. Esta proposta metodológica abarca, assim sendo, duas modalidades diferentes do desenho urbano, como um modo de *estudo sobre a cidade* e como um modo de *intervenção sobre a cidade*. Por fim, na última parte são apresentadas três experiências relativas à prática do desenho urbano estudadas pelo autor, no caso, uma intervenção de desenho urbano na favela da Maré, no Rio de Janeiro; a introdução de conceitos de desenho urbano em projetos de estruturação urbana no Rio de Janeiro na década de 1980; e o projeto de revitalização do bairro de Fells Point, em Baltimore, nos Estados Unidos, relacionado ao processo de revitalização da orla portuária desta cidade.¹

Um dos pontos que merecem maior destaque no trabalho de del Rio são as categorias de análise, as quais correspondem à parte principal de sua proposta metodológica para o desenho urbano. As quatro categorias definidas pelo autor tomam por base a hipótese estabelecida pelo psicólogo ambiental David Canter (1977), segundo a qual o “sentido do lugar” – o aspecto do espaço que é percebido e interpretado pelo homem, e através do qual o espaço desenvolve uma identidade própria – origina-se na intersecção de

¹ Projeto este criticado por David Harvey (1989) pelo seu caráter de estetização e mercantilização da história urbana para fins comerciais, publicitários e, em última instância, políticos e ideológicos.

três esferas distintas que são processadas pela consciência humana: os atributos físicos dos espaços, as atividades ou usos que lhes são atribuídos, e as concepções ou imagens geradas sobre estes espaços.

Partindo destas três esferas, del Rio delimita quatro categorias de análise, a da Morfologia Urbana (pertinente aos atributos físicos do espaço urbano), do Comportamento Ambiental (pertinente às atividades e usos que intermedeiam a relação entre o homem e o espaço urbano), e as categorias da Análise Visual e da Percepção Ambiental, estas duas últimas representando subdivisões da esfera relativa às imagens e às concepções acerca do espaço.²

Esferas de consciência do "sentido do lugar", segundo Canter (1977).

Fonte: DEL RIO, 1990: 70.

Focando a questão metodológica, evita abraçar concepções "a priori" sobre a forma urbana, esquivando-se, assim, de criar visões dogmáticas sobre o que é "bom" ou "ruim" a respeito do ambiente urbano. Propositadamente, esta postura não pretende construir nenhuma formulação teórica a respeito do processo de desenho urbano, buscando, ao contrário, desenvolver tão somente um sistema de métodos analíticos sobre a forma urbana e sobre a relação homem-ambiente.³

Estas categorias de análise não se limitam apenas à compreensão da realidade existente, sendo úteis também para a concepção de novas formas urbanas que possam ser interpretadas (e às quais o homem possa se relacionar e usufruir) de acordo com os objetivos presentes no processo de desenho urbano, independentemente de qual dos métodos de análise for adotado. Cabe atentar, contudo, que a delimitação destas quatro categorias não é uma formulação original de del Rio, pois correspondem a áreas do conhecimento que já existiam de uma maneira relativamente coesa, contando com um amplo embasamento teórico e conceitual desenvolvido por vários estudiosos ao longo das três décadas que antecedem o trabalho do autor. A sua contribuição corresponde, mais precisamente, à maneira como este conhecimento foi sintetizado e sistematizado de modo a servir como uma estrutura metodológica para a incorporação do desenho urbano ao processo de planejamento, considerando, na medida do possível, as particularidades da realidade brasileira.

3.2. Desenho urbano: abordagem epistemológica

O trabalho de Moudon é considerado como uma proposta de estrutura epistemológica⁴ para o desenho urbano porque se trata de um esforço de identificar, reunir e sistematizar *todas* as áreas de concentração que existem dentro da alçada deste campo disciplinar. Por este motivo o título de seu artigo,

² Sobre o conteúdo destas áreas ou categorias de análise discutiremos mais adiante, após apresentarmos as quatro diferentes abordagens holísticas destacadas.

³ Del Rio afirma, por exemplo: "Venho tentando adotar um enfoque metodológico que não se concentre em nenhuma teoria específica, mas que saiba buscar em várias delas a complementaridade necessária para a compreensão dos fenômenos urbanos. O que permeia as teorias adotadas talvez seja a tentativa de buscar sempre dimensões de análise e atuação sob a ótica do usuário. Ou seja, as formas com que ele vê, sente, compreende, utiliza e se apropria da cidade, de sua forma, seus elementos e suas atividades sociais." (1990: 69)

⁴ A Epistemologia trata do estudo das estruturas de conhecimento.

“Uma abordagem católica para organizar o que os desenhistas urbanos devem saber”⁵ precisa ser compreendido no sentido laico e generalista do termo “católico”, que significa algo como “abrangente nas simpatias, gostos e interesses”⁶. A idéia central em tal abordagem é afastar o máximo possível as convicções, concepções e paradigmas individuais e adotar uma visão mais panorâmica possível, de modo a reconhecer as variadas contribuições à disciplina e perceber as relações entre as diversas linhas de pensamento. Com este intuito, a autora define nove áreas de concentração que de certa maneira sintetizam o universo do desenho urbano. São estas:

1) *História urbana*: existem inúmeras abordagens possíveis para se tratar da história urbana, mas para o desenho urbano as que mais interessam são aquelas que analisam a estrutura e a forma das cidades, e os processos pelos quais estas se transformam ao longo do tempo (assim como seus usos, formas e significados socialmente atribuídos). A história urbana é um dos campos de estudo nos quais a especificidade do contexto de cada cidade toma mais peso como ferramenta de análise, uma vez que a história de cada cidade é única. Como o estudo da história urbana de uma cidade pode não possuir qualquer relevância para a história de outra, isto acaba exigindo que cada cidade desenvolva o estudo de sua própria história, algo que geralmente é empreendido pela comunidade acadêmica local.

Estudo histórico da forma urbana de Leiden, cidade portuária holandesa, século XVII.

Fonte: KOSTOF, 1991: 226.

No entanto, existem alguns trabalhos que intentaram tratar da “História da cidade” de uma maneira “integrativa”, identificando as influências, continuidades, paralelos, contrastes e semelhanças existentes no processo de urbanização e desenvolvimento de várias cidades. Nestes casos, o foco de tais estudos não é a evolução das cidades propriamente ditas, e sim a evolução do próprio conceito de cidade e de espaço urbano. Embora em alguns casos este tipo de abordagem implique na adoção de certas generalizações, uma vez que o escopo mais amplo impede que se aprofunde nas especificidades de cada cidade, estes trabalhos são extremamente relevantes, pois permitem a comparação crítica entre diferentes realidades urbanas.

Os estudos mais antigos desenvolvidos nesta área de concentração, como, por exemplo, o trabalho seminal de Lewis Mumford (1961), buscavam associar os aspectos gerais da História de diferentes cidades às correntes e manifestações arquitetônicas e urbanísticas que nelas transcorreram. Apesar de alguns destes trabalhos terem assumido, muitas vezes, uma postura majoritariamente “eurocêntrica”, eles são bastante relevantes pois serviram como base para as gerações seguintes de estudos, que procuraram desenvolver outras abordagens em relação à História das cidades. Dentre estas diferentes abordagens, destacam-se o trabalho de Benevolo (1980), o qual confere atenção sobre as relações históricas entre a arquitetura e o urbanismo nas cidades ao longo do tempo; Morris (1979), cujo trabalho concentra-se especificamente sobre a evolução da

⁵ “A catholic approach to organizing what urban designers should know”. MOUDON, 1992. in: CUTHBERT, 2003. pp. 362-386. Tradução do autor.

⁶ Ibidem, 362.

forma urbana de diversas cidades do mundo desde a Antiguidade até o período pré-industrial; e Kostof (1991), o qual intenta elaborar uma “tipologia histórica” de diversos padrões de urbanização, buscando relacionar as formas urbanas históricas aos seus significados sociais.

2) *Estudos pitorescos*: tratam dos atributos visuais das cidades, e, de modo geral, da paisagem urbana. Apesar de esta área de estudo possuir raízes nos trabalhos de urbanistas do “*Fin de Siècle*” europeu como Camillo Sitte (1889) e Raymond Unwin (1909), as bases dos estudos pitorescos como um dos primeiros campos de concentração do desenho urbano foram estabelecidas na década de 1960 pelo trabalho pioneiro de Gordon Cullen (1961).⁷

Basicamente, esta área de estudo busca analisar as relações de composição visual que existem no espaço urbano, as quais são percebidas conforme um indivíduo desloca-se entre as ruas, praças etc. Para tanto, Cullen desenvolveu o conceito de “visão seriada”, no qual o espaço urbano é interpretado de acordo com a sequência de efeitos visuais provocados sobre os pedestres, através de passagens que podem ocorrer de maneira brusca ou sutil entre situações contrastantes de enclausuramento/ amplitude, proximidade/ distância, dispersão/ concentração, distante/ próximo, explícito/ implícito, etc.

A abordagem proposta por Cullen surgiu como um dos primeiros movimentos críticos ao urbanismo modernista praticado hegemonicamente na Europa e nos Estados Unidos até a década de 1960, o qual, na visão deste autor e de seus seguidores, havia negativamente rompido com a idéia de “tecido urbano” intrínseca às formas de urbanização tradicionais. No urbanismo modernista, os edifícios inserem-se na cidade como objetos soltos no espaço, ao invés de serem volumes *definidores de espaços*, a partir dos quais surgem todos os importantes efeitos visuais identificados pelo autor. Organizados na forma do “*movimento townscape*”, os proponentes da área dos estudos pitorescos articularam-se ativamente em crítica ao Modernismo, cimentando as bases para a eclosão do movimento pós-Moderno na década seguinte.

3) *Estudos imagéticos*: inaugurada pelo trabalho de Kevin Lynch (1960), esta área lida com a questão dos processos cognitivos associados à vivência e ao reconhecimento do espaço urbano. Diferentemente dos estudos pitorescos, que se concentram sobre os aspectos visuais do espaço urbano, os estudos imagéticos concentram-se sobre os processos mentais através dos quais as pessoas visualizam, percebem, identificam e eventualmente compreendem estes espaços.

Uma das principais contribuições desta área de estudo corresponde à idéia de que os indivíduos constroem “imagens mentais” sobre a cidade e sobre os espaços urbanos que são percorridos durante o cotidiano ou quando se visita um espaço novo. Através da construção destas “imagens mentais”, torna-se possível para as pessoas se orientarem através do espaço urbano por meio do reconhecimento de diferentes elementos da paisagem que servem como referência para as distâncias, localidades e direções.⁸ Lynch identifica cinco tipos de referências que, em conjunto, constituem estes “mapas mentais”:

Análise da forma urbana através do método da visão seriada, segundo Gordon Cullen (1961).

Fonte: CULLEN, 1983 [1961]: 19.

⁷ Podemos considerar que esta área equivale à área de Análise Visual definida por del Rio (1990).

⁸ Podemos considerar que esta área equivale à área de Percepção ambiental definida por del Rio (1990).

Mapa esquemático da "imagem mental" da cidade de Boston elaborado por Kevin Lynch.

Lynch entrevistou grupos amostrais de moradores da cidade, buscando identificar quais os elementos da paisagem da cidade que vinham à mente dos entrevistados conforme estes descreviam seus trajetos cotidianos usuais. Com base estatística nas respostas obtidas, foi capaz de conferir diferentes "pesos" a cada um dos elementos.

Fonte: LYNCH, 1997 [1960]: 168.

Elementos da "imagem da cidade":

- a. Vias
- b. Limites
- c. Bairros
- d. Pontos nodais
- e. Marcos

Fonte: LYNCH, 1997 [1960]: 52.

a) Vias: ruas, calçadas, ferrovias entre outros caminhos de locomoção que são percorridos pelos indivíduos, servindo como eixos que conectam um lugar ao outro e a partir dos quais os outros elementos são reconhecidos;

b) Limites: contornos ou barreiras perceptíveis que marcam os limites de um espaço, tais como muros, construções, montanhas ou o mar. Uma ferrovia, por exemplo, pode ser tanto uma via para quem a percorre, como um limite para quem utiliza os espaços lindeiros às linhas do trem, que não podem ser cruzadas pelos pedestres;

c) Bairros: são porções mais ou menos amplas da cidade, que podem ser distinguidas por possuírem características homogêneas, criando uma certa sensação de "identidade" comum a estes espaços. Os Bairros podem ser cruzados por Vias, e a transição entre um Bairro e outro pode ser sutil, ou claramente marcada pela presença de um Limite;

d) Pontos nodais: tratam-se de locais nos quais as pessoas ou os fluxos convergem, como cruzamentos de ruas, praças, estações de trem. Nos Pontos nodais, há a sensação de se estar "em" um lugar, cujas características são reconhecíveis e permitem aos indivíduos reorientarem seus deslocamentos de acordo com as Vias que os conectam;

e) Marcos: são objetos peculiares que se distinguem nitidamente na paisagem, como monumentos, edifícios, torres, montanhas, árvores e *outdoors*. Como podem ser reconhecidos à distância, servem como pontos de referência para a orientação através do espaço urbano.

4) *Estudos ambiente-comportamento*: este campo, cujo caráter interdisciplinar estabelece fortes laços com a psicologia e, em menor grau, com a sociologia, estuda a maneira como o espaço e sua configuração formal, funcional e figurativa afeta o comportamento e as relações sociais que transcorrem nele e através dele. Esta área encontra-se menos desenvolvida do que as primeiras, mas pode ser bastante importante para estudarmos o caráter de reprodução ideológica que acreditamos existir no processo de desenho urbano. Alguns dos trabalhos mais relevantes que podemos destacar nesta área são os de Jon Lang (1987) e Amos Rapoport (1977).⁹

No campo da psicologia, os estudos comportamentais, ou "*behavioristas*", são às vezes criticados por tentar determinar, com base em padrões recorrentes de comportamento, como as pessoas responderão a determinados estímulos. Apesar de certos tipos de estímulos ocasionarem reações reflexas (como a dor ou a sensação de perigo iminente), tais críticas alegam que os processos psicológicos que envolvem a tomada de decisões são complexos e dependem tanto da natureza destes estímulos, quanto das experiências prévias que cada pessoa possui. Como as experiências de vida das pessoas podem ser completamente diferentes, suas reações também podem ser completamente diferentes, o que em parte invalida a tese de que certos estímulos provocam determinados comportamentos.

⁹ Podemos considerar que esta área equivale à área de Comportamento ambiental definida por del Rio (1990).

No entanto, os estudos ambiente-comportamento também evitam esta abordagem, refutando a idéia de que o espaço construído possa refletir em um *determinismo ambiental*, segundo o qual as características espaciais, visuais, morfológicas e simbólicas do espaços seriam determinantes sobre o comportamento. Ao invés disso, promovem-se outras duas correntes, a do *possibilismo* e a do *probabilismo* ambiental.¹⁰ O possibilismo afirma que a psicologia é capaz de determinar, a partir da análise dos processos mentais envolvidos na cognição e interpretação do espaço urbano, qual é o campo de reações possíveis que um dado grupo de indivíduos pode experimentar. Ou seja, o possibilismo afirma ser possível descartar as reações que simplesmente não ocorrem, pois não fazem parte da estrutura mental daquele grupo, determinando, assim, os limites comportamentais do grupo em relação àquela situação específica.

O probabilismo busca ir um pouco mais além, determinando não apenas o campo de possibilidades de comportamento, mas também apontando quais serão os comportamentos mais prováveis de serem assumidos perante dado contexto. Isto é possível através da análise dos “filtros” e das “*schematas*” que as pessoas constroem mentalmente.¹¹ Os “filtros” são uma característica mental socialmente compartilhada através da cultura e dos valores de uma população, através do qual surgem as diferenças entre o “mundo real” e o “mundo percebido”, ou seja, os filtros tem o efeito de reduzir o campo de respostas possíveis a determinados estímulos a partir de um visão de mundo socialmente compartilhada.

Já as “*schematas*” são estruturas mentais desenvolvidas individualmente a partir de experiências prévias (através do registro mental de situações passadas) e que servem como referência para decisões futuras, ou seja, são baseados no “conhecimento à priori” que as pessoas possuem sobre algum assunto. As *schematas*, em particular, estão estreitamente relacionadas à idéia de “imagem mental” desenvolvida por Lynch, pois correspondem à estrutura mental formada através do conhecimento acumulado sobre o espaço urbano.

5) *Estudos do lugar*: esta é uma área que reúne vertentes de pensamento bastante diversificadas e de caráter relativamente individualista, que lidam com o aspecto “emocional” atribuído ao espaço que transcende o âmbito do perceptual e do comportamental. Um dos marcos iniciais desta área é o trabalho de Christian Norberg-Schulz, que desenvolve o conceito de “*genius loci*”, ou o “espírito do lugar”, um conjunto de características intrínsecas de um espaço que em conjunto conferem-lhe uma identidade própria, efetivamente transformando-o em um *lugar* repleto de significados. Esta corrente de pensamento assume uma natureza essencialmente fenomenológica, e concentra-se principalmente sobre o estudo de ambientes vernaculares e manifestações culturais.

Esquema elaborado por Rapoport (1977) acerca da aplicação de “filtros mentais” no processo cognitivo de interpretação do espaço, e nas escolhas feitas com base nestas interpretações.

Existem filtros cognitivos entre o “mundo real” e o “mundo percebido”, e filtros decisórios, baseados em critérios e expectativas pessoais, entre este “mundo percebido” e o escopo final de escolhas possíveis.

Fonte: RAPOPORT, 1977: 40.

¹⁰ RAPOPORT, 1977: 2.

¹¹ Ibidem: 42.

DIRECTIONAL SPACE

	SPACE · SCALE	SPEED	SYMBOL <small>sign-symbol-bldg ratio</small>
EASTERN BAZAAR		3 M.P.H.	
MEDIEVAL STREET		3 M.P.H.	
MAIN STREET		3 M.P.H. 20 M.P.H.	
COMMERCIAL STRIP		35 M.P.H.	
THE STRIP		35 M.P.H.	
SHOPPING CENTER		3 M.P.H. 50 M.P.H.	

Esquema elaborado por Venturi (1977), com base na aplicação da Semiótica (ciência que estuda os processos de comunicação e significação) para a análise do espaço urbano. Neste esquema, o autor compara as proporções entre o “peso visual” do sinal, do símbolo e do edifício em diferentes tipos de ruas comerciais.

Fonte: VENTURI, 2003 [1977]: 40.

6) *Estudos da cultura material*: este é um ramo da antropologia que se foca sobre o estudo de objetos como reflexos e instrumentos de culturas e de sociedades. Ao contrário das correntes anteriores, que majoritariamente se focam na maneira como os espaços afetam as relações sociais, esta linha de pensamento busca analisar os objetos (desde roupas e utensílios domésticos até o ambiente construído) para a partir deles entender a sociedade que os produziu. De todas as áreas, esta é provavelmente a menos desenvolvida, especialmente em suas intersecções com o desenho urbano. No entanto, o trabalho de Robert Venturi (1977), que é comumente associado à teoria pós-moderna de arquitetura, pode ser também considerado como um estudo de cultura material: através da análise do conteúdo e das formas dos cartazes e letreiros dos cassinos de Las Vegas, Venturi é capaz de extrair importantes conclusões acerca da estrutura urbana desta cidade.

7) *Estudos Tipo-morfológicos*: esta área de concentração analisa os atributos físicos da forma urbana e dos sistemas de relações espaciais e volumétricas que estruturam esta forma, incluindo também o estudo do processo evolutivo das formas urbanas ao longo do tempo e dos modos como estas formas são geradas e transformadas pela sociedade. As primeiras contribuições ao estudo da morfologia urbana foram desenvolvidas na década de 1960 em reação aos efeitos devastadores do modernismo para o tecido urbano tradicional de algumas cidades históricas européias, em especial por parte de arquitetos italianos, dentre os quais destacam-se principalmente as figuras de Aldo Rossi (1966) e de Carlo Aymonino (1975). Posteriormente, destaca-se também a contribuição de Rob Krier (1979).

Uma das principais vertentes do estudo da morfologia urbana está relacionado ao reconhecimento e sistematização de elementos tipológicos constituintes da forma urbana, tais como tipos de edifícios que incorporam características de uso e aspecto semelhantes (edifícios habitacionais, escritórios, lojas, escolas, faculdades, *shopping centers*, etc) ou tipos de espaços livres com características semelhantes (praças, parques, largos, ruas, avenidas, alamedas). A importância do reconhecimento destes elementos tipológicos reside no fato de que estes são essenciais ao desenvolvimento da “memória coletiva” que as comunidades possuem acerca do espaço que habitam, tornando-se condicionantes não apenas do ambiente físico das cidades, mas também das relações sociais e do sentido de identidade e de “pertencer” a um espaço e um tempo desfrutado pela população.¹²

Quadro elaborado por Rob Krier (1979), apresentando uma série de variações tipo-morfológicas possíveis para o espaço de uma praça de formato quadrilátero.

Fonte: KRIER, 1979: 30.

¹² Podemos considerar que esta área equivale à área de Morfologia urbana definida por del Rio (1990).

8) *Estudos Espaço-morfológicos*: diferentemente dos estudos tipo-morfológicos, que focam a identificação de tipos urbanos recorrentes, os estudos espaços-morfológicos se concentram sobre características fundamentais da geometria urbana. A base teórica destes estudos é a existência, no espaço urbano, de elementos ou unidades espaciais que “comportam-se” geometricamente de maneiras específicas (as salas dos edifícios, as vias do sistema de transporte etc), e a maneira como estes elementos de conjugam é tida como um princípio gerador da forma urbana. Os trabalhos de Christopher Alexander (1971, 1977) e os trabalhos de Hillier & Hanson (1984) e Hillier (1996) são representativos deste grupo

9) *Estudos natural-ecológicos*: estes estudos assumem os conceitos da ecologia urbana como um componente essencial e necessário do desenho urbano. Essencialmente interdisciplinares, estes estudos aproximam o desenho urbano à biologia, geologia, estudos climáticos e estudos ecológicos do meio ambiente em geral. A tendência é a de enxergar o ambiente construído urbano como um ecossistema misto entre o natural e o artificial, cujo equilíbrio é tão ou mais relevante à vida humana quanto a manutenção dos ecossistemas naturais. Apesar da recente atenção conferida ao tema da “sustentabilidade”, este assunto já vem sendo desenvolvidos há décadas através de trabalhos como os de Ian McHarg (1971), Anne Spirn (1984) e Michael Hough (1995).

Modelo geométrico elaborado por Hillier & Hanson (1984), investigando as possibilidades de configuração espacial decorrentes de um sistema randômico de expansão modular.

Neste sistema, os “espaços construídos” (elementos pretos) intercalam-se com os “espaços livres” (elementos brancos) segundo um grupo de regras de associação, exigindo que os espaços livres sejam contíguos (ruas) e permitindo que os espaços construídos sejam descontínuos uns dos outros (quarteirões).

Fonte: HILLIER & HANSON, 1984: 226.

Proposta de tratamento paisagístico elaborada por Michael Hough (1985) para um parque linear em Toronto segundo princípios ecológicos, objetivando a recuperação do ecossistema de um charco após interferências causadas pela construção de uma rodovia.

Fonte: HOUGH, 1995: 65.

Tabela 1: Abordagem epistemológica para o Desenho Urbano – Quadro Sinóptico

Área de concentração	Período	Principais autores	Contribuição
1) História urbana	1920-	Mumford (1961) Morris (1872) Kostoff (1991)	Estudo do processo histórico de transformação da forma urbana (modificação dos usos, formas e significados ao longo do tempo)
2) Estudos pitorescos	1950-	Cullen (1970) Halprin (1966) Sitte (1889)	Estudo dos atributos visuais da forma urbana e da paisagem urbana
3) Estudos imagéticos	1960-1970	Lynch (1961) Appleyard (1964) Ashihara (1983)	Estudo do processo cognitivo, através do qual as pessoas visualizam, percebem, identificam e compreendem o espaço urbano.
4) Estudos ambiente-comportamento	1950-	Rapoport (1977) Gehl (1987) Lang (1987)	Estudo das maneiras como o espaço interfere no comportamento e nas relações sociais
5) Estudos do lugar	1970	Norberg-Schulz (1983) Whyte (1988) Lynch (1980)	Estudo da identidade ou “espírito do lugar”, “ <i>genius loci</i> ”
6) Estudos da cultura material	1920-	Jackson (1980) Venturi et al. (1977)	Estudo do ambiente construído como reflexo de culturas e sociedades
7) Estudos tipo-morfológicos	1950-	Rossi (1966) Aymonimo (1975) Krier (1979)	Estudo dos atributos físicos da forma urbana, dos sistemas de relações espaciais e volumétricas, e sua transformação ao longo do tempo
8) Estudos espaço-morfológicos	1950-	Alexander (1971) Hillier & Hanson (1984)	Estudo das características fundamentais e sistemas da geometria urbana
9) Estudos Natural-ecológicos	1980-	McHarg (1971) Hough (1984) Spirn (1984)	Estudo das relações entre os processos naturais e o ambiente construído

Fonte: MOUDON, 1991: 362-386; CUTHBERT, 2006: 253.

3.3. Desenho urbano: abordagem pragmática

O trabalho desenvolvido por CARMONA et al (2003) é resultado de um ambicioso esforço sintético que busca conjugar o espectro mais amplo possível de contribuições teóricas e práticas na área do desenho urbano, ainda que centrado, na maior parte do tempo, exclusivamente em experiências britânicas e norte-americanas. Apesar de não pretender oferecer nenhuma nova teoria acerca do desenho urbano, e tampouco se constituir em algum tipo de guia prático para a sua implementação, o trabalho assume um caráter essencialmente *pragmático*, no sentido em que é estruturado e voltado principalmente para orientar a compreensão e atuação de profissionais no campo do desenho urbano. Neste ponto a orientação é bastante semelhante a do trabalho de del Rio, mas, diferentemente deste, ao invés de focar-se sobre uma questão metodológica, ele busca esclarecer, através de um extenso registro prático e teórico, como o desenho urbano interage com a realidade urbana estabelecida, quais são as implicações de sua prática e quais são os entraves e oportunidades mais comuns. Mesmo abstendo-se na maior parte do tempo de emitir conclusões, disseminar concepções próprias ou divulgar valores dogmáticos, a abordagem dos autores é bastante clara acerca de suas crenças na finalidade prática geral da atividade de desenho urbano, como estes mesmos admitem:

“Enquanto o escopo do desenho urbano pode ser amplo e suas fronteiras comumente ‘embaçadas’, em seu âmago este se trata sobre a criação de lugares para pessoas. [...] Mais realisticamente, trata-se sobre produzir lugares *melhores* do que seriam alternativamente produzidos. Esta é – desavergonhadamente e desapologeticamente – uma contenção normativa sobre o que acreditamos que o desenho urbano *deveria* ser, ao invés do que ele é em um momento qualquer. Assim sendo nós consideramos o desenho urbano como uma atividade ética: primeiro, no sentido axiológico (porque está intimamente relacionado à questões de valores); e, segundo, porque este está – ou *deveria* estar – relacionado a valores específicos como justiça social e equidade.”¹

A abordagem adotada neste trabalho compreende a transposição do desenho urbano da teoria à prática, ou da intenção à realidade, como um processo no qual tomam parte três aspectos determinantes: o *contexto* de atuação, as *dimensões* da intervenção, e as formas de *implementação*. Ao isolar e estudar cada um destes componentes, o trabalho objetiva oferecer um panorama completo da prática do desenho urbano.

Por **contexto** os autores não se referem, neste caso, exclusivamente à realidade material do espaço urbano, mas sim aos fatores que determinam ou influenciam a capacidade, os objetivos e os modos de intervenção sobre a forma urbana, identificando quatro contextos principais que se fazem sentir concomitantemente: *local*, *global*, *mercado* e *regulatório*:

a) o contexto *local* refere-se às determinantes do processo de desenho urbano que são particulares a um local e uma situação precisos no espaço e no tempo, incluindo as características ambientais, climáticas e o suporte físico existente em uma área de intervenção; a disponibilidade de recursos e de tecnologia; as relações sociais, necessidades materiais, e cultura da população afetada, entre outros.

Pragmática do processo de desenho urbano, segundo Carmona et al. (2003)

Fonte: CARMONA et al., 2003: . iv

¹ CARMONA et al, 2003: iv. Tradução do autor.

b) o contexto *global* refere-se a condicionantes que, por serem mais abstratas ou estarem mais distantes do contexto de intervenção, são, à primeira vista, menos perceptíveis, mas nem por isso menos relevantes. Os autores identificam como principal contexto global a relação, comumente ignorada, entre o ambiente urbano local e o meio ambiente global, uma vez que nenhum ecossistema opera de maneira completamente isolada e independente, dependendo do consumo de recursos provenientes do exterior e produzindo mercadorias, detritos e emissões que também transitam de um ambiente a outro. Neste sentido, a preocupação com o contexto global no âmbito do desenho urbano está, segundo os autores, em grande parte associada à questão da sustentabilidade ambiental.

Apesar de reconhecerem que o contexto econômico também pode ser encarado como uma condicionante global, os autores o vinculam à esfera do contexto do mercado, por este englobar tanto aspectos locais quanto globais e também por este possuir um caráter suficientemente significativo para justificar estudá-lo à parte. No entanto, atentamos para o fato de que outros aspectos do contexto global, que não foram mencionados pelos autores, também podem ser extremamente significativos para o processo de desenho urbano. No caso a influência de elementos culturais, valores morais, padrões de consumo, discursos e ideologias externos ao contexto local e que são disseminados pela globalização ou importados através da ação de agentes locais, não necessariamente vinculados ao mercado.

c) o contexto do *mercado* diz respeito às formas de produção do espaço urbano, o qual é realizado, ao menos nas economias capitalistas, principalmente por parte da iniciativa privada. Sendo a produção imobiliária um aspecto importante do sistema produtivo de uma sociedade, as oportunidades de lucro e os interesses em jogo normalmente também são significativos, o que significa que o funcionamento do mercado se reflete de maneira expressiva sobre a produção do espaço, e, conseqüentemente, sobre o processo de desenho urbano. De maneira geral, a produção do espaço urbano por parte do mercado imobiliário ocorre de modo truncado e irregular, sujeita a variações de oferta e demanda, flutuações do capital, dinâmicas micro e macroeconômicas, disponibilidade de financiamento público e privado, expectativas de lucratividade dos investimentos, entre outros.

d) o contexto *regulatório*, através do qual o setor público estabelece e fiscaliza a estrutura legal à qual o mercado se submete. O contexto regulatório influencia a atividade de desenho urbano de duas maneiras principais: de um lado ela determina as “regras do jogo” que incidem sobre o mercado, e, portanto, estabelece os limites através dos quais a iniciativa privada pode conduzir o processo de desenho urbano; do outro lado, ela define as possibilidades e as ferramentas através das quais este processo pode também ser conduzido pelo governo através do desenvolvimento e execução de políticas públicas.

As dimensões do desenho urbano são os aspectos da realidade sobre o qual a atividade de desenho urbano se manifesta e através das quais seus efeitos se fazem sentir. Os autores indicam a existência de seis dimensões específicas – as dimensões *morfológica*, *perceptual*, *social*, *visual*, *funcional* e *temporal* –, algumas das quais podem ser paralelamente relacionadas às quatro “categorias de análise” estabelecidas por del Rio:

a) a dimensão *morfológica* diz respeito à disposição e configuração espacial e volumétrica da forma e do espaço urbano;

b) a dimensão *perceptual* diz respeito à maneira como o espaço urbano se faz percebido por meio de estímulos aos sentidos humanos, através dos quais o espaço é interpretado;

c) a dimensão *social* trata sobre a relação dialética através da qual as pessoas (e as sociedades) criam e modificam os espaços, enquanto são, ao mesmo tempo, influenciadas por estes de maneiras variadas;

d) a dimensão *visual* trata das propriedades visuais e estéticas do espaço urbano e de sua relação com os aspectos culturais de uma sociedade;

e) a dimensão *funcional* diz respeito a maneira como usos e atividades são atribuídos ao espaço urbano e as implicações sociais e econômicas desta relação;

f) a dimensão *temporal* trata tanto sobre como o espaço urbano é moldado pelos ciclos de atividades humanas, quanto sobre a maneira como o tempo se reflete no processo de desenho urbano, através da modificação dos contextos, dos projetos e das políticas que lhe concernem.

As formas de **implementação** tratam da maneira como o desenho urbano, uma vez consideradas as determinantes de seu contexto e definidas as maneiras como cada dimensão será afetada, será transposto da intenção à realidade. Este processo nunca ocorre exatamente de acordo com a intenção original, devido a inúmeros fatores, dentre os quais destacam-se a constante transformação do contexto, que altera continuamente as circunstâncias nas quais o desenho urbano desenvolve-se, e as incongruências comumente existentes entre as várias dimensões do desenho urbano. No entanto, o processo de implementação também é imperfeito e se dá através de uma arena na qual interesses e concepções diversas precisam ser confrontados e equacionados. De maneira geral, os autores dividem o processo de implementação do desenho urbano em três aspectos distintos, mas entremeados: de um lado há o processo de *promoção*, de *controle* e de *comunicação*:

a) o processo de *promoção* é aquele pelo qual se promove a construção e adaptação do ambiente urbano de modo a atender finalidades diversas, geralmente vinculadas a atividades de natureza econômica (acumulação de capital por parte da iniciativa privada), social (qualificação de espaços públicos), ou ambas (provisão habitacional, etc). Neste processo tomam parte agentes diversos, como incorporadores, proprietários de terrenos, agências de financiamento, investidores, construtores, consultores, consumidores, locatários, órgãos públicos, concessionárias, planejadores urbanos etc.²

b) o processo de *controle* diz respeito ao papel que o setor público assume ao assegurar e manter a qualidade do ambiente construído urbano, tratando especificamente de como diferentes instâncias públicas empregam uma gama de poderes regulatórios para fixar os limites da ação do mercado

² A expressão originalmente empregada em inglês pelos autores é o termo “*development*”, que em português é usualmente traduzido, no contexto da atividade imobiliária, como “*incorporação*”. É importante atentar, contudo, para a sutil diferença de significado entre os dois termos, assim como entre os termos correlatos “*developer*” e “*incorporador*”. O *developer*, no âmbito da atividade imobiliária, é quem “desenvolve” um terreno, dando corpo a um empreendimento, ou seja, *incorporando*. No inglês, o ato de incorporar acaba assumindo um sentido naturalmente “positivo” que é normalmente atribuído ao ato de “desenvolver” algo; em português, em contrapartida, a relação entre “incorporar” e “desenvolver” não é tão direta nem tão explícita. Além disso, enquanto em português a atividade de incorporação é, em geral, vinculada exclusivamente ao âmbito do mercado, em inglês o termo “*development*” pode ser empregado tanto para caracterizar a ação de incorporadores privados, quanto, por exemplo, de agências estatais de promoção habitacional (CARMONA et al, 2003: 220). Por este motivo, optamos por empregar ao invés disso o termo “*promoção*”, referente à ação diversificada de uma gama mais ampla de agentes, identificados por outros autores (TOPALOV, 1974; FERREIRA, FIX, 2007: 24) como “promotores imobiliários”.

imobiliário e para permitir, induzir e encorajar as formas mais apropriadas de promoção do espaço urbano que visem a melhoria do domínio público.

c) o processo de *comunicação* é aquele referente às formas, modos e veículos pelos quais concepções e projetos de desenho urbano são apresentados, discutidos e deliberados entre os agentes e audiências pertinentes, informando o processo de tomadas de decisão tanto na esfera pública quanto na privada.

A abordagem pragmática desenvolvida no referido trabalho, no entanto, não deve ser enxergada negativamente como um tipo de “guia” prático para a solução de problemas em desenho urbano, algo que ela definitivamente não é. Ao invés disso, ela deve ser considerada como um esforço de sistematizar o conhecimento existente na área de desenho urbano de uma maneira proativa, focada sobre a real possibilidade de implementação do desenho urbano como um modo alternativo de intervenção sobre o espaço urbano.

Ao organizar o modo de atuação prática do desenho urbano de acordo com uma sequência “contexto → dimensões de intervenção → formas de implementação”, os autores buscaram interligar, de uma maneira útil, cada uma destas fases do processo às diversas teorias de desenho urbano existentes, tal qual uma espécie de “leitura dirigida”. Com isso, esta abordagem busca enfrentar um dos principais problemas do campo disciplinar do desenho urbano, que é a falta de diálogo entre as diferentes correntes de pensamento, muitas das quais assumem uma instância autônoma, decorrente de uma literatura que, além de dispersa, é dissonante e frequentemente pouco objetiva.

3.4. Desenho urbano: abordagem crítica

A abordagem desenvolvida por Alexander Cuthbert (2003, 2006) é, como vimos no capítulo anterior, extremamente relevante porque ela busca desafiar a asserção tradicional de que o desenho urbano se trata apenas do estudo da forma e do espaço urbano (e de suas transformações ao longo do tempo), ou da atividade prática de intervenção consciente e premeditada sobre este processo. Para o autor, o desenho urbano é o próprio processo gradual e perene pelo qual uma sociedade dá forma ao espaço que habita, representando a si mesma através do ambiente construído e dos significados e valores que a este se atribuem.

Este se trata de um posicionamento que o difere da maior parte da bibliografia existente na área do desenho urbano, no sentido em que seu foco não se dá sobre a cidade ou sobre sua transformação ao longo do tempo, e nem diretamente sobre as idéias, concepções, métodos ou teorias formuladas a respeito de tal processo, mas sim sobre como todos estes fatores combinam-se no plano social, econômico, político, cultural e ideológico de modo a afetar a produção do espaço urbano de maneiras complexas e ainda pouco compreendidas.

A compreensão deste processo de um ponto de vista tão abrangente ultrapassa em muito o escopo limitado da teoria existente na área de desenho urbano, sendo necessário, para tanto, amparar-se em referenciais teóricos externos à esfera da disciplina. Sob este argumento, Cuthbert recorre à economia

política para servir de base teórica à sua pesquisa, admitindo a adoção de uma abordagem do ponto de vista do materialismo histórico para interpretar os fenômenos sociais e econômicos.

Esta busca por um referencial externo advém também de um posicionamento crítico em relação ao corpo teórico do desenho urbano, o qual, na opinião do autor, é muitas vezes comprometido devido à falta de distinção entre a análise da realidade e a promoção de concepções voltadas para a prática. Conforme indica o autor, “à teoria podem ser alocadas duas tarefas fundamentais, primeiro como *explicação*, e segundo como um guia para a *praxis*. Enquanto não há uma clara e necessária relação entre estas duas funções, há uma tendência entre as profissões ambientais em geral, e no desenho urbano em particular, de se conflagrar uma com a outra.”³

Sendo a teoria (e não necessariamente a teoria em desenho urbano) um elemento central do trabalho de Cuthbert, sua abordagem pode ser considerada como sendo uma abordagem teórica, além de crítica. Isto não quer dizer, no entanto, que seu trabalho constitua-se por si mesmo em um tipo de teoria, tratando-se na verdade de uma leitura direcionada de um amplo referencial teórico com o intuito de esclarecer, sob uma perspectiva marcadamente materialista, um processo ainda pouco compreendido. O autor admite a seguinte posição:

“Não é minha intenção propor nenhuma nova teoria do desenho urbano. Como veremos, vários autores caíram nesta armadilha e todos falharam. Enquanto alguns geraram modelos bastante críveis e admiráveis de vários aspectos do desenho urbano, cada um o fez ao custo de supersimplificar vastamente interações essenciais entre as relações sociais e o processo de desenho. Além disso, qualquer autor escrevendo sobre teoria hoje tem de andar numa corda-bamba entre dois antagonismos. De um lado, a crítica pós-modernista rejeita qualquer tentativa de promover uma teoria integrada, que será automaticamente rotulada como estruturalista, totalizante e, portanto, inaceitável. Do outro, o pós-modernismo, rejeitando a idéia de estrutura, recai facilmente em uma anarquia intelectual composta de uma miríade de discursos, vozes e nebulosos ‘outros’ distintos e concorrentes. [...]”

*Ao empregar a estrutura intelectual da economia política espacial, espero demonstrar uma trama de princípios interconectados que guiarão a evolução do conhecimento teórico em desenho urbano.”*⁴

Segundo o autor, a teoria existente na área de desenho urbano pode ser distinguida entre as teorias “em” desenho urbano e as teorias “sobre” desenho urbano.⁵ A diferença é bastante sutil mas concerne ao âmbito de praticamente todos os escritos da área, sendo que uma maior clareza a respeito desta distinção pode provar-se essencial para conferir maior legitimidade ao papel social do desenho urbano.

As teorias “em” desenho urbano são aquelas que se inserem dentro do próprio contexto da disciplina e contribuíram gradativamente para o seu avanço, às vezes complementando trabalhos anteriores e às vezes abrindo novas frentes de pesquisa. O conjunto total destas linhas de pensamento pode ser equiparado ao conjunto habilmente sistematizado por Moudon em sua análise de acordo com a abordagem epistemológica.

³ CUTHBERT, 2003: 12. Por “profissões ambientais” o autor se refere à denominação corrente, na língua inglesa, ao grupo das profissões que lidam diretamente com o ambiente urbano construído (*built environment*), no caso, a engenharia, arquitetura, paisagismo, planejamento urbano, desenvolvimento imobiliário, entre outras.

⁴ Idem, 2006: prefácio (grifos nossos). Tradução do autor.

⁵ *theories “in” urban design, and “about” urban design* - 2003: 15.

Tais teorias foram hegemônicas entre as décadas de 1960 e 1990, e, ainda que muitas possam representar formulações teóricas realmente originais – como é o caso de autores clássicos como Kevin Lynch (1960, 1981), Gordon Cullen (1961), Donald Appleyard (1981) e Christopher Alexander (1977, 1987), entre diversos outros –, muitas outras se limitaram, na visão do autor, a estabelecer o desenho urbano apenas em seu caráter prático e operacional, vinculado ao desenvolvimento de ferramentas metodológicas em uma perspectiva estreita e tecnocrática, ou então se resumiram a tratados normativos e dogmáticos sobre o “bom desenho” das cidades. Em alguns casos, tais contribuições chegam a se assemelhar a manuais de rotinas e procedimentos para guiar a implementação de projetos urbanos, reduzindo o escopo do desenho urbano a questões corriqueiras como a implantação de *shopping centers* em entroncamentos rodoviários, o traçado de sistemas viários em condomínios residenciais suburbanos, e o embelezamento de centros comerciais decadentes com desenhos de piso e fachadas ornamentadas.

Em contrapartida, teorias “sobre” desenho urbano buscariam conectar este campo disciplinar a horizontes mais amplos, transcendendo os limites tradicionais da prática para relacioná-los a questões abrangentes e de maior potencial explanatório sobre a realidade contemporânea, particularmente no que concerne à relação entre o processo de desenho urbano e sua conjuntura social, cultural e econômica. Trata-se, de certa forma, de definir o desenho urbano “de fora para dentro”, ou seja, a partir de áreas do conhecimento mais amplas do que aquelas que são imediatamente vinculadas ao contexto cotidiano da prática. Eis o motivo pelo qual a economia política, pela sua abordagem intrinsecamente holística sobre os fenômenos sócio-econômicos, demonstra-se tão útil para a reorientação da disciplina do desenho urbano, pois tal abordagem, segundo do autor, “propicia um conjunto extremamente valioso de princípios que detêm um papel sintetizante entre as disciplinas pertinentes ao espaço urbano. Através de seu foco ‘não-sectário’, mantendo-se desprendido de uma única posição disciplinária qualquer, ela [esta abordagem] oferece uma lente intelectual através da qual a cidade pode ser analisada, debatida e moldada para novos propósitos”.⁶

A posição de Cuthbert está também associada a uma visão crítica da crescente mercantilização e privatização do espaço público das grandes cidades contemporâneas, conforme interesses privados do grande capital, que têm passado, cada vez mais, a desenvolver estratégias para se apropriar do processo de desenho urbano com o intuito de disseminar valores e concepções dominantes, como veremos no próximo capítulo. O autor denuncia o crescente estado de subserviência da prática do desenho urbano a estes interesses, especialmente no que concerne à educação dos profissionais que atuarão na área (pelo menos na Europa e nos Estados Unidos, onde esta educação existe). A formação dos desenhadores urbanos tem se focado, crescentemente, apenas sobre a dimensão metodológica e pragmática, em detrimento de uma maior consciência das implicações sociais do processo de desenho urbano, quadro este que se torna ainda

⁶ Idem, 2003: 9.

mais alarmante conforme acentua-se a tendência de universalização de modelos e padronização de soluções.⁷

A abordagem crítica, assim sendo, confere uma posição central aos conhecimentos que informam o processo de desenho urbano, e não às habilidades necessárias para a prática interventora neste processo, uma vez que estas dependem do contexto e não podem (ou não devem) ser importadas e exportadas arbitrariamente de um contexto ao outro. O conhecimento, por sua vez, serve para a compreensão dos contextos (e a partir daí para o desenvolvimento de habilidades), e será tanto mais útil quanto maior for sua capacidade explanatória sobre a realidade urbana e seus sistemas de relações sociais e econômicas. Com esta preocupação em mente, o autor constrói um arcabouço que busca situar o desenho urbano não somente em relação ao conteúdo interno da disciplina, mas sim em relação a outras áreas do conhecimento que também competem ao processo de transformação urbana. Para tanto, o autor identifica dez eixos temáticos, cada um referente a uma questão central:⁸

- 1) Teoria: Como podemos compreender o desenho urbano como uma construção teórica?
- 2) História: O que podemos aprender a partir da história sobre o desenho das cidades?
- 3) Filosofia: Que sistemas de significados informam o processo urbano?
- 4) Política: Que sistemas de valores e compromissos estão envolvidos no desenho das cidades?
- 5) Cultura: Como a sociedade e a cultura dão origem à forma urbana?
- 6) Gênero: Que implicações o “gênero” detém sobre o desenho do espaço urbano?
- 7) Ambiente: Que implicações do mundo natural exerce sobre o processo de desenho?
- 8) Estética: Como podemos entender o reino dos sentidos em relação à forma urbana?
- 9) Tipologias: Que formas organizacionais podem ser identificadas no desenho das cidades?
- 10) Pragmática: O que os desenhadores urbanos devem saber?

Todos estes dez eixos são integrados de acordo com a perspectiva materialista histórica adotada por Cuthbert; ou seja, a dimensão socioeconômica é considerada como o elemento comum que relaciona todos os temas. Exatamente por este motivo, é que o autor não estabelece eixos separados para tratar do social ou do econômico, que servem como elemento transversal aos outros eixos. No desenvolvimento deste trabalho, enquanto procuraremos nos sustentar nos métodos e conhecimentos providenciados pelas outras três abordagens para ampliar nosso entendimento sobre o desenho urbano, a abordagem que servirá como principal orientadora da análise que desenvolveremos será a abordagem crítica, tomando por eixo os aspectos e repercussões sócio-econômicos do processo de desenho urbano em São Paulo.

⁷ O trabalho de Cuthbert busca “[...] refletir a convicção de que o desenho urbano é um processo totalmente contextual, portanto a questão da ‘capacitação’, a qual tem sempre sido uma obsessão da profissão, torna-se totalmente dependente do contexto para o desenho. A idéia de ‘capacitação’ não possui significado fora de um ambiente social particular, e dos constrangimentos da economia, cultura, tecnologia, e local. A idéia de que existe um conjunto de habilidades práticas e de conhecimento padronizado que todos os desenhadores urbanos deveriam possuir deve ser seriamente desafiada. [...] É, portanto, de extrema importância que coloquemos nossa ênfase não em habilidades centrais, mas em ‘conhecimentos’ centrais (a partir de Foucault) – sublinhando a relação reflexiva entre atores, processos, conceitos e tradições.” (2003:13)

⁸ Ibidem: 14.

Capítulo 4

Desenho urbano, capital e ideologia

4.1 Espaço e sociedade

Uma maior compreensão sobre a relação entre desenho urbano e ideologia, e num sentido mais amplo, entre espaço e sociedade, são talvez os avanços mais necessários para resgatar o desenho urbano de seu atual ostracismo simultaneamente prático e teórico. Apesar da existência, no campo da teoria, de relevantes estudos acerca de aspectos sócio-econômicos do processo de desenho urbano, de fato a maior parte da bibliografia tem, tradicionalmente, se limitado a um restrito plano técnico e metodológico, o que pouco contribui para torná-lo uma disciplina menos “alienada” em relação aos processos conflituosos que transcorrem na produção do espaço urbano. Este estado de alienação é criticado por Cuthbert (2003, 2006), que aponta uma necessidade de reorientação tanto da teoria como da prática do desenho urbano que apenas poderiam ser atingidas mediante uma visão renovada de sua própria função social. Segundo este autor,

“Definições como as seguintes perfazem quase toda a literatura de desenho urbano: ‘desenho urbano é a arte do projeto tridimensional da cidade em uma escala maior que a de um único edifício’; ‘desenho urbano é planejamento, arquitetura e paisagismo à extensão em que preenche qualquer lacuna que possa existir entre elas’; ‘desenho urbano é aquela parte do planejamento urbano que lida com a estética, e que determina a ordem e a forma da cidade’; ‘desenho urbano é o desenho do arranjo espacial de atividades e objetos em uma área estendida, onde o cliente é múltiplo, o programa é indeterminado, o controle é parcial, e não existe estado de completude’; ‘desenho urbano preocupa-se primariamente com a qualidade do domínio público urbano, tanto físico como social, e a criação de lugares que as pessoas possam aproveitar e respeitar’, ‘a arte do desenho urbano é a arte de criar ou modelar paisagens urbana’; e por aí vai.

Enquanto a maioria destas colocações são verdadeiras, elas também são, todavia, apenas trivialmente corretas. [...] A primeira questão é a de que nenhuma das definições ou abordagens acima é conectada a alguma realidade social fundamental. De maneira geral elas pretendem definir o desenho urbano largamente em termos de prática primeiro, e em nenhum momento de processos sociais, econômicos e políticos. Sequer elas consideram o desenho urbano em termos de uma filosofia ou paradigma particular. Em segundo lugar, e conseqüentemente, elas não podem levar a nenhuma explicação teórica significativa para o papel do desenho urbano na sociedade.”¹

Cuthbert argumenta, com base em um reexame abrangente da bibliografia “clássica” do desenho urbano, que a maior parte da fundamentação teórica deste campo disciplinar encontra-se extremamente vinculada a concepções parciais e individualistas acerca da forma e do espaço urbano, sejam estas formuladas com base nas crenças pessoais dos variados autores, em observações empíricas sobre a evolução das cidades, ou investigações de orientação mais científica. Ainda que boa parte das teorias

¹ CUTHBERT, 2003: 12. Tradução do autor.

existentes em desenho urbano possa conferir atenção satisfatória a dimensões sociais, políticas ou econômicas (e outras quaisquer que extrapolem o âmbito restrito da questão espacial), persiste ainda uma profunda falta de clareza sobre o papel social do desenho urbano, tanto como disciplina acadêmica quanto como atividade profissional.²

O ponto crítico apontado pelo autor é o de que há pouca ou nenhuma consideração para o fato de que o desenho urbano é também uma prática social que pode ocorrer independentemente de que se escreva ou teorize sobre ela, de modo que há também pouca consciência de que o ato de *construir na cidade* (ou seja, a produção do espaço urbano) seja invariavelmente um ato de *dar forma à cidade* e, assim sendo, um ato de desenho urbano. O espaço urbano não é meramente fabricado tal qual uma mercadoria numa linha de montagem; sua produção sempre resulta em um desenho, intencional ou não intencional, que carrega em si significados que estão além da esfera da dicotomia produção-consumo. Isto quer dizer que o desenho urbano precisa ser entendido primeiramente como um processo que permeia a dialética existente entre a sociedade e o espaço, *uma vez que é através do processo de desenho urbano que a sociedade dá forma ao espaço, e é através deste também que o espaço incorpora significados e transmite mensagens e valores que podem ser interpretados pela sociedade*. Apenas com uma compreensão clara desta relação é que se torna possível agregar ao processo de desenho urbano – seja este consciente, inconsciente ou um híbrido entre ambos – algum sentido filosófico, paradigmático ou ideológico, o qual, do contrário, produzirá efeitos sobre a dimensão social muito além da compreensão daqueles envolvidos com a sua prática. Sem esta clareza, a prática do desenho urbano realmente possui poucas chances de tornar-se algo além de um aparato técnico-operacional de caráter potencialmente enviesado, cuja serventia tende à consolidação de uma cidade cativa às aspirações das ideologias dominantes.³

O desenho urbano representa uma área do conhecimento que se encontra diretamente na intersecção entre as idéias de espaço urbano e sociedade. Apesar de alegarmos que o desenho urbano, enquanto campo disciplinar, não tenha sido (pelo menos no contexto brasileiro) apropriadamente desenvolvido, por outro lado as relações entre espaço e sociedade têm sido objeto de análise de diversas correntes de pensamento da economia, sociologia urbana e geografia ao longo do século XX. Sobre estes estudos, os quais podem variar imensamente acerca do peso atribuídos à influência de cada um (espaço e sociedade) sobre o outro, Flávio Villaça afirma que

“Existe uma tendência generalizada a se acreditar numa inter-relação profunda entre o espaço e formação social; que as transformações das estruturas sociais provocam transformações no espaço. Em

² Em Cuthbert (2006, p. 12), o autor apresenta uma lista com 40 textos que representariam, na sua visão, as bases da “literatura clássica” do desenho urbano. Trata-se de um panorama bastante amplo que atravessa mais de quatro décadas e reúne, de certa maneira, o que poderia ser considerado como o “mainstream” do desenho urbano. Esta lista conta com uma presença hegemônica de autores norte-americanos ou britânicos, incluindo uma participação mais reduzida de autores de outras nacionalidades européias e praticamente nenhum trabalho de fora deste eixo. Dentre estes textos, 15 foram publicados na década de 1960, 11 na década de 1970, 6 na década de 1980, 7 nos anos 1990 e 1 na primeira década do século XXI.

³ Sobre a relação dialética entre espaço e sociedade, Lefebvre frisa a importância de analisá-los sempre observando a sua interdependência: “Se considerarmos a cidade como obra de certos ‘agentes’ históricos e sociais, isto leva a distinguir a ação e o resultado, o grupo (ou os grupos) e seu ‘produto’. Sem com isso separá-los. Não há obra sem uma sucessão regulamentada de atos e ações, de decisões e condutas, sem mensagens e sem códigos. Tampouco há obra sem coisas, sem uma matéria a ser modelada, sem uma realidade prático-sensível, sem um lugar, uma ‘natureza’, um campo e um meio. [...] Insistimos muito neste ponto, metodológico e teoricamente importante.” LEFEBVRE, 2001 [1970]: 54.

menor grau, há afirmações – mas poucas demonstrações – de que, inversamente, o espaço provoca transformações no social. [...] As relações entre, de um lado, a produção, a circulação e o consumo do espaço e de outro os efeitos do espaço sobre o social – ou melhor, das relações dialéticas entre espaço e sociedade – constituem o desafio ainda a ser enfrentado pelos estudos socioespaciais.”⁴

Villaça indica a existência de três esferas principais dos estudos espaciais que tratam sobre a questão das relações sociedade-espaço. A primeira, originada nos estudos sociológicos desenvolvidos durante o período entre-guerras pela Escola de Chicago (originalmente sistematizados sob a alcunha de “*ecologia urbana*”), mais tarde desdobrou-se em direção aos trabalhos-chave da sociologia urbana do início dos anos 1970 (dentre os quais destacam-se os trabalhos de Lefebvre, 1970, e de Castells, 1972), e nos anos seguintes desmembrou-se em variadas correntes interdisciplinares interligando sociologia urbana, economia política e geografia. Esta esfera se debruça, entre outras questões, sobre a análise de como as transformações sociais, econômicas e/ou políticas se refletem sobre a *produção* do espaço; entretanto, segundo o autor, não conferem muita atenção à maneira como o espaço urbano é *consumido*, e tampouco discorrem sobre os efeitos do espaço sobre a sociedade.

Já a segunda esfera, em contrapartida, trata do fenômeno oposto, pertinente aos efeitos do espaço sobre a sociedade. Nesta esfera, cujos estudos são menos numerosos do que a primeira, encontrar-se-ia o trabalho do próprio Villaça (2001), no qual este autor analisa as maneiras como a segregação sócio-espacial das diferentes classes sociais no espaço urbano das grandes cidades brasileiras⁵ se presta ao exercício da dominação social e da apropriação desigual dos investimentos públicos sobre o espaço público. Neste trabalho, que discutiremos mais adiante, o autor chega à conclusão de que não é a dominação social que causa a segregação espacial urbana, e sim esta segregação, articulada tanto pelo meio econômico (o alto custo de acesso à moradia e os baixos salários) quanto pelo meio político (a concentração de investimentos públicos em apenas algumas áreas da cidade) é que oferece suporte para a manutenção das relações de dominação. Tratar-se-ia assim, de um reflexo do espaço sobre o social: a segregação espacial servindo como artifício para viabilizar e fortalecer a dominação social. A esta esfera poderíamos incluir ainda, representando uma abordagem alternativa, parte significativa da literatura da área do próprio desenho urbano apresentada no capítulo anterior, particularmente aquela inserida nas áreas de conhecimento da Percepção Ambiental e do Comportamento Ambiental. Através de um enfoque prioritariamente psicológico, tais disciplinas também oferecem suporte à idéia de que o espaço incide sobre a consciência humana através de processos cognitivos, interpretativos e emocionais, repercutindo consequentemente não apenas sobre o indivíduo, mas também sobre a sociedade em um sentido mais amplo.

A terceira esfera identificada por Villaça lida sobre a relação dialética entre espaço e sociedade, ou seja, sobre a relação pela qual espaço e sociedade incidem concomitantemente um sobre o outro provocando transformações mútuas. O autor afirma que estes estudos encontram-se em um estágio ainda rudimentar, citando apenas dois trabalhos sustentados marcadamente na sociologia que, na sua opinião, teriam avançado nesta direção (SOJA, 1980; e GOTTDIENER, 1985). Apesar de Villaça não considerar que

⁴ VILLAÇA, 2001: 45.

⁵ Entendemos a segregação sócio-espacial no sentido desenvolvido por Villaça, como a concentração e isolamento das classes sociais em setores separados da cidade que desfrutam de níveis desiguais de oferta de infra-estrutura, serviços públicos e condições de acessibilidade ao restante da cidade.

sua própria contribuição seja integrante deste pequeno grupo, é nossa opinião, no entanto, que sua tese de fato apóie a idéia da existência desta relação dialética espaço-sociedade, uma vez que, segundo nossa leitura, a segregação espacial é tanto resultante da dominação quanto a dominação é resultante da segregação, como o próprio autor sugere: “este trabalho pretende mostrar que a segregação é uma determinada geografia, *produzida pela classe dominante*, e por meio da qual essa classe exerce sua dominação – através do espaço urbano. *A segregação é um processo necessário para que haja tal dominação*”.⁶

O desenho urbano também está inserido, acreditamos, nesta dialética espaço-sociedade; seu estudo pode oferecer fortes subsídios para a compreensão desta relação. Entretanto, poucos trabalhos chegam a adotar esta abordagem, devido, principalmente, à distância que subsiste entre as ciências sociais o desenho urbano. A bibliografia disponível, apesar de sua natureza interdisciplinar, é majoritariamente voltada para a intervenção do arquiteto sobre a cidade, e, portanto, tem tradicionalmente se concentrado exclusivamente sobre o espaço, embora vez ou outra desponham referências à esfera social.

Um dos poucos trabalhos da área de desenho urbano que buscam explicitar a ponte existente entre os dois, é o desenvolvido por Cuthbert, o qual acredita que “primazia deveria ser dada a teorias do desenvolvimento econômico como formativas para o desenho das cidades, e logo para qualquer compreensão significativa do desenho urbano como *praxis*”.⁷ Este autor advoga, por conseguinte, uma aproximação do desenho urbano à economia política, mais especificamente a uma abordagem interdisciplinar caracterizada por este como *economia política espacial*, a qual reúne contribuições da geografia, sociologia urbana e da economia.

Cuthbert e Villaça compartilham da adesão a uma perspectiva do ponto de vista do *materialismo histórico* para tratar da relação espaço-sociedade, perspectiva que pretendemos também compartilhar no presente trabalho.

O materialismo histórico é uma postura metodológica para o estudo da sociedade, da economia e da história articulada por Marx (apesar de este jamais ter empregado este termo propriamente dito, referindo-se ao invés disso à “concepção materialista da história”).⁸ O materialismo histórico toma por base uma realidade fundamental subjacente da existência humana, que é a necessidade, para a sobrevivência do ser humano, da produção e reprodução da “base material para a vida”. De maneira a realizar a produção destes requisitos materiais, o ser humano precisa estabelecer relações sociais bem definidas, notadamente *relações produtivas*. Estas relações produtivas organizam-se de acordo com um sistema de *divisão do trabalho*, na qual as pessoas não apenas desempenham trabalhos diferentes, mas também possuem controle ou acesso diferenciado sobre as ferramentas, máquinas e instrumentos pertinentes à

⁶ VILLAÇA, 2001: 46, (grifos nossos). Sobre este assunto, o autor também afirma: “A conclusão espacial, ou melhor, a conclusão sobre o efeito do espaço sobre o social, a nosso ver importante, é que uma certa geografia, uma certa configuração espacial, (a segregação) se faz necessária para viabilizar aquela dominação e aquela produção ideológica. Sem essa configuração, seria talvez impossível – ou extremamente difícil – a dominação e a desigual desapropriação.” (p. 46).

Se a segregação espacial é produzida pela classe dominante para apoiar sua dominação social, e, concomitantemente, esta dominação viabiliza a imposição da segregação, verifica-se aí, ao nosso ver, uma relação dialética.

⁷ CUTHBERT, 2003: 9 (grifos nossos). Tradução do autor.

⁸ Marx oferece uma explicação sintética para esta idéia em “Contribuição para a Crítica da Economia Política”, texto publicado originalmente em 1859.

execução do trabalho, os quais são identificados como os *meios de produção* de uma sociedade. Os indivíduos que detém a propriedade (ou controlam o acesso) sobre os meios de produção encontram-se em uma posição na qual são capazes de adquirir (comprar) a força de trabalho de outras pessoas, e portanto, podem subsistir por meio do trabalho de outras. Já o restante dos indivíduos, destituídos de qualquer tipo de propriedade sobre os meios de produção, são forçados a vender sua própria força de trabalho para garantir sua sobrevivência.

A maneira como a sociedade organiza as relações produtivas evolui com o tempo e articula-se através de diferentes *modos de produção*, sistemas através dos quais o trabalho, os meios de produção e a sociedade estruturam-se como um todo. Com exceção dos modos mais primitivos de produção (e do modo teorizado de produção comunista, no qual a propriedade dos meios de produção é plenamente coletiva), todos os outros sistemas que existem ou existiram sustentaram-se na divisão da sociedade em classes, de acordo com o domínio ou controle de uma classe sobre os meios de produção, e, por conseguinte, sobre as outras classes: no modo de produção da Antiguidade havia escravos e donos de escravos, no sistema feudal havia servos e senhores feudais (que exerciam o controle sobre as terras), e no modo de produção capitalista há a classe proprietária ou capitalista, e o proletariado.⁹

Marx identificou as relações produtivas como sendo a *base* econômica da sociedade. Isto quer dizer que o princípio fundamental que rege as relações sociais é a estrutura do modo de produção de uma sociedade, pois é através dele que a sociedade garante a reprodução das condições materiais de sua existência. A partir da estrutura do modo de produção, será definida a estrutura do sistema classes, com base no controle sobre os meios de produção. Sobre esta base econômica, sustentam-se as instituições políticas, leis, costumes, cultura, idéias, moralidade, religião, ideologias e outros aspectos que compõem os modos de consciência do homem; estes, em conjunto, formam a *superestrutura* política e ideológica da sociedade. A superestrutura não é apenas um reflexo da base econômica, pois suas características também se refletem no arranjo e no desenvolvimento desta base.¹⁰

A questão da consciência humana é central à teoria marxista, uma vez que a base econômica, apesar de estabelecer a natureza das relações produtivas, por si só não é capaz de manter a coesão e a estabilidade da estrutura de classes da sociedade. Pelo contrário, é através da superestrutura que as classes dominantes tornam possível sua dominação sobre as classes dominadas: é por meio da lei, da tradição, da moralidade e de outras mediações sócio-culturais – enfim, da *ideologia* – que os dominados são convencidos de seu lugar “natural” na estrutura social.¹¹

⁹ Resumidamente, a economia política identifica como os modos históricos de produção o modo tribal ou primitivo (pré-histórico), asiático (relativo às sociedades do Crescente Fértil, na qual o monarca e a classe sacerdotal era proprietária exclusiva da terra e dos meios de produção), da Antiguidade (relativa às civilizações greco-romanas, marcadas pelo sistema escravista), feudal (medieval, baseada no sistema de suserania e vassalagem), e capitalista (com suas fases históricas mercantilista, industrial e financeira), concebendo ainda a possibilidade de um modo de produção comunista (sustentado na propriedade coletiva dos meios de produção, que poderia ser alcançada através da passagem por um período de ditadura do proletariado).

¹⁰ MARX, 2008 [1859].

¹¹ O processo histórico de transição de um modo de produção ao outro exige que a classe dominante seja deslocada por uma nova classe emergente, derrubando a “armadura política” que impunha as relações produtivas ultrapassadas, que não mais correspondem à nova conjuntura das forças produtivas, tal qual ocorreu, por exemplo, com a ascensão da burguesia em detrimento da aristocracia na Revolução Francesa.

Como vimos anteriormente, o desenho urbano é também um veículo de reprodução de ideologias. Mais do que isso, ao considerarmos o papel do desenho urbano na configuração dos espaços públicos das cidades (o “domínio físico público”), percebemos que suas repercussões para a realidade social e para as representações que incidem sobre esta realidade podem ser extremamente significativas. Dado o papel central conferido pela teoria marxista à ideologia na luta de classes, chegamos à conclusão de que o desenho urbano é também uma importante dimensão de mediação entre o capital e a sociedade civil. Como Cuthbert afirma,

“O desenho urbano é um instrumento de políticas de classe tanto quanto um importante método de controle ou de libertação social. Ele constitui o espaço onde ideologias políticas se manifestam em forma concreta. Se por um lado o papel dos sistemas econômicos em criar estruturas espaciais é bem compreendido, por outro lado como os sistemas ideológicos fazem o mesmo permanece um campo relativamente inexplorado. Não apenas o espaço urbano fornece um teatro para a luta social, como muitos espaços urbanos notáveis podem atestar; ele é também a representação simbólica definitiva dos conflitos, aspirações e valores das gerações passadas. A complexa matriz de edifícios e espaços em todas as grandes cidades envolve-nos com as histórias, filosofias, consciências, religiões, guerras, heróis e heroínas, as falhas, vitórias e sonhos de nossos ancestrais, todos imortalizados no domínio público”.¹²

4.2 Produção, consumo e estrutura urbana

O processo de produção do espaço urbano é permeado por uma imensa e variada quantidade de conflitos. O acesso desequilibrado aos serviços urbanos, aos espaços público coletivos, ao sistema de transporte, a apropriação desigual dos investimentos públicos, a habitação precária, a segregação sócio-espacial, a formação de guetos e favelas, são todos representativos de conflitos que atravessam a produção do espaço urbano. A formação de paisagens como a da Marginal Pinheiros, marcada pela exclusão das populações de baixa renda que ali viviam, pela gentrificação, pelo avanço predatório do mercado imobiliário, e pela convivência contraditória entre edifícios ultra-modernos e espaços urbanos residuais e abandonados, são apenas alguns dos reflexos deste quadro. Como coloca Castells, as

“[...] cidades, como toda a realidade social, são produtos históricos, não apenas em sua materialidade mas em seu significado cultural, no papel que exercem na organização social, e na vida das pessoas. *A dimensão básica da mudança urbana é o debate conflituoso entre classes sociais e atores históricos sobre o significado do urbano*, a significância das formas espaciais na estrutura social, e o conteúdo, hierarquia e destino das cidades em relação à estrutura social inteira.”¹³

No entanto, o caráter múltiplo e disperso deste “debate conflituoso” acaba ocultando a sua natureza sistêmica subjacente, decorrente de desigualdades sociais e econômicas mais profundas que extrapolam o contexto local urbano. A compreensão de como tais conflitos se articulam, se refletem na produção do

¹² CUTHBERT, 2006: 80. Tradução do autor.

¹³ CASTELLS, 1983: 23 (grifos nossos). Tradução do autor.

espaço urbano, e podem ser, por sua vez, agravados ou mitigados por tal processo, exige a adoção de um método analítico capaz de enxergar através de tais contradições, de modo a desvendar a natureza sistêmica de tais conflitos. Um dos modelos mais sólidos é aquele desenvolvido pelos autores norte-americanos Logan e Molotch (2007 [1987]), que, aproximando a teoria marxista à sociologia urbana, coloca a relação entre a reprodução, no espaço urbano, de *valores de uso* e *valores de troca* como base dos conflitos que transcorrem na produção do espaço urbano.¹⁴ Apresentaremos este modelo mais adiante.

O conceito da diferença entre os valores de uso e os valores de troca foi discutido por Marx em “Contribuição à Crítica da Economia Política” (1859), e mais tarde avançado no primeiro capítulo de “O Capital” (1867). Não cabe aqui aprofundar demais neste assunto, que já foi amplamente dissecado pelas Ciências Sociais e pela Economia; no entanto, dado o caráter interdisciplinar deste trabalho, faz-se necessário explanar brevemente tais conceitos. Esquemáticamente, temos que o valor de uso de uma mercadoria advém de sua utilidade inata para um indivíduo qualquer, ou seja, representa o uso propriamente dito que se extrai de algo através do consumo, seja de um objeto, um utensílio, um alimento, uma moradia ou mesmo um espaço urbano. Já o valor de troca pode ser assumido como a “tradução” de um valor de uso para outro valor de uso, o que permite que mercadorias sejam comercializadas em troca de outras mercadorias.¹⁵ O dinheiro (que, conceitualmente, é diferente de moeda), neste sentido, também é visto como uma espécie de mercadoria: uma mercadoria que serve de parâmetro para que todas as outras possam ser comercializadas, “isto é, modalidades distintas de existência da mesma magnitude de valor”.¹⁶

A Economia Clássica, originada através dos escritos de David Ricardo, assumia que o valor de troca é proporcional à quantidade de trabalho (tipo e tempo do trabalho) investida na produção de uma mercadoria. A referência de troca entre uma mercadoria e outra, assim, não se dá pela relação entre seus valores de uso (cuja comparação é, senão impossível, geralmente imprópria ou inexata), mas sim pela diferença de quantidade de trabalho que elas contêm em sua produção. Desta forma, o próprio trabalho é em si uma mercadoria, que pode ser trocada tomando por referência o valor de troca que através dele foi gerado, o que permitiria aos indivíduos que não possuem seus próprios meios de produção venderem sua força de trabalho de acordo com esta equivalência.

Uma das principais contribuições de Marx na análise da relação entre valores de troca e valores de uso foi a de desafiar esta idéia, apontando uma inconsistência óbvia no modelo clássico:

¹⁴ Os conflitos entre os valores de uso e de troca na produção do espaço urbanos já haviam sido previamente articulados por David Harvey (1973, 1982), mas, como veremos mais adiante, em seu trabalho Logan e Molotch avançam a idéia para formular a teoria de como este conflito é operado na escala urbana, em cada cidade, por uma espécie de “máquina de crescimento” local, atuando em concerto com o grande capital na escala transnacional.

¹⁵ “A mercadoria é valor de uso, seja trigo, tecido, diamante, máquina etc.; ao mesmo tempo, como mercadoria, não é valor de uso. Se fosse valor de uso para seu possuidor, isto é, um meio imediato de satisfação de suas próprias necessidades, não seria mercadoria. Para seu possuidor é, ao contrário, não-valor de uso, ou seja, simples suporte material para o valor de troca, ou simples meio de troca; e sendo o suporte ativo do valor de troca, o valor de uso chega a ser meio de troca. Para seu possuidor não é valor de uso, porque é valor de troca. [...] Não sendo valor de uso para seu próprio possuidor, o é para os possuidores das outras mercadorias. Caso contrário, seu trabalho seria inútil e o produto deste não seria uma mercadoria.” (MARX, 2008 [1859]: 69.

¹⁶ MARX, 2008 [1859]: 159.

“[...] se o valor de troca de um produto é igual ao tempo que contém, o valor de troca de um dia de trabalho é igual a seu produto. Ou o salário de trabalho deve ser igual ao produto do trabalho. Mas o caso é que sucede o contrário. *Ergo* [portanto], essa objeção resolve-se no problema: como é que a produção, sobre a base do valor de troca criado pelo único tempo de trabalho, conduz ao resultado de que o valor de troca do trabalho é menor que o valor de troca de seu produto?”¹⁷

Esta contestação, primeiramente formulada em “Contribuição...”, é desenvolvida mais tarde em “O Capital”, rumo à formulação do conceito de *mais-valia*, que corresponde à diferença entre o valor de troca do trabalho e de seu produto, a qual é apropriada pela classe proprietária em virtude de seu controle sobre os meios de produção. A apropriação diferenciada da mais-valia, assim sendo, encontra-se no cerne da luta de classes e é um dos principais fins da dominação de uma classe sobre outra.

Os conflitos entre diferentes grupos sociais acerca dos valores de uso e dos valores de troca do espaço urbano são um elemento significativo do processo de desenho urbano. Mais adiante neste capítulo, buscaremos investigar como os valores de uso podem se tornar poderosos fatores determinantes na transformação da forma urbana. Neste momento, contudo, nos concentraremos na questão do valor de troca do espaço urbano e como este valor pode ser “especializado” na cidade.

O mercado imobiliário, e as “classes rentistas” em geral,¹⁸ engajam-se na comercialização do espaço urbano, e, portanto, o valor de troca desta “mercadoria” é de especial interesse para estes grupos. No entanto, é importante percebermos que o espaço urbano não é uma mercadoria como todas as outras, pois não pode ser infinitamente reproduzido em uma linha de montagem; a propriedade imobiliária precisa sustentar-se sobre um pedaço de terra, que é um bem finito existente na natureza e não pode ser artificialmente fabricado. Por mais que se possa ampliar os limites da cidade, o espaço físico existente no mundo não é infinito; a criação de mais espaço urbano se dá às custas da supressão do espaço rural.

Como o suporte físico de uma cidade não pode ser reproduzido, o que pode ser reproduzido são apenas os edifícios e funções que ocupam o espaço existente nesta cidade; por este motivo a cidade se constrói e se reconstrói sobre si mesma ao longo do tempo. Com isso, temos que o solo urbano é um tipo especial de mercadoria, cuja oferta é limitada pela própria natureza. Isto faz com que o mercado imobiliário se comporte de maneira diferente do que a maioria dos outros mercados, como sugerem Logan e Molotch:

“Talvez a ‘curiosidade’ fundamental que existe no mercado imobiliário é que este é inerentemente monopolista, provendo aos proprietários, enquanto classe, com o controle completo sobre toda a oferta desta mercadoria. É impossível surgirem empreendedores adicionais ou qualquer novo produto. O proprietário individual possui um monopólio sobre uma subseção do mercado. Todo lote de terra é único

¹⁷ MARX, 2008 [1859]: 92. Reforçando esta contradição, Marx ainda aponta para as variações no valor de troca impostas pela clássica Lei da Oferta e da Demanda, o que acaba aprofundando a diferença entre os valores do trabalho e de seu produto.

¹⁸ Entendemos “classes rentistas” de acordo com a definição desenvolvida por Logan e Molotch (2007 [1987]), como os grupos sociais que extraem lucro, direta ou indiretamente, da renda da propriedade imobiliária urbana. Esta renda, sumarizada pelos autores pelo conceito de “*rent*” (aluguel), abarca diversas formas de acumulação, efetivadas através dos pagamentos que os compradores de imóveis e inquilinos fazem para proprietários, senhorios, imobiliárias, incorporadoras, agências de empréstimos, hipotecas, companhias de títulos, etc.

no acesso idiossincrático que este oferece a outros lotes e usos, e esta sua qualidade marca a sua excepcionalidade enquanto mercadoria.”¹⁹

Assim sendo, como o solo urbano não pode ser reproduzido, não é possível surgirem novos proprietários de terrenos, diferentemente do que ocorre com outros tipos de bens, que, ao serem produzidos, traduzem-se no surgimento de novos proprietários. Para alguém tornar-se proprietário de um pedaço de terra, é necessário que alguém o deixe de ser; a oferta total de terra que existe em um dado momento é sempre constante, e o conjunto de todos os proprietários de terras existentes naquele momento exerce o monopólio sobre esta oferta.

Desta maneira, os valores de troca que sustentam as classes rentistas não surgem da produção de mais solo, já que este não pode ser reproduzido. Ao invés disso, estes valores de troca surgem, como sugerem estes autores, da *intensificação* do uso do solo. O solo urbano é levado a render mais porque o mercado imobiliário produz nele espaços urbanos que abrigam usos mais intensos do que os existentes anteriormente naquele mesmo local; desta diferença de intensidades de uso é que surge o valor de troca.

O valor de troca, no entanto, não surge apenas da intensificação quantitativa do uso do espaço, através da construção, por exemplo, de edifícios maiores. Como nem todos os tipos de espaço possuem o mesmo valor de troca – edifícios residenciais de luxo possuem um valor de troca muito maior do que edifícios residenciais de baixo padrão, mesmo que ambos possuam a mesma área útil –, uma das principais maneiras de fazer aumentar este valor é através da intensificação “qualitativa” do espaço, ou seja, através da construção de espaços mais valorizados e que respondam a uma demanda de maior poder aquisitivo. Outra maneira de ampliar o valor de troca é através da criação de “vantagens diferenciais” entre um espaço urbano e outro: um edifício localizado em um local beneficiado por boa infra-estrutura, fácil acesso e ampla oferta de serviços públicos certamente possuirá maior valor de troca do que um edifício igual, mas localizado em um local que não desfrute destas mesmas vantagens.

A existência de vantagens diferenciais entre um espaço e outro, todavia, exige que exista um desequilíbrio entre a qualidade destes espaços, o que implica também na existência de grupos privilegiados e grupos desprivilegiados por esta diferença. Desta maneira, articula-se uma luta entre classes e grupos sociais em busca da apropriação das vantagens diferenciais oferecidas pelo espaço urbano. Esta luta reflete-se, segundo Villaça (2001), na configuração, em cada cidade, de uma determinada *estrutura urbana*.

O conceito de estrutura urbana consiste nas relações existentes entre a totalidade dos vários elementos sócio-espaciais que constituem uma dada cidade. Para entender a idéia de estrutura urbana, faz-se necessário compreender primeiro o conceito geral de *estrutura*: uma estrutura é um sistema composto de elementos que podem ser reconhecidos separadamente, mas que só podem ser compreendidos através de suas relações com todo o restante da estrutura. Se um elemento constituinte de uma estrutura desloca-se, não será apenas este elemento que se transformará, mas também a estrutura como um todo. Por outro lado, um elemento pode ser alterado ou substituído sem alterar o funcionamento do restante da estrutura, se as relações que este elemento detém com todos os outros elementos forem mantidas inalteradas.

¹⁹ LOGAN e MOLOTCH, 2007 [1987]: 23. Tradução do autor.

O conceito de *estrutura urbana* difere-se do conceito já discutido de *forma urbana* no sentido em que o primeiro enfoca *relações* no espaço, ao passo que o segundo enfoca, como vimos, *aspectos* do espaço. Estas duas dimensões, ainda que diferentes, decerto estão profundamente associadas, tendo em vista que *relações entre objetos* só fazem sentido se forem compreendidos os aspectos que tornam estes objetos diferentes e únicos, ao passo que as características de determinados objetos só podem ser reconhecidas se as contrapusermos às de outros.

No entanto, enquanto é possível delimitar-se arbitrariamente uma área específica da cidade para a análise de sua forma urbana, a estrutura urbana só pode ser compreendida se analisada considerando-se a totalidade da cidade. Analisar apenas um elemento segregado de uma estrutura não permite a compreensão de como esta estrutura funciona e se articula, ou seja, uma estrutura só pode ser compreendida quando tomada em sua totalidade.

A cidade pode ser entendida como uma estrutura segundo diversos pontos de vista diferentes. Um tipo de análise estrutural sobre a cidade bastante comum é o estudo do sistema viário urbano, composto de diferentes categorias de vias que se articulam hierarquicamente de formas variadas, tais como as ruas locais, arteriais, avenidas, vias expressas, rodovias etc. Villaça, no entanto, chama atenção ao fato de que esta é apenas uma visão parcial sobre a estrutura urbana: trata-se, na verdade, apenas da estrutura do sistema viário, e não da própria cidade.

A estrutura urbana propriamente dita, na visão do autor, abarca todo o “funcionamento” geral da cidade, ou seja, todas as relações entre as atividades urbanas, incluindo o trabalho, habitação, lazer, produção, consumo, circulação, etc. As vias são meramente a parte desta estrutura através da qual se desempenha a atividade de circulação. Sugerir que as vias tenham capacidade estruturadora do espaço urbano significa assumir que as vias possam preceder ou até mesmo determinar os usos e atividades a que dão acesso. Isto corresponderia a uma visão determinista, e geralmente incorreta, do processo de urbanização. Por mais que a precedência das vias aos usos possa ser verdadeira em alguns casos, ruas surgem apenas através de vontade e esforço social, com o objetivo específico de acessar um lugar pré-existente (mesmo que este lugar seja um terreno desocupado que ainda não recebeu seu uso futuro). Portanto, as vias jamais são construídas se não oferecerem acesso a lugar algum. Da mesma maneira, sistemas de transporte e comunicação, infra-estruturas de abastecimento de água e energia elétrica, e redes de serviços urbanos como educação e saúde, também são comumente vistos como estruturadores do espaço urbano. Contudo, todos estes podem ser considerados, assim como no caso do sistema viário, dependentes da existência de atividades urbanas a serem atendidas e apoiadas. Por este motivo, é possível admitir que sejam tão *estruturadores* quanto *estruturados*, *pelo* e *no* espaço urbano.

Na definição de Villaça, “para explicar as formas urbanas – os bairros, as direções de crescimento, a forma da mancha urbana, a verticalização, densidades, etc. – é indispensável considerar as relações de determinado ponto, ou conjunto de pontos, com todos os demais pontos do espaço urbano”.²⁰ Sob esta acepção, a estrutura urbana é definida em primeira instância por relações *locacionais*, ou seja, de

²⁰ VILLAÇA, 2001: 24.

localização, existentes entre todos os pontos do espaço intra-urbano.²¹ A posição geográfica ocupada por um edifício, pessoa ou atividade no espaço intra-urbano determina a distância desta a todas as outras existentes na cidade, não apenas a distância física, mas também o tempo que será consumido nos deslocamentos entre um e outro, condicionados pela disponibilidade e conveniência do sistema de transporte. Alguns pontos da cidade são mais acessíveis, e oferecem acesso mais facilitado a outros pontos, em decorrência de estarem mais bem localizados e de estarem servidos de melhores e mais eficientes condições de circulação e deslocamento, tais como vias expressas, ruas com boa manutenção, maior oferta de linhas de ônibus, proximidade à rede de metrô e trens metropolitanos etc. Nem sempre a posição mais central é a que está sob disputa: ainda que, para algumas atividades, a melhor localização seja a mais central possível, para outras a melhor localização é simplesmente aquela que oferece melhor acessibilidade a um conjunto de outras atividades associadas, independente de quão centrais sejam estas localizações.

Melhores condições de acesso e economia de tempos tornam-se, frequentemente, foco de disputa entre indivíduos e entre classes sociais em uma cidade. Acessar agilmente o local de trabalho, de consumo, de estudo e de diversão a partir da própria moradia representa uma vantagem significativa em contraposição à necessidade de atravessar longas distâncias e despendar grandes quantias de tempo e energia deslocando-se entre um ponto em outro. A energia pode ser reproduzida, armazenada e comercializada, mas o tempo é um bem inestimável justamente porque não pode ser reproduzido; o tempo investido em um deslocamento entre dois pontos jamais poderá ser recuperado. O controle sobre o tempo leva à necessidade ou desejo de dispor de melhor acesso – não necessariamente de maior proximidade – à escola, ao hospital, ao parque e ao *shopping center*. Contudo, como nem todos podem desfrutar das mesmas condições, alguns grupos emergem privilegiados em relação a outros de acordo com a localização relativa de suas residências aos outros pontos relevantes à vida cotidiana.

Por este motivo, a maneira como se dá a distribuição de atividades e de classes sociais no espaço urbano e a acessibilidade geral que cada uma destas desfruta em relação às outras é essencial à compreensão da estrutura urbana. A lógica estruturadora do espaço urbano é resultante da articulação entre espaços, atividades e populações. Villaça afirma que “estrutura, quando se refere ao espaço urbano, diz respeito à localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou seja, dos centros de negócios (não só o principal, mas também os demais), das áreas residenciais segregadas e, finalmente, das áreas industriais”.²² Os principais elementos estruturadores do espaço urbano, são, assim, os bairros e centralidades – definidos neste âmbito por seus aspectos funcionais e sociais –, e não o sistema viário, cuja função é apenas a de conectar e quantificar a acessibilidade destes elementos.

Esta concepção sobre a estrutura urbana contraria uma determinação clássica da geografia e dos estudos regionais de base marxiana, a qual tradicionalmente assume que o espaço urbano é estruturado

²¹ Villaça utiliza o termo “espaço intra-urbano” para referir-se ao espaço que delimita uma cidade e às especificidades e dinâmicas existentes no interior da mesma. Apesar de reconhecer a redundância entre o emprego deste termo em relação à expressão “espaço urbano”, o autor afirma que esta segunda expressão é empregada na geografia e nos estudos regionais para referir-se à totalidade dos espaços urbanos existentes em uma região, ou seja à “parte urbana” do espaço regional. Para evitar ambiguidades entre um conceito e outro, torna-se preferível especificar o espaço interno de uma cidade como sendo “intra-urbano” ao invés de apenas “urbano”.

²² VILLAÇA, 2001: 33.

pelos *modos de produção* adotados em uma sociedade. Enquanto, segundo Villaça, esta definição é válida para o espaço regional – o espaço composto por uma rede de cidades conectadas funcional e produtivamente, e pelas áreas de campo a estas submetidas em uma região geográfica –, ela não o é para o espaço intra-urbano. Na escala regional, os fluxos relacionados à produção, ou seja, relacionados à circulação de mercadorias (sejam estas matéria-prima, bens industrializados ou força de trabalho), são significativos a ponto de tornarem-se estruturadores do espaço. Já no caso do espaço intra-urbano, os fluxos mais relevantes não são os das mercadorias, e sim os das pessoas.

Ainda que se possa argumentar que o trajeto casa-trabalho de uma pessoa seja um fluxo da mercadoria “força de trabalho”, na cidade ocorrem infinitos fluxos de pessoas que não estão relacionados diretamente aos modos de produção, e sim aos *modos de consumo*. Os fluxos em uma cidade estão vinculados principalmente à reprodução da força de trabalho (da qual o consumo é fator primordial), tais como os fluxos até a escola, o supermercado, o bar e o cinema. Mesmo a circulação casa-trabalho em uma cidade está muito mais relacionada à conveniência do padrão de vida do indivíduo do que ao funcionamento do sistema produtivo: o trajeto da moradia à indústria ou empresa reflete-se muito na vida do trabalhador e pouco na reprodução do capital. Assim sendo, a localização relativa da moradia, do trabalho e das opções de educação e lazer de uma pessoa são governadas diretamente pela lógica da otimização das condições de consumo.

Villaça afirma que a disputa pelas melhores condições de consumo é o principal fator que determina a localização das centralidades e dos bairros das diferentes classes sociais em uma cidade, ou seja, a luta de classes é determinante sobre a própria estrutura urbana. As classes dominantes reservam para si as melhores localizações e forçam a instalação desequilibrada de infra-estruturas de transporte e serviços de maneira a otimizar sua própria acessibilidade aos pontos que lhe são de interesse, muitas vezes em detrimento do acesso do restante da população. Artifícios dos mais variados são empregados com este fim, desde a especulação imobiliária até articulações clientelistas entre administração pública e classes dominantes. Além disso, a manutenção destas condições desequilibradas é vista como própria base da manutenção do status de classe dominante.

Esta formulação desafia várias teorias emergentes que apontam a reestruturação do sistema capitalista mundial como principal causa de diversas transformações que se desdobram na estrutura urbana das grandes cidades do mundo em desenvolvimento, incluindo no Brasil.²³ Segundo o autor,

“para as metrópoles brasileiras – e quase certamente para as latino-americanas – a força mais poderosa (mas não a única) agindo sobre a estruturação do espaço intra-urbano tem origem na luta de classes pela apropriação diferenciada das vantagens e desvantagens do espaço construído na segregação espacial dela resultante. Esta [...], é uma condição necessária para o exercício da dominação por meio do espaço intra-urbano. Tal estruturação só remotamente se relaciona com as transformações por que tem passado o capitalismo nacional e mundial nas últimas décadas. A dominação através da estruturação do

²³ BORJA e CASTELLS, 1997; ASCHER, 2001(a); SASSEN, 2002; BURDETT e SUDJIC (org.), 2007; entre outros, como já discutido no Capítulo 2.

espaço intra-urbano visa principalmente à apropriação diferenciada de suas vantagens locacionais. Trata-se de uma disputa em torno de condições de consumo.”²⁴

Villaça sustenta esta idéia por meio de uma extensa pesquisa empírica realizada sobre seis capitais brasileiras (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador e Recife), buscando identificar, em cada uma delas, como a segregação sócio-espacial articulada pelas elites foi determinante sobre a estrutura urbana. No caso de São Paulo, nosso objeto de estudo, este autor busca explicar essa segregação sistemática através da observação da expansão da região mais valorizada da cidade ao longo do chamado “vetor sudoeste”, o qual engloba, além de quase todos os bairros residenciais de classe alta, todas as regiões de concentração de atividades empresariais, desde o Centro Histórico até as áreas de ocupação mais recente da Marginal Pinheiros, passando pelas avenidas Paulista, Faria Lima e Berrini.

A lógica de expansão/deslocamento das atividades empresariais nesta direção segue, segundo o autor, uma sequência de fases em que se articulam relações de atração/repulsão entre os bairros de moradia da elite e as centralidades “terciárias avançadas”. Em um dado momento, os bairros de elite atraem para perto de si os edifícios de escritórios e os espaços de consumo diferenciado (lojas de grife, *shopping centers* etc.); no momento seguinte, os problemas causados pela concentração excessiva de atividades e fluxos nestas centralidades (trânsito, barulho, problemas de segurança) repelem os bairros de elite para locais mais afastados e sossegados. Como as classes dominantes são capazes de exercer maior influência sobre a destinação dos investimentos públicos, garante-se que estes se concentrem, quase sempre, majoritariamente nas novas “fronteiras” deste interminável ciclo de expansão/deslocamento intra-urbano. No entanto, independentemente das distâncias, em tal processo os espaços de moradia e de consumo das elites jamais deixam de estar intrinsecamente associados, como explica o autor:

“Nem sempre as burguesias procuram o ‘perto’ em termos de tempos e distância. Às vezes elas se afastam em busca de lotes grandes e ar puro, por exemplo, mas mesmo quando isso ocorre há limites para este afastamento. Nesses casos elas buscam trazer para perto de si seu comércio, seus serviços e o centro que reúne os equipamentos de comando da sociedade – e isso não por razões simbólicas ou de *status*, mas pela razão muito prática de que elas o frequentam intensamente e nele exercem muitos de seus empregos”.²⁵

Esta explicação formulada e exaustivamente comprovada por Villaça (2001) é bastante reveladora para que se possa entender porque as atividades empresariais em São Paulo têm se concentrado, nas últimas décadas, nas regiões da cidade que pretendemos estudar no presente trabalho. Mais do que isso, ela permite ainda que se compreenda como estas áreas se inserem no contexto da “estrutura urbana” paulistana e como sua própria existência e reprodução exacerbam situações de exclusão e de segregação sócio-espacial. No entanto, esta abordagem é muito pouco reveladora sobre a questão do desenho urbano, e em alguns momentos, ela arrisca subestimar o papel que a forma urbana pode assumir como elemento de suporte às relações de dominação. Não se trata de uma omissão, uma vez que a importância do simbólico e principalmente do ideológico é resgatada em diversas passagens;²⁶ entretanto, o consumo do

²⁴ VILLAÇA, 2001: 45.

²⁵ Ibidem, p. 329, grifos nossos.

²⁶ Ibidem, p. 343-352.

espaço é encarado, nesta perspectiva, majoritariamente como um meio de satisfação de “necessidades materiais”, as quais, por outro lado, tem sido discutidas de maneira relativamente abstrata. Para avançarmos na compreensão acerca da forma urbana e do processo de desenho urbano que a configura, torna-se necessário conferir maior atenção a estas necessidades, dentre as quais, como veremos, as “razões simbólicas ou de status” figuram proeminentemente.

4.3 A “máquina de crescimento urbana”

Os autores Logan e Molotch (2007 [1987]) se debruçam sobre a questão do simbólico e do emocional no consumo do espaço urbano, afirmando que, “[...] ao contrário de muito debate acadêmico neste assunto, colocamos que o uso material do lugar não pode ser desassociado do uso psicológico; a rotina diária que torna a sobrevivência física possível assume significados emocionais através desta mesma capacidade de satisfazer os objetivos cruciais da vida.”²⁷ Esta abordagem, desta forma, vai de encontro à teoria de Villaça, reforçando a idéia de que os conflitos decorrentes do acesso desigual ao consumo do espaço urbano são forças estruturadoras do espaço urbano e das relações sociais que nele se estabelecem. No entanto, se por um lado o trabalho destes autores não se debruça especificamente sobre a estrutura espacial da cidade – concentrando-se, ao invés disso, numa dimensão sócio-econômica mais abstrata –, por outro lado ela concede um papel privilegiado à questão dos valores simbólicos e psicológicos que o espaço urbano manifesta através de seu consumo, aspecto este que está profundamente relacionado à temática do desenho urbano.

Os autores avançaram nesta questão ao buscar identificar quais são os valores de uso representados pelo espaço urbano para diferentes grupos sociais (incluindo valores de uso essencialmente simbólicos), e de que forma a expansão do valor de troca, promovida por certos segmentos da sociedade – particularmente, pelas “classes rentistas” –, podem representar uma ameaça para os valores de uso que existiam originalmente. Através desta abordagem, buscam identificar, por conseguinte, os conflitos entre: a) o usufruto de valores de uso por parte da população, e b) a supressão, promovida pelos promotores imobiliários, destes valores de uso para permitir a produção de maiores valores de troca, com fins de apropriação da mais-valia (“*surplus value*”) resultante de tais investimentos. Com isso, em sua teoria buscam entender as maneiras pelas quais o espaço urbano é consumido por diferentes agentes, e as maneiras pelas quais ele é produzido em resposta a tais demandas. Neste modelo, afirmam, “o contraste mais marcante [...] ocorre entre os residentes, que usam o lugar para satisfazer suas necessidades essenciais de vida, e os empreendedores, que buscam retorno financeiro, ordinariamente alcançado pela intensificação do uso sobre o qual sua propriedade é colocada”.²⁸

²⁷ LOGAN e MOLOTCH, 2007 [1987]: 20. Tradução do autor. Esta abordagem é também essencialmente alinhada com a perspectiva do materialismo histórico, uma vez que coloca, como base deste conflito, a luta entre diferentes grupos sociais pela apropriação diferenciada do espaço urbano em busca de ampliar as condições de satisfação de suas necessidades materiais.

²⁸ Ibidem: 2.

Tomando por base a experiência empírica de várias cidades norte-americanas, os autores formularam um modelo teórico-analítico para investigar a natureza dos conflitos que ocorrem na produção e no consumo do espaço urbano em virtude dos contrastes entre os valores de uso e os valores de troca que o espaço urbano representa para diferentes classes e grupos sociais. Esta abordagem é extremamente pertinente, pois ela, assim como na teoria desenvolvida por Villaça, oferece uma interpretação alternativa à corrente teórica dominante na virada do século XXI, a qual, como vimos, coloca o fenômeno da competição entre as “cidades globais” como principal força de reordenação territorial urbana nas grandes cidades de todo o mundo.²⁹

A teoria das “cidades globais” se fundamenta no fato de que as empresas, no contexto da globalização econômica (e auxiliadas pelo avanço tecnológico representado pela informática e pelas telecomunicações) têm se tornado cada vez mais flexíveis em termos de movimentação espacial, podendo realocar-se facilmente entre uma cidade e outra de acordo com a conveniência e com as oportunidades oferecidas pelas cidades para otimizar as condições de “se fazer negócios”.³⁰ Assim sendo, de acordo com esta teoria, as cidades atualmente se reestruturam em resposta à *demand*a exercida pelas grandes empresas transnacionais, ou seja, elas se reorganizam para atender a um tipo bastante específico e sofisticado de *consumo* do espaço urbano. No entanto, o espaço urbano consumido por estas empresas precisa ser *produzido* por alguém; se de um lado temos o setor público respondendo por uma parte significativa desta produção, através da construção de toda infra-estrutura de suporte, tais como aeroportos, monotrilhos, museus de padrão internacional etc., de outro temos o setor privado responsabilizando-se efetivamente pela produção imobiliária, através da construção dos edifícios de escritórios, hotéis, *shopping centers* etc.

Logan e Molotch apontam para o fato de que esta produção imobiliária é articulada na escala local de maneira bem diferente do que o contexto de crescente mobilidade das grandes empresas sugere. Ela se efetiva, ao invés disso, através da ação de agentes bastante “fixos” no espaço, que possuem estreitas relações ao contexto local. Segundo os autores, a dinâmica da produção imobiliária geralmente encontra-se estritamente associada ao contexto de cada cidade, na qual os promotores imobiliários locais organizam-se como uma espécie de “rede” de favores e alianças: uma classe rentista composta por investidores e grandes proprietários de terra (frequentemente, famílias herdeiras com estreitos laços com a

²⁹ Neste sentido, o trabalho de Logan e Molotch parte, de início, sobre uma crítica ao modelo explicativo da Ecologia Humana oriunda da Escola de Chicago, que buscava interpretar as relações conflitivas existentes na sociedade de um ponto de vista meramente comportamental, assumindo a concorrência entre indivíduos como algo natural e que tende eventualmente ao equilíbrio – de maneira similar a qual ocorre nos ecossistemas naturais. Buscando evidenciar a contradição essencial deste modelo, explicam-no da seguinte maneira:

“Empreendedores imobiliários buscam satisfazer as necessidades dos consumidores, e os consumidores ‘votam’ suas preferências ao escolher entre produtos conforme os ditames de seu gosto, sempre livres para substituir um produto por outro conforme o preço, a qualidade ou a utilidade mudam. Bem à moda do mercado, compradores usam seu dinheiro para provocar a alta nos preços das propriedades mais poderosas, as quais, devido ao seu alto custo, vão para os mais ‘aptos’ dos consumidores. [...] Terminamos assim na perspectiva ecológica com uma ‘mão invisível’ que assegura o bem maior para o maior número de indivíduos como um resultado natural do mecanismo de mercado.” (2007 [1987]: 5, tradução do autor).

No entanto, para os autores a falha essencial deste modelo advém do fato de que *“elas ignoram que os mercados em si mesmos são o resultado de culturas; mercados estão estreitamente associados a interesses humanos em riqueza, poder e afeto. [...] Estas forças humanas organizam como os mercados funcionarão, quais serão os preços, assim como a resposta comportamental aos preços.”* (p. 9).

³⁰ Verificar o Capítulo 2 acerca da teoria das cidades globais.

cidade); os quais estão intimamente relacionados com os empreendedores, construtores e incorporadores locais (que possibilitam na ampliação da renda da terra); que por sua vez possuem estreitos laços com a classe política local (que lhes oferece o adequado suporte da máquina pública em troca do apropriado apoio político); os quais, por sua vez, estão relacionados à mídia local (jornais, rádios, redes de TV) e às importantes instituições culturais e ideológicas locais, tais como os museus, a Igreja e as universidades (que geralmente dependem financeiramente do setor público), e por aí vai.

Por mais que o grande capital financeiro (que é, em essência, “extra-local”, volátil e flui com cada vez maior liberdade de um espaço ao outro, de uma cidade à outra, de um país ao outro) venha assumindo um papel crescente nesta dinâmica imobiliária, particularmente através da capacidade financiadora dos bancos e outras instituições financeiras, o mercado imobiliário ainda é essencialmente controlado por agentes intrinsecamente inseridos na escala local. Mesmo quando tomamos em conta a ação de grandes construtoras e incorporadoras que atuam em escala nacional ou internacional, verifica-se, invariavelmente, sua associação aos atores locais para garantir o sucesso dos negócios: é necessário o apoio dos grandes proprietários locais, que muitas vezes assumem parte dos riscos dos investimentos; a anuência da classe política local é necessária para obter alvarás, permissões, investimentos, públicos etc.; o apoio da mídia local possui peso significativo para o acesso ao mercado local (particularmente no segmento residencial), e por aí vai. Em decorrência disto, um modelo de negócios que tem se tornado cada vez mais comum é a associação entre empresas locais e extra-locais, as chamadas “*joint ventures*”, que podem acontecer em diversas escalas que vão do local ao global, passando pelo regional e pelo nacional: uma incorporadora norte-americana se une a uma construtora brasileira para o projeto de um complexo de uso misto em São Paulo; uma incorporadora paulista se une a uma construtora regional nordestina para um novo projeto residencial em Fortaleza etc.³¹ Para viabilizar seus investimentos, todavia, estas associações prescindem de que pelo menos uma de suas partes esteja minimamente articulada à coalizão que exerce controle sobre o contexto local.

Com isso, articula-se na esfera local o que os autores chamam de “máquina de crescimento urbana” (“*urban growth machine*”), a qual corresponde a uma coalizão que tem o objetivo de promover, a qualquer custo, a dinamização do mercado imobiliário, a intensificação do uso do solo urbano nos centros valorizados, e, enfim, a expansão de valores de troca sobre espaços cujo valor de uso é financeiramente pouco significativo (independente de sua real significância social como valor de uso para a população). Esta exclusiva rede social local congrega uma gama variada de agentes que constitui, de certa forma, uma espécie de “elite paroquial” fortemente enraizada na cidade, a qual, ao mesmo tempo em que exerce relações de dominação sobre o contexto local, depende de sua coesão interna (do alinhamento de seus interesses) para a manutenção desta dominação.

Tal constatação exige, no entanto, um aprofundamento do conceito abstrato de “classe”, permitindo enxergá-la mais claramente como um grupo de indivíduos que freqüentam os mesmos espaços sociais (os mesmos clubes, os mesmos restaurantes, boutiques, escritórios, *shopping centers*, campos de golfe, salões de beleza, etc.) e, compartilhando o uso destes espaços, tem em sua manutenção uma causa comum unificadora. Suas relações interpessoais não precisam surgir necessariamente de uma consciência de classe, apesar de muitas vezes o serem; tais relações – que podem variar da mera convivência ao afeto e

³¹ Fix (2007, p. 55) relata uma série de casos em que grupos nacionais e estrangeiros uniram-se para atuar no mercado imobiliário de escritórios em São Paulo, apontando os sucessos e fracassos de algumas destas alianças.

fraternidade – são um subproduto, entre outros fatores, da interdependência decorrente do uso comum de tais espaços, os quais exigem certo nível de organização social para que se mantenha garantida a sua exclusividade. Mesmo os segmentos da elite local que aparentemente não tomam parte diretamente da dinâmica imobiliária, como, por exemplo, a elite industrial (que também está inserida neste seleto círculo social), se beneficiam do caráter “socialmente estabilizador” desta coalizão de interesses, uma vez que ela reforça também a coesão da classe em outros conflitos que extrapolam a dimensão da produção imobiliária.

Desta maneira, a dinamização do mercado imobiliário – o “crescimento” da cidade –, por ser considerada como um meio potencial não apenas para “aquecer” a economia local, atrair investimentos externos e projetar externamente a imagem da cidade, mas também como um meio de ampliar a produção dos “espaços da diferença” destas elites, é coletivamente enxergada como benéfica – especialmente para os promotores imobiliários que mais lucram com ela –, a ponto de tornar-se um objetivo prioritário da política de classe. Como colocam os autores,

‘[...] uma questão consistentemente gera consenso entre os grupos de elite local e os separa das pessoas que usam a cidade principalmente como um lugar para viver e trabalhar: a questão do crescimento. Para aqueles que contam, a cidade é uma máquina de crescimento, uma que pode aumentar os aluguéis agregados e apropriar a riqueza associada para aqueles na posição certa para se beneficiar. O desejo pelo crescimento cria consenso entre uma ampla gama de grupos de elite, não importa o quão divididos eles possam estar em outros assuntos. [...]’

Embora possam diferir entre quais estratégias particulares irão obter maior sucesso, as elites usam seu consenso pelo crescimento para eliminar qualquer visão alternativa sobre o propósito do governo local ou o significado de comunidade.”³²

A “máquina de crescimento” não pode, contudo, ser interpretada superficialmente como uma espécie de “conspiração” que une a elite urbana sob a bandeira de uma única causa. Sob tal perspectiva, esta seria uma idéia tão absurda quanto facilmente refutável. Ao invés disto, ela deve ser entendida como uma espécie de conjunto de “arranjos” sócio-políticos sustentados por um relativo consenso de classe sobre os padrões almejados de produção do espaço urbano. Ela trata-se, assim, de uma espécie de *estratégia de classe*.³³ Através dela, torna-se possível formular um modelo analítico que permite entender como estes arranjos se estabelecem para garantir a manutenção e progressão das condições econômicas e produtivas que são benéficas a apenas parcela da sociedade, em detrimento de outra que tem o seu modo de vida ameaçado. Neste arranjo, tomam parte agentes, grupos e instituições cuja consciência de tal processo (e relevância para o mesmo) é extremamente variável. Alguns destes apoiam apenas indiretamente o funcionamento da “máquina”, enquanto outros estão mais estreitamente relacionados à dinamização da produção imobiliária, dela retirando sua principal fatia de lucro. Estes agentes “centrais” da máquina de crescimento correspondem àqueles que extraem sua renda diretamente deste processo de expansão da produção e intensificação do uso do solo urbano. Buscando identificar estes últimos e

³² LOGAN e MOLOTCH, 2007 [1987]: 50. Tradução do autor.

³³ Sobre a idéia de “estratégia de classe”, Lefebvre afirma: “*Estratégia de classe típica significa uma sequência de atos coordenados, planejados, com um único objetivo? Não. O caráter de classe parece tanto mais profundo quanto diversas ações coordenadas, centradas sobre objetivos dispersos, convergiram no entanto para um objetivo final.*” (2008 [1970]: 24).

compreender os diferentes papéis que estes assumem em tal processo, Logan e Molotch constroem uma tipologia para classificar os promotores imobiliários da seguinte maneira:

- a) **empreendedores acidentais:** agentes apenas marginalmente inseridos na mecânica da produção imobiliária, extraindo renda do solo urbano devido a alguma circunstância fortuita que lhes colocou no caminho da valorização do solo urbano. Tratam-se, em essência, de promotores imobiliários passivos, em alguns casos herdeiros de propriedades outrora desvalorizadas que agora se tornaram atraentes devido a alguma mudança no contexto em que se inserem, como por exemplo a abertura de uma nova avenida, a verticalização do entorno etc. Em outros casos, tratam-se de indivíduos que adquiriram suas propriedades com determinados propósitos em relação ao seu uso produtivo (lojas, fábricas, galpões, fazendas) mas que agora tem na renda do solo urbano (pelo aluguel ou venda) uma oportunidade mais promissora de lucro. Por mais que estas mudanças possam, por um lado, interferir no modo de vida, nas atividades e no cotidiano dos proprietários originais, por outro lado estes acabam também se tornando beneficiários de uma renda que não se originou através de seu trabalho. Ao encarar a tendência de transformação de seus bairros, tais indivíduos encontram-se perante uma série de dilemas. Resistir às tendência do mercado ou entregar o solo para novos usos? Deixar a onda de valorização passar ou aproveitar-se da oportunidade de especulação? Partir antes que tais transformações do solo possam se tornar um inconveniente (pelo trânsito, barulho etc.) ou aguardar uma maior valorização?
- b) **empreendedores ativos:** tratam-se de investidores que buscam colocar-se propositalmente no caminho do mercado imobiliário, extraindo renda com a transformação do valor de suas propriedades. Tais indivíduos buscam se antecipar às tendências de valorização do solo urbano, adquirindo terrenos baratos com potencial de valorização tão rápida e intensa quanto possível. Com isso, especulam ativamente sobre as ações de outros agentes, tanto públicos como privados, tentando prever onde ocorrerão as próximas ondas de valorização para que possam estar sempre no lugar certo e na hora certa. Tal atividade é característica de investidores de pequeno e médio porte, que geralmente não são capazes, por si só, de alterar as condições de valorização de suas propriedades, dependendo para isso de sua capacidade de prever corretamente o movimento dos outros – tanto dos promotores quanto dos consumidores. Para tanto, podem depender de extensas conexões sociais, de acesso a informações privilegiadas e de conhecimento profundo sobre a economia do local em que atuam para reduzir seus próprios riscos e potencializar seus ganhos.
- c) **especuladores estruturais:** este tipo de especulador, diferentemente dos empreendedores ativos, busca não apenas se posicionar de maneira favorável para ampliar seu horizonte de lucros; ao invés disso, seu objetivo é o de alterar as próprias condições de produção e consumo do mercado imobiliário, “criando” as situações mais favoráveis para si. Ao invés de somente se antecipar às “correntes” ou “modas” do mercado, este tipo de agente busca acumular meios de controlar, ou ao menos influenciar, o encaminhamento destas tendências para garantir para si mesmo as melhores condições de rentabilidade. Ou seja, o especulador estrutural não se limita a adquirir imóveis em áreas com previsão de valorização; ele buscará provocar esta valorização nas regiões da cidade que forem mais convenientes para sua estratégia de negócios.

Os meios para isso se encontram na capacidade de modificar os valores de uso potenciais de uma determinada área da cidade, suplementando estes valores por outros mais visados ou que atendam aos anseios de consumidores com maior poder aquisitivo.³⁴ Para tanto, o especulador estrutural pode se valer tanto de artifícios mercadológicos como a propaganda (alterando a percepção do mercado acerca de um determinado bairro), quanto de artifícios políticos, interferindo na esfera pública para que esta conceda condições mais favoráveis para a mudança de valor do solo urbano, seja através de investimento em obras públicas ou de mudanças na legislação. Por deterem poder ou influência suficiente para operar nestes níveis, os especuladores estruturais podem ser considerados como aqueles que efetivamente “comandam” a máquina de crescimento urbano, embora representem apenas uma parte deste conjunto.

4.4 Ideologia e a questão da imagem da cidade

O modelo teórico da “máquina de crescimento” desenvolvido por Logan e Molotch tem sido empregado para estudar empiricamente as transformações em curso em diversas cidades do mundo ao longo das duas últimas décadas, principalmente entre acadêmicos e pesquisadores que compartilham de um posicionamento crítico semelhante. Para o caso de São Paulo, tal modelo serviu de referência, particularmente, para os trabalhos de Ferreira (2007) e Fix (2007). Ferreira, como vimos anteriormente, busca desafiar o discurso que qualifica a cidade de São Paulo como uma “cidade global”, apontando, com base em dados empíricos, que a dinâmica econômica da cidade, e de seu mercado imobiliário em específico, está muito mais atrelada a um contexto local do que global. O suposto elemento “global” que seria tão significativo para a economia paulistana (e brasileira) limitar-se-ia, na verdade, a uma fatia muito menor do que se imagina do setor de comércio e serviços existente na cidade. Além disso, parcela significativa das empresas transnacionais instaladas na Marginal Pinheiros, sugere o autor, correspondem apenas a representações comerciais locais, sendo pouco expressivas no quadro geral de tais empresas cujas sedes permanecem nos países avançados do norte.

O insistente reforço ideológico deste discurso de São Paulo como uma cidade global, sustentado em um mito mais amplo do “crescimento como desenvolvimento” e apoiado por poderosos formadores de opinião (mídia, governo, comunidade acadêmica), revela uma coalizão de interesses que atravessa diversos setores da elite urbana local. No caso das áreas ao longo da Marginal Pinheiros, o autor evidencia como, através deste discurso, “legitima-se que tais centralidades recebam vultuosos investimentos públicos, que na prática só favorecem os setores burgueses hegemônicos nas dinâmicas de produção da cidade.”³⁵

³⁴ Mais adiante veremos como o espaço urbano pode oferecer valores de uso contrastantes para diferentes grupos sociais, e como os promotores imobiliários estruturais operam esta “engenharia de valores” para substituir certos valores de uso por outros mais convenientes. Buscaremos demonstrar, inclusive, como a ideologia e o desenho urbano também podem ser considerados como ferramentas úteis para atuar nesta instância, uma vez que através destes é possível alterar a aparência do espaço e as expectativas existentes em relação ao mesmo.

³⁵ FERREIRA, 2007: 219.

Fix também assume o modelo da máquina de crescimento como uma das bases teóricas que permite compreender as maneiras pelas quais ocorreu, ao longo das últimas três décadas, a produção dos empreendimentos imobiliários ao longo da Marginal Pinheiros. Neste trabalho, a autora investiga os fundamentos econômicos que caracterizaram a produção destes espaços, identificando como promotores imobiliários organizaram-se em diferentes arranjos para viabilizar tais empreendimentos. Identifica, com isso, quatro períodos que caracterizam a formação das centralidades ao longo da Marginal Pinheiros, de acordo com a estrutura destes arranjos e com o contexto econômico em que se inserem. Discutiremos esta periodização em maior profundidade no próximo capítulo.

Outros trabalhos acadêmicos (muitos dos quais são anteriores aos de Ferreira e de Fix) que se debruçaram sobre a transformação da paisagem de São Paulo provocada pela expansão do mercado de edifícios de escritórios ajudam a corroborar a validade da teoria da máquina de crescimento, por mais que não tenham se embasado nesta teoria, nem a mencionado em algum momento. Ao menos, fortalecem a pertinência deste modelo ao verificarem o papel de certos agentes que atuam ou atuaram em São Paulo com o caráter de especuladores estruturais, responsáveis por alterar as condições de funcionamento do mercado imobiliário e de acumulação da renda do solo urbano. Nobre (2000), por exemplo, investiga a correlação entre o processo de reestruturação econômica mundial ocorrido a partir da década de 1970, e a expansão do mercado de escritórios na Marginal Pinheiros. Apesar de algumas de suas conclusões também poderem, com certo esforço, se prestar para apoiar a teoria das “cidades globais” – particularmente no que diz respeito ao papel atribuído ao grande capital internacional no processo de transformação desta região – por outro lado o autor é um dos primeiros a identificar os principais agentes estruturais deste processo (empresas como Bratke Collet, Birmann, etc.).³⁶

Frúgoli Jr. (2000) também contribui ao analisar a formação de certos “arranjos” de coalizão entre promotores imobiliários engajados com a valorização de determinadas áreas da cidade através da formação de associações. Neste trabalho, o autor compara a formação das centralidades de escritórios do Centro, da Av. Paulista e da Av. Eng. Luís Carlos Berrini, contrapondo as ações, o perfil e os objetivos das associações que se organizaram nestes locais: a Associação Viva o Centro, a Associação Viva a Paulista, e a “Associação de Promoção Habitacional”.³⁷ Tais associações podem assumir um papel especial dentro da máquina de crescimento: ao mesmo tempo em que possuem significativa capacidade de captação de recursos privados e podem genuinamente promover a requalificação de espaços urbanos degradados (particularmente no caso da Associação Viva o Centro), por outro lado, em geral suportam a propagação do modelo de cidade e de espaço urbano que convém aos seus associados.

De modo geral, estes e outros trabalhos, mesmo que não apoiem diretamente a idéia de que em São Paulo se articula uma “máquina de crescimento urbana”, investigam as formas de produção/consumo do espaço urbano em São Paulo e, com isso, trazem luz sobre os efeitos sócio-econômicos desta dinâmica. Em quase todas as análises, torna-se evidente a intenção do mercado imobiliário de transformar em consenso coletivo a imagem da Marginal Pinheiros, e de outras centralidades de perfil empresarial como as

³⁶ NOBRE, 2000: pp. 152-196.

³⁷ Enquanto as duas primeiras articulam um misto entre associação empresarial e comunitária, esta última corresponde, na verdade, apenas a um “pool” de investimento entre empresários da região. Seu objetivo primordial era a remoção da favela Jardim Edith, localizada no encontro do córrego da Água Espreada com a Av. Berrini; após o sucesso desta ação a associação simplesmente se dissolveu.

avenidas Paulista e Faria Lima, como representativas da pujança econômica e do “progresso” conquistado pela cidade de São Paulo. O sucesso e crescimento destas áreas passam a se tornar, com isso, uma espécie de personificação material do desempenho econômico da cidade, algo que – sustenta esta ideologia –, interessaria a toda a cidade e não apenas aos promotores imobiliários diretamente envolvidos com sua produção.

Muitos destes trabalhos têm buscado demonstrar como a mídia pode apoiar sistematicamente este discurso, apresentando os espaços das elites como um símbolo da cidade inteira, e mascarando a cidade real, aquela que traz a incômoda lembrança das periferias desprivilegiadas, das favelas e dos problemas sócio-econômicos que elas evidenciam. Para tanto, uma ênfase especial é conferida às modernas centralidades empresariais de São Paulo, as quais vêm sendo exaustivamente veiculadas como detentoras do status de “novos centros” da cidade, em detrimento do já desgastado Centro antigo, o qual, abandonado pela burguesia e pelas grandes empresas, tornou-se um centro do comércio popular e das instituições públicas.

Muito antes deste processo de deslocamento da “imagem do centro” começar a ocorrer com a Marginal Pinheiros, ele já vinha ocorrendo com a Av. Paulista. Frúgoli Jr. (2000: 134) e Villaça (2001: 346) descrevem, por exemplo, os esforços em torno de uma campanha pública promovida em 1990 pelo Banco Itaú, com o apoio massivo de importantes veículos da mídia – principalmente da Rede Globo – para “eleger” democraticamente o espaço urbano mais representativo da cidade, ao qual seria outorgado o título de “símbolo” de São Paulo. Com uma intensa participação popular, expressa nos quase um milhão e meio de votos contabilizados, o símbolo eleito entre 20 opções como aquele que melhor representaria “a cara de São Paulo” foi a Av. Paulista, que recebeu cerca de 332 mil votos. A segunda e terceira colocação ficaram, respectivamente, com o Parque Ibirapuera e com o Museu do Ipiranga (157,4 mil e 151,3 mil).

Sem pretendermos questionar a legitimidade dos resultados desta eleição, não se pode deixar de ignorar o fato de que a própria estrutura de votação já contava com “cartas marcadas” devido à diferença de escala entre os candidatos. Enquanto a Av. Paulista representa um importante e amplo conjunto urbano, o único outro conjunto urbano que poderia, naquela época, rivalizar com ela em valor simbólico – o Centro antigo – estava pulverizado entre oito candidatos diferentes (Catedral da Sé, Viaduto do Chá, Teatro Municipal, Mercado das Flores, Pátio do colégio, Edifício do Banco do Estado, Faculdade de Direito, e Mosteiro São Bento). Apesar de a quantidade de votos recebidas por nenhum deles ter sido muito expressiva (com exceção da Catedral da Sé, que ficou com a quarta colocação com 93,2 mil votos), quando somados, o total de votos “localizados” no Centro superaria a quantidade atribuída à Paulista (no total, seriam cerca de 378,6 mil votos). Se por um lado é inegável a grande e legítima relevância que a Av. Paulista representa para a identidade da cidade de São Paulo, por outro também não se pode ignorar a conveniência deste resultado para os promotores da campanha, uma vez que a imagem institucional do Banco Itaú é fortemente associada à da própria

Divulgação patrocinada pelo Banco Itaú do novo “símbolo” eleito da cidade de São Paulo.

Fonte: VILLAÇA, 2001: 347

Primeira edição do telejornal SPTV, apresentado pelos jornalistas Chico Pinheiro e Mariana Godoy de segunda a sábado ao meio-dia. O estúdio panorâmico inaugurado pela Rede Globo em 12.05.08, dois dias após a abertura da Ponte Octávio Frias de Oliveira, veicula diariamente a imagem da Marginal Pinheiros como novo símbolo da cidade de São Paulo.

Em uma entrevista concedida em 07.08.09 ao programa "Video Show", da própria Rede Globo, sobre a vista do estúdio, o jornalista Chico Pinheiro ofereceu o seguinte depoimento:

"[...] Ali em frente você tem uma série de prédios da região mais sofisticada hoje de São Paulo, é a nova Avenida Paulista, que é a Berrini, com prédios chamados prédios inteligentes, caríssimos... você olhando aqui, você pensa que está em Chicago, sabe... é uma cidade de primeiríssimo mundo."

avenida. Desde 1976 o logo do banco, instalado no relógio luminoso no topo do Conjunto Nacional, figurava como um de seus principais marcos visuais;³⁸ além disso, em 1989 (apenas poucos meses antes da realização da campanha), o Itaú havia acabado de inaugurar o novo edifício-sede da fundação Itaú Cultural, também localizado na Paulista. O fortalecimento do valor simbólico da avenida, no entanto, vai muito além da promoção da imagem pública do banco: o que se encontra em jogo é a consagração da Paulista, provavelmente o mais importante centro empresarial e financeiro da cidade e do país, como o novo centro, senão geográfico, ao menos simbólico, da cidade de São Paulo.

A Av. Eng. Luís Carlos Berrini e, mais tarde, a Av. Nações Unidas (Marginal Pinheiros), a Vila Olímpia e a nova extensão da Av. Faria Lima também viriam a se tornar alvos cada vez mais frequentes desta representação parcial da cidade; o caráter enviesado desta representação sistemática tem sido bem documentado em diversos trabalhos.³⁹ Esta insistente celebração das paisagens de poder e de riqueza que vem se construindo em São Paulo não se limita às ocasiões em que estes locais são o assunto em pauta; sua insistente exposição por parte da mídia como um elemento do cotidiano paulistano gradativamente consolida a pretensa naturalidade e universalidade destes espaços de exceção. Um dos melhores exemplos disso é a decisão, por parte da Rede Globo, de instalar um estúdio panorâmico no último andar de seu novo edifício-sede, voltado para a paisagem da Marginal Pinheiros, de onde se avista o rio, a recém-construída Ponte Octávio Frias de Oliveira, e alguns dos principais edifícios de escritórios da região, particularmente o Centro Empresarial Nações Unidas.⁴⁰ Inaugurado apenas dois dias após a abertura da ponte, o estúdio é utilizado para a gravação "ao vivo" dos telejornais Bom Dia SP (transmitido de segunda a sábado às 7:00) e SPTV (exibido em duas edições, ao meio-dia e às 19:00). Por meio destes programas, tidos como os principais telejornais de veiculação local da Região Metropolitana de São Paulo, o telespectador paulistano recebe diariamente a imagem da Marginal Pinheiros como "pano de fundo" para as notícias referentes à cidade, três vezes ao dia.

³⁸ O logo do banco teve de ser removido do relógio em 2007 em decorrência da Lei Cidade Limpa (Lei 14.223/06), instituída pela prefeitura de Gilberto Kassab, que "baniu" a presença da maioria dos painéis publicitários de toda a cidade para combater a questão da poluição visual em São Paulo. Mesmo assim, o logo do Itaú ainda teve uma sobrevida maior do que a de outros painéis, porque foi inicialmente incluído em uma lista de "marcos excepcionais" que, em caráter de exceção, não precisariam se sujeitar à lei justamente devido a sua relevância para a paisagem da cidade. No entanto, pressões contrárias à permanência do logo (particularmente por parte de outras empresas que se sentiram injustiçadas) levou posteriormente à retirada deste caráter de exceção, forçando sua remoção.

³⁹ Uma representativa compilação de reportagens e capas de revista que veiculam a Marginal Pinheiros como "a nova cidade", "a nova cara de São Paulo", etc. pode ser verificada em Fix (2001: 16; e em 2007: 33).

⁴⁰ A Ponte Octávio Frias de Oliveira foi inaugurada em 10 de maio de 2008. Sua "inovadora" estrutura estaiada constituiu um forte marco visual para a região, destacando ainda mais o caráter moderno e sofisticado da Marginal Pinheiros. Sua construção foi custeada com recursos captados pela Operação Urbana Água Espraiada, a qual discutiremos na próxima parte deste trabalho. O estúdio panorâmico da Rede Globo, vizinho à nova ponte, foi inaugurado apenas dois dias depois; ou seja, a Globo estava aguardando a finalização das obras da ponte para que estivesse o completo o novo "cenário" de seus telejornais.

A ascensão destas “novas centralidades” da Marginal Pinheiros não entra necessariamente em conflito com o status anteriormente alcançado pela Av. Paulista. Se por um lado é verdade que o mercado imobiliário provoca certa competição entre o valor dos imóveis destas localidades, por outro lado a mídia colabora com a homogeneização destas paisagens, todas identificadas como “a face moderna de São Paulo”. A polarização simbólica não ocorre tão fortemente entre uma e outra destas centralidades empresariais quanto ocorre entre o conjunto delas e o restante da cidade; isto se verifica nos panfletos publicitários das centenas de empreendimentos imobiliários construídos nestas localidades, todos os quais destacam igualmente a exclusividade e sofisticação de um endereço sobre o outro. A somatória destas representações – da mídia e da publicidade – fortalece ainda mais esta descrição parcial de São Paulo que só existe como elemento de um discurso. Como aponta Ermínia Maricato,

“É evidente que a publicidade insistente e a mídia, de um modo geral, têm um papel especial na dissimulação da realidade do ambiente construído e na construção da sua representação, destacando os espaços da distinção. É evidente também que a representação ideológica é um instrumento de poder – dar aparência de ‘natural’ e ‘geral’ a um ponto de vista parcial, que nas cidades está associado aos expedientes da valorização imobiliária. A representação da cidade encobre a realidade científica.”⁴¹

Esta representação da cidade construída pela mídia, particularmente pelos setores da mídia mais engajados com a “máquina de crescimento”, tem sido evidenciada por muitos dos diversos trabalhos críticos aqui apresentados. Entretanto, pretendemos demonstrar que a principal força desta representação não está na maneira como os agentes comprometidos com este discurso apresentam a cidade – como estes se apropriam da imagem da cidade e adequam-na para torná-la elemento de uma ideologia. Ela está, principalmente, na maneira como a cidade *apresenta a si mesma: através da sua forma urbana*.

Antes que a paisagem da Marginal Pinheiros pudesse servir de estandarte para qualquer representação ideológica de São Paulo, ela teve primeiramente que ser construída. Sem sua existência material, o discurso fica incompleto, não pode haver ideologia que nela se sustente; no entanto, também afirmamos que estes espaços são frutos de uma ideologia, que almeja dar à cidade a forma que mais lhe convém. Não se trata de uma contradição; se configura, assim, uma complementaridade entre o discurso que satisfaz aos interesses do mercado imobiliário, e a forma urbana que este mercado produz. Como veremos a seguir, a dialética entre a *representação* da cidade e a *construção* da cidade passa pelo processo de desenho urbano.

4.5 A forma urbana como produto

Como vimos, a bibliografia crítica tem concedido bastante atenção aos processos de produção e de consumo do espaço urbano. Contudo, uma atenção ainda limitada tem sido concedida ao produto material destes processos: o espaço urbano. Um dos motivos para tanto é que os processos de produção e consumo, na economia política, são encarados de uma maneira essencialmente abstrata. Quando Marx discutiu as relações produtivas e os modos de produção da sociedade, ele tratava, de maneira abstrata, da

⁴¹ MARICATO: 200, 165

produção de *toda* a base material de que necessita esta sociedade, sejam estas mercadorias sapatos, jóias, comida, carros, espaço urbano. O foco estava nas *relações* de produção e de consumo, e não particularmente nas propriedades das *mercadorias* que se originam destas relações.⁴² A cor de um sapato, por exemplo, não tinha praticamente nenhuma relevância para as relações produtivas que se estabelecem para a produção deste sapato.

No entanto, defendemos aqui que as propriedades materiais do espaço urbano que é socialmente produzido possuem relevância inclusive para as relações sociais que se estabelecem para produzi-lo/consumi-lo, porque acreditamos, e o campo disciplinar do desenho urbano nos informa, que as propriedades do espaço são elementos relevantes na formação da consciência humana. O urbanismo, em essência, é permeado por estas relações; ele não se resume apenas à dimensão estética e funcional do espaço urbano.⁴³ Diferentemente do planejamento urbano, cuja forma de intervenção concentra-se principalmente sobre os processos de produção e consumo do espaço urbano (abordando questões que vão da apropriação da mais-valia urbana, ao acesso da população à moradia e aos serviços urbanos), o urbanismo, e o desenho urbano em específico, concentram-se sobre o produto material destes processos, sobre os modelos e formas de cidade e de espaço urbano socialmente produzidos.

De que maneira se deve analisar o espaço urbano enquanto produto material de um processo social de produção/consumo? Quando tratamos de “espaço urbano”, não estamos nos referindo a *um* espaço urbano específico e claramente delimitável (um bairro, uma praça, uma rua, uma avenida), e sim *ao* espaço urbano, compreendido como um “lugar” na cidade, que precisa ser observado tomando-se em conta seu significado sócio-cultural e suas relações todos os outros “lugares” que compõem a cidade.⁴⁴ No entanto, ao abordar o espaço desta maneira, ainda denota-se uma certa dose de abstração que vai na direção contrária ao objetivo de encarar o espaço urbano em sua materialidade. Qual é o espaço urbano que resulta deste processo de produção/consumo?

Uma maneira desenvolvida para analisar o espaço urbano sob esta perspectiva é aquela desenvolvida por Villaza (2001), que sistematiza o espaço da cidade de acordo com uma determinada estrutura urbana, a qual, como vimos, abarca o conjunto das relações locacionais que existe entre todas as suas partes. Uma outra maneira alternativa, e que buscamos adotar neste trabalho, é através do estudo da forma urbana, ou seja, a questão sobre a qual nos concentramos é “Qual a forma urbana que resulta deste processo de produção/consumo?”. Para entendermos a forma urbana como um produto, é necessário entender como ela pode, de um lado, satisfazer determinados valores de uso, e, de outro, gerar valores de troca, ou seja, como a forma urbana pode assumir aspectos de mercadoria dentro desta lógica produtiva.

Logan e Molotch (2007 [1987]), em seu modelo teórico da máquina de crescimento, se concentram, como vimos, sobre o conflito existente entre os valores de uso que o espaço urbano pode

⁴² Na teoria marxista, todas as mercadorias podem ser sistematizadas tomando por base seus valores de troca e seus potenciais valores de uso, sendo, portanto, intercambiáveis: “[...] como as mercadorias são, portanto, apenas dinheiro imaginário, o dinheiro é a única mercadoria real”. MARX, 2008 [1859]: 160.

⁴³ SOUZA, 2001: 102.

⁴⁴ Neste sentido, o conceito de “*genius loci*”, como elaborado por Norberg-Schulz (1980), é útil para entender a idéia de “lugar” não apenas como um conjunto de relações locacionais no espaço urbano (como propõe Villaza, 2001), mas também como um conjunto de sensações, valores e significados incorporados ao lugar, os quais também são relevantes para o entendimento do lugar como mercadoria. Sobre o conceito de “*genius loci*”, verificar a página 55 do presente trabalho.

oferecer para os residentes de um lugar, e a maneira como os promotores imobiliários, ao explorar o lugar como mercadoria, provocam a erosão destes valores de uso em sua busca da produção de maiores valores de troca. Apesar de este conflito ser capaz de explicar como um lugar como a Marginal Pinheiros é produzido (explicando o arranjo social que se articula para produzi-lo), ele ainda é limitado para explicar a sua forma urbana. Os valores de troca produzidos – a mais-valia extraída através da venda e do aluguel do espaço – não são suficientes para explicar a forma urbana, ainda que possam explicar os motivos pelos quais ela é transformada. Para entender as transformações da forma urbana, ao contrário, é necessário verificar a quais valores de uso ela atendia originalmente, e a quais valores de uso ela passa a atender depois de ser transformada através da intensificação dos valores de troca.

Segundo Marx, para uma mercadoria existir, é necessário que ela possua um valor de uso e um valor de troca. É necessário que ela represente um valor de troca para seu possuidor, e que ela represente um valor de uso para seu consumidor potencial. Se ela não possui, potencialmente, valor de uso para ninguém além de seu possuidor, ela não poderá ser comercializada e, portanto, não é uma mercadoria.

Desta maneira, quando o mercado imobiliário produz valores de troca, ele faz isso transformando o valor de uso do espaço urbano: ele toma um espaço urbano que tinha um valor de uso pouco expressivo comercialmente (porque seus usuários, os residentes, não possuem grande poder aquisitivo nem utilizam seu espaço para atividades lucrativas), e produz, sobre este espaço, um novo valor de uso que é útil e atrativo para algum outro grupo de maior poder aquisitivo (moradores de uma classe social mais abastada, ou atividades de comércio e serviços que utilizarão o espaço para abrigar suas próprias atividades produtivas), com isso efetivamente elevando o valor de troca do lugar. Em outras palavras, o valor de troca é maximizado quando um valor de uso “de pouco valor”, como por exemplo o uso de uma casa, é substituído por um valor de uso “valorizado”, como é o uso de um edifício de escritórios, um hotel, um *shopping center* – tipos de espaços que configuram formas urbanas totalmente diferente.

Assim, as características da forma urbana se explicam muito mais pela mudança nos valores de uso, do que pelos valores de troca – apesar de a busca por valores de troca estarem no âmago de sua transformação –, o que reforça a idéia de Villaça de que o consumo (o usufruto do valor de uso da mercadoria), e não a produção (a geração dos valores de uso/troca da mercadoria), é a força que mais expressivamente age sobre a reconfiguração do espaço urbano. No entanto, entender os valores de uso do espaço urbano não se resume a simplesmente verificar qual a atividade que ocupa um determinado imóvel; os valores de uso do espaço urbano vão muito além do uso contido em um dado imóvel, envolvendo o valor de uso representado pelo “lugar”.

Logan e Molotch nos ajudam a entender quais são os valores de uso que o lugar pode possuir para diferentes segmentos da sociedade, de acordo com a maneira como cada um destes segmentos se relaciona com o lugar. Como afirmam os autores,

“O que está em jogo na relação com o lugar pode ser alto, refletindo toda sorte de conexões materiais, espirituais e psicológicas com a terra e com os edifícios. [...] Apesar de as conexões com o lugar poderem variar em intensidade para diferentes classes, idades, gêneros, e grupos étnicos, as

relações individuais com o lugar são frequentemente caracterizadas por sentimentos intensos e comprometimento apropriado a um apego social e material multifacetado e de longo de prazo”.⁴⁵

Para os residentes, a moradia não representa apenas um teto sob o qual se abrigar; o lugar de moradia possui valores de uso que vão além do simples uso do espaço físico. De modo geral, estes valores de uso podem ser assumidos, em conjunto, como a “qualidade de vida” usufruída por uma determinada população em um determinado local. Uma parte desta qualidade de vida advém, de fato, da própria qualidade material da residência, por meio do conforto que ela oferece, da quantidade de espaço, da qualidade construtiva e arquitetônica do espaço construído. Outra parte é propiciada pelas propriedades ambientais e estéticas do bairro (arborização, clima ameno, etc.), e do suporte que este é capaz de oferecer à vida cotidiana, através da disponibilidade, nas redondezas, de serviços públicos (escolas, postos de saúde, bibliotecas, parques, etc) e privados (padaria, quitanda, mercado, restaurante, salão de beleza, etc).

No entanto, alguns dos principais valores de uso da moradia advém de características intangíveis, que são socialmente e psicologicamente construídas. Uma casa é também um lar, um local onde um grupo de indivíduos construiu sua identidade, sua história, sua visão de si mesmos; suas paredes são carregadas de memórias, de dramas e alegrias pessoais e familiares. Esta carga emocional associada ao espaço é extremamente importante como valor de uso para um determinado grupo de pessoas, mas é totalmente irrelevante como valor de troca. A questão da identidade, inclusive, transborda os limites da propriedade individual: comunidades desenvolvem uma identidade local, construída através da convivência, das histórias compartilhadas, dos elementos comuns do cotidiano que são compartilhados na escala do bairro. Nos casos de cidades que, historicamente, receberam um grande influxo de imigrantes de origens diferentes, os bairros em que se concentram estas comunidades imigrantes possuem, como um valor de uso, a “etnicidade” – a identificação dos indivíduos em relação ao grupo ali existente através de aspectos étnicos e culturais compartilhados. Em São Paulo, alguns destes bairros são facilmente identificáveis, como o Bexiga (italianos), Liberdade (orientais) e Bom Retiro (judeus), entre outros.

Os valores de uso associados ao lugar da moradia também variam de acordo com a classe e o grupo social. Um valor de uso que geralmente é levado em conta pela maioria das pessoas na escolha do local de residência é a questão da segurança ali desfrutada. No entanto, classes sociais diferentes respondem a esta questão de maneiras diferentes: enquanto indivíduos de maior poder aquisitivo buscam a segurança, real ou imaginária, através do isolamento em bairros exclusivos, em condomínios fechados, ou em edifícios (muitas vezes, protegidos por vigilância 24 horas, cercas eletrificadas, circuito fechado de TV, etc), as classes de menor poder aquisitivo buscam responder ao problema da segurança através das redes sociais locais, da vigilância colaborativa entre vizinhos, etc.

Inclusive, as camadas populares, em decorrência de sua maior vulnerabilidade sócio-espacial, tendem a depender com maior intensidade das redes informais de apoio que surgem na escala da vizinhança. Nos bairros mais carentes, em meio à comunidade local constroem-se relações de amizade, ou pelo menos de solidariedade mútua, através do apoio entre vizinhos nas tarefas do cotidiano. Mães cuidam dos filhos uns dos outros, vizinhos ajudam-se mutuamente no processo de auto-construção de suas moradias; etc. Este sistema de solidariedade de grupo, independentemente de quão sincera ou auto-

⁴⁵ LOGAN e MOLOTCH (2007 [1987]): 18. Tradução do autor.

interessada, constitui-se em um importante valor de uso do lugar de moradia. No entanto, como veremos, tais valores de uso são minados quando a chegada da especulação e do mercado imobiliário provocam a valorização do solo urbano e, conseqüentemente, a dispersão da comunidade.

Para o comércio, o espaço urbano também oferece diferentes valores de uso. De modo geral, os valores de uso que o espaço urbano pode oferecer para o comércio (o qual podemos também chamar de “varejo”) correspondem à existência, em um determinado lugar, de melhores condições para o sucesso dos negócios. O espaço não é um valor de troca para o comércio, porque não é o espaço que está sendo comercializado; ao invés disto, o espaço está sendo *usado* para a realização de atividades comerciais. Por isso, as oportunidades de bons negócios são um valor de uso para o comércio, e não um valor de troca.

Dependendo do tipo de comércio, os proprietários de lojas, mini-mercados e outras atividades comerciais afins podem estabelecer profundas relações com o contexto urbano no qual estão inseridos. A qualidade ambiental e estética do espaço urbano no qual o comércio está instalado podem ser elementos cruciais para o sucesso dos negócios, e por isso muitas vezes o comércio local também se organiza para proteger a qualidade (os valores de uso) de tais espaços. Isto ocorre nas mais diversas escalas: desde um grupo de lojistas de algum cento de bairro que se une para ratear os custos de um vigia noturno, até ações coordenadas para redesenhar os espaços públicos de uma rua comercial, como por exemplo no caso da Rua Oscar Freire, na qual as boutiques de grife que ali se concentram uniram-se para viabilizar a instalação de mobiliário urbano, paisagismo e até o alargamento das calçadas para agradar sua exclusiva clientela.

A prosperidade do comércio pode estar intrinsecamente associada ao “desempenho” econômico da comunidade local; clientes com maior poder aquisitivo podem consumir mais, o que é vantajoso para os negócios. Assim sendo, muitas vezes os valores de uso do varejo e dos moradores podem ser convergentes. Entretanto, isto nem sempre é verdade; em relação às pressões exercidas pelo avanço do mercado imobiliário, o comércio pode tanto se aliar aos moradores locais (especialmente quando estes constituem uma clientela assídua e compatível com o perfil do comércio), quanto apoiar a chegada dos novos empreendimentos, os quais possivelmente trarão uma clientela mais numerosa ou de maior poder aquisitivo. O nível de envolvimento do comércio neste embate depende muito do quão geograficamente localizado ele é: uma quitanda tem raízes muito mais fortes no contexto local do que uma unidade de rede de lanchonetes *fast-food*.

Em muitos casos, o comércio busca instalar-se em locais distantes de outros estabelecimentos semelhantes para evitar a competição com concorrentes potenciais, de modo que cada loja, quitanda, padaria, barbeiro, etc, desfrute de um determinado raio de atendimento no qual se é o único provedor de determinado bem ou serviço. A existência de uma “reserva de mercado” pode ser, assim, um valor de uso relevante para o varejo na escolha de seu ponto de instalação; isto é particularmente verdadeiro no caso do comércio de nível local.

Em outros casos, no entanto, o que interessa é exatamente o oposto: alguns tipos de varejo buscam se instalar em locais próximos uns dos outros, formando aglomerações de comércio especializado (“clusters”, na terminologia corrente). Isto é comum em diversos segmentos do comércio cuja frequência de consumo é mais esparsa, ou seja, bens que não são de consumo cotidiano, como, por exemplo, mobiliário, roupas para ocasiões especiais, etc. Ao invés de procurarem locais próximos de suas residências para adquirir estes produtos, muitas pessoas preferem se deslocar para um local onde estes

tipos de estabelecimento estejam concentrados, o que permite comparar mais facilmente os preços, a qualidade dos produtos, etc. Com isto, acabam surgindo endereços especializados em algum tipo específico de comércio e que atendem a cidade inteira. Muitos são os exemplos existentes em São Paulo: Rua Consolação (lâmpadas e luminárias), Rua Florêncio de Abreu (ferramentas), Rua São Caetano (vestidos de noiva), Rua Oscar Freire (alta costura), Rua Teodoro Sampaio (instrumentos musicais), Praça João Mendes (sebos), Rua Augusta (prostituição), etc. Nestes casos, não apenas a proximidade dos outros estabelecimentos, mas também a própria reputação do endereço é um valor de uso para o comércio; os comerciantes usufruem do nome do local para fortalecer os seus negócios.

Em alguns casos ainda, alguns tipos de varejo buscam se localizar próximos de outros tipos de atividades específicas às quais estes são complementares. Estas sinergias entre determinadas atividades, através das quais se otimiza seu funcionamento e seu potencial de lucro, correspondem a um valor de uso chamado de “economia de aglomeração”. É o caso, por exemplo, das concentrações de bares e de gráficas ao redor das universidades, ambos os quais atendem à clientela de estudantes ali existente. A proximidade dos alunos é, assim, um valor de uso para os bares e para as gráficas. Outro exemplo significativo é a concentração de restaurantes nas cercanias das centralidades de negócios; estes locais recebem diariamente um grande número de trabalhadores e visitantes que dependem de boa oferta de alimentação no horário do almoço. Deste modo, a proximidade dos escritórios é um valor de uso para os restaurantes, uma vez que os restaurantes *usam* a presença dos escritórios para ampliar sua clientela.

No caso da relação restaurantes/escritórios, a sua proximidade inclusive ajuda a explicar as relações entre valor de uso e valor de troca do espaço urbano. Como o valor de troca dos terrenos nas centralidades terciárias geralmente é muito alto, os restaurantes muitas vezes não conseguem competir com os edifícios de escritórios na aquisição de espaço. A tendência é que, no caso de restaurantes localizados em pontos visados destas centralidades, a valorização do solo acabe fazendo com que o valor de troca do imóvel ocupado pelo restaurante acabe ultrapassando em muito o lucro que o restaurante pode obter em decorrência de seu valor de uso. Por este motivo, muitas vezes os restaurantes acabam se concentrando, como veremos, em locais próximos onde determinadas circunstâncias atrapalham a valorização do solo – por exemplo, nos locais onde ocorrem transições abruptas no zoneamento. Onde o zoneamento impede ou dificulta a verticalização, as antigas residências são frequentemente convertidas em restaurantes (ou em outros tipos de comércio de que os escritórios necessitem). Nas proximidades da Vila Olímpia, a Rua Ramos Batista, localizada em uma das extremidades do bairro, é um exemplo claro desta situação; nas proximidades da Berrini, a paralela Av. Nova Independência cumpre esta função.

De modo geral, os valores de uso que os residentes e o comércio buscam na escolha de sua localização na cidade – ou seja, o seu “modo de consumo” do espaço urbano – são relativamente bem compreendidos. Os moradores, como vimos, procuram ampliar o usufruto de valores de uso que ampliem sua “qualidade de vida” (os quais variam entre uma classe e outra); os comerciantes procuram valores de uso que gerem oportunidades lucrativas para seus negócios. A busca individual por lugares que ofereçam estes valores, contudo, não é uma tarefa simples, uma vez que nem sempre é fácil identificar os valores de uso que um lugar oferece – muitos deles não são óbvios, e exigem certa vivência no local para serem percebidos.

A escolha de um lugar, respeitados os limites impostos pelo preço e pelo poder aquisitivo, pode se embasar em pesquisas, planejamento e decisões racionais, mas, na maioria das vezes (e especialmente no

caso das residências), a escolha precisa ser feita com base na percepção que as pessoas desenvolvem sobre os lugares, a qual é, em geral, bastante subjetiva. Comumente, corretores imobiliários são contratados para respaldar o processo decisório, ampliar o leque de opções e intermediar as transações. No entanto, por mais que o serviço oferecido pelos corretores possa fornecer informações relevantes em relação aos valores de uso de um imóvel (infra-estrutura, localização, oferta de serviços no entorno do imóvel), a própria lógica de da corretagem é centrada objetivamente na comparação de preços, os quais, por sua vez, são uma representação dos valores de troca e não de uso.

Neste processo de escolha, a forma urbana possui um papel fundamental: é através das características da forma urbana (estéticas, funcionais, ambientais) que se torna possível reconhecer as qualidades mais subjetivas de um espaço urbano. Por isso, os modos de consumo do espaço urbano praticado pelos moradores e pelo comércio, principalmente o pequeno varejo, ocorrem de maneira relativamente intuitiva e se traduzem em uma relação bastante estreita com a localidade.

No entanto, os espaços produzidos na Marginal Pinheiros não se destinam ao consumo destes grupos, e sim a um segmento que é provavelmente o mais poderoso tipo de consumidor: o grande capital financeiro, representado pelas corporações, as grandes empresas nacionais e multinacionais, e os bancos. Para entender a forma urbana da Marginal, é necessário entender quais os valores de uso do espaço urbano que são relevantes para este grupo (e quais não são), pois são estes os valores que o mercado imobiliário produz para atender às necessidades deste seletivo tipo de consumidor.

4.6 As empresas e o consumo do espaço urbano

As empresas consomem o espaço urbano de maneira totalmente diferente do que fazem os moradores e o comércio. Além dos valores de uso que lhes interessam no espaço urbano serem outros, a maneira como estes valores são pesquisados, avaliados e consumidos pelas empresas também é extremamente particular a este grupo. Como colocam Logan e Molotch, “[...] em contraste com a nossa extensa informação sobre residentes (baseada em centenas de etnografias e montanhas de resultados de pesquisas), nós sabemos muito pouco sobre as ligações das corporações aos lugares. [...] o estudo da ‘cultura corporativa’ apenas recentemente tem ganhado certa atenção, e raramente tem incluído uma análise desta cultura em relação ao espaço.”⁴⁶

Devemos investigar, então, como a “cultura corporativa” afeta os modos de consumo do espaço urbano. De modo geral, as grandes empresas, com a globalização e com o avanço das tecnologias de informática e telecomunicações, são extremamente flexíveis no espaço. Para seu funcionamento, elas dependem muito pouco de suas relações com o contexto urbano no qual estão inseridas, uma vez que a maioria de suas operações e transações ocorrem através do “espaço virtual” dos meios de comunicação eletrônicos. Em decorrência disto, diferentemente dos moradores e do varejo, a dependência (e, conseqüentemente, os laços emocionais que surgem desta dependência) criados entre uma empresa e seus vizinhos são praticamente nulos.

⁴⁶ LOGAN e MOLOTCH, 2007 [1987]: 20.

Em contraste com o que fazem os moradores e muitos estabelecimentos comerciais, as empresas, especialmente as multinacionais, evitam criar amarras fortes em relação ao local no qual estão instaladas. Enquanto muitas pessoas nutrem o sonho da “casa própria”, muitas empresas optam deliberadamente por se instalar em escritórios alugados (algumas vezes, edifícios inteiros), em prol da liquidez de seus investimentos. A lógica por trás disso é que a aquisição do espaço físico representa um investimento “imobilizado” que poderia, ao invés disso, ser aplicado nas atividades do chamado “*core business*” da empresa, ou seja, suas atividades centrais, das quais derivam o seu lucro e rendimentos. As vantagens de não se instalar em imóvel próprio, segundo especialistas do mercado de “*real estate*”, são múltiplas:⁴⁷

- a) liberação de capital de giro para investir em expansão ou outras aquisições;
- b) no caso das multinacionais, aumento da capacidade das operações locais da empresa se “auto-financiarem”, diminuindo os riscos representados pelas atividades naquele país;
- c) redução do endividamento, uma vez que o capital comprometido no aluguel do espaço é menor do que o comprometido na compra;
- d) aumento dos índices de lucratividade da empresa (pela diminuição dos custos fixos);
- e) possibilidade de “planejamentos tributários” mais eficientes.

Além destas vantagens de natureza majoritariamente financeira, a instalação em escritório alugado e a mobilidade geográfica que disto decorre, representam também vantagens estratégicas. Dependendo da necessidade – por exemplo, no caso de uma crise econômica, ou de uma subsidiária local estar atingindo resultados abaixo do esperado –, torna-se muito mais fácil “desmontar” o escritório e mobilizar novamente os recursos, os quais, do contrário, estariam “fixos” no local do escritório. Justamente nos períodos de recessão econômica, quando pode tornar-se necessário para a empresa desfazer-se de seus bens imobiliários, é quando se torna mais difícil e menos lucrativo vendê-los. Alternativamente, no caso do escritório alugado, mesmo quando a empresa está “ancorada” ao lugar por contratos de aluguel de longo prazo, este prazo muitas vezes é mais curto do que o tempo que seria necessário para se desfazer de um imóvel próprio. Além disso, em alguns casos a simples rescisão do contrato de locação, mesmo sob pesadas multas, pode ser a saída mais interessante para a empresa que precisa remobilizar seu capital.

A mobilidade das empresas se reforça não apenas na esfera dos investimentos, mas também na esfera operacional. A flexibilidade operacional das empresas possibilitada pela telecomunicação também ocasiona, em alguns segmentos do setor de serviços, a “desterritorialização” do trabalho, que agora pode ser executado remotamente através de grandes distâncias. Esta possibilidade de organizar o trabalho em tempo real e em uma escala muito maior permite que as empresas se espalhem não apenas ao redor do globo, constituindo novas subsidiárias em outros países, mas também que a sua própria relação com o espaço urbano torne-se mais difusa. Em algumas empresas, os funcionários podem trabalhar em casa e permanecer em contato constante com seus colegas locados nos escritórios, evitando assim a perda de tempo com deslocamentos desnecessários. Para as empresas isto também pode ser lucrativo, pois assim evitam-se os custos de abrigar uma parte dos funcionários em seu próprio espaço físico, o qual pode, assim, tornar-se menor e mais “enxuto”. Algumas empresas norte-americanas e européias, principalmente

⁴⁷ ANTUN, 2009: 22.

do setor de informática, têm até mesmo experimentado a dissolução do próprio escritório através do espaço urbano, organizando-se em pequenos escritórios satélites nos quais diferentes equipes se reúnem para executar o trabalho coletivo de acordo com a necessidade e com a sua proximidade, ao invés de precisarem estar todos reunidos no mesmo local. Este tipo de reestruturação das empresas parece até mesmo gerar novos “modos de vida” e dinâmicas de cotidiano para seus funcionários, como se entende pela descrição da rotina semanal de um funcionário da filial holandesa da multinacional de informática *Sun Microsystems*:

“Na segunda-feira, o “*Sunner*” trabalha em casa e, portanto, evita o congestionamento do trânsito pela manhã, desta maneira economizando tempo. Informação é trocada com seus colegas por e-mail, intranet e telefone. Depois disso, o dia é bastante produtivo e o empregado pode se concentrar no trabalho, porque não é atrapalhado por nenhuma das interrupções típicas do escritório. O intervalo do almoço é passado com a família. Na terça-feira, vai a uma reunião com dois colegas no Escritório Satélite de Amsterdam. No *lounge*, prepara-se para se reunir com clientes mais tarde naquele dia. Depois disso, ainda há tempo para um pouco de trabalho individual nas estações de trabalho periféricas projetadas especialmente para isso. Na quarta-feira, há um dia de reuniões de equipe no Escritório Central. Depois das reuniões de equipe e de departamento, o “*Sunner*” reúne-se com membros internacionais de sua equipe virtual através de uma vídeo-conferência. No final, há uma sessão de *brainstorming*, e, ao encerrar-se o dia, um *happy-hour* social no Grand Café do Escritório Central. Na quinta-feira, nosso “*Sunner*” tira um dia de folga, e na sexta-feira, participa de uma reunião com um cliente no Escritório Central e de outra com sua própria equipe. O tempo restante entre as reuniões é usado para trabalho individual. No sábado de manhã, ele acessa a rede remotamente de sua casa, e, em uma atmosfera relaxada, trabalha em alguns e-mails que não puderam ser respondidos durante a semana.”⁴⁸

25. Filial da *Sun Microsystems* em São Paulo, localizada no São Paulo Office Park na região da Verbo Divino.

No entanto, esta descrição de uma empresa livre dos constrangimentos da geografia, e dos limites impostos pela necessidade de ocupar um espaço físico, está ainda distante de tornar-se uma realidade universal. A filial da *Sun Microsystems* em São Paulo, por exemplo (recentemente adquirida pela *Oracle*, outra empresa do ramo da informática), localiza-se no centro empresarial no entorno da Rua Verbo

⁴⁸ PIETERS e STORMS, 2002: 38. A identificação do funcionário pelo adjetivo do nome da empresa (“*Sunner*”) revela o crescente papel que estas empresas podem assumir na construção da identidade de seus funcionários. Através da empresa, o funcionário tem acesso a um padrão de vida (um cotidiano) exclusivo e que o torna diferente das pessoas com as quais convive em outras esferas sociais (vizinhança, família, comunidade etc.). Assim, a filiação a dada empresa passa a figurar com proeminência entre outros elementos da auto-imagem do indivíduo, como a nacionalidade, a etnia, a religião, a filiação a um time de futebol etc. Esta descrição é simbólica de uma tendência crescente das grandes empresas adquirirem certos traços de “instituições totais”, que correspondem ao conceito formulado por Erving Goffman (2003 [1961]) e discutido por Michel Foucault (2007 [1975]) a respeito de outros tipos de instituições “formadoras de indivíduos”, como podem ser as escolas, os presídios e os sanatórios.

Divino. O imóvel ocupado pela empresa – em contrato de aluguel – corresponde a um modelo tradicional do escritório de *office park*, que ainda concentra fisicamente a maioria das atividades da empresa. Seus funcionários, por mais que possam fazer um uso significativo da possibilidade de trabalhar remotamente através da Internet, ainda se reúnem diariamente naquele local e enfrentam o trânsito caótico de São Paulo todos os dias, da mesma maneira como o fazem os funcionários de outras empresas. Desta maneira, acreditamos que outras necessidades que as empresas podem possuir, como, por exemplo, a necessidade de marcar simbolicamente a sua presença no espaço urbano, contrabalanceiam e continuarão a contrabalancear esta tendência de dispersão física, garantindo a contínua existência do edifício de escritórios como um elemento marcante da paisagem da maioria das grandes cidades.

O fato de as empresas não desenvolverem relações estreitas com o *contexto local* não significa que o *lugar* não seja relevante para elas. A maioria das empresas escolhe meticulosamente o lugar em que instalarão seus escritórios, com base em uma série de fatores. O principal destes fatores é, muito provavelmente, a própria existência de oferta de escritórios com as características apropriadas para as necessidades da empresa. Os edifícios de escritórios que abrigam grandes empresas precisam responder a uma série de requisitos técnicos sofisticados que são considerados essenciais para o seu funcionamento e boa performance, como, por exemplo: lajes amplas e desobstruídas, flexibilidade de alteração do “*lay-out*” das plantas, climatização interna, infra-estrutura moderna de telecomunicações, cabeamento de fibra-ótica, pisos elevados que permitem rápida manutenção da infra-estrutura, forros modulados, geração de energia elétrica independente (em caso de blecautes), recursos avançados de automação predial (controle remoto ou automático da infra-estrutura e da climatização), sistemas avançados de seguro e prevenção de incêndios (*sprinklers*, elevadores de segurança anti-incêndio), sistemas de vigilância (circuito fechado de TV, sensores, cercas eletrificadas etc), sistemas de economia de energia (elevadores inteligentes, sensores que desligam as luzes automaticamente nas salas vazias etc.).

A disponibilidade de todos estes recursos (ou de alguns deles) em um edifício de escritórios constitui-se em valores de uso para a empresa, e em valores de troca para os promotores imobiliários que os oferecem. Contudo, nem todas as empresas necessitam (ou estão dispostas a pagar) todos estes recursos, o que permite ao mercado imobiliário oferecer produtos diferentes para atender às necessidades de empresas diferentes. Como estes edifícios são extremamente caros de se construir, e não são comercializados da mesma maneira que outros tipos de imóveis (como, por exemplo, as casas e apartamentos, que são produtos mais “genéricos” e possuem um amplo mercado), o mercado de edifícios de escritórios de alto padrão torna-se um nicho bastante restrito do mercado.

É comum que determinadas empresas, especialmente as grandes multinacionais, “encomendem” a construção de edifícios que atendam exatamente às suas necessidades, de acordo com uma operação imobiliária chamada de “*built to fit*”, ou seja, “construído para adequar-se”. Nestas operações, a empresa contratante determina todos os detalhes de que necessita, o promotor imobiliário cuida da execução do projeto e da obra, e então o edifício é alugado através de um contrato de longo prazo. Ou seja, até mesmo no caso de edifícios construídos exatamente de acordo com os desejos das empresas, para elas é mais vantajoso alugá-los do que adquiri-los. Em outro tipo de operação imobiliária, chamada de “*sale and leaseback*”, que literalmente significa “vender e alugar de volta”, as empresas buscam se desvincular das propriedades imobiliárias que já possuíam vendendo-as para terceiros (geralmente bancos ou fundos interessados na possibilidade de investimentos de baixa rentabilidade, mas também de pouco risco), e em seguida alugando-as de volta. Elas podem, inclusive, fazer isso sem sequer precisar alterar sua rotina diária,

permanecendo no mesmo local em que estavam situadas, apenas transferindo a propriedade de seus escritórios.

Nem sempre as empresas podem se dar ao luxo de esperar a construção de um edifício que corresponda exatamente às suas especificações, algo que pode demorar anos para que seja levado a cabo. Nestes casos, elas precisam alugar escritórios que estejam disponíveis dentre a oferta de edifícios já existentes ou que tenham seu lançamento previsto para um futuro próximo. Em tais situações, contudo, elas precisam se certificar de que o edifício atenda pelo menos a uma série de parâmetros adequados à sua operação, os quais podem variar de acordo com o tamanho, segmento e país de origem da empresa e de seus funcionários.

Para que seus “produtos imobiliários” possam se adequar às necessidades do maior número de empresas possível, os promotores imobiliários buscam construir edifícios de escritórios que atendam a padrões internacionais de qualidade e eficiência, os quais são estipulados através de “sistemas de certificação”. Estas certificações garantem ao locatário que o escritório ou edifício por ela alugado compromete-se a atender os padrões de que ela necessita. Assim sendo, as certificações constituem um “valor agregado” do edifício, ou seja, representam mais um valor de uso para as empresas locatárias (ou, mais precisamente, representam uma *garantia* de que o edifício realmente possui os valores de uso esperados), ao mesmo tempo em que se constituem em valores de troca adicionais.

Um dos sistemas de certificação imobiliária mais reconhecidos no Brasil é aquele outorgado pelo Núcleo de Real Estate da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, grupo criado em 1997 por professores e pesquisadores daquela instituição. Neste sistema, os edifícios são classificados em uma graduação que vai do nível AAA (conhecidos como “*Triple A*”, que representam os edifícios mais sofisticados disponíveis no mercado), passando pelos níveis AA, A, BBB, BB, B e indo até o nível C (edifícios pouco qualificados). Segundo este sistema de classificação, o certificado AAA “representa o topo da escala, compreendendo os empreendimentos que apresentam a mais alta qualidade, no que se refere aos padrões construtivos e de tecnologia de sistemas prediais. O edifício para ser certificado nessa classe deve ter projeto inovador, alto nível de tecnologia embarcada, excepcional padrão construtivo, preocupação com a qualidade do ambiente de trabalho, total controle do usuário sobre seu ambiente, atenção à imagem externa da edificação e localização de destaque dentro da malha urbana”.⁴⁹

Outros tipos de certificados que representam valores de uso adicionais são aqueles pertinentes aos sistemas internacionais de certificação ambiental, como o LEED - *Leadership in Energy and Environmental Design*, outorgado pelo GBC - *Green Building Council*. Estes certificados garantem, entre outras questões, que o edifício atinge determinados patamares de eficiência energética de acordo com diretrizes de “sustentabilidade ambiental”, promovendo reduções no consumo de energia e, consequentemente, no impacto ambiental causado pela operação destes edifícios. Dentre os itens avaliados por este tipo de certificado, encontram-se o emprego de tecnologias e sistemas prediais de conservação de energia, reuso de água pluvial, qualidade do ar e até mesmo ações de promoção de “modos de vida sustentáveis”, como, por exemplo, a instalação de bicicletários no térreo dos edifícios. De acordo com o atendimento a estes variados itens, o projeto do edifício acumula uma diferente pontuação em créditos, podendo ser

⁴⁹ Este sistema de classificação encontra-se disponível em < <http://www.realestate.br/homesite/site.asp?pag=45&nivel=2>> (acessado em 20.10.10).

Tabela 2 - Edifícios Certificados pelo Núcleo de Real Estate

Classe	Área Privativa (m²)	nº de edifícios
AAA	240.090	8
AA	62.606	9
A	187.077	9
BBB	17.563	3
BB	7.910	1
B	32.622	4
C	37.266	5
Total	585.133	39

classificado nas categorias “Certificado”, “Silver”, “Gold” e “Platinum”.⁵⁰ A procura pela obtenção de certificados ambientais tem aumentado no mundo todo, particularmente porque muitos dos bancos e multinacionais que ocupam estes tipos de edifícios têm investido na causa da “sustentabilidade” como uma política empresarial, e, por este motivo, desejam ter sua imagem associada à de um edifício que vá de encontro aos seus “valores institucionais”.

Entretanto, tanto no caso do sistema de certificação imobiliária do Núcleo de Real Estate, como no sistema de certificação ambiental do GBC, é bastante difícil (ou caro) atingir os níveis mais altos de certificação. A lógica primária por detrás da publicidade de qualquer produto geralmente baseia-se, de um lado, em enaltecer as suas maiores qualidades, e, do outro, escamotear os seus possíveis defeitos. Ou seja, para muitos empreendimentos, obter um certificado de que o edifício é apenas “bom” quando poderia ser “muito bom” ou “ótimo” de acordo com estes sistemas de certificação pode muitas vezes ser desinteressante para o promotor imobiliário, já que isto, apesar de servir como garantia de um determinado patamar de qualidade, também evidencia as imperfeições do produto. Por este motivo, muitas vezes torna-se mais interessante investir na “imagem” de eficiência e sustentabilidade do edifício do que em efetivamente atingir todos os quesitos listados por estas certificações, quando apenas alguns destes itens seriam suficientes para atender às expectativas dos potenciais locatários.

Um indicador disto é o fato de que, apesar de a certificação do Núcleo de Real Estate ser bem conhecida no mercado imobiliário brasileiro – a ponto da expressão “qualidade Triple A” já ter se tornado um jargão corrente –, a quantidade de empreendimentos certificados pelo Núcleo (Tabela 2) é bastante pequena se considerarmos a quantidade de edifícios que são lançados no país todos os anos. Apenas em São Paulo, no período entre 1997 e 2007 foram construídos 213 edifícios de escritórios,⁵¹ mas o Núcleo de Real Estate, ao longo deste mesmo período, certificou apenas 39 edifícios no Brasil inteiro, dos quais apenas oito atingiram o nível “AAA”. Em relação à certificação LEED, esta aparentemente tem se disseminado mais rapidamente, possivelmente devido à crescente emergência (e popularidade) da questão ambiental. Em três anos de vigência, 19 empreendimentos já foram certificados – dos quais 10 encontram-se na cidade de São Paulo –, sendo que o GBC informa que há pelo menos outros 99 em processo de certificação.⁵² No entanto esta certificação também compreende mais tipos de edifícios: dentre os 19 projetos certificados, apenas 10 são edifícios de escritórios, sendo que dentre os certificados restantes encontram-se escritórios individuais, supermercados e até mesmo uma unidade da rede de lanchonetes Mc Donald’s. Além disso, apenas um único empreendimento obteve o certificado no nível “Platinum”.

⁵⁰ O USGBC, *Green Building Council* dos Estados Unidos, foi fundado em 1993 como uma organização privada sem fins lucrativos. A organização promove sistemas de certificação ambiental para várias áreas da indústria e construção civil, sendo que uma das principais certificações é o *LEED Core & Shell Development*, que versa sobre a performance ambiental de edifícios de escritórios. O certificado pode ser obtido apenas para o “envelope” do edifício (“shell”, ou “casca”), ou apenas para a sua ocupação (“core”, ou “núcleo”), ou então para ambos. Isto permite que empresas ocupantes de edifícios não-certificados possam buscar certificar apenas o seu próprio escritório, ou seja, tratar-se-ia de um “andar sustentável” em um edifício que não necessariamente também o seja. A unidade brasileira do Green Building Council foi fundada em 2007, tendo sido responsável pela certificação de alguns importantes edifícios na Marginal Pinheiros e na Av. Berrini, como o Eldorado Business Tower (junto ao Shopping Eldorado), o Rochavérá (conjunto de quatro torres próximas ao Shopping Morumbi, das quais a última ainda está em construção), o Ed. Prosperitas, atual Ed. Eco Berrini (atualmente em construção na avenida de mesmo nome).

⁵¹ Segundo dados da EMBRAESP – Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio.

⁵² Informações disponíveis no site do GBC Brasil: <<http://www.gbcbrazil.org.br/pt/index.php>> (Acessado em 20.10.10).

Assim sendo, dado os limites do alcance destas modalidades de certificação, temos que a *aparência* de qualidade e sofisticação dos empreendimentos muitas vezes pode se tornar mais relevante em sua comercialização, do que a “real” qualidade que poderia ser relativamente aferida através dos métodos empregados por estes certificados. Com isso, a aparência dos edifícios – expressa em sua linguagem arquitetônica, na sua qualidade construtiva, volumetria e inserção urbana – pode ser assumida como mais um tipo de valor de uso procurado pelas empresas na busca por espaços de escritórios, já que a fachada do edifício representa, de certa maneira, uma das faces públicas das empresas que o ocupam. Embora a maioria dos consumidores da variada gama de serviços ou produtos existentes no mercado (roupas, alimentação, eletrônicos, carros etc.) em geral não saiba onde se localizam as sedes das empresas que produziram tais produtos – e, menos provavelmente, saiba qual é a aparência destes edifícios –, a arquitetura ainda assim assume um importante papel na construção da identidade das empresas.

Poderíamos supor, hipoteticamente, que as empresas tenderiam a buscar se instalar em edifícios cuja arquitetura expressa de alguma maneira seu perfil, seus valores, ou pelo menos certa coerência com a imagem que se deseja projetar publicamente. Por exemplo, empresas do ramo de tecnologia poderiam procurar ocupar edifícios com linguagem arquitetônica contemporânea (expressando inovação, audácia, modernidade), enquanto bancos e seguradoras poderiam procurar edifícios de aspecto robusto ou imponente (expressando segurança, confiabilidade, solidez), e empresas de advocacia poderiam procurar edifícios de aparência “clássica” (expressando tradição, nobreza de caráter etc.). Embora esta suposição obviamente se trate de uma simplificação quase caricatural, ainda guarda uma parcela de veracidade, uma vez que estes “valores” certamente influenciam outros aspectos da imagem das empresas, como o logo, a linguagem da comunicação visual (cartões de visita, folders etc), e até mesmo o código de vestimenta dos funcionários. No entanto, verifica-se que a adequação do perfil da empresa à arquitetura do edifício nem sempre corresponde à realidade; como vimos, muitas vezes a escolha do local depende de diversos outros fatores (disponibilidade de infra-estrutura adequada, preço, localização etc.), relegando a linguagem arquitetônica do edifício a uma instância secundária, ou mesmo inexistente.

Se, por um lado, normalmente há uma grande preocupação com a qualidade geral da arquitetura dos edifícios onde as empresas se instalam, isto não significa necessariamente um maior refinamento em relação à “interpretação” dos significados desta arquitetura. No caso dos edifícios “*built to suit*”, ou no caso de empresas que viabilizam a construção de suas próprias sedes, possivelmente haverá maiores cuidados em relação à eleição de determinados “estilos” arquitetônicos. Em alguns destes casos, as empresas chegam a apontar os arquitetos que deverão se encarregar dos projetos; e, em algumas situações ainda mais excepcionais – como, por exemplo, no caso do Centro Empresarial do Banco Itaú, localizado junto ao metrô Conceição, na zona sul da cidade de São Paulo –, a própria empresa pode se encarregar de constituir uma equipe interna de arquitetura para cuidar do projeto de acordo com as suas especificações. Entretanto, estes casos representam as exceções; normalmente, na escolha por um escritório as empresas simplesmente estabelecem algumas diretrizes gerais em relação ao tipo de arquitetura considerada como inadequada, tornando todas as outras possibilidades potencialmente aceitáveis. Estas definições são, em geral, estabelecidas em termos de “qualidade” da arquitetura e não exatamente acerca do “tipo” de arquitetura, ou seja, os quesitos avaliados tendem a ser mais objetivos do que subjetivos, tomando em consideração, por exemplo, os tipos de materiais de acabamento da fachada (granito, vidro, chapas de alumínio composto etc.) e o nível de sofisticação do projeto paisagístico. Em resposta a isto, o mercado imobiliário estipula a adoção de determinadas linguagens arquitetônicas de acordo com o perfil das

empresas que se deseja atrair para um dado empreendimento. Quanto mais amplo for o espectro de empresas que se deseja atender, mais “genérica” tende a ser esta arquitetura, de modo a tornar o edifício adequado para o maior número possível de potenciais ocupantes.

Embora, no consumo do espaço, haja certa flexibilidade em relação ao tipo de arquitetura a ser adquirida como valor de uso, por outro lado a questão da “localização” é tomada com extrema seriedade pelas empresas. Em geral, o processo de escolha se inicia com a avaliação de critérios práticos, como a qualidade da infra-estrutura do bairro, as distâncias relativas a outros locais relevantes (aeroporto, hotéis, outras empresas), a oferta de serviços de apoio nas redondezas, e as condições de acessibilidade do local em relação ao restante da cidade. Ou seja, em primeira instância, a localidade é tomada como uma dimensão incidente sobre a *performance* da empresa, sendo definidora de tempos e custos operacionais. Neste sentido, a “economia de aglomeração” pode ser relevante, da mesma maneira como ela é para o varejo: a proximidade de outras empresas “parceiras”, com as quais ocorre colaboração freqüente, pode aumentar a eficiência das operações, facilitando a realização de reuniões e a transferência de material impresso. É o caso, por exemplo, dos escritórios de serviços de marketing e de contabilidade, que tendem a orbitar nas proximidades das grandes empresas que fazem parte da carteira de clientes destes profissionais. Apesar de não ser uma regra, o mesmo pode ser dito, por exemplo, de alguns escritórios de serviços de arquitetura e engenharia, muitos dos quais buscam se instalar em locais próximos aos escritórios de construtoras e incorporadoras.

No entanto, apesar de a *eficiência* ser um aspecto relevante do quesito “localização”, uma das maiores importâncias do local encontra-se na questão do *valor simbólico* do espaço. A localização não determina apenas onde a empresa se encontra no *espaço*; ela também é representativa da inserção da empresa na *sociedade*. O valor simbólico do espaço onde a empresa se localiza incide sobre a sua imagem pública, e pode influenciar a percepção de seu “status” na sociedade e no mercado. Apesar de algumas empresas optarem por se instalar em “*office parks*” isolados em condomínios empresariais periféricos, muitas outras procurarão se instalar em locais com alta visibilidade, em avenidas importantes ou junto a paisagens valorizadas e exclusivas, como por, exemplo, em lugares próximos à importantes edifícios públicos, à orla do mar ou às margens de rios, de modo a colocar seus negócios em evidência.

Diferentemente de outros valores de uso (como, por exemplo, a qualidade da infra-estrutura e da arquitetura), a localização é um dos poucos atributos de um edifício que não pode ser reproduzido. Dois edifícios podem possuir a mesma infra-estrutura (cabeamentos, climatização, automação predial etc.), mas jamais poderão possuir a mesma localização. Cada edifício possui um monopólio sobre a sua localização e sobre o conjunto de relações simbólicas e operacionais que aquele lugar estabelece com todos os outros. Por este motivo, a localização passa a tornar-se um dos principais alvos de disputa do mercado, sendo também um dos principais fatores na composição dos preços de venda e aluguel dos imóveis, e, por conseguinte, nos valores de troca praticados pelos promotores imobiliários.

Por este motivo, a “máquina de crescimento” urbana não se devota apenas à mera expansão da oferta de espaço construído em uma cidade; ela se engaja ativamente da construção simbólica de “novos lugares” e na intensificação do valor simbólico de certos lugares já consolidados. Para tanto, ela precisa interferir na maneira como os lugares são produzidos e na forma como eles são divulgados e percebidos pela sociedade e pelo mercado. É nesta instância em que o desenho urbano torna-se relevante para os processos de acumulação da mais-valia da produção do espaço.

4.7 Conclusão: a forma híbrida da centralidade empresarial

Defendemos aqui que a forma urbana das centralidades empresariais é decorrente do encontro entre dois “movimentos” distintos que ocorrem no seu processo de produção.

O primeiro movimento advém das formas relativamente desorganizadas e competitivas pelas quais o mercado imobiliário responde à demanda das empresas por espaço de escritórios. Como vimos, as empresas buscam determinados valores de uso no espaço, e os promotores imobiliários buscam responder a isto produzindo exatamente os valores de uso que vão de encontro a estas demandas. Ou seja, o mercado imobiliário investe na produção de valores de uso tais como a eficiência técnica e a imagem simbólica dos edifícios, pois estes são valores de uso procurados pelas empresas. Por outro lado, o mercado ignora possíveis valores de uso do espaço que não sejam procurados pelas empresas, inclusive suprimindo outros valores que possam conflitar com os primeiros.

Isto ocorre porque as empresas consomem o espaço de maneira bastante diferente do que fazem outros grupos sociais. Diferentemente do que fazem as pessoas quando buscam um novo lugar para morar, as empresas não saem à rua para avaliar a qualidade “vivencial” do espaço público de um bairro. Ao invés disso, as grandes empresas contratam consultorias imobiliárias especializadas para levantar, filtrar e identificar os locais mais adequados para a sua instalação em uma determinada cidade, de acordo com as suas necessidades técnicas e perfil comercial. Neste processo, são avaliadas de maneira objetiva as qualidades do local, considerando a oferta de infra-estrutura urbana, a proximidade de vias expressas de circulação (preferencialmente oferecendo acesso rápido aos aeroportos de modo a garantir maior eficiência às viagens dos executivos), a existência de “pontos de interesse” nos arredores (hotéis, *shopping centers*, centro de convenções etc.) e a “opinião pública” acerca do status possuído pelo endereço daquele local.

Estes dados são processados e apresentados aos executivos e diretores das empresas (ou então aos setores responsáveis pela expansão geográfica de “novos negócios”), e muitas vezes as decisões são tomadas exclusivamente dentro de salas de reuniões, sem que o local seja visitado nenhuma vez sequer. Em algumas situações, especialmente no caso das empresas multinacionais, tais decisões podem inclusive ser tomadas em outros países, com base nos extensos dados coletados e apresentados pelos consultores, mas sem que os responsáveis pelo processo decisório final possuam qualquer conhecimento próprio sobre o contexto local.

No modo de consumo praticado pelas empresas, o espaço urbano pode ser vivenciado apenas através de fotografias do local, ao invés da real experiência implícita no “viver” na cidade. No caso da Marginal Pinheiros, saltam aos olhos a bela e imponente paisagem de edifícios modernos dispostos ao longo das margens do rio, enquanto outros aspectos negativos da qualidade espacial e ambiental do bairro, como as calçadas esburacadas, os terrenos baldios, os espaços intersticiais sob os viadutos e o mau-cheiro do rio ficam relativamente ocultos em um segundo plano. Mesmo que os altos executivos se dêem ao trabalho de visitar o lugar para apreciá-lo pessoalmente, talvez até se dando conta da perspectiva enviesada que possuíam antes disso, sua capacidade de comparar a qualidade de um dado lugar com outros lugares de uma mesma cidade que lhes é pouco familiar não deixa de ser extremamente reduzida, e isto inevitavelmente afeta os modos de consumo.

Em suma, as decisões das empresas acerca de seus modos de “consumo locacional” são feitas impessoalmente, em uma esfera alheia à realidade sensorial da cidade. Para estas empresas, a existência de praças e parques nas cercanias, assim como a boa manutenção das calçadas – elementos que seriam certamente tomados em consideração na escolha de um indivíduo por um local para morar –, são de pouca relevância.

Assim sendo, o primeiro movimento corresponde à produção, praticada “naturalmente” pelo mercado imobiliário, de um espaço urbano que responda às demandas por valores de uso manifestadas pelas empresas, através da construção relativamente dispersa e competitiva de mais numerosos, maiores, melhores e modernos edifícios de escritórios. Esta forma de produção pode se dar ao luxo de ignorar, em um primeiro momento, alguns de seus aspectos negativos, especialmente em relação à baixa qualidade do espaço urbano, uma vez que este é pouco relevante para o modo de consumo das empresas. Afinal, embora estes aspectos possam refletir negativamente sobre a imagem de um lugar, neste momento o que conta é a qualidade simbólica do espaço, e não a sua qualidade vivencial ou ambiental. A baixa qualidade ambiental de um lugar (poluição do ar, poluição sonora etc.) geralmente pode ser mitigada pelos sistemas de climatização artificial dos edifícios. Além disso, muitas vezes os executivos que efetivamente tomam as decisões acerca da localização da empresa nunca chegam a vivenciar a realidade do local, já que muitos podem se locomover na cidade com o uso de helicópteros.

Entretanto, assim como ocorre em muitos outros aspectos do sistema produtivo capitalista, este primeiro movimento tende eventualmente a voltar-se contra si mesmo, conforme a intensificação do uso do solo passa a impactar negativamente sobre a cidade, causando congestionamentos, poluição, e “desorganizando” a paisagem urbana. Apesar de, em alguns casos, os promotores imobiliários buscarem soluções pontuais para alguns destes problemas através da construção de complexos “auto-suficientes”, nos quais os funcionários das empresas podem gozar de oferta de restaurantes, salão de beleza, academia e outros serviços sem precisarem sair do local em que se encontram, isto não resolve o problema das muitas horas perdidas diariamente no trânsito caótico destas regiões da cidade.

É neste ponto em que o mercado – a “máquina de crescimento” – precisa articular um segundo movimento de organização da produção do espaço urbano, de modo a mitigar os efeitos negativos causados pelo primeiro movimento. A expressão mais óbvia desse segundo movimento pode ser verificada nas diversas soluções paliativas que são constantemente adotadas pela administração pública municipal para “resolver” o problema do congestionamento, através da realização de novas obras viárias para auxiliar o escoamento do trânsito (novas avenidas, pontes, túneis, viadutos etc.). A região ao redor da Marginal Pinheiros conta com inúmeros exemplos deste tipo de obra executadas nos últimos 20 anos – a maior parte durante a gestão do ex-prefeito Paulo Maluf (1993-1996), mas também por outras gestões posteriores –, como a extensão da “Nova Faria Lima”, a abertura da Av. Jornalista Roberto Marinho (antiga Av. Água Espraiada), o túnel da Av. Juscelino Kubitschek sob o Rio Pinheiros, o túnel Ayrton Senna sob o Parque do Ibirapuera, os túneis nos cruzamentos das avenidas Rebouças e Cidade Jardim com a Av. Brig. Faria Lima, o alargamento das ruas Funchal, Olimpíadas e Gomes de Carvalho na Vila Olímpia, e a nova ponte estaíada Octávio Frias de Oliveira.

Apesar de terem sido executadas sob o argumento de que trariam efeitos benéficos para toda a cidade, é quase um consenso entre setores críticos o fato de que estas obras também possuem um forte caráter clientelista (além dos vários indícios de corrupção e superfaturamento associados a muitas delas),

provocando a valorização das propriedades privadas nas regiões às quais oferecem acesso. Pelo menos, é nestes termos em que elas são geralmente criticadas. No entanto, seus efeitos vão mais além da simples valorização imediata das propriedades imobiliárias da Marginal; na realidade elas possibilitam que a intensificação do uso do solo nestas áreas continue avançando, até o momento em que novas intervenções se farão necessárias.

Esta questão tem sido bastante estudada pela academia; contudo, este segundo movimento da produção do espaço urbano possui outros aspectos que não tem sido igualmente investigados. Como vimos, a imagem simbólica do espaço urbano é tida como um valor de uso relevante pelas empresas, o que a torna, portanto, alvo de atenção por parte do mercado imobiliário. O movimento desordenado da produção imobiliária tende a irromper a coesão de certas paisagens urbanas, tornando-as indistintas, confusas ou simplesmente ordinárias. Além disso, certas partes da cidade tendem a “envelhecer”, maculando com isso uma parte de seu valor simbólico.

Para intervir nestas instâncias, torna-se necessário operar na escala do desenho urbano, de modo a reordenar a produção do espaço para proteger ou resgatar o valor simbólico destas paisagens. Com este intuito, a “máquina de crescimento” cria mecanismos para regular o seu próprio funcionamento, através de articulações entre as esferas pública e privada. Por meio destas articulações, que envolvem políticas públicas e aparatos legais específicos, o poder público viabiliza a realização de intervenções de qualificação no espaço público que garantem a manutenção do status privilegiado destas áreas, ao mesmo tempo em que media a ação potencialmente dispersa do mercado imobiliário. Como resultado, a forma urbana destas áreas torna-se um híbrido destes dois movimentos, de dispersão e de coesão do processo de desenho urbano. Na próxima parte deste trabalho tentaremos verificar como isto ocorreu em São Paulo ao longo do processo de consolidação da Marginal Pinheiros.

PARTE II

Capítulo 5

Marginal Pinheiros: Análise da forma urbana

Apesar da presença hegemônica de suas centralidades empresariais, a forma urbana ao longo de toda a extensão da Marginal Pinheiros é bastante heterogênea. Ao longo dos 26 quilômetros que separam seu ponto de origem na Represa Billings até a foz no Rio Tietê, o rio atravessa trechos bastante contrastantes da cidade de São Paulo. As diferenças são marcantes não apenas no sentido longitudinal do rio, mas também no sentido transversal, pois as duas margens se distinguem tanto em suas funções, quanto nas formas predominantes de ocupação do solo.

Até a década de 1970, o vale do Pinheiros era ocupado majoritariamente por áreas de várzea inundável, entremeadas por bairros residenciais de médio e baixo padrão. Apenas em alguns poucos trechos, nas proximidades das pontes Cidade Universitária, Cidade Jardim, Eusébio Matoso e Morumbi, encontram-se bairros residenciais de elite, urbanizados pela Cia. City no padrão dos bairros-jardim, seguindo o modelo usado em outros bairros mais antigos como o Jardim Europa e o Jardim América. Nas extremidades norte e sul do rio, nos trechos próximos ao Rio Tietê e às represas, concentravam-se áreas com grandes glebas de uso industrial e galpões.

Entre as décadas de 1940 e 1970 a empresa Cia. Light, responsável pela gestão dos recursos hídricos de São Paulo, realizou seguidas obras de retificação do Rio Pinheiros, drenando as áreas inundáveis existentes em ambas as margens. Ao final deste período, a Cia. Light, que detinha o monopólio sobre a propriedade desta vasta porção da cidade, realizou o parcelamento e venda destas terras, repentinamente dando início a um novo mercado de terras urbanizáveis ao longo do rio.

No mesmo período, a prefeitura de São Paulo havia executado uma série de obras ampliando a infra-estrutura viária desta região, incluindo a Av. Brig. Faria Lima, inaugurada em 1968; a Av. Luís Carlos Berrini, aberta no início dos anos 1970; e a Marginal Pinheiros, cuja construção deu-se em fase ao longo desta década. Atraídos pela oferta de terrenos amplos e baratos, com acesso facilitado pelas novas avenidas, e com a anuência da recém-aprovada Lei de Zoneamento de 1972, alguns empreendedores imobiliários começaram a investir massivamente na região, transformando completamente a paisagem desta parte da cidade ao longo dos últimos 40 anos.

No início do século XXI, a Marginal Pinheiros desponta como um “novo centro de São Paulo”, uma área de significativo valor simbólico expresso em seus modernos arranha-céus, nos numerosos *shopping centers* ali existentes, e, mais recentemente, em importantes marcos urbanos a nova ponte estaiada do Complexo Viário Octávio Frias de Oliveira. Nos próximos capítulos, pretendemos estudar como este processo se desdobrou, assumindo como foco a transformação da forma urbana do vale do Rio Pinheiros. Para tanto, buscamos identificar como se deu a interação entre o mercado imobiliário e o poder público ao longo deste período, visando identificar de que maneira se articularam os arranjos sociais, políticos, econômicos e legais que promoverem esta profunda transformação.

Segundo Mariana Fix,¹ este processo de consolidação da Marginal Pinheiros pode ser dividido em quatro fases, de acordo com as formas de organização da produção adotadas pelo mercado imobiliário em diferentes períodos. O primeiro período, que se inicia em 1977 e vai até 1985, corresponde a uma fase “pioneira” deste processo, marcada pela ação de um agente de caráter “estrutural” – a construtora e incorporadora Bratke Collet –, que produziu no entorno da Av. Eng. Luís Carlos Berrini uma série de edifícios de escritórios de médio porte, efetivamente criando ali um novo “endereço” para o mercado de escritórios em São Paulo.

A segunda fase, que vai de 1986 até 1993, corresponde à entrada em cena de um novo tipo de agente neste processo: os fundos de pensão, cujo expressivo poder de investimento alterou significativamente a dinâmica do mercado imobiliário da Marginal. Enquanto os primeiros edifícios construídos pela Bratke-Collet na Berrini foram viabilizados com os recursos somados de muitos investidores dispersos, nesta fase seguinte ocorre uma entrada de grandes volumes concentrados de investimento, os quais permitiram a construção de uma leva de “mega-empresendimentos” na Marginal Pinheiros durante a década de 1990.

Os primeiros empreendimentos construídos como resultado desta associação entre os fundos de pensão e o mercado imobiliário, no entanto, possuíam uma escala mais modesta e concentraram-se na região no entorno das ruas Verbo Divino e Alexandre Dumas, onde foi construído o São Paulo Office Park, um conjunto de catorze edifícios corporativos. A autora identifica a ação de agentes como a incorporadora Birmann S.A. e a consultora Richard Ellis como os principais promotores imobiliários estruturais responsáveis pela articulação entre o mercado imobiliário e os fundos de pensão. Em um momento final deste período, começam a surgir os primeiros mega-empresendimentos da Marginal, concentrados nas grandes glebas existentes nas cercanias da Av. Berrini, dentre os quais destaca-se o Centro Empresarial Phillips, ocupado pela empresa Nestlé.

Entre 1994 e 2000 temos um terceiro período caracterizado pela produção “eufórica” de novos empreendimentos de grande porte, motivados não apenas pela ação dos fundos de pensão, mas também pelo contexto da globalização e da abertura econômica promovida após o Plano Real. Neste momento, verifica-se o ingresso no mercado imobiliário brasileiro de empresas estrangeiras através da articulação de *joint ventures* com promotores imobiliários locais, o que por sua vez provocou uma certa “internacionalização da cultura imobiliária”² em São Paulo. Esta fase é marcada pela construção de outros mega-empresendimentos na Marginal Pinheiros, como o Complexo World Trade Center e o Centro Empresarial Nações Unidas, além de se observar o início do movimento de dispersão das atividades empresariais na direção norte do rio, com a construção do Ed. Birmann 21, ocupado pela Editora Abril.

No entanto, um dos principais marcos deste período foi a rápida verticalização do bairro da Vila Olímpia, instigada pelas obras de extensão da Av. Brig. Faria Lima promovidas em 1996 pela gestão do ex-prefeito Paulo Maluf. Este projeto, cuja intenção original (e não concluída) era a de interligar as avenidas Faria Lima e Berrini por meio de uma nova conexão viária que cortaria através da Vila Olímpia, “abriu” este bairro para a ação intensa do mercado imobiliário paulista, o qual promoveu, em um curtíssimo prazo, uma violenta transformação da paisagem daquele local.

26. (pág. oposta)

Mapa com a sobreposição de foto aérea da cidade de São Paulo e o levantamento das formas predominantes de uso e ocupação do solo ao longo da Marginal Pinheiros.

Em vermelho, destacamos as regiões com predominância de atividades de comércio e serviços existentes neste quadrante da cidade, de modo a evidenciar as concentrações existentes no Centro, no entorno da Avenida Paulista, e ao longo do Rio Pinheiros.

¹ FIX, 2007, pp. 32-74.

² Ibidem, 55.

CENTRO

AV. PAULISTA

AV. FARIA LIMA

JOCKEY CLUB

AV. BERRINI

PARQUE VILA-LOBOS

CIDADE UNIVERSITÁRIA

CEAGESP

Empreendimentos comerciais e serviços marcantes na região da Marginal Pinheiros

1 – Centro Empresarial São Paulo	7 – Vila Olímpia
2 – São Paulo Office Park	8 – Shopping Iguatemi
3 – Shopping Morumbi	9 – Shopping Eldorado
4 – Shopping Market Place	10 – Edifício Birmann 21
5 – Avenida Berrini	11 – Shopping Vila-Lobos
6 – Shopping Cidade Jardim	12 – Novo conjunto empresarial junto à Ponte Jaguaré

Uso predominante do solo

- Residencial horizontal de baixo padrão
- Residencial horizontal de médio/alto padrão
- Residencial vertical de médio/alto padrão
- Comércio e serviços
- Indústrias e galpões
- Usos especiais

De 2000 em diante, Fix identifica a quarta fase como um momento de estancamento do mercado imobiliário, parcialmente provocado pela retirada de boa parte da capacidade de investimento representada pelos fundos de pensão, cujo interesse no mercado imobiliário passa a reduzir-se significativamente neste período. Neste contexto, as taxas de vacância dos escritórios elevam-se significativamente e diversas empresas do mercado imobiliário entram em declínio, dentre as quais a própria Birmann S.A.

Entretanto, no breve período transcorrido desde a publicação do trabalho de Fix, talvez possamos identificar uma nova fase, cuja análise é relativamente dificultada por um contexto macro-econômico ainda em mutação. A partir de 2006, desponta uma nova fonte de investimentos cuja magnitude é comparável à dos antigos fundos de pensão, cuja “saída” do mercado havia provocado o período de estagnação dos primeiros anos da década. Esta entrada repentina de investimentos se viabiliza através da abertura do capital das maiores incorporadoras e construtoras do país, sinalizando um estreitamento das relações entre o capital imobiliário e o capital financeiro. A venda de ações destas empresas na Bolsa de Valores atraiu um influxo significativo de investimentos na construção civil, alavancando, a partir daquele ano, um repentino e vertiginoso “boom” imobiliário em São Paulo.

Concomitantemente, o momento de crescimento econômico do país levou muitos bancos a expandir expressivamente a concessão de crédito para o financiamento da compra de imóveis. Esta facilidade de obtenção de crédito, acrescida ainda por massivos incentivos do governo federal através do programa Minha Casa Minha Vida, ampliou exponencialmente a capacidade de consumo de imóveis do país. O efeito fez-se sentir com mais força no mercado de habitação popular, o qual vinha sendo negligenciado por décadas, ao longo das quais se acumulou uma enorme demanda por habitação em todo o país. O acesso da população de baixa renda ao financiamento promovido pelo governo federal possibilitou uma abrupta expansão da oferta de moradia; no entanto, os efeitos desta “revitalização” da construção civil se fizeram sentir em todos os segmentos do mercado imobiliário, inclusive no exclusivo mercado de edifícios de escritório, o que levou a uma nova onda de lançamentos de edifícios de escritórios na Marginal Pinheiros, especialmente na região já bastante adensada da Vila Olímpia.

Entretanto, este “boom” foi logo interrompido em setembro de 2008 em decorrência da crise financeira iniciada nos Estados Unidos e rapidamente espalhada ao redor do mundo.³ Em São Paulo, o súbito clima de efervescência havia levado muitas incorporadoras a adquirirem, rapidamente, um grande estoque de terrenos para projetos futuros que, com a crise, não poderiam mais se viabilizar naquele momento. Isto acabou levando a uma subsequente onda de fusões entre diversas incorporadoras e construtoras da cidade e do país, conforme algumas das empresas mais endividadas foram adquiridas por outras que se encontravam mais estáveis financeiramente.⁴

³ Ironicamente, a crise norte-americana iniciou-se justamente em decorrência do estouro da “bolha” imobiliária daquele país, causada pela expansão descontrolada do crédito imobiliário através das “hipotecas podres”, cujos efeitos rapidamente se ampliaram para afetar todo o mercado de crédito de modo geral. Ou seja, a crise norte-americana que rapidamente se alastrou pelo mundo todo, provocando a quebra de vários bancos, foi provocada por razões não muito diferentes daquelas que haviam propiciado o “boom” do mercado brasileiro dois anos antes.

⁴ Entre 2008 e 2009, por exemplo, a construtora Gafisa adquiriu a construtora Tenda (uma das entusiastas do mercado de habitação “econômica”), a incorporadora Brascan (cujo nome alterou-se para Brookfield) adquiriu as construtoras Company e MB, e outras aquisições, como a da Agra pela Cyrela, chegaram a ser negociadas mas não concluídas.

A partir de meados de 2009, com a gradual superação do período de crise, o mercado volta a se reaquecer e estes novos “conglomerados” de empresas retomam gradativamente o ritmo de produção em andamento antes de 2008. Assim sendo, o período de 2006 em diante pode ser identificado como uma fase na qual se articulam dinâmicas inéditas no mercado imobiliário de escritórios em São Paulo; todavia, devido à interferência causada pela crise internacional de 2008, este período é bastante heterogêneo. Em um curto prazo de menos de cinco anos, encadearam-se momentos de efervescência do mercado, recessão, e, enfim, reaquecimento. Além disso, com a abertura de capital das empresas e, mais tarde, a onda de fusões e aquisições que se seguiram, ocorrem diversas transformações na própria natureza dos agentes que tomam parte desta dinâmica. Por isso, talvez seja muito cedo para caracterizar este período, mas ele certamente se trata de um momento distinto daquele que se verifica no começo da década.

Paralelamente a estas cinco fases que marcam a articulação de diferentes dinâmicas imobiliárias na região da Marginal Pinheiros, existe também um contexto regulatório em mutação, marcado pela evolução da legislação urbana de São Paulo. Como veremos mais adiante, a legislação é um importante elemento de mediação entre o mercado e o poder público, e incide diretamente sobre o processo de desenho urbano. Conforme a legislação urbana se transforma, ela modifica também os tipos e as formas dos produtos imobiliários que podem ser produzidos pelo mercado, repercutindo na configuração da forma urbana. Nos próximos capítulos nos aprofundaremos mais intensamente neste assunto, mas neste momento podemos traçar esquematicamente o percurso da legislação urbana em São Paulo em paralelo com os desdobramentos da dinâmica imobiliária da Marginal Pinheiros.

De modo geral, as fases identificadas por Fix coincidem vagamente com períodos distintos da evolução da legislação urbana em São Paulo. O primeiro período, por exemplo, corresponde aos primeiros anos de vigência do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), o qual introduziu a primeira Lei de Zoneamento da cidade de São Paulo. O zoneamento, embora tenha constituído um importante e inédito marco regulatório do uso e da ocupação do solo em São Paulo, foi também responsável por permitir a dispersão das atividades de serviços para fora do eixo Centro – Av. Paulista, dando início ao processo de verticalização da região do vale do Rio Pinheiros.

No segundo período, que se inicia em meados da década de 1980, a legislação passa a incluir novos mecanismos de articulação público-privada, dando início a um movimento de ruptura com a rigidez original do PDDI e do sistema de zoneamento. Estas primeiras formas de articulação surgem inicialmente em 1984 através de uma lei municipal que permite a transferência do potencial construtivo de um lote para outro no caso de imóveis tombados, de modo a se aproveitar o potencial construtivo não-utilizado do imóvel tombado em algum outro lugar. Apesar de sua repercussão não ter sido muito significativa em relação ao processo de consolidação da Marginal, este mecanismo inaugura um processo de flexibilização da legislação para acomodar interesses privados específicos. Em 1986, é aprovada uma nova forma de articulação, originalmente intitulada “Lei de Desfavelamento”, mas que acabou renomeada para “Operação Interligada”. Este instrumento, o qual teve validade até 1998, permitia à iniciativa privada adquirir potencial construtivo adicional em um lote qualquer de sua escolha, mediante a contrapartida de que fossem construídas habitações populares em algum outro lugar para abrigar o reassentamento de populações faveladas. Como este mecanismo permitia que o zoneamento fosse totalmente contornado em qualquer lugar que a iniciativa privada propusesse, ele sim foi intensamente utilizado em diversos empreendimentos imobiliários – não apenas na Marginal Pinheiros, mas também em toda a cidade –, especialmente em projetos de grande porte como é o caso dos *shopping centers*.

A terceira fase coincide com o início das obras de extensão da Av. Brig. Faria Lima. No contexto da execução deste projeto, foi introduzida uma nova forma de articulação entre o poder público e a iniciativa, por meio do instrumento chamado “Operação Urbana”. Embora antes disso a primeira experiência com este mecanismo tivesse ocorrido sem muita expressividade na região do Vale do Anhangabaú, a partir de 1995 ele foi aplicado na Faria Lima com relativo sucesso – ao menos em termos de adesão do mercado imobiliário – para a região no entorno desta avenida, através da “Operação Urbana Faria Lima”. A idéia básica por detrás deste mecanismo se sustenta na definição de um perímetro dentro do qual a administração pública e o mercado “uniriam esforços” para promover a viabilização de medidas de reestruturação do espaço urbano, particularmente através da execução de obras de infra-estrutura viária. Segundo este mecanismo, o município oferece potencial construtivo adicional para os lotes localizados dentro desta região, em troca do pagamento de contrapartidas financeiras que devem ser empregadas para custear as obras propostas, as quais também devem estar localizadas dentro deste perímetro. Assim, o mercado imobiliário assume uma parte dos custos da realização destas intervenções, em troca de ampliar sua margem de lucros com a obtenção de potencial construtivo adicional e com a posterior valorização dos imóveis após a conclusão das obras. No entanto, apesar de existir uma argumentação de que as Operações Urbanas podem promover uma espécie de “círculo virtuoso” de valorização do solo e renovação urbana, por outro lado eles têm servido como um mecanismo para “capturar” investimentos públicos e privados, mantendo-os atrelados àquela área da cidade. No capítulo 8 avançaremos na análise deste instrumento.

Na quarta fase, há uma coincidência entre o momento de retração do mercado imobiliário de escritórios e a reforma da legislação urbana vigente na cidade de São Paulo. Em 2001, o Congresso Nacional aprovou a lei do Estatuto da Cidade, o qual, em complementação à Constituição de 1988, introduziu diversos instrumentos legais com o objetivo de avançar a questão do cumprimento da *função social* da propriedade territorial urbana em todo o país. No ano seguinte, aprovou-se em São Paulo o novo Plano Diretor Estratégico (PDE), através do qual se intentou introduzir a maioria destes instrumentos; além disso, este plano promoveu a revisão do zoneamento da cidade, após mais de 30 anos de vigência do modelo anterior. Assim sendo, nesta fase verificam-se profundas mudanças do contexto regulatório da produção imobiliária na cidade de São Paulo. No entanto, isto não significa que tenham ocorrido rupturas em relação aos modelos de articulação desenvolvidos no período anterior; ao invés disto, instrumentos como as Operações Urbanas expandiram sua atuação, através da criação de novas operações como a Operação Urbana Águas Espraiadas. Além disso, neste período deu-se a consolidação do uso, nestas operações, do Certificado de Potencial Adicional Construtivo (CEPAC), um mecanismo que permite a desvinculação entre o potencial adicional de construção e a propriedade dos imóveis. Através dele, o potencial adicional pode ser adquirido por qualquer pessoa e comercializado como se fosse um título da Bolsa, permitindo especular-se com a sua valorização de acordo com a demanda e com a valorização do solo urbano na região da Operação.

Na quinta e última fase, não se verificam grandes mudanças em relação ao contexto regulatório, uma vez que as mudanças recentes introduzidas no período anterior ainda se encontram em fase de consolidação. No entanto, o reaquecimento do mercado imobiliário após a fase de retração anterior tem provocado o fortalecimento de instrumentos como as Operações Urbanas, uma vez que estas se tratam de mecanismos “dinâmicos” e que dependem da intensidade de adesão do mercado para o seu funcionamento.

Além do relativo paralelismo entre as fases da dinâmica imobiliária e da evolução da legislação urbana em São Paulo, verifica-se que nestes períodos a produção de edifícios de escritórios tendeu a se concentrar em determinadas regiões ao longo da Marginal Pinheiros:

- 1) Na primeira fase, a produção “em série” de edifícios de escritórios promovida pela Bratke-Collet concentra-se no entorno da Av. Eng. Luís Carlos Berrini;
- 2) Na segunda fase, ocorre a construção da maior parte do São Paulo Office Park, na região das ruas Verbo Divino e Alexandre Dumas;
- 3) Na terceira fase, destacam-se duas “frentes”: de um lado, os “mega-empreendimentos” construídos nos grandes terrenos situados na Marginal Pinheiros, próximo à Berrini (World Trade Center, Centro Empresarial Nações Unidas, Torre Plaza Centenário); e, do outro, dá-se início à rápida verticalização da região da Vila Olímpia. Além disso, nesta fase começa a ocorrer uma maior dispersão de edifícios de escritórios ao longo do Rio Pinheiros na direção norte (Ed. Birmann 21, Ed. Villa Lobos);

Tabela 3 - Quadro sinóptico dos contextos do mercado e regulatório na consolidação da Marginal Pinheiros

Período	Contexto do mercado	Contexto regulatório	Região de concentração de novos empreendimentos	Empreendimentos mais significativos
1977-1985	- Ação “monopolista” da Bratke-Collet na Berrini	- Plano Diretor de Desenvolv. Integrado – PDDI (1971) - Lei de Zoneamento (1972)	- Berrini (parte “alta”)	- edifícios da Bratke Collet na região da Berrini - Shopping Morumbi (1980)
1986-1993	- Fundos de pensão em associação à incorporadores - Parceria entre Birmann S.A. e Richard Ellis	- Primeiras articulações público-privadas: - Transferência do direito de construir (1984) - Operações Interligadas (1986)	- Berrini (parte “alta”) - Verbo Divino / Alexandre Dumas	- São Paulo Office Park (1986-1996) - Ed. Terra Brasilis (1989) - Centro Empresarial Phillips (1991)
1994-2000	- Mercado em ritmo “eufórico” - Entrada de empresas estrangeiras no mercado local - Formação de “joint ventures”	- Projeto de extensão da Av. Brig. Faria Lima (1995) - Abertura da Av. Água Espreaiada - Operação Urbana Faria Lima (1995)	- Marginal Pinheiros (próximo à Berrini) - Vila Olímpia - Nova Faria Lima	- “Boom” da Vila Olímpia - World Trade Center (1995) - Ed. Plaza Centenário (1995) - Ed. Birmann 21 (1997) - Shopping Villa-Lobos (1998) - Centro Empr. Nações Unidas (1998)
2001-2005	- Saída dos fundos de pensão - Mercado em estagnação	- Estatuto da Cidade (2001) - Plano Diretor Estratégico (2002) - Operação Urbana Águas Espreaiadas (2001) - Nova Lei de Zoneamento (2004) - Adoção do CEPAC na Operação Urbana Faria Lima (2004)	- Marginal Pinheiros (dispersão) - Berrini (próximo à Av. Água Espreaiada) - Av. Chucrí Zaidan - Vila Olímpia	- Sede Bank Boston (2002) - Hotel Hyatt (2002) - Continental Square Faria Lima (2003) - Millenium Office Park (2004) - Ed. e-Tower (2005) - Daslú (2005)
2006-	- Abertura de capital das principais incorporadoras e construtoras do mercado - Crise internacional de 2008 - Onda de fusões e aquisições	- Consolidação da legislação introduzida no período anterior - Revisão dos estoques de potencial construtivo dos distritos prevista para 2009, mas adiada	- Marginal Pinheiros (dispersão) - Berrini (próximo à Av. Água Espreaiada) - Av. Chucrí Zaidan - Vila Olímpia	- Rochaverá Plaza (2008-2010) - Shopping Vila Olímpia (2009) - WTorre JK – Santander (2009)

- 4) Na quarta fase, prossegue a verticalização da Vila Olímpia, mas agora com o surgimento de “mega-empreendimentos” também nesta região (Continental Square Faria Lima, Millenium Office Park, Ed. e-Tower); na região próxima à Berrini, ocorre uma expansão dos empreendimentos de grande porte na direção sul, ao longo da Av. Chucri Zaidan (Sede Bank Boston, Hotel Hyatt);
- 5) Na última fase, prossegue a intensificação da Vila Olímpia e do entorno da Berrini, mas agora contando também com a chegada de empreendimentos residenciais de grande porte em meio aos edifícios de escritórios, incentivados, em parte, pelas Operações Urbanas vigentes nestas áreas.

Desta maneira, identificamos três áreas que, além de apresentarem as maiores concentrações de edifícios de escritórios na região da Marginal Pinheiros, também são representativas de diferentes momentos da verticalização desta região da cidade:

- a) o eixo composto pelas avenidas Berrini – Chucri Zaidan;
- b) o núcleo composto pelo entorno das ruas Verbo Divino / Alexandre Dumas; e
- c) o bairro da Vila Olímpia.

Em cada uma destas áreas, testemunharam-se diferentes ritmos e dinâmicas de produção imobiliária, resultando em formas urbanas bastante distintas. Neste capítulo, empreenderemos uma análise da forma urbana destas três localidades, de modo a subsidiar o estudo do processo de desenho urbano que pretendemos realizar nos capítulos seguintes.

Fonte: EMBRAESP, Buildings.com, e levantamentos de campo

VILA OLÍMPIA

BERRINI / CHUCRI Z Aidan

VERBO DIVINO / ALEXANDRE DUMAS

**SETOR
VILA OLÍMPIA**

**SETOR
BERRINI**

AV. NOVA INDEPENDÊNCIA

AV. ENG. LUIS CARLOS BERRINI

AV. NAÇÕES UNIDAS

RIO PINHEIROS

MARGINAL PINHEIROS

SHOPPING
CIDADE JARDIM

AV. RAMOS BATISTA

AV. OLIMPIADAS

AV. FUNCHAL

AV. BANDEIRANTES

PTE. ENG. AN. TORRES

AV. JUSCELINO KUBITSCHEK

0 100 200 500m

AV. ROBERTO MARINHO

AV. ROQUE PETRONI JR.

AV. CHUCRIS ZAIDAN

PTE. DO MORUMBI

PTE. OCTAVIO FRIAS DE OLIVEIRA

NAMBÍ

SETOR
VERBO DIVINO

RUA AMERICO BRASILEIRO

RUA ALEXANDRE DUMAS

RUA VERBO DIVINO

5.1 Setor Vila Olímpia

Originalmente, a região da Vila Olímpia era ocupada quase exclusivamente por residências horizontais unifamiliares e por galpões fabris, embora já na década de 1970 tenham sido construídos alguns edifícios de escritórios ao redor da Rua Funchal. No entanto, a presença do uso industrial determinou a constituição de quadras bastante extensas, algumas com 400 ou 500 metros de extensão, sendo que as ruas compridas e estreitas do bairro foram, em um primeiro momento, evitadas pela expansão das atividades empresariais na região do vale do Rio Pinheiros.

Em meados da década de 1990, com o projeto de extensão da Avenida Faria Lima, esta região foi subitamente colocada “no mapa” do mercado imobiliário de escritórios, justamente em um momento de euforia econômica que levou a um processo repentino e intenso de verticalização do bairro. Os primeiros edifícios ali construídos destinavam-se principalmente a empresas da área de tecnologia e informática, que se encontravam em franca expansão no período de explosão da Internet e das empresas “ponto-com”. A correlação entre o bairro e o setor de informática inclusive rendeu-lhe, na época, o apelido de “Vila do Silício”, em alusão ao centro tecnológico localizado no sul da Califórnia que deu origem ao micro-computador de uso pessoal.

A partir do começo dos anos 2000, além dos edifícios de escritórios, também começaram a surgir novos “mega-empreendimentos” corporativos e de uso misto no bairro, especialmente nas glebas localizadas entre a Rua Funchal e Av. Nações Unidas. Dentre estes, destacam-se o Millenium Office Park (condomínio corporativo composto por quatro blocos de cinco pavimentos), a sede da Daslú (centro de compras de artigos de luxo), e o edifício e-Tower, o qual destaca-se como um importante marco no *skyline* da região por ser bem mais alto que os edifícios vizinhos. Mais recentemente, em 2009 inaugurou-se bem no coração do bairro o Shopping Center Vila Olímpia, sendo que mais um outro *shopping* encontra-se em construção no complexo formado pela Daslú e pela WTorre JK (antigo esqueleto da Eletropaulo, atualmente ocupado pelo Banco Santander).

Área de escritórios construída por ano - Vila Olímpia

AUDIO E VIDEO
SAMSUNG

TECNUM

5.1.1 Paisagem urbana

1. Mega-empreendimentos entre a Rua Funchal e a Av. Nações Unidas: e-Tower e Millenium Office Park
2. Edifícios de escritórios construídos na década de 1990 ao longo das ruas Helena, do Rócio e Fidêncio Ramos
3. Paisagem em transição: galpões industriais remanescentes em meio aos novos edifícios de escritórios
4. Alta densidade de ocupação do solo em ruas estreitas (Rua Helena)
5. e 6. Espaços particulares de uso público com tratamento paisagístico sofisticado nos edifícios Atrium IV e International Trade Center
7. Usos remanescentes: galpão desocupado na Rua Fidêncio Ramos
8. Usos transitórios: casa noturna demolida na Rua Gomes de Carvalho
9. Extensas áreas muradas em fundos de lote de condomínios residenciais (Rua do Rócio)
10. Paisagem da nova "esplanada" aberta na Vila Olímpia, com o alargamento das Ruas Gomes de Carvalho e Olímpíadas

5.1.2 Uso do solo

Entre a Marginal Pinheiros concentram-se empreendimentos de grande porte, como a Torre WT (antiga Eletropaulo, hoje ocupada pelo Banco Santander) (1), o Shopping Daslu (2), o conjunto Millenium Office Park (3) e o edifício e-Tower (4). Há ainda uma favela encrustada em meio a esses empreendimentos, a favela Coliseu (5).

Na Rua Olímpíadas também destacam-se empreendimentos de grande porte, como o Shopping Vila Olímpia (6) e o Continental Square Faria Lima (7), com hotel e escritórios.

A maior parte dos edifícios residenciais estão concentradas nas proximidades da Rua Ramos Batista e Rua da Alvorada (8).

Na faixa que abrange uma quadra ao longo da Av. dos Bandeirantes, há uma maior concentração de usos comerciais e restaurantes, e ausência de empreendimento de escritórios ou residenciais (9).

5.1.3 Volumetria

O bairro da Vila Olímpia é densamente verticalizado, especialmente no trecho entre a Av. Juscelino Kubitschek e a Rua Olímpíadas, justamente onde as ruas são mais estreitas e menos conectadas. (1)

Próximo à Marginal há duas torres com cerca de 140m de altura, a Torre WT e o edifício e-Tower, cuja visibilidade é pouco obstruída devido à ausência de outras estruturas altas no entorno. Estas duas torres acabam assumindo o caráter de importantes marcos referenciais na escala da cidade. (2)

O encontro entre a Rua Olímpíadas e as ruas que a interceptam ocorre em ângulo oblíquo, gerando lotes de formato triangular. A implantação de dois edifícios altos localizados nesta rua (o Ed. Atrium VI e o Continental Square) toma partido deste formato do terreno, resultando em volumetrias anguladas que reforçaram pontos focais do bairro. (3)

5.1.4 Espaços públicos

A Vila Olímpia possui várias ruas estreitas e com quarteirões compridos, com poucas conexões entre as ruas paralelas, especialmente no trecho ao norte da Rua Olimpiadas. (1)

A Rua Olimpiadas e as ruas Funchal / Chedid Jafet representam as espinhas dorsais tanto do sistema viário quanto dos espaços públicos, uma vez que o bairro é carente de praças. (2)

A orla do Pinheiros e a Av. Marginal são, em grande parte, isoladas da esfera vivencial do bairro, pois quase todas as ruas transversais à Marginal são interrompidas na rua paralela (Rua Funchal / Av. Chedid Jafet), e o acesso é bloqueado por uma “super-quadra” ocupada por empreendimentos de grande porte. (3)

5.1.5 Parcelamento do Solo

Junto à marginal existem lotes de dimensões bastante amplas que antigamente eram ocupados por usos industriais, e hoje abrigam por empreendimentos de grande porte. (1)

Na porção ao norte da Rua Olimpiadas os lotes possuem em sua maior parte dimensões médias, destinadas a edifícios de escritórios. (2)

No entanto, nesta área há alguns lotes maiores que abrigam condomínios residenciais com duas ou três torres. Geralmente estes lotes maiores atravessam a largura da quadra, com frente para duas ruas, mas só se abrem para uma delas, resultando em extensas áreas muradas. (3)

Ao longo da Rua Ramos Batista e em toda a região entre a Rua Olimpiadas e a Av. dos Bandeirantes há concentrações de lotes menores, que abrigam comércio local e residências unifamiliares. (4)

Em meio aos escritórios, há ainda a reminiscência de vilas residenciais, algumas das quais foram em grande parte convertidas à usos comerciais. (5)

5.1.6 Padrão figura-fundo

A Vila Olímpia é densamente construída, e a ocupação horizontal do bairro é relativamente homogênea, com os edifícios espaçados a intervalos regulares, especialmente nas ruas ao norte da Rua Olímpíadas e ao longo da Av. Dr. Cardoso de Melo (paralela à Av. dos Bandeirantes). A implantação dos edifícios reflete de forma clara o traçado das ruas e o parcelamento do solo. (1)

No trecho próximo à Marginal Pinheiros, a ocupação é mais dispersa e rarefeita, com pouca relação entre os volumes edificadas e a rua. (2)

As ruas Olímpíadas e Funchal são as mais largas, e por isso concentram os espaços livres mais amplos e oferecem as melhores visuais dos edifícios do bairro. (3)

Nas proximidades da Rua Alvorada a ocupação também é mais irregular, devido ao formato angulado dos lotes que se formam no encontro entre dois traçados de vias diferentes. (4)

5.1.7 Espaços livres privados

De modo geral, quase todos os espaços livres na Vila Olímpia são privados, pois o espaço público se limita às ruas e calçadas e a duas pequenas praças no canteiro central da Rua Olímpíadas, que servem como rotatórias. (1) A maior parte dos espaços livres privados é bastante fragmentada e se resume aos recuos dos edifícios, a imensa maioria dos quais são bastante exíguos. Como quase todos os edifícios foram implantados perpendicularmente às vias, não há grande variação de formas e reentrâncias ao longo das ruas. (2)

Mesmo onde há espaços livres privados maiores, estes encontram-se contidos atrás de muros, principalmente no setor próximo à Marginal e à Av. Juscelino Kubitschek. (3) No entanto, há três situações nas quais ocorre grande integração entre espaço livre privado e público, com tratamento paisagístico sofisticado: no grande recuo frontal do edifício e-Tower (4); em uma praça corporativa que interliga as ruas do Rócio e Fidêncio Ramos, junto ao empreendimento International Trade Center (5); e no térreo sob pilotis do edifício Atrium VI (6).

5.1.8 Morfologia urbana

Vila Olímpia – Edifícios de escritório

Vila Olímpia - Uso residencial

Vila Olímpia – Hotéis, flats e casas noturnas

Vila Olímpia - Uso comercial

5.1.9 Processo de verticalização

1986-1990

1991-1995

2006-2010

5.2 Setor Av. Luís Carlos Berrini / Av. Chucri Zaidan

A Av. Eng. Luís Carlos Berrini foi aberta no início dos anos 1970, após as obras de construção de um canal de águas pluviais que tinha a função de coletar o escoamento dos córregos da região. Naquele período, o entorno da avenida era ocupado apenas por residências horizontais de médio e baixo padrão e por comércio local. Muitos dos terrenos localizados entre a avenida e o Rio Pinheiros estavam desocupados, existindo ali vastas extensões de charco sem uso.

O primeiro edifício de escritórios construído na região foi a sede da empresa Tenenge, junto à Ponte do Morumbi, em 1974. No entanto, o perfil da região apenas começou a delinear-se como um centro de negócios com a chegada da construtora Bratke-Collet, que se empenhou em construir uma série de edifícios de escritórios na parte “alta” da avenida, nas cercanias da Praça Gen. Gentil Falcão. A construção destes edifícios se deu de acordo com uma estratégia desenvolvida pela empresa, segundo a qual ela adquiriu um grande estoque de terrenos no entorno da avenida quando estes ainda estavam desvalorizados, e passou a construí-los em um ritmo que variava entre um e três lançamentos ao ano. Ao longo de três décadas, a ação planejada pela construtora resultou em mais de 60 edifícios construídos segundo esta estratégia, quase todos projetados pelo arquiteto Carlos Bratke, irmão de um dos proprietários da Bratke-Collet. Como resultado, o entorno da avenida guarda certa homogeneidade volumétrica e de linguagem arquitetônica, especialmente no caso dos edifícios construídos na década de 1980.

A partir do início dos anos 1990, começaram a ser construídos novos “mega-empreendimentos” nos grandes terrenos vagos ao longo da Marginal Pinheiros. O primeiro empreendimento de destaque foi o Centro Empresarial Phillips, inaugurado em 1991 e ocupado pela empresa Nestlé. Em 1995 e 1998 se seguiram, respectivamente, os complexos de uso misto do World Trade Center e do Centro Empresarial Nações Unidas. No começo da década de 2000, após a remoção da favela Jardim Edith (que ficava localizada entre as avenidas Berrini e Chucri Zaidan, junto ao córrego Água Espraiada), estes empreendimentos começaram a se estender na direção sul, com a construção, em 2002, do Hotel Hyatt e da sede do Bank Boston (atualmente de propriedade do Banco Itaú e também ocupada pela Nestlé). Mais recentemente, nas cercanias da Berrini vêm surgindo também novos empreendimentos residenciais de grande porte, compostos por condomínios de alto padrão compostos por duas ou três torres.

Área de escritórios construída por ano - Berrini

5.2.1 Paisagem urbana

1. Eixo da Berrini, em direção ao norte. Contraste entre o tecido urbano dos dois lados da avenida.
2. Mega-empreendimentos ao longo da Marginal Pinheiros, próximo à Ponte do Morumbi. Em primeiro plano, Shopping Market Place e Condomínio Morumbi. Ao fundo, Bank Boston, e mais além, Centro Empresarial nações Unidas.
3. Diferentes tipologias de edifícios de escritórios, intercaladas por terrenos desocupados.
4. A paisagem de grande valor simbólico da Berrini destaca-se no horizonte de São Paulo.
5. e 6. Espaços livres públicos e privados cuidadosamente ajardinados, mas apenas utilizados pelos carros. Respectivamente, rotatória em frente ao Shopping Morumbi, e circulação interna do Centro Empresarial Nações Unidas.
7. Interstícios na paisagem: novo complexo viário onde antes se encontrava a favela Jardim Edith.
8. Ajardinamento dos edifícios da primeira fase da Bratke-Collet, com garagens semi-enterradas ocultas pelos canteiros elevados.
9. Tecido urbano descontínuo: rua sem saída nos fundos dos mega-empreendimentos.
10. Extensas áreas muradas junto ao complexo do World Trade Center, praticamente sem calçadas para acomodar os pedestres.

5.2.2 Uso do solo

Há, de modo geral, um contraste grande entre os usos e as formas de ocupação no trecho ao longo da Av. Berrini e da Av. Chucrí Zaidan.

Ao redor da Chucrí Zaidan concentram-se quase hegemonicamente empreendimentos de grande porte:

- três “mega-lojas” de materiais de construção e decoração: Telhanorte (1), C&C (2), e Etna (3)
- dois *shopping centers*: Morumbi (4) e Market Place (5)
- edifícios de escritório: o complexo Rochaverá, com quatro torres (duas ainda em construção) (6), a sede da Vivo Celular, marcada pela presença de uma torre de telefonia (7), e a torre de 28 pavimentos que anteriormente pertencia ao Bank Boston (8)
- um grande complexo hoteleiro, pertencente à rede Hyatt (9)
- o complexo de estúdios da Rede Globo (10)

Ao longo da Berrini ocorre a presença de uma maior variedade de usos e formas de ocupação (especialmente edifícios de escritórios, alguns edifícios residenciais, comércio e restaurantes). Junto à Marginal Pinheiros e próximo à ponte Octávio Frias, concentram-se grandes empreendimentos de uso misto:

- o Centro Empresarial Nações Unidas (11), composto por três torres (duas destinadas a lajes corporativas e uma ocupada pelo hotel Hilton)

- o complexo formado pelo shopping center D&D, a torre de escritórios do *World Trade Center* e o hotel Gran Meliá (12)

Segue-se, em direção ao norte, uma sequência de edifícios de escritórios de grande porte: a Torre Philips (ocupada pela Nestlé) (13), o recém-inaugurado Ed. *Landmark* (14), a sede da Claro celular (15) e o edifícios Plaza Centenário, conhecido pelo apelido de “Robocop” (16).

Ao longo de toda a Berrini encontram-se edifícios de escritórios, mas há duas maiores concentrações, uma ao norte e outra ao sul (17). Há uma presença reduzida de edifícios residenciais, inclusive de condomínios de duas ou três torres, alguns mais antigos (18) e outros construídos na última década (19). O mais alto edifício residencial de São Paulo, a Torre Mandarin, também localiza-se nesta área (20)

A região adjacente à estação da Eletropaulo apresenta a maior concentração de reminiscências do período anterior ao processo de verticalização da Berrini: uma concentração de residências unifamiliares (21) e de estabelecimentos comerciais variados no começo da avenida (22).

5.2.3 Volumetria

O mapa de volumetria da Berrini revela de maneira ainda mais clara os contrastes entre os trechos da Berrini e da Chucui Zaidan. A Berrini é densamente verticalizada, enquanto a ocupação na Chucui Zaidan é majoritariamente horizontal.

As duas torres de escritórios anexas ao shopping Market Place e a torre sobre o shopping Morumbi criam um marco no ponto focal do final da avenida Chucui Zaidan. (1). As outras únicas referências verticais neste trecho são o Bank Boston e o hotel Hyatt (2).

A sequência de edifícios de grande porte composta pelo Centro Empresarial Nações Unidas, World Trade Center, Torre Phillips, Landmark e Plaza Centenário representam uma paisagem marcante, coesa e de forte valor simbólico.(3)

A Torre Mandarin (4), por possuir uma altura bastante superior que a dos edifícios envoltórios (42 pavimentos), pode ser avistada a partir de longas distâncias. No entanto, sua localização no centro do bairro faz com que sua visibilidade seja frequentemente obstruída pela presença de outros edifícios mais baixos, não se constituindo efetivamente como um marco referencial.

O restante dos edifícios localizados ao longo da Berrini possui gabarito semelhante, com pouca variação de altura. Apesar de não ser mais alto do que seus vizinhos, o Ed. Berrini 500 (5), por ser o primeiro edifício que é normalmente avistado por quem se aproxima pela Ponte dos Bandeirantes, assume uma forte presença, sendo associado à “entrada” da Berrini.

O lado leste da Berrini (6) é menos verticalizado que o oeste. Não identificamos motivos para isto na legislação, pois o mesmo zoneamento incide dos dois lados da avenida (Zona ZM-3b), com exceção da parte mais ao norte, na altura da estação da Eletropaulo (ZM-2)

O principal marco referencial da região na escala da metrópole é a Ponte Octávio Frias (7), mas sua visibilidade é bastante obstruída pelo Centro Empresarial Nações Unidas ao norte e pelo complexo Bank Boston / Hyatt ao sul. De maneira geral, ela é vista por quem circula de carro pela Marginal e pela Av. Jornalista Roberto Marinho, mas muito pouco por quem circula à pé pelo bairro.

5.2.4 Espaços Livres

O principal elemento ordenador do espaço deste trecho urbano é o próprio eixo da Berrini / Chucuri Zaidan (1). A avenida é larga, com quatro faixas em cada sentido e canteiro central com aproximadamente 6 metros de largura. A maior parte dos deslocamentos longitudinais internos à dinâmica do bairro se dão pela Berrini e não pela Marginal, devido ao número reduzido de acessos que esta última dispõe.

A malha viária entre a parte norte da Berrini e a Marginal forma uma retícula de quadras retangulares com aproximadamente 100 x 200m (2). No entanto, ao sul da rua Flórida a retícula se interrompe, dando espaço a uma grande quadra praticamente impermeável à circulação, tanto de veículos como de pedestres (3). O único modo de ir da Berrini à Marginal é através das passagens possibilitadas pelo Centro Empresarial Nações Unidas (4).

Na altura da Chucuri Zaidan, praticamente desaparecem as ruas de caráter local destinadas à circulação de pedestres (5). De fato, há nesta área poucas atividades que atraiam a circulação de pedestres: a maioria das pessoas vai às compras nos shoppings e nas “mega-lojas” de carro. Os únicos fluxos mais intensos ocorrem entre a sede da Vivo Celular e o Shopping Market Place na hora do almoço, e entre todos estes empreendimentos e os pontos de ônibus na Berrini pela manhã e no fim da tarde.

Diferentemente da Vila Olímpia, o entorno da Berrini conta com diversas praças. De modo geral, há três tipos de praças na região:

- Pequenas praças localizadas ao longo da Av. Berrini, que servem como “respiros” para os transeuntes e como “zonas de amortecimento” entre a avenida e os empreendimentos (6).
- Praças de maior porte nas seções internas ao bairro, de caráter mais acolhedor e que promovem a permanência dos usuários por meio de farta arborização e provisão de bancos (7). Estas praças, no entanto, se prestam apenas à contemplação, não incentivando outras atividades de caráter comunitário, com exceção de ocasionais “feirinhas”.
- Praças corporativas de caráter semi-público, localizadas no Centro Empresarial Nações Unidas (8) e no Rochaverá (9 - a do Rochaverá não consta na planta pois foi inaugurada após a execução do levantamento de campo).

5.2.5 Parcelamento do solo

A região da Chucrí Zaidan é parcelada exclusivamente em lotes de grande proporções, antigamente desocupados ou ocupados por galpões e usos industriais, e atualmente abrigando empreendimentos de grande porte (1).

A faixa ao longo da Marginal Pinheiros, na altura da Berrini, apresenta lotes em geral de dimensões maiores do que aqueles localizados na própria avenida ou nas ruas internas do bairro (2).

Ao longo da Berrini são comuns lotes de médio porte que abrigam torres individuais (a maioria de escritórios) (3), mas há também agrupamentos de lotes pequenos que abrigam comércio e restaurantes, especialmente nas ruas de caráter mais local (4). De maneira geral, os lotes menores são mais comuns no lado leste da avenida e os maiores no lado oeste, onde há também maior verticalização.

5.2.6 Padrão figura-fundo

O padrão figura-fundo reforça ainda mais os contrastes entre a situação da Berrini e a situação da Chucrí Zaidan.

Na Chucrí Zaidan as manchas edificadas são grandes e esparsas, devido à presença, principalmente, das “mega-lojas” e dos shopping centers(1). Percebe-se que, à exceção do corredor conformado entre os dois shoppings (2), os espaços livres neste trecho são amplos e difusos, sem estabelecer relações de confinamento ou de “cheios e vazios” em relação às áreas edificadas. É possível perceber também que muitas das construções estão anguladas em relação ao espaço livre, uma decorrência da opção por alinhar a massa edificada às linhas de divisão entre os lotes ao invés de alinhá-las ao leito público (3) (verificar lotes angulados na planta de parcelamento).

Na Berrini há uma sensação maior de desenho do espaço, com a definição bastante clara do corredor ao longo da avenida (4). Percebe-se ainda que quanto menor as edificações, mais claramente estas transparecem os contornos das quadras; no entorno dos empreendimentos de maior porte a relação entre o espaço livre e o traçado das ruas começa a ficar menos perceptível (5).

Os espaços livres referentes às praças podem ser claramente reconhecidos nesta planta, onde percebemos como os limites destes espaços são configurados pelos edifícios envoltórios (6).

5.2.7 Espaços livres privados

Os espaços livres privados são mais extensos, porém menos expressivos funcional e visualmente nos grandes empreendimentos da Chucrí Zaidan, pois são ocupados em quase sua totalidade por estacionamentos descobertos (1). Há também neste trecho alguns terrenos ainda desocupados (2).

Nas proximidades da ponte Octávio Frias e da Av. Jornalista Roberto Marinho percebemos alguns terrenos aparentemente vazios. Eles eram até 2009 ocupados pelos trechos remanescentes da favela Jardim Edite, cuja remoção havia sido iniciada há mais de dez anos por ocasião da abertura da Av. Águas Espraiadas (hoje Roberto Marinho) (3).

No maior terreno desocupado na Berrini (4) está sendo edificado um enorme edifício de escritórios, o Berrini Eco Tower, cujo porte rivalizará com o da Torre Norte do Centro Empresarial Nações Unidas. Em frente à Torre Mandarin há um terreno não-construído que abriga uma quadra de futebol utilizada por uma associação de bairro (5).

5.2.8 Morfologia urbana

■ EDIFÍCIO DE ESCRITÓRIOS
(LAJE CORPORATIVA)	■ COMÉRCIO
■ EDIFÍCIO DE ESCRITÓRIOS
(UNIDADES OFFICE)	■ BANCOS
■ EDIFÍCIO RESIDENCIAL	■ RESTAURANTES E LANCHONETES
■ RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR	■ POSTO DE GASOLINA
■ HABITAÇÃO PRECÁRIA
(FAVELAS E CORTIÇOS)	■ INSTITUCIONAL E USOS ESPECIAIS
■ HOTÉIS E FLATS	■ INDUSTRIAL, GALPÕES OU VAZIOS
■ CASAS NOTURNAS
E DE ESPETÁCULOS	■ ESTACIONAMENTO

Berrini - Edifícios de escritório

Berrini - Uso residencial

Berrini - Hotéis e flats

Berrini - Uso comercial

1975-1980

5.2.9 Processo de verticalização

1981-1985

1986-1990

1991-1995

1996-2000

2001-2005

5.2 Setor Verbo Divino / Alexandre Dumas

A região no encontro da Marginal Pinheiros com as ruas Verbo Divino e Alexandre Dumas, localizada no bairro da Granja Julieta, correspondia até meados da década de 1980 a uma única grande gleba com cerca de 150.000 m² de área, ocupada apenas por alguns galpões industriais. O único empreendimento de maior destaque localizado naquela região correspondia à primeira unidade da rede de hipermercados Carrefour no Brasil, inaugurada em 1975. No entanto, a partir de 1985, um grupo de promotores imobiliários composto pelas incorporadoras Birmann S.A. e Brascrow, pelo banco Crefisul e a empresa inglesa de consultoria imobiliária Richard Ellis se uniu para promover a construção de um novo empreendimento empresarial de grande porte na gleba vizinha ao Carrefour, chamado de São Paulo Office Park.

Para a construção deste empreendimento, o grupo inaugurou um novo modelo de negócios, no qual buscavam captar recursos em fundos de pensão interessados em investir no mercado imobiliário de escritórios. A proposta apresentada para os fundos de pensão consistia em firmar acordos de aluguel de longo prazo com grandes empresas, preferencialmente multinacionais, que estivessem interessadas em alugar edifícios de escritórios de alta qualidade para instalar suas filiais no Brasil. Desta maneira, a estratégia consistia em formar “pares” entre empresas interessadas em alugar, e fundos de pensão interessados em investir.

Com isso, a gleba foi parcelada em terrenos de grande porte, nos quais foram construídos, ao longo de dez anos, uma série de catorze edifícios corporativos. O modelo do empreendimento seguia o conceito dos “office park” norte-americanos, composto por edifícios de baixo porte imersos em meio à áreas ajardinadas e bolsões de estacionamento.

Dentre os três setores analisados neste trabalho, a região da Verbo Divino/Alexandre Dumas pode ser considerada como a que possui a forma urbana mais homogênea, justamente por ter sido planejada por um único grupo que detinha o controle total de toda a área urbanizada.

Área de escritórios construída por ano - Verbo Divino

5.3.1 Paisagem urbana

1. Edifícios corporativos do São Paulo Office Park, imersos em amplos lotes densamente arborizados.
2. No entorno do São Paulo Office Park, surgem condomínios residenciais que também seguem o baixo gabarito da altura da região.
3. Transição entre o entorno residencial de baixa densidade e os edifícios de escritório.
4. A região da Verbo Divino incorpora uma paisagem pouco densa e relativamente homogênea em suas formas de ocupação.
5. e 6. Tecido urbano do Office Park. Apesar da grande qualidade ambiental do bairro, propiciada pela densa arborização e ajardinamento dos empreendimentos, a relação dos edifícios com o entorno é muito tênue, esmaecendo o sentido de urbanidade ali existente.
7. Tecido urbano do entorno, com pacatas ruas residenciais.
8. Conversão das residências lindeiras ao empreendimento em restaurantes e serviços de apoio.
9. Novo condomínio residenciais no entorno do Office Park.
9. Descontinuidade entre tecidos urbanos nos limites do São Paulo Office Park.

5.3.2 Uso do solo

O mapa de uso do solo do setor Verbo Divino/Alexandre Dumas apresenta uma clara separação funcional entre a área originalmente ocupada pelos edifícios de escritório do *São Paulo Office Park* (1) e as quadras envoltórias, muitas das quais ainda mantêm um forte caráter de bairro residencial, com presença significativa de residências unifamiliares e comércio local (2). Muitas das casas localizadas próximas das vias principais e dos edifícios de escritórios foram convertidas em restaurantes (3).

Junto à Marginal Pinheiros, destacam-se dois empreendimentos de maior porte: a Central de Processamento de Dados do Banco do Brasil (4), e uma unidade da rede de hipermercados Carrefour (5).

Em alguns dos terrenos localizados ao sul da rua Verbo Divino, os quais eram anteriormente ocupados por usos industriais, foram construídos condomínios residenciais compostos por edifícios de cerca de 8 pavimentos (6).

5.3.3 Volumetria

O gabarito geral das edificações ao redor das ruas Verbo Divino e Alexandre Dumas é relativamente baixo, sendo que os primeiros edifícios do *São Paulo Office Park*, construídos durante a década de 1980, possuem, em média, apenas 3 ou 4 pavimentos (1). Edifícios posteriores, completados no início da década de 1990, como é o caso do Deutsche Bank (2) e do conjunto Birmann 11 e 12 (3), são mais altos, com 9 e 12 pavimentos, respectivamente.

Como é comum ao conceito de “office park”, a altura dos edifícios não é vista como um item necessário à valorização da imagem simbólica das empresas ali instaladas. As estruturas mais altas do entorno são, de fato, os edifícios residenciais localizados nas “franjas” do bairro, em especial dois condomínios compostos por duas torres cada, um deles com edifícios de 27 pavimentos (4) e o outro de 20 pavimentos (5). O restante do bairro é marcado por ocupações horizontais (6).

5.3.4 Espaços públicos

Ao contrário do que ocorre no eixo Berrini / Chucrí Zaidan, onde o traçado viário é estruturado principalmente pelas avenidas que correm paralelas à Marginal Pinheiros, neste setor os principais eixos são as próprias ruas Verbo Divino (1) e Alexandre Dumas (2), as quais correm transversalmente à Marginal. Isto confere um certo sentido de referência aos deslocamentos pelo bairro, que “vão para a Marginal” ou “vêm da Marginal”.

Os quarteirões junto à Marginal Pinheiros (3), assim como as quadras ocupadas pelos empreendimentos do São Paulo Office Park (4), são bastante extensos e exigem que os pedestres caminhem longas distâncias para contorná-los.

A malha urbana reticular alinhada com a Rua Alexandre Dumas é significativamente interrompida na Rua Verbo Divino (5), a qual oferece poucas conexões com outras ruas na direção sul.

5.3.5 Parcelamento do solo

De modo geral, o parcelamento do solo no eixo Verbo Divino/ Alexandre Dumas é marcado pelo contraste, de um lado, entre os lotes de grandes dimensões, ocupados pelos edifícios de escritórios (1), pelo Carrefour (2) ou pelos condomínios residenciais (3), e, do outro, pelos agrupamentos de lotes pequenos ocupados pelas residências unifamiliares e comércio local (4). Há poucos lotes de tamanho intermediário e há pouca mistura entre os lotes grandes e pequenos.

5.3.6 Padrão figura-fundo

A análise do padrão figura-fundo do setor Verbo Divino / Alexandre Dumas revela que, apesar de a maioria das edificações estarem alinhadas ortogonalmente, há pouca relação entre o traçado das ruas e os espaços livres definidos pelas massas construídas. A maioria dos edifícios de escritórios foi implantada de maneira isolada no meio do lote, e bastante recuada em relação às ruas. De certo modo, os muros e gradis que cercam estes lotes possuem maior efeito de configuração espacial sobre os espaços livres do que as edificações propriamente ditas.

5.3.7 Espaços livres privados

No bairro há uma total ausência de praças, sendo que os espaços livres públicos restringem-se aos das próprias ruas e calçadas. No entanto, o baixo gabarito médio dos volumes construídos, os grandes recuos das edificações em relação à rua, e a farta arborização (tanto das ruas quanto dos jardins dos edifícios do *office park*), conferem uma certa “atmosfera de parque” ao bairro, compensando parcialmente a escassez de áreas públicas. Apesar dos espaços livres privados estarem quase sempre vedados à circulação pública, a integração visual entre espaços privados e públicos é grande devido ao uso comum de gradis visualmente permeáveis como elemento de fechamento dos lotes.

5.3.8 Morfologia urbana

Verbo Divino / Alexandre Dumas
Edifícios de escritório

- EDIFÍCIO DE ESCRITÓRIOS
(LAJE CORPORATIVA)
- EDIFÍCIO DE ESCRITÓRIOS
(UNIDADES OFFICE)

Verbo Divino / Alexandre Dumas
Uso residencial

- EDIFÍCIO RESIDENCIAL
- RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR

Verbo Divino / Alexandre Dumas
Hotéis e flats

HOTÉIS E FLATS

Verbo Divino / Alexandre Dumas
Uso comercial

COMÉRCIO
 BANCOS
 RESTAURANTES E LANCHONETES

5.3.9 Processo de verticalização

1975-1980

1981-1985

1996-2000

2001-2005

2006-2010

Capítulo 6

Desenho urbano e legislação em São Paulo

6.1. O papel da legislação urbana no processo de desenho urbano

Inúmeros fatores incidem e influenciam o processo de desenho urbano, refletindo, direta ou indiretamente, sobre a maneira como a forma urbana se transforma e se consolida. Padrões estéticos correntes, estilos arquitetônicos, técnicas construtivas, oscilações na disponibilidade de materiais e recursos, as estratégias e produtos adotados pelo mercado imobiliário, a difusão de novos padrões de consumo, a conjuntura econômica, entre muitos outros aspectos acabam, de uma forma ou de outra, deixando sua marca sobre a forma da cidade. A maneira como estes variados aspectos efetivamente se conjugam, no entanto, está intrinsecamente relacionada à existência e execução dos conflitos em torno da produção do espaço urbano e, como vimos, das formas de apropriação dos valores de uso e de troca que dela emergem. Neste contexto, a legislação urbana consiste em um importante elemento de mediação destes conflitos, uma vez que é através desta que são determinadas as “regras do jogo” do processo de produção do espaço da cidade, e, consequentemente, do processo de desenho urbano.

De fato, a legislação urbana é um dos principais, se não o mais importante, meio através do qual o poder público é capaz de exercer o papel de ordenador do desenvolvimento sócio-espacial urbano, assim como do espaço e da forma urbana. Apesar do papel relevante que assumem a gestão, os programas de investimentos e as obras públicas (de infra-estrutura, espaços livres, e outros tipos de equipamentos de uso público como escolas e postos de saúde), é a legislação urbana que efetivamente ordena e regulamenta a atividade de “construção da cidade” por parte da sociedade civil e do mercado imobiliário.

De modo geral, algumas das principais atribuições da legislação urbana são determinar quais atividades podem ser realizadas em quais locais da cidade, e em quais condições; estabelecer a maneira como a propriedade territorial urbana pode e não pode ser parcelada, edificada, ocupada, utilizada e comercializada; definir normas e diretrizes para a construção e operação das edificações; entre outras. Apesar de diversas destas questões estarem atreladas a quesitos de caráter essencialmente técnico (tais como parâmetros de salubridade e eficiência, análises de sobrecarga das redes de infra-estrutura, normatização edilícia etc), muitos outras, se não a maioria, dependem significativamente de critérios subjetivos, vinculados à uma dada realidade sócio-política e cultural, onde coexistem concepções e interesses diversos acerca dos modelos ideais de desenvolvimento urbano e dos processos mais adequados para atingi-los.

Por mais que a legislação – desde os instrumentos mais abrangentes, como o plano diretor ou o zoneamento de uso e ocupação do solo, até as mais específicas normas edilícias, como as que estipulam exigências de ventilação e insolação dos ambientes internos dos edifícios – possa estar amparada pelo aval

científico do “discurso competente”¹ de técnicos, engenheiros e urbanistas, é inegável o fato de que, em última instância, as disposições da legislação são sempre fruto de *opções*, as quais emergem de um processo legislativo permeado pelos interesses de agentes que variam enormemente em peso político e capacidade de representação e reivindicação. Além disso, como o contexto e as circunstâncias que envolvem a legislação alteram-se constantemente, esta também está sujeita aos efeitos da passagem do tempo, de maneira que algumas leis tornam-se obsoletas ou inadequadas em relação à realidade sobre a qual dispõem, levando à necessidade da atualização ou alteração de leis ultrapassadas e da criação de novas leis para lidar com questões anteriormente ausentes.

Assim sendo, a legislação não deve ser encarada como um conjunto atemporal, abstrato e idealizado de normas e regras que se materializa a partir do nada para regulamentar a ação dos diversos agentes que interagem em meio ao mercado e à sociedade. A legislação é, ao contrário, um instrumento dinâmico e perpetuamente sujeito à acomodação de interesses e concepções que se alteram com o tempo: ela é, antes de tudo, o resultado de um embate entre forças, uma interface através da qual interesses diversos são confrontados e eventualmente equilibrados dentro de limites tidos como socialmente e politicamente aceitáveis.

No caso específico da legislação urbana, esta encontra-se historicamente atrelada aos padrões aceitos por uma sociedade como as “situações-limite” na qual a ocupação e a realização de atividades nos espaços da cidade não interferem – ou interferem apenas dentro de um limite aceitável – com a fruição geral do espaço urbano. Benevolo, por exemplo, relaciona as origens do direito urbanístico e do planejamento urbano contemporâneo aos males produzidos como resultado do crescimento caótico e desordenado da cidade da Revolução Industrial inglesa de meados do século XIX, “cuja consequência concreta saltam a seus olhos e a seu nariz: a insalubridade, o congestionamento, a feiúra”. Sobre este contexto, o autor comenta acerca da função da autoridade pública, como pode ser observado no excerto abaixo.

“Já que os males dizem respeito à cidade em seu conjunto, os remédios devem ser igualmente de ordem geral, e competem à autoridade pública, não aos particulares. Por conseguinte, essa situação, nascida da *confiança na liberdade ilimitada dos indivíduos* e da falta de meios tradicionais para controle público, impele as autoridades, irresistivelmente, a intervirem de outro modo, impondo novas limitações às iniciativas imobiliárias particulares”²

A legislação urbana, desta forma, tem sua origem na necessidade de submeter o comportamento dos indivíduos – que agem e transformam o espaço urbano em busca da satisfação de seus interesses

¹ O discurso competente, segundo Marilena Chauí (2007 [1982]) é uma forma de manifestação da ideologia através da reivindicação, por parte de grupos específicos de “especialistas”, técnicos e cientistas de diversas áreas, de uma legitimidade exclusiva para tratar dos assuntos que lhe competem. Segundo a autora, “[...] o discurso competente é o discurso instituído. É aquele no qual a linguagem sofre uma restrição assim resumida: não é qualquer um que pode dizer a qualquer outro qualquer coisa em qualquer circunstância.” (CHAUÍ, 2007 [1982]: 19) Através da defesa do discurso competente, excluem-se as “pessoas comuns” (que não dominam os léxicos e protocolos do meio técnico) da esfera decisória associada à prática de uma dada área do conhecimento, no caso, o urbanismo e o planejamento urbano. O “discurso competente” é, portanto, essencialmente tecnocrático e potencialmente autoritário.

² BENEVOLO, 2001: 74, grifos nossos.

particulares – a um conjunto de regras que resguarde um padrão mínimo consentido de qualidade ambiental e de vivência urbana. Por este motivo, a legislação urbana evolui ao longo do tempo, em virtude principalmente de três fatores contextuais que estão em constante transformação: as mudanças nos interesses e no comportamento dos agentes que constroem a cidade (e do tipo de espaço que eles produzem); as mudanças nos padrões socialmente aceitos e desejados para a qualidade sócio-espacial e ambiental da cidade; e os diferentes desfechos dos conflitos decorrentes do confronto entre ações particulares e expectativas coletivas. Disto, temos que qualquer legislação poderá ser apenas tão boa ou tão efetiva quanto as visões que a sociedade que originou tais leis possui sobre a cidade e sobre o espaço urbano, e de sua capacidade de avançar com esta visão perante o enfrentamento dos interesses particulares que lhe são contrários.

No que tange ao desenho urbano, contudo, a legislação tem, na maioria das vezes, sua função restrita a um mínimo denominador comum que traça a linha entre o “aceitável” e o “inaceitável”, raramente havendo, salvo algumas exceções, oportunidade para se almejar a transformação da cidade rumo a alguma vaga visão a respeito do que seria “desejável”.

Desde sua origem, a legislação urbanística surgiu muito mais como um instrumento disciplinatório que objetivava, em última instância, evitar situações socialmente, economicamente e ambientalmente negativas ou mesmo catastróficas, ao invés de uma ferramenta para auxiliar o surgimento de uma cidade ideal. Apesar de, em sua essência, a atividade de planejamento urbano assumir como premissa o uso da legislação para induzir ou incentivar a consolidação de resultados previstos e desejados, o mais comum é que o conjunto das leis urbanas represente, de certa maneira, um grande compêndio da “cidade que não queremos”:³ seu caráter essencialmente disciplinatório avança quase sempre a reboque do agravamento das situações que demandam novas formas de controle ou intervenção. Isto é perceptível, ao verificarmos esquematicamente a trajetória histórica da legislação urbana de São Paulo: os primeiros códigos urbanísticos surgem no final do século XIX com um perfil essencialmente edílico e sanitarista, ainda bastante genérico (apenas buscando evitar a insalubridade das construções); mais tarde, na primeira metade do século XX, passa a incluir medidas fragmentadas de controle da ocupação do território, tais como a restrição da verticalização fora dos limites do “centro urbano” e a restrição de usos não-residenciais nos bairros-jardins mais abastados (resguardando assim a qualidade ambiental desfrutada pela elite urbana); e apenas na década de 1970, através da adoção de um plano diretor e um zoneamento “global”, admite a necessidade de um disciplinamento do uso e ocupação do solo na escala total da cidade.⁴

O resultado disto para o desenho urbano é que a legislação acaba comumente tornando-se uma espécie de emaranhado de normas que dispõem apenas indiretamente sobre um ou outro aspecto pertinentes à produção da forma urbana, sem que em nenhum momento se possa, de fato, contemplar

³ No entanto, este nem sempre é o espírito de todas as legislações urbanas. Algumas, especialmente as mais recentes, procuram se posicionar – ao menos em intenção – de modo “propositivo” acerca da cidade, ao invés de apenas como instrumento disciplinatório. Segundo o Instituto Pólis (2002, p. 21), o espírito das ferramentas urbanísticas introduzidas Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/01), se propõem a auxiliar os municípios a formular Planos Diretores que almejem “a cidade que queremos”, ao invés da “cidade que não queremos”.

⁴ Sobre a evolução da legislação e do planejamento urbano na cidade de São Paulo, verificar Wakisaka, 1991; Taralli, 1993; Rolnik, 1997; Feldman, 2005.

alguma intenção clara de desenho para a cidade ou parte dela – uma vez que a legislação surge apenas para evitar a cidade indesejada e não para promover a cidade desejada. Consolida-se, assim, a hegemonia de determinadas intenções parciais e de disposições genéricas e frequentemente contraditórias. No entanto, é da aplicação desta rede dispersa e fragmentada de restrições urbanísticas – e da maneira como os agentes produtores do espaço urbano aquiescem, enfrentam ou contornam estas restrições de acordo com seus interesses – que efetivamente a cidade acaba constituindo sua forma urbana.

Isto significa que o processo de construção da cidade é, em larga medida, regido por regras cuja implicação para o desenho urbano é pouco compreendida, uma vez que há pouca relação entre a intenção das leis (cuja maioria destina-se a *evitar* as situações intoleráveis), e a forma urbana que se consolida como resultado de sua aplicação. Tal quadro torna-se mais complexo na medida em que se considera a natureza gradual e fragmentada do processo de construção da legislação, cujas leis, variando enormemente em termos de autoria, objetivos e disposições, vão sendo agregadas em ritmos variados e irregulares ao longo do tempo. Isto, por sua vez, acaba traduzindo-se num processo de desenho urbano “descompassado” em relação às regras que o regem, já que a legislação em um momento induz certas formas de ocupação do lote, para em outro momento evitá-las ou mesmo proibi-las. Soma-se a esta questão, ainda, a distância que comumente acaba existindo entre a cidade descrita na lei e a cidade real, uma vez que as leis nem sempre são seguidas à risca, devido tanto às contingências materiais das classes de baixa renda, cujos espaços são sistematicamente excluídos da “cidade formal”, quanto em decorrência de “desvios de comportamento” do mercado imobiliário, nas situações em que este se vale de estratégias (ou mesmo da leniência e da corrupção) para aproveitar-se das brechas na lei.

A legislação, sendo um objeto dinâmico e socialmente produzido, encontra-se continuamente sob alvo de debate e sujeito ao questionamento, negociação e intermediação por parte do mercado, da sociedade civil, e do Estado. A legislação, assim, serve como um importante testemunho dos conflitos acerca da produção do espaço urbano; Rolnik, por exemplo, afirma que

“mais além do que definir formas de apropriação do espaço permitidas ou proibidas, mais do que efetivamente regular a produção da cidade, a legislação urbana age como *marco delimitador de fronteiras de poder*. A lei organiza, classifica e coleciona os territórios urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania diretamente correspondentes aos modos de vida e à micropolítica familiar dos grupos que estiveram mais envolvidos em sua formulação. Funciona portanto, como referente cultural fortíssimo na cidade, *mesmo quando não é capaz de determinar sua forma final*”⁵

Assim sendo, a legislação, independentemente de sua capacidade de traduzir-se da maneira prevista sobre a produção da forma urbana, é, por si só, uma representação da idéia de cidade que emerge do confronto e da negociação entre grupos que se empenham para promover seus próprios modelos e concepções, dentre os quais podemos destacar os técnicos urbanistas da administração pública, os políticos, os movimentos sociais e os agentes do mercado. É, também, uma manifestação das relações de poder entre todos estes grupos, uma vez que a legislação é única e se aplica a todos, mas não é elaborada por todos.

⁵ ROLNIK, 2007: 13, grifos nossos.

Coletivamente, a lei se legitima pela sua aparente neutralidade, mas de fato ela depende totalmente das *fronteiras de poder* dos agentes envolvidos em sua formulação. A neutralidade da lei é, assim, uma espécie de ideologia, uma representação de um “consenso” de equidade e justiça em relação ao uso e apropriação do espaço urbano. A consciência deste aspecto fundamentalmente ideológico da legislação é de grande relevância para o estudo do processo de desenho urbano, pois demonstra as relações existentes entre o desenho, as leis que o produzem (ou permitem sua produção), e os agentes aos quais tal desenho interessa.

Por um lado, a legislação urbana representa, de certa maneira, o modelo de cidade e de espaço urbano que uma sociedade almeja. Por outro, ela revela também manifestações de poder e dominação, uma vez que há uma inegável relação entre o que é determinado pela legislação e as concepções dos grupos que usufruem de uma maior capacidade de pressão, influência ou persuasão junto ao poder público sobre o processo de formulação e aprovação das leis. Esta relação será tão mais profunda quanto maior for a susceptibilidade do Estado a práticas clientelistas e patrimonialistas em seu relacionamento com as elites dominantes. Isto decerto não quer dizer que a legislação seja elaborada em serviço exclusivo das elites; contudo, ela geralmente o estará na mesma medida em que esta for capaz de conferir uma “aura de legitimidade” a seus propósitos, através da transformação de seus próprios interesses nos interesses da maioria. A ideologia toma parte central neste processo, uma vez que, segundo Chauí,

“[...] através da ideologia, são montados um imaginário e uma lógica da identificação social com a função precisa de escamotear o conflito, dissimular a dominação e ocultar a presença do particular, enquanto particular, dando-lhe a aparência do universal”.⁶

Desta maneira, setores das classes dominantes – particularmente aqueles engajados com a “máquina de crescimento urbana” – se empenham em estreitar as relações entre a legislação urbana e suas próprias ideologias sobre a forma e o espaço urbano. Esta convergência torna-se fundamental para a manutenção do sobre a produção da cidade, pois é através do controle das representações de como a cidade *deve ser*, que se torna possível controlar a maneira como ela efetivamente acaba *vindo-a-ser*. E neste processo o controle sobre a imagem da cidade – sobre o processo de desenho urbano – assume um papel central, uma vez que a imagem da cidade exerce importância sobre a construção dos modos de consciência dos indivíduos que nela habitam.

Como vimos, a legislação urbana tradicional, sustentada apenas em instrumentos coercitivos e disciplinatórios “clássicos” tal qual, por exemplo, o zoneamento, concentra-se quase exclusivamente sobre o que a cidade e sua forma não podem ser. Não se deve entender disso que, por exclusão, ela também indique o que a cidade pode ser, e muito menos o que ela deveria ser. Excetuando-se as situações proibidas pela legislação (a instalação de usos em local proibido, construção de áreas ou alturas superiores às permitidas etc), ainda assim as opções à disposição dos promotores imobiliários são quase infinitas, mesmo que limitadas por questões de ordem técnica (que determinam o que é possível de se construir), econômica (que determinam o que é mais conveniente de se construir) ou sócio-cultural (que determinam o que é mais adequado de se construir). Ou seja, a legislação apenas revela o que uma sociedade, em termos urbanísticos, proíbe a si mesma de construir; por outro lado, ela pouco representa o que esta

⁶ CHAUI, 2007 [1982]: 32.

mesma sociedade elege como sendo a forma urbana mais apropriada para si mesma. Isto dá liberdade para que, no espaço urbano, inúmeras concepções de cidade se confrontem e que algumas eventualmente triunfem sobre outras, independentemente do que é preconizado pela legislação e pelo planejamento urbano.

Estes conflitos acerca da construção da imagem da cidade tornam-se mais evidentes exatamente nas áreas onde as oportunidades de investimentos e lucros para o mercado imobiliário são maiores e os interesses em jogo são, por conseguinte, mais significativos. Os centros de negócios de uma cidade são exemplos emblemáticos de tais espaços, onde o grande interesse imobiliário, decorrente da demanda por espaços com alto valor de troca, aliada ao valor simbólico de endereços prestigiados, ocasiona níveis de valorização dos terrenos e dos imóveis muito além do que ocorre no restante da cidade. Por este motivo, tais áreas da cidade são, e quase sempre foram, palco de forte pressão por parte do mercado para a aprovação de leis e projetos que reforcem seu caráter especial e exclusivo, ampliando as possibilidades de acumulação provenientes dos vultuosos empreendimentos que dominam estes espaços. Também por este motivo, estudar a relação entre a evolução da legislação urbana e da forma urbana destes centros pode levar a conclusões reveladoras sobre a relação entre os interesses públicos e privados nestas áreas, e sobre a maneira como estes se articulam na condução do processo de desenho urbano, de construção da forma e da imagem da cidade. Portanto, o estudo da evolução da forma urbana consolidada ao longo da Marginal Pinheiros será desenvolvido à luz da evolução da legislação, destacando-se os pontos no qual a legislação é determinante sobre a forma, e os pontos nos quais os interesses por detrás de certas formas são determinantes sobre as mudanças na legislação.

6.2. Efeitos da legislação sobre a forma urbana

Para que se possa compreender a maneira como a legislação urbanística interfere sobre o processo de desenho urbano, é necessário verificar de que maneiras ela pode ser determinante ou não sobre a configuração físico-espacial da cidade. Marcelo Lopes de Souza (2001: 217) elabora uma classificação na qual identifica cinco diferentes modalidades de instrumentos urbanísticos que influenciam de maneiras diferentes os “agentes modeladores do espaço urbano”, de acordo com a sua abordagem e objetividade. São estes:

- **instrumentos informativos:** referem-se aos meios e sistemas de divulgação empregados pela administração pública para informar a população e o mercado a respeito de assuntos pertinentes ao planejamento e à gestão da cidade. Podem variar desde informes bastante concisos sobre as áreas que receberão obras ou investimentos específicos, até amplas ações educativas e de conscientização sobre problemas como a coleta seletiva do lixo, cuidados com as áreas de mananciais, acesso à política habitacional etc. Em relação ao desenho urbano, os instrumentos informativos são relevantes porque é através destes que podem ser explicitadas as intenções do poder público em relação à transformação da forma urbana, de modo que os outros agentes que participam deste processo possam interagir, alinhando-se a favor ou contrariamente às ações programadas.

- **instrumentos coercitivos:** são instrumentos que determinam os limites legais das atividades dos agentes “modeladores da cidade”. Os códigos de obra, o zoneamento e os índices urbanísticos que lhe estão associados, tais como recuos, gabaritos, taxas de ocupação, coeficientes de aproveitamento, etc, são todos coercitivos: eles estabelecem os limites gerais para as formas de construção e para o uso e ocupação do solo, proibindo as situações não-conformes. O poder dos instrumentos coercitivos está na negação e supressão das atividades e ações consideradas inaceitáveis, mas seu poder de promoção de ações desejáveis é bastante limitado.
- **instrumentos estimuladores:** referem-se às medidas que buscam incentivar o comportamento ou a ação de determinados agentes em uma direção específica, rumo a um resultado desejado. Os exemplos mais simples de instrumentos estimuladores são os incentivos fiscais que buscam promover a “renovação” de um bairro degradado ou atrair atividades específicas para um determinado distrito. Os instrumentos estimuladores podem estar associados a outros tipos de instrumentos, especialmente instrumentos coercitivos, que associam a proibição de uma dada ação, ao estímulo a alguma outra ação alternativa. Um exemplo deste tipo de instrumento na legislação urbanística de São Paulo é a antiga “Fórmula de Adiron” (aprofundada mais adiante), que, associada ao zoneamento, tinha a função de estimular a verticalização em determinadas zonas da cidade. Outro exemplo de instrumento estimulador são as Operações Urbanas Consorciadas, que têm o efeito de estimular a atividade do mercado imobiliário em áreas específicas da cidade, oferecendo a possibilidade de flexibilização dos limites impostos pelo zoneamento em troca de contrapartidas financeiras a serem aplicadas em obras de melhorias da infra-estrutura pública na mesma área.⁷
- **instrumentos inibidores:** são instrumentos que buscam limitar o escopo de ação dos agentes que modelam o espaço urbano, sem necessariamente representarem medidas expressamente coercitivas. Apesar de não proibirem certas situações, eles geram pressão contrária para impedir que estas aconteçam. Muitos destes instrumentos lidam especificamente com a questão do enfrentamento à especulação imobiliária. Um exemplo é o IPTU progressivo no tempo, que, como vimos, pode ser aplicado aos imóveis que não cumpram sua função social de acordo com as especificações da legislação, inibindo assim a continuidade deste tipo de situação. O mesmo vale para outros instrumentos que determinam a “ameaça” de desapropriação ou que exigem parcelamento/edificação compulsórios, todos os quais buscam inibir a especulação com o solo urbano. Outro caso de instrumento inibidor são as Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS), que apesar de teoricamente buscarem estimular a construção de moradias para a população de baixa renda, acabam muitas vezes tendo, na verdade, a função de inibir a atividade do mercado imobiliário e, assim, impedir a valorização excessiva do solo urbano, especialmente no caso das ZEIS localizadas em bairros degradados (mas providos de boa oferta de infra-estrutura) na região central da cidade.
- **outros instrumentos:** são aqueles que possuem efeito sobre o processo de transformação da cidade sem que necessariamente influenciem de maneira explícita o comportamento dos agentes que tomam parte deste processo. Ou seja, não são informativos, coercitivos, estimuladores nem

⁷ Apesar de esta ser a premissa básica das Operações Urbanas Consorciadas, veremos mais adiante que seus efeitos são bem mais complexos e muitas vezes desviam-se do propósito original, invertendo a lógica que as fundamentam.

inibidores, mas mesmo assim constituem-se em ferramentas que oferecem suporte à ação da administração pública municipal. Um exemplo deste tipo de instrumento é o direito de preempção, que confere à municipalidade a prioridade de compra sobre imóveis privados que poderão ser úteis para a instalação de infra-estrutura e equipamentos públicos. Apesar de, de certa forma, o direito de preempção poder acabar inibindo a comercialização de um terreno, não é este o seu objetivo. Outros exemplos de instrumentos que divergem das outras categorias são aqueles de caráter essencialmente arrecadatório, como as “contribuições de melhoria” que buscam captar parte da valorização das propriedades privadas decorrentes de benfeitorias públicas especiais.

Esta classificação é bastante útil para entender como a legislação interage de diferentes maneiras com os agentes que participam do processo de desenho urbano, incentivando certos comportamentos, e inibindo ou proibindo outros. No entanto, ela é pouco precisa para auxiliar na compreensão de como, por meio desta interação, a legislação incide especificamente sobre a configuração *físico-morfológica* da cidade, ou seja, sobre a forma urbana.

De maneira geral, a legislação urbana repercute, esquematicamente, sobre dois aspectos distintos da forma urbana. O primeiro aspecto, que poderíamos chamar de “tipológico”, diz respeito à maneira como os *lotes urbanos são ocupados e edificados*, produzindo, assim, diferentes *tipos* de edificações. Tal aspecto surge conforme os parâmetros urbanísticos impostos sobre o uso e a edificação de cada lote – tais como os tipos de atividades permitidas, os coeficientes de aproveitamento, afastamentos obrigatórios, gabaritos, faixas de doação, taxas de ocupação e de permeabilidade, entre outros – contribuem para a consolidação de formas volumétricas e tipológicas específicas. Tais restrições são geralmente estabelecidas através de normas edilícias – que podem estar compiladas através de um Código de Obras, referenciadas em um grupo de normas técnicas, ou espalhadas em diversas leis diferentes (ou todas as três opções) –, e também através da conformidade às características estipuladas para cada tipo de zona de acordo com o zoneamento de uso e ocupação do solo.

O segundo aspecto, que poderíamos chamar de “estrutural”, diz respeito à maneira como as diferentes atividades, espaços e edifícios irão se distribuir e se articular através do espaço urbano, configurando assim a forma urbana de modo a determinar a *estrutura* físico-espacial da cidade. Trata-se, neste caso, das disposições da legislação que *transcendem o âmbito do lote individual*, ou seja, consideram as relações existentes entre um lote e outro, entre os espaços privados e públicos, entre as atividades urbanas e a infra-estrutura que oferece suporte às mesmas, etc. Esta estruturação é controlada principalmente pelo zoneamento de uso e ocupação do solo – cuja função principal é a de estabelecer os usos e a intensidade de ocupação permitida em cada região da cidade –, a qual geralmente (mas não sempre) está vinculada a um conjunto de intenções estabelecidas através de um plano diretor. O zoneamento não é, todavia, o único instrumento que detém a função de estruturar a distribuição de usos e atividades na cidade, sendo que os planos diretores, os planos de execução de obras públicas, os projetos de reordenação urbanística e de expansão ou ampliação da malha viária também repercutem de maneira significativa na estrutura geral da cidade. Além disso, particularmente a partir de década de 1980, diversas cidades no Brasil e no mundo têm passado a desenvolver novas formas de articulação público-privada através de instrumentos especiais que permitem, por exemplo, flexibilizar intencionalmente o zoneamento

mediante contrapartidas (financeiras ou urbanísticas) oferecidas pela iniciativa privada, com o intuito de promover transformações específicas em determinadas áreas da cidade.⁸

De certa maneira, podemos dizer que o aspecto “tipológico”, relativo às formas de ocupação dos lotes e quadras, define as características dos vários elementos que constituem a forma urbana – no caso, os edifícios e os espaços entre os edifícios –, enquanto o aspecto “estrutural” destaca-se pela função de ordenar estes tipos e suas relações, dispondo-os através do espaço urbano e estruturando as articulações e conexões existentes entre eles.

Ambos os aspectos, “tipológico” e “estrutural”, são bastante relevantes no que concerne ao processo de desenho urbano, e estão intrinsecamente associados entre si. Se é possível, no âmbito do planejamento urbano, definir que em uma determinada região da cidade pretende-se promover a concentração de um tipo específico de edifício, isto somente ocorre porque a lei oferece meios para: a) determinar as formas de uso e ocupação dos lotes mais adequadas (aspecto tipológico); e b) induzir a instalação destes edifícios em locais ou regiões específicas do espaço urbano (aspecto estrutural). Ao estabelecer limites específicos para o uso, a altura e a área dos edifícios em uma região da cidade, a legislação busca induzir que nestas áreas se sobressaiam tipos diferentes de edifícios – e, consequentemente, formas urbanas distintas –, tanto no que concerne aos usos (edifícios de escritórios, residenciais, condomínios, casas, etc) quanto no que concerne à configuração morfológica e arquitetônica dos mesmos (edifícios altos, baixos, alinhados à rua, recuados, geminados, soltos em meio ao lote, volumes monolíticos ou fragmentados, etc.).

O aspecto “tipológico” também está profundamente relacionado às formas de parcelamento e apropriação do solo existentes em uma cidade, pois quesitos tais como coeficientes construtivos, taxas de ocupação e recuos levam a “resultados morfológicos” que dependem completamente das dimensões e da configuração geométrica dos lotes urbanos, e não dependem praticamente em nada da localização efetiva destes lotes na cidade. Se, por exemplo, forem determinadas as mesmas restrições para a ocupação de dois lotes vizinhos, mas as dimensões e formatos destes lotes forem totalmente diferentes, as formas que poderão se materializar em cada um como resultado da aplicação da legislação também poderão ser completamente diferentes. Inversamente, lotes localizados em locais diferentes mas que tenham as mesmas dimensões e sobre o qual incidem os mesmos tipos de restrições oferecem praticamente as mesmas possibilidades de formas de ocupação. Assim sendo, no que diz respeito ao processo de desenho urbano, em alguns casos as características físicas dos lotes urbanos podem acabar representando um fator determinante muito mais significativo do que as restrições impostas pela legislação.

Já o aspecto “estrutural” da legislação produz resultados que podem acabar dependendo muito mais de outros fatores. As variações de custo do solo, a disponibilidade de infra-estrutura e serviços de apoio, e a disponibilidade de lotes urbanos com as características apropriadas para cada tipo de empreendimento (tanto no que se refere às suas propriedades físicas, geométrica, etc, como às características do local e do contexto em que estão situados) muitas vezes são mais determinantes sobre a forma da cidade do que a simples adequação ao estabelecido por instrumentos urbanísticos como o zoneamento. Em um caso no qual um lote apresente todos os atributos adequados à instalação de um empreendimento de interesse do

⁸ Em São Paulo, um dos mais importantes instrumentos deste gênero são as Operações Urbanas Consorciadas, sobre as quais trataremos em profundidade mais adiante.

mercado imobiliário, mas o zoneamento inibe ou impede a sua instalação, provavelmente se articulará um conflito entre os interesses do mercado e a administração pública que impõe tal zoneamento. Nestes casos, é comum que a legislação assuma, na mente do empreendedor, a aparência do “elo fraco” do dilema: ao se comparar quesitos como a localização, o contexto urbano, a oferta de infra-estrutura e o zoneamento de um terreno urbano, o zoneamento – que afinal é uma formulação abstrata e distante da realidade físico-material cotidiana – aparenta ser o problema mais passível de ser enfrentado e contornado. Dobrar as restrições da legislação urbana pode demandar certo nível de articulação política, mas alterar o contexto urbano de um empreendimento exige que a cidade seja praticamente reinventada. Por este motivo, o aspecto “estrutural” da legislação é o qual normalmente torna-se alvo de enfrentamento por parte do mercado, em uma arena em que os interesses de ordem político-econômica se contrapõem à razão de ordem técnica.

Em decorrência disto, no âmbito do planejamento urbano o aspecto “tipológico” da legislação urbana é, de fato, geralmente encarado como uma questão mais técnica, enquanto o aspecto “estrutural” é, por outro lado, considerado também (e principalmente) como uma questão política. Esta ênfase sobre a dimensão política do aspecto “estrutural” decorre de sua relação mais direta com conflitos existentes entre diferentes modelos e concepções de cidade, e com conflitos em torno da acumulação e reprodução do capital resultantes da produção do espaço urbano.

O aspecto “estrutural” da legislação urbana é o que mais diretamente traduz um projeto específico de cidade, e, por este motivo, a correlação entre tal aspecto e a própria atividade de planejamento urbano é imediata e bastante óbvia. Já o aspecto “tipológico”, representado pelos parâmetros urbanísticos, tende a permanecer relegado a um segundo plano meramente instrumental, o que de certa forma revela a importância secundária comumente conferida à forma urbana no âmbito do planejamento.⁹ Esta diferença de ênfase é evidenciada por Souza, quando este comenta que

“Em contraste com outros instrumentos, como os zoneamentos, os quais, muitas vezes carregam um indisfarçado conteúdo político-ideológico, ao promoverem segregação, ou, ao contrário, inclusão, os parâmetros urbanísticos não possuem, em si mesmos, uma vocação progressista ou conservadora. Eles expressam, simplesmente, aspectos da densidade urbana e das formas espaciais. (...) Mais fortemente do que ocorre com outros instrumentos, o uso que deles for feito, isto é, a maneira como, uma vez regulamentados, condicionarem a ocupação do solo, é que irá se mostrar benéfico – caso permita a manutenção de densidades e tipologias compatíveis com a boa qualidade de vida – ou maléfico – o que ocorrerá se servir de respaldo para uma ocupação que conduza à saturação dos equipamentos urbanos, ao comprometimento da beleza cênica e a problemas ambientais. Sendo bastante singelos e de natureza

⁹ Isto revela uma interessante contradição. A área de conhecimento e de atuação profissional englobada pela atividade de planejamento urbano é essencialmente multidisciplinar, envolvendo não apenas a arquitetura e o urbanismo, mas também o direito, as ciências sociais, economia, geografia, etc. A visão de que o urbanismo deve ocupar uma posição central no planejamento urbano é comumente questionada pelos profissionais de outras áreas, que classificam esta concepção como uma modalidade de planejamento estritamente “físico-territorial” (e portanto omissa na dimensão sócio-econômica; vide SOUZA, 2001: 123-131). No entanto, é surpreendente o quanto o próprio planejamento “físico-territorial” pode ser tão pouco “físico”, uma vez que mesmo nele as preocupações com a forma urbana são relegadas a um plano tão secundário.

puramente formal, os parâmetros urbanísticos são inteiramente plásticos, podendo servir às intencionalidades mais díspares.”¹⁰

Disto, subentende-se que, na visão do autor, os parâmetros urbanísticos (aspecto “tipológico”) são desprovidos de um conteúdo político-ideológico, o qual, por outro lado, estaria explícito no zoneamento (aspecto “estrutural”). O sentido ideológico vinculado aos parâmetros urbanísticos surgiria apenas da maneira como a construção da cidade responde a tais parâmetros, e é por eles condicionada. Apesar de considerarmos esta afirmação correta, não se pode ignorar que a resposta dada a tais parâmetros depende diretamente dos valores para eles fixados e da maneira como estes se combinam e se sobrepõem, o que significa que mesmo os dispositivos de aparência mais inócua, como por exemplo os recuos ou gabaritos, também podem guardar em si uma dimensão político-ideológica que é geralmente ignorada. Além disso, a própria existência e adoção de um tipo de parâmetro urbanístico ou outro já carrega em si uma carga ideológica. Por exemplo: independente de uma cidade adotar um coeficiente de aproveitamento com um valor X ou Y, o próprio fato do coeficiente existir significa que, naquela cidade, considera-se que a densidade construtiva é uma qualidade importante do ambiente urbano, e que precisa, portanto, ser submetida ao controle público. Ao passo em que, em outra cidade, o controle pode ser feito apenas por meio de recuos, gabaritos, etc, significando que, nesta outra cidade, o controle sobre a volumetria do espaço construído é considerada mais relevante do que sobre a densidade construtiva propriamente dita.

O debate urbanístico concentra-se, entretanto, de maneira muito mais significativa sobre o aspecto “estrutural” da legislação do que sobre seu aspecto “tipológico”. Diferenças de opinião a respeito de quais regiões da cidade devem ter seu zoneamento modificado para permitir novos usos, ou sobre quais bairros devem receber maiores investimentos em obras de infra-estrutura (que, apesar de seu aspecto técnico, são decisões eminentemente políticas), normalmente atraem muito mais atenção e suscitam muito mais polêmica ou controvérsia do que diferenças de opinião acerca, por exemplo, das dimensões estipuladas para o recuo lateral das edificações na zona ZM-3a ou na zona ZM-3b (questões que aparentam ser exclusivamente técnicas, apesar de não o serem).

Esta diferença de escala – e, diga-se talvez, de “glamour” ou “dramaticidade” – entre certos aspectos da legislação acaba levando à articulação de certa hierarquia entre os aspectos que receberão maior atenção no debate urbanístico corrente, e os que serão simplesmente aceitos de maneira relativamente automática, por serem considerados como meros detalhes técnicos ou burocráticos da lei. Para o desenho urbano, contudo, tanto a lógica do lote-a-lote (tipológica) quanto a lógica da escala urbana e metropolitana (estrutural) são relevantes. A forma urbana resulta tanto das grandes decisões quanto das pequenas, e, como veremos nos próximos capítulos, algumas vezes pequenos detalhes da lei que normalmente passam despercebidos acabam tendo grande poder sobre a maneira como a forma urbana acaba se configurando. Em geral, ignora-se o fato de que a imagem da cidade, assim como todos os efeitos de propagação ideológica, de representações de exclusão ou de inclusão que esta imagem pode veicular, dependem tanto do aspecto “estrutural” da legislação como do “tipológico”. Por este motivo, para que se possa verificar mais claramente como a legislação influencia o processo de desenho urbano, é necessário estar atento tanto para um quanto para o outro.

¹⁰ SOUZA, 2001: 220.

6.3. Legislação e forma urbana em São Paulo

A forma urbana do Centro de São Paulo é distinta da forma urbana de outras áreas que também concentram edifícios de escritórios e atividades empresariais e financeiras, como a Av. Paulista, a Av. Faria Lima ou as áreas ao longo da Marginal Pinheiros. A análise da produção destas “centralidades” deve se dar à partir de um ponto de vista histórico, uma vez que as diferenças entre as formas de uma e de outra se devem a muitos fatores intrinsecamente ligados à conjuntura histórica em que estas áreas foram verticalizadas. Ao se comparar, simultaneamente, a forma urbana de cada uma destas áreas e a legislação urbana vigente no período em que cada uma foi construída, torna-se possível identificar, ainda que superficialmente, quais aspectos da forma são de alguma maneira determinados pela legislação.

Ao se percorrer estas duas trajetórias paralelas (a da forma urbana e a da legislação), fica clara a tendência de a legislação evoluir – ao menos em intenção, senão em efetividade – em seu nível de complexidade e em seu caráter normativo e disciplinatório, ainda que em um momento ou outro possam ocorrer certos retrocessos. Tal verificação pode, à primeira vista, soar um pouco óbvia: idealmente, conforme a cidade cresce e se torna mais densa e complexa, a legislação passa a lidar com um número maior de problemas decorrentes de maiores distâncias, maiores densidades, maiores demandas, etc. Além disso, o refinamento técnico e instrumental à disposição dos urbanistas e legisladores (e dos promotores imobiliários que respondem a tal legislação) também evolui com o tempo, o que, teoricamente, permite uma maior precisão nas exigências edilícias e urbanísticas e em sua fiscalização.

Disto, à primeira vista verifica-se que, tanto em seu aspecto “tipológico” quanto “estrutural”, a legislação aparentemente caminha na direção de ampliar o controle público sobre a forma da cidade, através de maiores restrições sobre as formas de uso e ocupação do solo. Na década de 1920, por exemplo, as restrições que incidiam sobre a ocupação dos lotes no Centro de São Paulo apenas tratavam sobre poucas questões, tais como o alinhamento das edificações à rua e o gabarito máximo de altura dos edifícios, além de algumas poucas normas edilícias que tratavam das dimensões de poços de iluminação e ventilação. Ao passo que, no início do século XXI, as restrições para a ocupação dos lotes são extremamente numerosas. Apenas para listar algumas que dependem diretamente do zoneamento: categorias de uso permitidas e proibidas, tamanho mínimo dos lotes, recuos de frente, lateral e fundos, gabaritos de altura, coeficiente de aproveitamento mínimo, básico e máximo, outorga onerosa do direito de construir, taxas máximas de ocupação e de permeabilidade do solo, parâmetros de incomodidade de uso, entre outras. A estas ainda se somam outras restrições de caráter edilício contidas no Código de Obras e em outras normas técnicas, dentre as quais incluem-se exigências para as dimensões mínimas dos cômodos, dimensionamento mínimo das aberturas, faixas de aeração e ventilação das edificações, proporções de largura e profundidade das reentrâncias nas fachadas, dimensões máximas para os terraços, abas, marquises, áreas de pilotis, platibandas, quantidade e dimensões das escadas de emergência, dutos, reservatórios, etc.

A legislação paulistana de fato tornou-se, ao longo do tempo, muito mais restritiva, ou, pelo menos, muito mais precisa em seus critérios restritivos no que tange à forma urbana. Isto poderia nos levar a crer que a legislação também vem se tornando um elemento cada vez mais determinante sobre a forma urbana, tornando os rumos do processo de desenho urbano mais controlados (e controláveis) por parte do poder público. Isto, no entanto, é uma inverdade. As formas que surgem de um número maior de restrições

normativas nem por isso são mais previsíveis ou propositais, porque muitas restrições, tais como a imposição de coeficientes de aproveitamento e taxas de ocupação, permitem soluções formais variadas, ao invés de “respostas únicas”. Esta multiplicação de possibilidades leva a uma ampliação do horizonte de decisões que precisam ser tomadas no desenvolvimento de um projeto. Inversamente, menos restrições simplificam a gama de possibilidades existentes, tornando os resultados formais mais óbvios, menos variados, e, enfim, mais previsíveis.

A capacidade de prever como o mercado imobiliário, e a iniciativa privada em geral, podem responder à legislação urbana é um elemento essencial para que se torne possível o desenvolvimento de um processo de desenho urbano “consciente” (e, na melhor das hipóteses, democraticamente dirigido pelo poder público).¹¹ Se a municipalidade é incapaz de prever, minimamente, como o mercado irá “construir a cidade” em resposta à legislação, então é impossível elaborar uma legislação que atenda a um desígnio, a um desenho previsto e consentido coletivamente. Nestes casos é que ocorre o desenho urbano “inconsciente”: a cidade se configura (se “desenha”) seguindo as regras impostas pela legislação, mas estas regras tem pouca conexão com qualquer desenho previsto. Quando o único desenho capaz de ser previsto é aquele da intervenção pontual, desenhada unilateralmente (seja pela via pública ou pela via privada), o conceito de *desenho urbano* acaba sendo reduzido para igualar-se ao de *projeto urbano*, com o desenho urbano perdendo seu caráter de processo coletivo para se limitar ao estreito horizonte do projeto de exceção.

Prever completamente como transcorrerá a construção da cidade só é possível em uma economia absolutamente centralizada, na qual o mercado se reduz a um pequeno grupo de monopólios agindo em uníssono, ou então em uma economia totalmente estatizada, na qual o governo é responsável por todas as decisões. Em ambos os casos, inclusive, para se controlar totalmente o desenho da cidade seria necessário suprimir a ação difusa da sociedade civil (a construção de moradia própria, pequeno comércio, etc). No mundo capitalista, no entanto, predominam as economias de mercado, voltadas à competição livre entre empresas e indivíduos, com o Estado intervindo para garantir o direito de acesso a “liberdades individuais” (as quais muitas vezes se restringem à suposta liberdade de escolhas de consumo, especialmente no caso das economias neoliberais), e para mitigar a formação de cartéis e monopólios. Neste sistema, a produção do espaço urbano é compartilhada por inúmeros agentes (empresas, indivíduos, instituições) que não agem coordenadamente, e para que a administração pública possa deter algum controle sobre o processo de desenho urbano é necessário entender quais os interesses destes agentes para que suas ações se tornem minimamente previsíveis.

Prever o comportamento de cada empresa ou indivíduo na construção da cidade pode ser tarefa impossível, mas ainda assim existe certa previsibilidade em relação a alguns dos interesses particulares do empreendedor imobiliário típico, seja este o incorporador, o construtor, ou o revendedor. Na maioria dos casos, e especialmente nas regiões mais valorizadas da cidade, há uma espécie de “fato consumado” praticamente invariável: é quase sempre vantajoso para o empreendedor que o edifício (o “produto”) atinja o máximo de área construída permitida pela legislação, tanto no caso dos edifícios residenciais, como nos de escritório, *shopping centers* e na maioria dos empreendimentos comerciais.

¹¹ Por processos de desenho urbano “consciente” e “inconsciente”, nos referimos ao sentido desenvolvido no capítulo 2, páginas 41 e 42.

Quanto maior a área construída de um edifício, maior será a diluição dos custos fixos de reprodução do empreendimento, tais como o preço do terreno, do projeto e da campanha publicitária, o que otimizará a lucratividade por metro quadrado construído. A exceção a esta “regra” fica apenas no caso de projetos especiais, como escolas, clínicas, templos e outros tipos de uso em que a proporção ideal entre a área do terreno e a área construída nem sempre é aquela fixada como limite máximo pela legislação, devido à necessidade de construções térreas, abundância de espaços abertos, ou instalação de equipamentos especiais. Mesmo nestes últimos casos, contudo, a própria valorização do solo acaba agindo como uma forma de “pressão econômica” para que tais atividades se transfiram para outro local, liberando seus terrenos para usos que não “desperdicem” o potencial construtivo de lotes valorizados.

Dentre todas as “economias” que um maior aproveitamento do potencial construtivo do lote pode acarretar para o empreendedor imobiliário, a mais significativa é a do custo do terreno. Além de representar um custo substancial na execução do empreendimento, este valor independe do que será efetivamente construído (apesar do custo do terreno variar de acordo com a *possibilidade* de verticalização conferida pelo zoneamento). Por sua vez, o custo do projeto arquitetônico (e dos projetos complementares) varia de acordo com a dimensão da área projetada, mas não proporcionalmente, o que faz cair seu “peso” proporcional na conta final conforme aumenta a metragem do projeto.

Já o investimento feito na campanha publicitária pode, em geral, ser melhor aproveitado em um empreendimento maior do que em um menor. Considerando-se que uma campanha publicitária pretenda atingir um determinado público alvo de consumidores que existe em uma cidade (definido, através de pesquisas de mercado, por faixa de renda, faixa etária, localização, etc.), temos que este público tem um tamanho mais ou menos determinado e a mesma campanha que atinge este público pode promover a venda de mais ou menos unidades; isto pode possibilitar uma maior diluição do custo da campanha nos empreendimentos de maior porte. Inversamente, um produto maior também permite uma campanha maior, e portanto mais efetiva.

Também na construção, o aumento do tamanho de um empreendimento pode gerar “economias de escala” na execução das obras. A principal economia está na aquisição de material de construção, que geralmente pode ser negociado a menores preços com os fornecedores, de acordo com o tamanho das encomendas. Além disso, a mobilização de equipamentos pesados como guindastes, escavadeiras, etc. para uma obra pode tornar-se mais econômica nos empreendimentos de grande porte devido à redução da sua taxa de ociosidade, uma vez que, nos casos de vários edifícios em um mesmo canteiro de obra, a construção pode ser organizada em fases tal qual em uma linha de montagem, ou seja, as máquinas ficam menos tempo ociosas, intercalando uma tarefa à outra.

Tudo isto aponta para o fato de que o mercado busca, quase sempre, extrair o maior aproveitamento possível do potencial construtivo do lote – ao menos quando há demanda de consumo para isso –, e a administração pública pode inclusive alterar significativamente a dinâmica do mercado imobiliário conforme potenciais de aproveitamento maiores ou menores são fixados para diferentes áreas da cidade através do zoneamento (também dentro de certos limites: oferecer um coeficiente de aproveitamento mais alto em uma periferia distante e pouco atrativa não irá necessariamente despertar o interesse do mercado imobiliário naquela região). A busca, por parte do mercado, pelo esgotamento completo do potencial construtivo dos lotes valorizados é, inclusive, uma constante histórica que pode ser verificada, e que tem importantes reflexos sobre o processo de desenho urbano em São Paulo.

27, 28.

Forma urbana do Centro Velho de São Paulo.

O traçado tortuoso das antigas ruas da cidade colonial deu origem a “quadras-blocos” com formatos geométricos irregulares.

Além disso, a verticalização desta área, tendo ocorrido entre as décadas de 1910 e 1950, atravessa diversos períodos diferentes de vigência da legislação urbana de São Paulo. Isto se traduziu na justaposição de edifícios com altura e estilos arquitetônicos bastante diferentes uns dos outros, resultando em uma forma urbana complexa, apesar da relativa homogeneidade dos alinhamentos imposta pelo modelo das quadras-bloco.

27

28

Tomemos, por exemplo, a morfologia urbana típica do Centro de São Paulo, marcada pela presença de “quadras-bloco” densamente construídas, cujos edifícios ocupam quase totalmente seus lotes. Apesar de muitas quadras estarem eventualmente “incompletas”, e de haver certa variação de formas e gabaritos em decorrência da sobreposição de edifícios mais ou menos antigos (erguidos sob legislações diferentes), estas quadras relativamente homogêneas foram, em sua maior parte, edificadas na primeira metade do século XX sob a vigência de legislações menos restritivas do que as existentes atualmente. De um lado, a lei permitia a ocupação quase total do lote, e impunha apenas um gabarito máximo de altura; do outro, ao empreendedor imobiliário interessava construir neste lote tanto quanto lhe fosse possível, uma vez que os terrenos do Centro eram valorizados e havia demanda. O resultado é previsível: todo o “envelope virtual” (que resulta do formato geométrico do lote e do gabarito de altura) acaba sendo preenchido. Quando o mesmo ocorre em todos os lotes, o resultado morfológico não é nenhum outro senão aquele que já era previsto, a “quadra-bloco” densamente edificada.

A formação das quadras-bloco do centro de São Paulo não ocorreu por acidente, como um resultado imprevisto da legislação. Ela foi concebida e promovida com a intenção de alavancar a transformação da imagem da cidade de São Paulo do século XIX, um provinciano núcleo colonial de casebres colados ao chão, rumo à cidade rica do café e do comércio, construída em referência ao modelo urbano europeu, na qual a morfologia da quadra-bloco era, e em muitos casos ainda é, a forma urbana predominante. A legislação não apenas permitiu, como incentivou que isto ocorresse: à partir de 1929, por

exemplo, um novo Código de Obras¹² passou a determinar alturas mínimas para as novas construções na área do Triângulo histórico no Centro Velho, que variavam entre 3 e 9 pavimentos, dependendo da largura da rua, o que de fato acabou forçando a verticalização.

Como veremos mais adiante, ao longo do tempo a legislação urbana em São Paulo passou gradativamente a incorporar mais modalidades de restrições para a ocupação dos lotes. Até os anos 1950, as únicas restrições à verticalização se dão por meio de fórmulas que estabeleciam a relação da altura dos edifícios em função da largura da rua, e, em caráter excepcional, algumas ruas específicas tinham um gabarito máximo de altura fixo, independentemente do uso de tais fórmulas. Ainda assim, apesar desta legislação ser pouco “refinada” em termos de complexidade, ela detinha um grande “poder” de desenho sobre a forma dos edifícios, especialmente através de um artifício introduzido a partir de 1934 durante uma revisão do Código de Obras.¹³ Este mecanismo permitia que os edifícios atingissem uma maior altura do que seria normalmente permitido, caso sua forma fosse “escalonada” de acordo com uma “linha imaginária”, traçada a partir do alinhamento do lado oposto da rua e passando sobre o ponto máximo de altura da fachada frontal. Os resultados da aplicação deste artifício podem ser reconhecidos em inúmeros edifícios localizados no Centro de São Paulo.

¹² Lei 3.427/29, conhecida como “Código de Obras Arthur Saboya”.

¹³ Instrumento introduzido através do “Ato de Consolidação” do Código de Obras Arthur Saboya (1934). Somekh (1997) indica um paralelo entre este mecanismo e o Building Code de Nova York (1916), código que promoveu a “consagração” do modelo do edifício escalonado naquela cidade.

29.

Forma urbana do Centro Novo de São Paulo, cuja verticalização inicia-se a partir de meados da década de 1920, acelerando-se na década seguinte.

Apesar da semelhança entre as tipologias de edifícios existentes nos dois “lados” do Centro, há contrastes sensíveis entre a morfologia destas duas áreas. A forma urbana do Centro Novo, marcada pelas ruas mais amplas, arejadas e de traçado ortogonal, nas quais, durante os “anos áureos” do Centro haviam de lojas de grifes e produtos importados, transparecem um sentido de ordem e sofisticação contrastante com as abarrotadas e tortuosas ruas do Centro Velho.

30.

Prédio escalonados típicos do Centro de São Paulo, na Rua São Bento, decorrentes da aplicação de artifício do Código de Obras de 1929 para aumentar a altura dos edifícios.

31. Verticalização do bairro de Higienópolis, cuja forma urbana rompe com o modelo das "quadras-bloco" em prol do modelo de "torres soltas".

No entanto, com o crescimento da cidade e a intensificação da verticalização, estas restrições passaram a ser consideradas como insuficientes para lidar com os problemas causados pelo adensamento construtivo, tanto no que se refere ao congestionamento e à sobrecarga da infra-estrutura (decorrentes da intensificação de usos), quanto em relação à insalubridade das edificações, que ainda não contavam com condições adequadas de ventilação e aeração, situações agravadas com a multiplicação dos edifícios residenciais a partir da década de 1940 em bairros fora do Centro, como na Vila Buarque e em Higienópolis.

Consequentemente, nos anos 1950 são adotadas duas novas modalidades de restrições que tiveram grande impacto sobre a lógica de ordenamento da forma urbana em São Paulo: a Taxa de Ocupação (T.O.) e os Coeficientes de Aproveitamento (C.A.), introduzidas, respectivamente, pelas Leis 4.615/55 e 5.261/57. A Taxa de Ocupação define a porcentagem da área máxima de projeção horizontal do lote que pode ser ocupada pela edificação, enquanto o Coeficiente de Aproveitamento determina a área máxima de edificação que pode ser construída em proporção à área do lote.

A lei de 1955 determina uma Taxa de Ocupação máxima de 1/3 para o uso residencial e de 2/3 para os outros usos (comercial e industrial), enquanto a lei de 1957 estabelece o Coeficiente de Aproveitamento máximo equivalente a 4 vezes a área do terreno para os edifícios residenciais e 6 para os edifícios comerciais. Em ambos os casos, estas restrições são relativas apenas ao uso do lote, independentemente de sua localização na cidade, o que evidencia ainda uma desvinculação com a idéia de zoneamento, que é apenas adotada plenamente no início da década de 1970.

Entretanto, estes novos gêneros de restrições à ocupação dos lotes inicialmente enfrentaram resistência por parte de grupos defensores do acirramento da verticalização e do adensamento da cidade de São Paulo, não somente por parte daqueles que obviamente tinham muito a ganhar com isso (os promotores imobiliários), mas também por parte de representantes do meio técnico, político e intelectual que acreditavam no adensamento como um modelo urbano apropriado para a cidade de São Paulo.¹⁴ No entanto, a taxa de ocupação e o coeficiente de aproveitamento eventualmente acabaram se consolidando como importantes ferramentas de controle sobre o desenvolvimento da cidade, sendo incorporadas de maneiras cada vez mais restritivas em praticamente todas as legislações posteriores.¹⁵ Em especial, o Coeficiente de Aproveitamento é amplamente considerado como um dos mais importantes instrumentos de contenção do adensamento construtivo, porque apenas através dele é que se pode limitar quantitativamente e com exatidão a área passível de ser construída em um terreno. Por este motivo, ele é também extremamente útil para disciplinar o funcionamento do mercado imobiliário, já que o valor de troca dos terrenos passa a estar diretamente atrelado à capacidade de aproveitamento dos lotes determinada por este coeficiente.

¹⁴ Uma das mais célebres figuras que inicialmente se colocou contra a imposição de coeficientes de aproveitamento restritivos foi o prefeito Prestes Maia, cuja visão para São Paulo, como explicitada em seu Plano de Avenidas de 1930, divergia da idéia de enfrentamento ao adensamento e à verticalização.

¹⁵ Salvo algumas exceções, como no caso da sublevação do Coeficiente de Aproveitamento para o valor 6 em toda a área da cidade no período entre 1966 e 1972, independentemente do uso do lote.

A aplicação destes dois dispositivos urbanísticos (Taxa de ocupação e Coeficiente de Aproveitamento) produziu mudanças drásticas sobre a morfologia urbana de São Paulo. Seu principal efeito foi a ruptura com o modelo das quadras-blocos, iniciando uma transição rumo a um novo modelo de cidade constituído por torres “soltas” umas das outras, separadas pela introdução, na legislação, da exigência de recuos entre as edificações. Em um primeiro momento, a legislação exigia somente a adoção de recuos pouco extensos, permitindo que os edifícios fossem implantados bastante próximos uns dos outros. A verticalização de bairros residenciais como Higienópolis, ocorrida a partir da década de 1950, é representativa desta fase.

Nos anos seguintes, novas exigências mais restritivas à ocupação dos lotes foram acrescentadas à legislação, gradualmente ampliando a separação entre os edifícios. A verticalização da Avenida Paulista, ocorrida com maior intensidade entre as décadas de 1960 e 1980 (mas iniciada ainda em meados da década de 1950, e se estendendo até o começo do século XXI), atravessa diferentes períodos de vigência da legislação, o que pode ser constatado pelas diferentes tipologias de edifícios ali existentes, para os quais foram adotados diferentes índices urbanísticos ao longo do tempo.

Os méritos desta evolução da legislação são indiscutíveis no que se refere ao fortalecimento do controle urbanístico sobre a densidade da cidade, alcançada através do controle unitário sobre a densidade de ocupação de cada lote. No entanto, em relação ao controle sobre a forma urbana, os resultados da aplicação das taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento são ambíguos. Se de um lado os antigos recuos e gabaritos utilizados na consolidação do Centro de São Paulo eram dispositivos restritivos de caráter essencialmente geométrico e formal, de outro lado as taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento são dispositivos essencialmente abstratos, cujas implicações para a forma urbana são apenas indiretas. Enquanto a forma urbana do Centro, anteriormente à aplicação destes dispositivos, se consolidava de acordo com um modelo morfológico consentido e bastante previsível, após a sua adoção, paradoxalmente, esta previsibilidade se diluiu.

Os recuos e gabaritos, enquanto estabeleciam um “envelope virtual” que podia ser plenamente construído, tinham grande poder de determinação sobre a forma da cidade. Atualmente, este “envelope virtual” só é passível de ser parcialmente preenchido, em proporções estabelecidas de acordo com as taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento; dentro deste envelope, podem ser construídos edifícios mais altos, mais baixos, mais esbeltos, mais robustos, etc. (ou seja, de formas variadas), contanto que não ultrapassem a metragem permitida pelos coeficientes. A maneira como cada edifício “ocupa” seu envelope depende, assim, muito mais do produto a ser comercializado do que da legislação.

Os recuos e gabaritos, deste modo, perderam boa parte de sua relevância para o processo de desenho urbano. De determinantes da forma urbana, tornaram-se apenas limitadores das interferências que um edifício pode eventualmente causar aos edifícios vizinhos, por evitarem a proximidade das edificações aos limites de seus lotes. O poder de determinação morfológica destes dispositivos, contudo, não foi substituído por outros dispositivos com objetivo semelhante; a forma urbana, que antes era significativamente determinada pela legislação (e, indiretamente, pela administração pública, portanto), passa a ser determinada majoritariamente pelo mercado e pelos tipos de edifício que ele produz. Deste quadro, disseminou-se a forma predominante de edifício existente em São Paulo, indiscriminadamente reproduzida pelos quatro cantos da cidade: a torre solta em meio ao lote.

32. Av. Paulista. Seu processo de verticalização atravessa o período de vigência de diversas legislações urbanas, incluindo o Código de Obras de 1937, o Código de Obras de 1954, a Lei de Zoneamento de 1972 e a Lei de Zoneamento de 2004.

Alguns dispositivos de indução da forma urbana subsistem neste período, mas seu poder de determinação sobre a forma é menor, e seus efeitos acabam por reforçar uma tendência que é determinada pelo mercado, como, por exemplo, o incentivo oferecido pelo zoneamento de 1972 aos edifícios altos e esbeltos com grandes áreas livres internas ao lote.¹⁶ Há, assim, uma clara transição no enfoque da legislação urbana, com um fortalecimento de seu controle sobre as densidades construtivas e sobre a valorização do solo, e um enfraquecimento de seu aspecto determinante sobre a forma urbana. Isto representa uma mudança de paradigma, com a predominância, no que concerne à morfologia urbana, de dispositivos de caráter quantitativo sobre outros de caráter qualitativo, uma vez que a importância dada pela lei à quantidade de área construída em um lote sobrepuja as preocupações a respeito das formas edificadas. Controlar a distribuição de potenciais construtivos na cidade representa um avanço no controle da extração de “mais-valia” sobre a terra urbana, mas isto veio ao custo da diluição do controle sobre o processo de desenho urbano, e dos significados que dele emergem através da forma urbana.

Esta mudança de foco não é exatamente uma questão negativa. Ela é coerente com a evolução geral da prática do planejamento urbano no Brasil e no mundo, em que o estreito horizonte da abordagem exclusivamente físico-territorial do planejamento abre espaço, pelo menos em intenção, para a inclusão de novas dimensões, sensíveis aos conflitos sócio-econômicos que tomam parte na produção do espaço urbano. Isto não quer dizer, contudo, que ampliar o foco do planejamento deva obrigatoriamente exigir que se dê as costas ao seu antigo enfoque “clássico”, o tratamento da forma urbana. A forma urbana é, pelo seus efeitos sobre a cultura e sobre os modos de consciência dos habitantes da cidade, uma dimensão extremamente relevante para a realidade social urbana. Esta importância, entretanto, se dá no nível do implícito, do qualitativo e do subliminar, e não no nível do explícito, do quantitativo e do superficial, e por isso geralmente permanece dissimulada.

Não se defende aqui uma regressão à situação promovida pela legislação antiga e pelo ultrapassado urbanismo “sanitarista-estetizante”. Mesmo que as legislações de outrora tenham sido eficientes para configurar a forma urbana de acordo com determinados modelos, estes modelos hoje não são mais pertinentes. No entanto, a legislação urbana que existe atualmente em São Paulo abdicou da eficácia que as antigas leis possuíam em relação ao processo de desenho urbano, deixando em seu lugar um vácuo que vem sendo preenchido pelo mercado imobiliário. Ou seja, o que se busca evidenciar é que a evolução histórica da lei provocou uma transferência de poder acerca do desenho urbano e, conseqüentemente, da imagem da cidade, o qual abandonou o âmbito da administração pública para se depositar mais intensamente sobre as mãos do mercado.

Se a imagem da cidade antes emanava significativamente da forma urbana “da legislação”, hoje ela advém da forma urbana que o mercado constrói segundo sua própria concepção de cidade, dentro de uma legislação que, no tratamento da forma urbana, é excessivamente abstrata e imprecisa. Segundo Macedo, como resultado da replicação deste modelo, “hoje São Paulo tem uma paisagem homogênea e uma morfologia previsível, na qual *focos de renovação e mutação aparecem de maneira relativamente imprevisível em relação às normas e regulamentação*”.¹⁷ Uma das regiões da cidade em que estes focos de

¹⁶ Tais incentivos se davam, entre outros meios, através de um dispositivo desta lei conhecido como “Fórmula de Adiron”, o qual permitia um aumento do coeficiente de aproveitamento do lote (C.A.) para além dos limites estipulados pela legislação, mediante a diminuição da taxa de ocupação.

¹⁷ MACEDO, 2009: 91; grifos nossos.

renovação e/ou mutação se concentram corresponde justamente aos locais onde o mercado imobiliário tem interesse em produzir significados e modelos que se distinguem em relação ao restante da cidade, destacando simbolicamente sua sofisticação e exclusividade. Toda a região empresarial ao longo da Marginal Pinheiros, cuja verticalização inicia-se a partir da década de 1970, é um exemplo desta cidade cuja imagem é um meticuloso produto do mercado.

Esta tendência de abdicação do poder público sobre a imagem da cidade manifesta-se ao longo de toda a segunda metade do século XX, e, na passagem para o século XXI, ela passa a ser exacerbada ainda mais intensamente através de novas formas de articulação público-privadas promovidas através de Operações Urbanas. Essa transferência de poder é conveniente ao mercado imobiliário e às elites urbanas, pois o controle sobre a imagem da cidade é também um instrumento útil à disseminação de ideologias que fortalecem a segregação e a dominação no espaço urbano. Veremos, adiante, como a história da evolução da legislação urbana em São Paulo é também a história desta transferência de poder sobre a imagem da cidade.

Capítulo 7

O processo de desenho urbano na Marginal do Rio Pinheiros

7.1 A cidade avança rumo ao rio

Até meados da década de 1960, praticamente toda a região ao longo da margem leste do Rio Pinheiros era ocupada exclusivamente por loteamentos residenciais, com algumas concentrações de caráter industrial ao norte, na região da Lapa e de Vila Leopoldina, e ao sul, em Santo Amaro, nas cercanias do córrego Jurubatuba. Havia também extensas áreas desocupadas, dominadas pela presença de charcos e matagais, e algumas áreas ocupadas de forma precária por populações de baixa renda, em especial nas proximidades dos córregos e áreas mais suscetíveis a inundações.

A propriedade dos terrenos ainda não-loteados estava concentrada nas mãos de alguns poucos proprietários, como resultado do monopólio fundiário articulado décadas antes pela Cia. Light, empresa concessionária responsável pelo fornecimento de energia elétrica em São Paulo. Esta empresa de capital canadense, criada em 1899, era responsável também pela operação do sistema de transporte coletivo de bondes da cidade de São Paulo, além da construção das estações de produção e redes de distribuição de energia elétrica. Um dos projetos de geração de energia elétrica para a cidade de São Paulo, o “Projeto da Serra”, consistia no bombeamento, por meio de um sistema de barragens e estações elevatórias, das águas do Rio Tietê através da Serra do Mar para a Usina Hidroelétrica Henry Borden, em Cubatão, cuja construção foi iniciada em 1925. Para conduzir as águas do Tietê rumo à serra, fizeram-se necessárias a construção de obras que tinham a função de inverter o fluxo das águas do Rio Pinheiros, contendo-as na Represa Billings.

A área sob jurisdição da Light para este projeto correspondia a toda a extensão da faixa de várzea inundável do Rio Pinheiros, o que significa que a área sob domínio da empresa seria tanto maior quanto maior fossem as cheias do rio. Em 1929, uma grande enchente inundou uma ampla extensão das margens do rio, incluindo não apenas as áreas dos assentamentos populares, mas também alguns dos bairros de residência da elite como o Butantã e o Morumbi, que já estavam sendo ocupados na época. Odete Seabra (1987) indica esta enchente como resultante da interferência das obras da Light, qualificando-a como “criminosa”, uma vez que a empresa, ao manter os reservatórios cheios mesmo na época das chuvas, causou uma cheia muito acima do esperado e garantiu para si uma porção de terra muito maior do que lhe seria de direito.

Nos anos seguintes, após a conclusão das obras de retificação do Rio Pinheiros, a área da várzea inundável de seus antigos meandros havia sido significativamente reduzida, mas o controle sobre as terras envoltórias havia permanecido nas mãos da Light. Como essas áreas não eram mais tão necessárias para a gestão dos recursos hídricos, isto permitiu que alguns trechos fossem eventualmente vendidos em grandes glebas para permitir sua urbanização por parte da iniciativa privada.

Uma das principais aquisitoras dos terrenos que pertenciam à Light foi a Cia. City, empresa que havia sido responsável por realizar o loteamento e urbanização de diversos bairros-jardins de alto padrão,

como o Jardim Europa, o Jardim América e o Pacaembu, e que mais tarde viria a lotear extensas áreas nas cercanias do rio, como é o caso do Alto de Pinheiros.¹ A transferência desta larga porção de terras entre as duas empresas não se trata de mera coincidência, uma vez que, segundo Souza (1988), as Cia. City e Light compartilhavam diversos acionistas e inclusive membros de seus conselhos diretores, que detinham interesse no sucesso combinado de ambas.²

No entanto, na maioria das outras situações a Light era relutante em transferir a propriedade de suas terras ao longo do Rio Pinheiros, especialmente nos casos em que a prefeitura necessitava de espaços para a instalação de obras de infra-estrutura, novos arruamentos e pontes, nos quais a cessão, teoricamente, deveria ser feita desoneradamente. Em 1945, por exemplo, o prefeito Prestes Maia requisitou à Cia. Light que cedesse uma faixa de 40 metros ao longo do rio para a construção de uma avenida marginal, como parte de seu Plano de Avenidas (ou seja, a idéias das Avenidas Marginais vinha desde o plano original dos anos 1930), “mas as terras haviam se tornado propriedade particular do *trust*, que entendia que sua obrigação era a de apenas reservar aquela porção de terra, não de cedê-la gratuitamente e muito menos de fazer obras de aterro e terraplenagem”.³ Este imbróglia perdurou por 10 anos, quando finalmente em 1955 foi lavrado acordo que transferia a faixa em que seria construída a Marginal para a administração municipal. No entanto, a pressão exercida pelo município para a cessão de cada vez mais espaço para a construção de alças de acesso, trevos, viadutos, etc. começou a representar uma ameaça aos interesses da empresa, que decidiu vender rapidamente e em grandes lotes as propriedades que lhe restavam (deixando assim o problema da desapropriação para ser resolvido entre a prefeitura e terceiros). Isto, por sua vez, resultou na concentração de imensas glebas nas mãos de poucos proprietários particulares,⁴ o que foi conveniente para que, a partir da década de 1970, estas áreas se demonstrassem apropriadas para a instalação dos empreendimentos de grande porte que viriam a surgir ali.

O marco inicial do processo de conversão das margens do Rio Pinheiros em uma centralidade de comércio e serviços de alto padrão foi a inauguração, em 1966, do Shopping Iguatemi, tido como o primeiro *shopping center* do Brasil.⁵ O empreendimento foi construído em um terreno localizado na Rua Iguatemi, adjacente ao bairro do Jardim Europa, no lugar onde antes havia uma antiga chácara pertencente à família Matarazzo. Apesar de não estar localizado exatamente às margens do Pinheiros, a região plana e alagadiça em que se situa era, até então, imediatamente associada à imagem indesejada de proximidade

33. (página oposta)

Foto aérea da região da
Marginal Pinheiros em 1958.

Fonte: Multispectral / Base / Geoportal.

¹ A Cia. City, cujo nome completo era “City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Ltd.”, foi criada em 1912. Entre seus criadores está a figura de Horacio Belfort Sabino, grande proprietário de terras que havia promovido o arruamento da região imediatamente ao sul da Paulista, a qual recebeu um traçado marcado por vias ortogonais, onde se encontram as alamedas Santos, Jaú, Itu, Franca, Tietê e Lorena, e as ruas transversais Augusta, Haddock Lobo e Bela Cintra. O sucesso do empreendimento levou-o a associar-se a outros investidores para a criação da Cia. City, buscando ainda financiamento na Bolsa de Londres através do banqueiro belga Edouard Fontaine de Lavelle. A tomada de capital no valor de 2 milhões de libras permitiu a aquisição da vasta extensão de terras que seguiam na direção da baixada do Rio Pinheiros, onde foram instalados os bairros do Jardim Europa e Jardim América. Para a elaboração do projeto de urbanização do Jardim Europa, foi contratado o urbanista inglês Raymond Unwin, expoente do movimento das “Garden City” inglesas que havia sido discípulo de Ebenezer Howard. (TOLEDO, 1996: 109).

² SOUZA, 1988: 60.

³ FIX, 2001: 85.

⁴ SEABRA, 1987: 252.

⁵ BRUNA & VARGAS, 2010: 113. No entanto, cabe notar que o cobiçado título de “primeiro shopping center do Brasil” também é reivindicado pelo Shopping Méier, no Rio de Janeiro, inaugurado em 1963.

VILA OLÍMPIA

BERRINI

VERBO DIVINO

do rio, ainda que também vizinha ao nobre loteamento da Cia. City. Assim como outros dentre os primeiros empreendimentos instalados na ainda “inóspita” região, o Shopping Iguatemi envolveu certa dose de risco por parte de sua idealizadora, a construtora Alfredo Mathias, que de início teve certa dificuldade para encontrar investidores interessados em seu projeto.

O entrave encontrava-se principalmente no fato de que muitos acreditavam, naquele momento, que a idéia de um “centro comercial” fechado em um edifício com lojas não iria parecer atraente o suficiente para levar os consumidores que freqüentavam as finas lojas localizadas na Rua Augusta a se deslocarem até um ponto tão “afastado”. Naquele período, o próprio conceito de “*shopping center*” era algo praticamente desconhecido no país, e mesmo as galerias comerciais do Centro de São Paulo ainda eram bastante recentes (algumas das mais famosas haviam sido inauguradas poucos anos antes, como a Galeria Metrôpole, de 1960, e a Galeria Nova Barão, de 1962). Além disso, os lojistas nutriam certo preconceito em relação a este tipo de empreendimento, pois acreditavam que os visitantes não se disporiam a caminhar até as lojas do fundo, o que gerou certa disputa pelas lojas localizadas próximas da entrada e deixou as mais distantes inicialmente vazias (nas galerias do Centro geralmente havia um percurso que ligava uma rua à outra acomodando um fluxo contínuo; assim, não existia a “parte dos fundos”). Para conseguir viabilizar o projeto, foram realizados churrascos de divulgação no próprio canteiro de obras, onde eram vendidas cotas ideais do empreendimento.⁶

Quando inaugurado, o Shopping Iguatemi possuía cerca de 33.000 m² da área construída, com 75 lojas, 2 lojas-âncora, 2 salas de cinema e 576 vagas de estacionamento, quase todas descobertas (algumas se encontravam no recuo frontal, que foi posteriormente consumido com o alargamento da Rua Iguatemi). Conforme a região envoltória foi se desenvolvendo nas décadas seguintes e o Iguatemi foi gradativamente consagrando-se como um dos principais espaços de consumo de luxo da cidade, o empreendimento passou a receber diversas reformas e ampliações. Passadas quatro décadas de sua inauguração, o tamanho do Shopping já havia praticamente triplicado para cerca de 110.000 m² construídos, com 320 lojas, 4 lojas-âncora, 5 cinemas e 1850 vagas.⁷ Para abrigar todos estes veículos, foram construídos pavimentos de estacionamento acima dos três pavimentos comerciais, o que aumentou bastante o volume construído do edifício, tornando seu aspecto arquitetônico mais próximo do modelo de “caixote” típico dos projetos dos *shopping centers* construídos em São Paulo nas décadas seguintes.

Cabe atentar que a grande ruptura em termos comerciais entre o Shopping Center Iguatemi e as galerias do Centro da cidade é a sua relação com o conceito do “*mall*” suburbano norte-americano, implantado em pontos periféricos da cidade e destinado a ser facilmente acessível através do uso do automóvel, ampliando

34 e 35. O Shopping Iguatemi em dois momentos: após a inauguração, no final da década de 1960, e em 2010.

⁶ VEJA SÃO PAULO, 23.04.2008. A maioria dos primeiros proprietários eram pessoas físicas que haviam investido no projeto antes de sua construção. Com o sucesso do empreendimento, à partir de 1978 o Grupo Jereissate, pertencente à família de mesmo nome, passou gradativamente a adquirir as partes dos outros proprietários. Com a aquisição, em janeiro de 2008, de ações referentes a 11% do Shopping que pertenciam a um dos últimos grandes proprietários individuais, o Grupo Jereissate finalmente tornou-se o sócio majoritário do empreendimento, detendo o controle de 53% das ações.

⁷ BRUNA & VARGAS, 2009: 113.

enormemente o “raio de atendimento” do empreendimento. Naquela época, o local era visto como uma localização quase “periférica” em relação à centralidade exercida pelas lojas do Centro e dos Jardins, apesar de estar localizado junto aos bairros nobres da região. No entanto, controversamente o Shopping Iguatemi não dispunha, em sua inauguração, de uma via de acesso adequada ao porte do empreendimento.

Este problema, contudo, foi resolvido apenas dois anos após a inauguração do Shopping, pois em 1968 deram-se início às obras de alargamento da Rua Iguatemi, com o intuito de transformá-la em uma nova avenida de grande porte. A intenção era a abertura de um novo eixo viário paralelo ao Rio Pinheiros, distante deste cerca de 800m, conectando o CEAGESP até a zona sul de São Paulo (a Marginal Pinheiros ainda não existia, sendo inaugurada também no início da década de 1970). Para possibilitar este alargamento, aprovou-se durante a gestão do prefeito Brig. Faria Lima (1965-1969) a Lei 7.104/68, que determinava o alargamento da Rua Iguatemi para 40 metros e sua extensão em direção ao norte até a Av. Pedroso de Moraes, e na direção sul até a Av. dos Bandeirantes. No entanto, o projeto foi realizado apenas parcialmente, construindo-se apenas o trecho entre o Largo da Batata e a Av. Nove de Julho, justamente a parte que fazia “interface” com o Jardim Europa, o loteamento mais nobre dentre as áreas atravessadas pelo projeto. Tal fato “reforça a idéia das atividades centrais terem uma tendência de instalação nas proximidades dos bairros de classe alta”,⁸ uma vez que a obra arbitrariamente excluiu os trechos que cruzariam os bairros menos abastados.

As obras foram concluídas já na gestão seguinte, do prefeito Paulo Maluf (1969-1971, primeiro prefeito nomeado pelo governo militar; viria a governar novamente em 1993-1997), que decidiu mudar o nome da avenida em homenagem ao seu antecessor. Diferentemente do que ocorreu com a Av. Paulista, que havia sido aberta no final do século XIX como um loteamento residencial da elite cafeeira e apenas mais tarde foi transformando-se em um centro de negócios, a Av. Brig. Faria Lima havia sido pensada desde o início como uma avenida destinada a abrigar grandes edifícios de escritórios, gozando inclusive de legislação especial que exigia recuos mais generosos e marquises em alguns trechos, como as existentes nos edifícios próximos ao cruzamento com a Av. Rebouças. Disto resultou a construção de um padrão de edifício composto por um volume de “embasamento” que ocupa toda a frente do lote (geralmente abrigando lojas ou uma galeria comercial), acima do qual se erguia o volume de uma torre recuada.

Até meados da década de 1960, a única região da cidade de São Paulo marcada pela presença de edifícios de escritórios era o Centro. Mesmo na Av. Paulista, que já contava com a presença de alguns edifícios residenciais de grande porte desde o início da década anterior, a construção de edifícios de escritórios era até então proibida, sendo autorizada apenas a partir de 1969, por meio da Lei 7.257/69. Isto significa que a verticalização das duas avenidas para o mercado de escritórios ocorreu simultaneamente e

36. Edifícios de escritórios construídos na Av. Brig. Faria Lima durante a década de 1970.

⁸ AKAMINE, 1998: 52.

37. Edifícios de escritórios construídos na Av. Paulista durante a década de 1970.

que, de certa maneira, os dois endereços concorriam entre si. O tipo de empreendimento que veio a instalar-se em cada avenida, contudo, é indicativo da diferença de “perfil” que se consolidou em cada uma: a Av. Paulista, pela sua localização privilegiada no espigão central, pela maior proximidade ao Centro antigo, e pela presença de importantes instituições públicas e culturais tais como o MASP, garantiu que ali os terrenos fossem efetivamente mais caros e atraíssem a instalação de um número maior de sedes de bancos e outras instituições financeiras, que estavam mais propensas a arcar com os custos. Enquanto isso, na Av. Brig. Faria Lima a presença de sedes de bancos era menor, com uma maior proporção de edifícios de escritórios com unidades destinadas à locação para empresas.

A forma urbana das duas avenidas difere bastante em relação às ruas do Centro e em relação a outras avenidas de verticalização mais antiga, como, por exemplo, a Av. São Luís ou a Av. Nove de Julho. Este contraste se deve, em parte, ao fato de que os processos de verticalização da Paulista (para escritórios) e da Faria Lima se iniciaram quase ao mesmo tempo em que foram aprovados o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI, em 1971 (Lei 7.668/71), e a Lei Geral de Zoneamento que o acompanha (Lei 7.805/72) ao passo que as outras áreas verticalizaram-se majoritariamente na vigência da legislação anterior, que impunha parâmetros urbanísticos bastante diferentes.

7.2 O contexto do zoneamento de 1972

Como vimos, desde 1966 o coeficiente construtivo padrão adotado em São Paulo equivalia a 6 vezes a área do terreno, um valor relativamente generoso e que permitia um adensamento construtivo significativo.⁹ As áreas da cidade passíveis de verticalização de acordo com este índice não estavam mapeadas; ao invés disso, o que era mapeado pela legislação eram justamente as áreas em que a verticalização e a instalação de usos não-residenciais eram proibidas ou restringidas, com o objetivo de resguardar as áreas residenciais de elite dos efeitos “negativos” que poderiam ser causados por estas transformações. Este mapeamento das áreas restringidas foi feito ao longo do tempo, tal qual uma concha de retalhos que era periodicamente ampliada conforme a necessidade de proteger uma rua ou outra. Este método de proteção através de um “zoneamento parcial” era possibilitado por uma antiga lei de 1931 (o Ato 127, incorporado posteriormente como o artigo 40 da Lei 3.571/37), que permitia à prefeitura designar, através de decretos, certas ruas ou zonas como de caráter “estritamente residencial”, impedindo assim a instalação de outros usos.

No entanto, esta prática casuística e pouco estruturada, de cunho intrinsecamente clientelista, gradativamente passou a demonstrar-se insuficiente para lidar com a intensificação do crescimento de São Paulo. A cidade crescia em uma velocidade maior do que podia ser regulamentado por uma série de decretos esparsos, exigindo uma ampliação da capacidade de controle sobre a transformação do tecido urbano. A resposta inicialmente dada a este problema foi a aprovação de leis que determinavam zoneamentos parciais para setores específicos da cidade, cada um contendo diretrizes urbanísticas para a área que abarcavam, sem estarem, todavia, articulados a uma visão de conjunto mais ampla. Novamente, as áreas contempladas por este zoneamento fragmentado e incompleto englobavam apenas interesses setoriais de bairros isolados (especialmente de alto padrão), conforme pode ser constatado por várias leis aprovadas entre 1967 e 1971, como é o caso das leis 7.134/68 (subdistrito de Indianópolis), 7.251/69 (margens do Tietê), 7.434/70 (bairros de Santo Amaro e Ibirapuera), 7.648/71 (bairros dos Jardim América e Jardim Paulista), 7.654/71 (bairro de Pinheiros).

A aprovação do PDDI em 1971, e da Lei Geral de Zoneamento no ano seguinte, invalidaram todas estas leis parciais e finalmente instituíram um sistema “compreensivo”, no sentido em que, diferentemente dos modelos predecessores, o zoneamento agora “compreende” a totalidade da cidade em um só sistema.

⁹ O coeficiente geral de valor 6, entretanto, não pode ser, por si só, tomado de maneira absoluta como um valor “alto” (ou mesmo “baixo”). A aplicação do coeficiente de aproveitamento é sempre *relativa* a um dado contexto urbano, aos padrões construtivos/morfológicos existentes em um cidade, e à disponibilidade de infra-estrutura que possa oferecer suporte apropriado a uma dada densidade construtiva, que, além disso, não necessariamente está atrelada à densidade populacional. Se tomarmos o Centro Velho de São Paulo, por exemplo, há quadras (construídas antes da legislação adotar o conceito do C.A.) que atingem o coeficiente 16. Em Nova York, a legislação urbana permitia, mesmo na década de 1990, a construção com até o coeficiente 18 em determinadas áreas. O coeficiente geral 6 só pode ser considerado “alto” em São Paulo à partir do momento em que estabeleceu-se um certo consenso no meio urbanístico de que esta densidade construtiva é superior à capacidade de suporte da infra-estrutura da cidade. Tal consenso reflete-se no fato de que o CA adotado para os edifícios residenciais antes de 1966 equivalia a 4, e sua elevação para 6 era considerada como um retrocesso da lei, ocasionado pela pressão dos interesses do mercado imobiliário.

Segundo Sarah Feldman (2005), o processo de elaboração e aprovação da Lei de Zoneamento não se deu de uma hora para outra. Ele representa um desdobramento de um processo iniciado 25 anos antes, quando, em 1947, foi elaborado um primeiro anteprojeto de lei visando o zoneamento geral da cidade, de autoria de funcionários do Departamento de Urbanismo da prefeitura, órgão recém-criado especificamente para tratar desta questão. A proposta de 1947, contudo, nem chega a ser apresentada à Câmara e, em 1949, inicia-se um novo estudo por parte de uma comissão composta por vereadores, funcionários do Departamento de Urbanismo, e representantes da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) e do Instituto de Engenharia, incumbida de atualizar o já defasado Código de Obras da cidade de São Paulo, datado de 1929.

Nesta ocasião, pretendia-se que o zoneamento fizesse parte do novo Código de Obras, fato que demonstra uma aproximação, naquele momento, do zoneamento ao universo das normas técnico-edilícias, em detrimento de seu entendimento como uma ferramenta dinâmica de planejamento urbano que resulta de um processo não apenas técnico, mas também, e principalmente, político. No entanto, o novo Código de Obras é aprovado em 1954 tendo seu capítulo sobre o zoneamento excluído, adiando novamente a questão. Um novo projeto de lei de zoneamento é apresentado em 1955, mas novamente não consegue ser aprovado. Na década de 1960, consultorias especializadas foram contratadas pela prefeitura para desenvolver estudos que ofereceriam suporte à elaboração do plano diretor e do zoneamento de São, mas estas também esbarram no adiamento da questão, que continua sendo protelada indefinidamente. Finalmente, em 1967 um novo órgão, o Grupo Executivo de Planejamento (GEP), é criado pelo governo municipal com a incumbência de elaborar o plano diretor, que é aprovado em 1971 na forma do PDDI. Assim sendo, apesar da necessidade de um zoneamento em São Paulo apenas ter sido atendida em 1972, na verdade ele já vinha sido discutido sem sucesso muito antes disso. Esta longa trajetória permite compreender como o PDDI, em sua origem, carrega ao mesmo tempo conceitos aparentemente inovadores e conceitos que já estavam profundamente enraizados no pensamento urbanístico municipal nas duas décadas anteriores, como, por exemplo, a proteção de bairros exclusivos da elite perante a “ameaça” da verticalização. Ou seja, apesar de sua aparência de inovação, o PDDI carrega uma forte inércia em relação ao que já existia antes dele.

A aprovação do PDDI em 1971 aconteceu durante um dos períodos mais autoritários da ditadura militar. Muito provavelmente, um dos motivos que tornou sua elaboração possível naquele momento deve-se ao fato de o cargo de prefeito estar sendo ocupado pelo engenheiro Francisco Figueiredo Ferraz, que, por possuir uma mentalidade relativamente progressista e por ser simpático às reivindicações dos urbanistas em relação à carência de um plano para São Paulo, ofereceu respaldo à sua tão adiada elaboração.¹⁰ Entretanto, o plano foi elaborado a portas fechadas dentro do ambiente técnico da prefeitura, de forma pouco transparente e praticamente sem nenhuma participação da sociedade civil organizada, o que acabou redundando em seu teor altamente tecnocrático. A Câmara dos vereadores daquela época, por estar envolta pelo contexto de intimidação/cooptação característico do período da ditadura militar, pouco

¹⁰ O prefeito Figueiredo Ferraz, por suas diferenças de alinhamento com o governo estadual, foi inclusive afastado de seu cargo ainda na metade do mandato, sendo substituído em seguida por Miguel Colassuono. Um dos motivos que serviu como “bode expiatório” para o afastamento do prefeito foi o seu apoio ao polêmico projeto de modificação da Av. Paulista, que receberia uma pista expressa semi-enterrada para separar o fluxo de passagem do fluxo local de veículos. Este projeto, apesar de já iniciado, é logo abortado pelo prefeito sucessor, e a parte concluída é adaptada para servir de alça de ligação entre as avenidas Paulista e Consolação.

discutiu ou contestou as propostas do PDDI, que foi aprovado de maneira relativamente automática exatamente como foi formulado pelo executivo. Assim sendo, apesar do PDDI representar um avanço no sentido de ampliar a regulamentação da produção do espaço urbano em São Paulo, o contexto histórico de sua aprovação minou qualquer possibilidade de maior participação democrática em sua elaboração.

O plano de 1971 pretendia, em tese, incorporar um caráter amplo e de longo prazo, abraçando uma visão holística da cidade de São Paulo e assumindo o objetivo, de acordo com o seu primeiro artigo, de “ordenar e disciplinar o seu desenvolvimento físico, econômico, social e administrativo, de forma a propiciar o bem estar da comunidade”.¹¹ Para tanto, foram definidas metas que deveriam ser concretizadas num prazo de três, cinco e dez anos para a implantação de diversos serviços públicos, dentre os quais equipamentos de educação, saúde, sistema viário, circulação e transportes (transportes coletivos, rede de metrô, terminais rodoviários e estacionamentos públicos), e infra-estrutura de saneamento (rede de coleta de esgotos, de distribuição de água, energia e gás, drenagem, coleta de lixo, iluminação pública). O plano, contudo, enfatizava o planejamento da rede infra-estrutural do município em detrimento de outros aspectos de desenvolvimento sócio-econômico, que foram relegados a um segundo plano.¹²

As diretrizes propostas pelo PDDI para ordenar o desenvolvimento da cidade de São Paulo pretendiam favorecer a construção de um modelo urbano-estrutural descentralizado, que promovesse a distribuição das atividades e funções centrais “multipolarmente”, visando, segundo Wakisaka, “o descongestionamento do centro principal e a estruturação e autonomização de pólos regionais e sub-regionais, reduzindo os deslocamentos e o percurso da população entre habitação, trabalho, pólos comerciais e equipamentos sociais”.¹³ Além disso, admitia a intenção de estimular o adensamento das áreas que já dispunham de infra-estrutura e equipamentos públicos e desmotivar o parcelamento e consolidação de áreas que não dispusessem das benfeitorias necessárias.

Estas intenções expressas no PDDI – de dotar a cidade de São Paulo com uma estrutura hierárquica de pólos de crescente centralidade – pretendiam ser alcançadas por meio da adoção de um zoneamento, ou seja, o zoneamento era visto como um elemento central da concretização do plano. Assim sendo, em teoria o zoneamento surge não apenas como um instrumento de controle, mas sim como um instrumento que, acreditava-se, representava um caminho para a efetivação das intenções de definidas no plano. Como coloca Feldman,

“O processo de elaboração de uma lei geral de zoneamento, em São Paulo, não se caracteriza apenas pela idéia de estreita relação entre plano e zoneamento, mas, fundamentalmente, pela

¹¹ Lei Municipal 7.668 de 30 de novembro de 1971. Capítulo I, artigo 1º.

¹² O caráter tecnocrático do PDDI mais tarde o revelaria como não mais do que uma cartilha de intenções vazias. Após transcorridas cerca de duas décadas de sua aprovação, começaram a se articular movimentos de reivindicação, encabeçados pela mídia local (particularmente pelo jornal A Folha de São Paulo), pela formulação de um novo plano diretor, sob o argumento de que o PDDI estaria tornando-se obsoleto.

Sobre sua suposta obsolescência, Villaça comenta com ironia: “*Esse plano jamais foi usado, mesmo porque não tinha como ser usado já que era um punhado de generalidades sem condições de aplicação. De seus 57 artigos, apenas três tinham condições de serem usados (...). Fora isso, este plano jamais serviu para nada! Que mal pode provocar a obsolescência de um plano 90% do qual nunca serviu para nada? Como pode tornar-se obsoleto, algo que jamais foi usado? Como pode morrer algo que jamais viveu?*” (2005: 11).

¹³ WAKISAKA, 1991, p. 38.

transposição para o zoneamento dos objetivos do plano. Difunde-se, portanto, uma visão de zoneamento que faz referência a um modelo de cidade, a um zoneamento considerado instrumento, por si só, capaz de efetivar os objetivos do plano”.¹⁴

O novo sistema de zoneamento proposto pelo PDDI estabelecia um conjunto de oito zonas a serem mapeadas abrangendo todo o território da cidade, e a Lei de Zoneamento fixava as características destas zonas, determinando os usos nelas permitidos e seus respectivos parâmetros urbanísticos. A demarcação dos perímetros destas, todavia, seria revisada logo no ano seguinte pela Lei 8.001/73, absorvendo algumas alterações que se julgaram necessárias.

Basicamente, o PDDI estipulava uma série de “categorias de uso” que classificam a gama de atividades urbanas existentes, organizando-as de acordo com cinco categorias: residencial - R, comercial - C, Industrial - I, Serviços - S, e Institucional - E (Tabela 4). O sistema de oito zonas determinava quais os usos permitidos em cada uma, de acordo com o perfil que lhe foi atribuído, conforme as seguintes definições: uma zona estritamente residencial “não-adensável” (Z1); duas zonas predominantemente residenciais, (Z2 e Z3, sendo a primeira “não-adensável” e a segunda “adensável”); duas zonas de uso misto comercial e residencial, “adensáveis” em crescentes intensidades (Z4 e Z5); e duas zonas fabris, sendo uma predominantemente industrial e a outra, estritamente industrial (Z6 e Z7). A última zona (Z8) seria dividida em diversas subcategorias, para contemplar todos os numerosos casos excepcionais, tais como equipamentos públicos e outros usos especiais. A Lei de Zoneamento estabelecia em maior profundidade as características destas oito zonas, estipulando seus parâmetros urbanísticos tais como dimensões mínimas dos lotes, recuos de frente, laterais e fundos, taxa de Ocupação e Coeficiente de Aproveitamento (Tabela 5).

Tabela 4 – Categorias de uso estipuladas pela Lei de Zoneamento de 1972 (Lei 7.805/72)

Fonte: SEMPLA

Categoria	Usos	Categoria	Usos
R1	Residência unifamiliar	S2	Serviços diversificados
R2	Residência multifamiliar, várias no lote	S3	Serviços especiais
R2.01	Unidades agrupadas horizontalmente	I1	Indústrias não incômodas, até 500 m ²
R2.02	Unidades agrupadas verticalmente	I2	Indústrias diversificadas
R3	Conjunto residencial com C1 e S1	I3	Indústrias especiais, mais 5000 func..
C1	Comércio varejista local, até 250 m ²	E1	Instituição de âmbito local, até 250 m ²
C2	Comércio varejista diversificado	E2	Instituição diversificada até 2500 m ²
C3	Comércio atacadista	E3	Instituições especiais
S1	Serviços de âmbito local, até 250 m ²	E4	Usos especiais

¹⁴ FELDMAN, 2005: 120.

Tabela 5 – Zoneamento de uso e ocupação do solo de 1972(Lei 7.805/72) Fonte: SEMPLA

Zonas de uso	Categorias de uso permitidas		Características de dimensionamento, ocupação e aproveitamento do lote							
			Frente mínima	Área mínima	de Frente	Recuos Mínimos Laterais		de Fundos	Taxa de Ocup. Máxima (T.O.)	Coef. de Aprov. Máximo (C.A.)
	Usos conformes	Sujeitas a controle especial				Até o2º Pav.	Acima do2º Pav.			
Z1	R1	E1	10m	250m²	5 m	1,5m apenas de um lado	3m de ambos os lados	5m	0,5	1,0
Z2	R1, R3, C1, I1, S1, E1	C2, S2, E2, E3, E4	10m	250m²	5 m	1,5m apenas de um lado	3m de ambos os lados	5m	0,5	1,0*
Z3	R1, R2, R3, C1, I1, E1, C2, S2	S3, E2, E3,E4	10m	250m²	5 m	3m de ambos os lados		5m	0,5	2,5**
Z4	R1, R2, R3, C1, C2, I1, S1, S2, E1, E2	C3, I2, E1	10m	250m²	5 m	-	3m de ambos os lados	5m	0,7	3,0**
Z5	R1, R2, R3, C1, C2, I1, S1, S2, E1, E2	E3, E4	10m	250m²	-	-	3m de ambos os lados	3m acima do 2º Pav	0,8	3,5**
Z6	C1, C2, C3, I1, I2, S3	R1, R2, R3, S1, S2, E1, E2, E3, E4	20m	1000m²	10m	3m de ambos os lados		10m	0,7	1,5
Z7	I1, I2, I3, C3, S3	C1, C2, S1, S2, E1, E2, E3, E4	50m	5000m²	10m	3m de ambos os lados		10m	0,5	0,8
Z8	Estabelecidos para cada caso									

* O C.A. pode ser ampliado até 2,0 mediante redução da T.O., de acordo com art. nº 24.

** O C.A. pode ser ampliado até 4,0 mediante redução da T.O., de acordo com art. nº 24.

De modo geral, a principal mudança introduzida pela lei de 1972 foi a drástica redução do coeficiente de aproveitamento geral 6 para valores bem mais baixos (variando de 1 a 4), estipulados de acordo com cada uma das zonas. Esta redução foi um dos poucos pontos de contenda entre a administração pública e o mercado, uma vez que reduzia drasticamente as possibilidades de verticalização existentes na maior parte da cidade. No entanto, esta mudança desfavorável aos interesses do mercado não recebeu grande enfrentamento, porque o setor imobiliário já havia, de certa maneira, consentido com a nova lei mesmo antes de sua aprovação. Feldman, em entrevista realizada com o arquiteto Benjamin Adiron Ribeiro (um dos técnicos da administração municipal que encabeçaram a elaboração do plano), revela como um dos principais órgãos de representação do mercado, o Sindicato das Empresas de Compra e Venda, Locação e Administração de Imóveis (Secovi) do Estado de São Paulo, gozou de acesso privilegiado ao poder público durante este processo:

“O pessoal do Secovi teve uma participação intensa. Eu chamava o pessoal lá... Eles tinham um grupo que eles tinham nomeado que fazia uma reunião por semana comigo, para ir discutindo, passo a passo, cada artigo da lei, O Secovi acompanhou artigo por artigo, e discutíamos intensamente. Nem

sempre concordavam [...]. Mas no fim eles colaboraram. Não atrapalharam, eles ajudaram, sinceramente, eles ajudaram”.¹⁵

No que se refere à distribuição destas zonas no espaço urbano, o seu mapeamento reforça a intenção de descentralizar a ocupação do território promovendo a formação de novos núcleos de atividades centrais espalhados pelo espaço urbano. Para este efeito, foi estabelecida uma espécie de hierarquia de núcleos, organizada de acordo com o mapeamento das zonas Z3, Z4 e Z5. A zona Z5, que permite a ocupação mais intensa do solo, e portanto representa a principal centralidade, foi delimitada apenas para a região do Centro da cidade e para o entorno imediato da Av. Paulista, correspondendo a pouco mais do que 1% da área urbanizada total da cidade. No caso do Centro, mesmo a permissividade da Z5 (onde era admitido um coeficiente de aproveitamento 4 e uma taxa de ocupação de até 80%) ainda representava uma regulamentação muito mais restritiva do que aquelas vigentes outrora, que chegaram a permitir a consolidação de quadras na qual este coeficiente equivaleria a quase 20. Assim sendo, o único espaço da cidade que de fato representa a forma urbana da Z5 é a Av. Paulista.

Já as zonas Z3 e Z4 foram demarcadas na forma de manchas espalhadas pela cidade, com uma quantidade menor de manchas Z4 e mais numerosa de manchas Z3. A intenção era que estas áreas se consolidassem como “subcentros” ou “centros de bairro” da cidade, e portanto foram delimitadas em pontos nos quais se considerou que a infra-estrutura urbana ofereceria maior capacidade de adensamento, e em localidades que serviriam para atender a região envoltória provendo comércio e serviços progressivamente mais especializados. Por este motivo, contudo, muitas das Z3 e Z4 foram delimitadas em áreas que já davam sinais de concentrar atividades comerciais e usos mais intensos do solo, o que significou em muitos casos, que a demarcação somente serviu para confirmar tendências pré-existentes, ao invés de promover uma real reestruturação destes pólos. A Z4 abrangia uma área significativamente maior que a Z5 – cerca de 3,5% da área urbanizada de São Paulo –, compreendendo regiões de consolidação relativamente antiga, como Higienópolis, Bela Vista, os Jardins e Cerqueira César, e também alguns dos principais centros de bairro, como Pinheiros, Lapa, Santana e Santo Amaro. Já a Z3 era mais dispersa, e representava cerca de 6% do total da área urbanizada.¹⁶

É importante atentar que quase todas as zonas permitem uma grande variedade de categorias de uso, enquanto que há apenas uma única zona realmente monofuncional, a Z1, na qual se permitiam apenas residências horizontais unifamiliares (R1), e, em caráter excepcional, usos institucionais de pequeno porte (E1). As áreas delimitadas como Z1 correspondem quase exatamente aos exclusivos bairros-jardins de altíssimo padrão localizados na região sudoeste da cidade, principalmente aqueles urbanizados pela Cia. City. A criação de uma zona exclusiva para estes bairros, em que praticamente nada além de portentosas mansões poderiam ser construídas, serviu como forma de perpetuar a proteção destas áreas da maneira como já era efetivado pelos antigos zoneamentos parciais que precedem ao zoneamento de 1972.

¹⁵ Adiron Ribeiro, 1996, apud. FELDMAN, 2005: 275. Feldman também indica que, por outro lado, outros órgãos de classe que eram tradicionalmente consultados em relação à questões pertinentes ao planejamento urbano, como a FAU-USP, o Instituto de Engenharia e o IAB, tiveram uma participação extremamente reduzida. Para a autora, “(...) a colaboração dessas entidades [o Secovi] não passou de uma reprodução das práticas que desde início marcaram a legislação de zoneamento: as decisões tomadas, à surdina, com os verdadeiros interessados na legislação.” (p. 276).

¹⁶ WAKISAKA, 1991.

De fato, algumas questões referentes à regulamentação da Z1, por atingirem diretamente a qualidade de vida das elites, acabaram inclusive causando reações mais significativas do que se viu em relação a outras medidas “impopulares”, como a redução geral dos coeficientes de aproveitamento. Por exemplo, a lei de 1972 originalmente permitia a instalação na Z1 de consultórios e escritórios individuais de profissionais liberais, caso estes estivessem conjugados à moradia. No entanto, os moradores destes bairros, que não desejavam ser perturbados pela movimentação que poderia ser causada pela circulação dos clientes e funcionários destes escritórios, se posicionaram contra esta medida. No ano seguinte à implementação do zoneamento, por ocasião da aprovação de sua revisão (Lei 8.001/73), estas reivindicações foram prontamente atendidas, e a autorização a estes usos foi revogada.

As únicas outras zonas que apontavam para uma especialização funcional mais explícita eram as zonas Z6 e Z7, as únicas que comportavam usos industriais de maior porte (I2 e I3). A demarcação da Z6 concentrou-se nas proximidades do Rio Tietê e ao longo das ferrovias. Há também algumas áreas delimitadas como Z6 na parte sul da Marginal Pinheiros, englobando algumas das glebas que, como vimos, pouco antes disso haviam pertencido à Light. Todavia, se por um lado os usos industriais estavam limitados às Z6 e Z7, isto não quer dizer que estas áreas obrigatoriamente viriam a concentrar tais usos, uma vez que outros usos ali também eram permitidos, até mesmo na Z7, a qual, teoricamente, deveria ser uma área *estritamente industrial*. Na Z6, inclusive, eram autorizados até mesmo usos residenciais, mediante um ambíguo “controle especial”.

Estes controles especiais, que eram exigidos para a instalação de alguns usos específicos em certas zonas, se tratavam, na realidade, apenas de algumas exigências mais restritivas em relação aos recuos, os quais deveriam ser mais generosos no caso de determinados usos.¹⁷ Estas exigências podiam, na maioria dos casos, ser facilmente atendidas, sendo que sua função prática real era a de servir como estratégia para barrar a mudança de usos em edificações antigas, já que em alguns casos estas edificações podiam atender as exigências de seu uso original mas não as referentes ao novo uso pretendido.

Mesmo uma análise bastante superficial das características das zonas criadas em 1972 permite perceber que na verdade elas eram pouco especializadas funcionalmente, particularmente no que diz respeito às categorias de uso nelas permitidas, com exceção, como vimos, da Z1. A possibilidade de obter autorizações mediante a conformidade aos “controles especiais” significava, na prática, que quase qualquer uso poderia acabar se instalando em quase qualquer lugar, ainda que a legislação de fato intentasse induzir a instalação de certos usos em certos lugares. Os edifícios de escritórios, por exemplo, que foram classificados como categoria de uso S2, podiam ser implantados em todas as zonas (menos na Z1), sendo automaticamente aceitos nas zonas Z3, Z4 e Z5 e sujeitos ao “controle especial” nas zonas Z2, Z6 e Z7. Como veremos mais adiante, muitos dos primeiros empreendimentos de escritórios que surgiram na região da Marginal Pinheiros foram implantados inclusive nestas últimas zonas.

A “mancha” de verticalização que foi gradativamente surgindo nesta área, particularmente na região da Av. Eng. Luís Carlos Berrini, perpassava trechos de Z2, Z3, Z4 e Z6, sendo que a implantação dos edifícios de escritórios simplesmente podia se acomodar aos parâmetros urbanísticos de todas estas zonas, exibindo características morfológicas e de ocupação dos lotes quase indistinguíveis. Isto quer dizer que, paradoxalmente, a introdução do zoneamento – que teoricamente ampliaria o controle sobre o uso

¹⁷ FELDMAN, 2005: 271.

do solo – acabou tendo o efeito de “abrir” quase toda a cidade de São Paulo para o mercado imobiliário, provocando, ao invés de um processo de nucleação estruturada, um processo de dispersão. A concentração de usos acabou ocorrendo apenas nos locais e das maneiras que eram convenientes ao mercado, como a transformação da paisagem junto ao Rio Pinheiros pode atestar.

Neste sentido, a atribuição de diferentes coeficientes de aproveitamento máximo para cada zona acabou atuando como um fator muito mais significativo na ordenação das atividades no espaço urbano do que o próprio zoneamento de usos. Entretanto, ao invés desta divisão ocorrer de acordo com os tipos de atividades, ela se deu, em grande medida, pelo perfil sócio-econômico destas atividades. Isto foi ocasionado pela diferença nos valores dos terrenos que era provocada pelo fato de alguns desfrutarem de um potencial de verticalização mais alto do que outros: como nas Z3, Z4 e Z5 os terrenos tinham maior potencial de verticalização do que na Z2, estas áreas passaram a ser mais cobiçadas pelo mercado. Estas diferenças de potencial, por sua vez, levaram ao surgimento, nas zonas mais “adensáveis” (especialmente nas situadas na região sudoeste da cidade, que historicamente correspondem ao reduto das classes de alta renda), de um número significativamente maior de edifícios de apartamento de alto padrão e, no caso do entorno da Marginal Pinheiros, de edifícios de escritórios. Assim sendo, o zoneamento, em sua intenção de organizar usos e formas de ocupação, também acabou indiretamente estabelecendo o valor do solo, o que por sua vez serviu para aprofundar a segregação e a estratificação social existente entre as regiões da cidade.

A grande desprivilegiada neste processo acabou sendo a Z2, que corresponde à mais “genérica” das zonas. Na Z2 podiam se instalar quase todos os usos, mas seu baixo coeficiente de aproveitamento fez com que estas áreas não usufríssem da mesma valorização proporcionada pelo zoneamento em outras áreas. Os habitantes da Z2, ao mesmo tempo em que não tinham seu espaço residencial protegido da presença de outros usos da mesma maneira como ocorre na elitizada Z1, também não participaram do processo de valorização de seus terrenos como ocorreu na maior parte das Z3, Z4 e Z5. Isto se torna evidente ao se observar que a Z2 foi mapeada por exclusão: as Z2 são as áreas que não se enquadram em nenhuma das outras zonas, ou seja, são as áreas

Tabela 6 - Taxa de Ocupação Máxima, por Zona e por C.A., calculada através da Fórmula de Adiron				
Zonas	Coeficiente de Aproveitamento (C.A.)			
	2,5	3,0	3,5	4,0
Z3	0,5	0,34	0,25	0,2
Z4	0,7	0,7	0,47	0,35
Z5	0,8	0,8	0,8	0,54

da cidade que “restaram”, apesar de corresponderem à quase 80% do total da área urbanizada de São Paulo. Ao passo que a Z2 é uma das menos presentes na oeste da cidade, ela é quase hegemônica nas zonas norte e leste, que possuem um perfil sócio-econômico mais popular.

Apesar de o zoneamento pretender induzir diferenciações entre as várias áreas da cidade, ele por outro lado também teve um forte efeito de homogeneização da forma urbana. Em relação ao parcelamento do solo, por exemplo, estipulou-se em todas as zonas, com exceção da Z6 e Z7, que os lotes deveriam possuir frente mínima de 10 metros e área mínima de 250m². Novamente, esta é uma exigência de caráter excludente, uma vez que boa parte dos lotes residenciais horizontais de renda baixa (e mesmo os de renda média) possuía dimensões menores do que estas, especialmente em relação à medida de frente dos lotes, que geralmente gira em torno dos 5 metros.¹⁸ Isto significa que havia um claro esforço de promover o remembramento de lotes quando da construção de novas edificações, o que por sua vez quase sempre provocaria a expulsão de uma parte da população, agravando indiretamente o efeito de gentrificação nas mudanças de uso do solo.

O principal instrumento de homogeneização da forma urbana em São Paulo, no entanto, corresponde ao dispositivo proporcionado pelo artigo 24 da Lei de Zoneamento, popularmente conhecido como “Fórmula de Adiron”, em referência ao técnico responsável pela sua elaboração. Este mecanismo permitia que nas Z3, Z4 e Z5 (cujos coeficientes de aproveitamento máximo equivaliam, respectivamente, à 2,5 , 3, e 3,5) tivessem seu C.A. ampliado para até 4 mediante a redução progressiva da taxa de ocupação, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$c = (T / t) + (C - 1)$	onde: T = Taxa de Ocupação máxima pré-definida pela lei C = Coeficiente de Aproveitamento máximo do lote pré-definido pela lei t = Taxa de Ocupação máxima a ser adotada c = Coeficiente de Aproveitamento máximo a ser adotado
-------------------------	---

Esta fórmula exprime claramente a intenção de incentivar um modelo tipológico específico de edifício – as torres altas e esbeltas isoladas no meio do lote –, consequentemente liberando a maior quantidade de área livre possível no interior dos lotes, já que, conforme aumenta o valor do coeficiente de aproveitamento, a taxa de ocupação máxima se reduz sensivelmente. Portanto, para se explorar todo o potencial construtivo do terreno até o índice 4, era necessário atender a uma taxa de ocupação máxima de valor bastante reduzido, o que acabava conformando espaços livres internos ao lote de dimensões consideráveis. A relação entre C.A. e T.O. máximos resultantes da aplicação da fórmula resultava em valores que oscilavam, em cada zona, em torno daqueles indicados na (Tabela 6).

¹⁸ Esta discrepância fica clara quando comparamos a exigência de área mínima dos lotes em São Paulo com aquela estipulada pela Lei Federal de Parcelamento do Solo Urbano (Lei 6.766/79), que foi aprovada posteriormente e vale para todo o Brasil. Esta lei estabelece que “os lotes terão área mínima de 125m² e frente mínima de 5m, salvo quando a legislação estadual ou municipal determinar maiores exigências” (Art. 4º inciso II), ou seja, as dimensões mínimas fixadas em São Paulo correspondiam ao dobro do estipulado no restante do país.

Esquema de acréscimo de potencial construtivo através da Fórmula de Adiron

Simulação da Aplicação da Fórmula na Z3 em um terreno de 2.000m²

Taxa de ocupação - **50%**
Coef. de Aproveitamento - **2,5**
Total de pavimentos: **5**
Pavimentos de "bônus": **0**
Área total: **5.000m²**

Taxa de ocupação - **34%**
Coef. de Aproveitamento - **3**
Total de pavimentos: **10**
Pavimentos de "bônus": **2**
Área total: **6.000m²**

Taxa de ocupação - **25%**
Coef. de Aproveitamento - **3,5**
Total de pavimentos: **14**
Pavimentos de "bônus": **4**
Área total: **7.000m²**

Taxa de ocupação - **20%**
Coef. de Aproveitamento - **4**
Total de pavimentos: **20**
Pavimentos de "bônus": **7,5**
Área total: **8.000m²**

A aplicação da Fórmula de Adiron na Z3, por exemplo, significava que, enquanto nesta zona normalmente seria possível construir empregando um C.A. de 2,5 e uma T.O. de 0,5, caso o empreendedor estivesse disposto a reduzir a T.O. para apenas 0,2 (ou seja, somente um quinto da área do lote), ele poderia atingir o C.A. 4, o que representaria um aumento de 60% na quantidade permitida de área construída. Como vimos anteriormente, o aumento do potencial construtivo do lote é, em geral, um interesse preponderante na atividade imobiliária, ou seja, o incentivo é suficientemente vantajoso para não passar ignorado pelo mercado. De fato, o incentivo era empregado quase sempre que possível, quando a geometria do lote e a planta do edifício permitiam.

O uso desta fórmula também permitia, segundo o mesmo artigo da lei, que o coeficiente de aproveitamento da Z2 fosse elevado, no caso de edifícios residenciais que tivessem mais de 50 unidades de apartamento, de seu valor original (equivalente a 1) até o dobro disso (ou seja, 2), mediante a redução da taxa de ocupação de 0,50 para 0,25. Isto quer dizer que a Z2 era, de fato, realmente "genérica", porque nem mesmo sua condição de zona de baixa densidade era fixa, podendo ser contornada através da verticalização para apartamentos.

Os efeitos da aplicação desta fórmula sobre a paisagem urbana de São Paulo foram poderosíssimos, ainda que comumente subestimados. Sendo este dispositivo da lei um de seus únicos elementos que de fato exerce um caráter determinante sobre a forma urbana (uma vez que ele incentiva um tipo de ocupação do solo ao invés de outro), ele é também um dos poucos que incorporaram alguma espécie de "partido urbanístico", simbolizando uma clara opção de incentivo à cidade dos "espigões" em detrimento de outras formas urbanas mais horizontais e compactas. Esta opção revela o entendimento, por parte dos técnicos que elaboraram a legislação, de que uma cidade com espaços livres mais generosos entre os altos edifícios seria melhor do que uma cidade com edifícios mais baixos, porém com menos espaços livres

- ☐ Área normalmente autorizada pelo zoneamento
- ☒ Área adicional obtida através da redução da Taxa de Ocupação

entre eles. Porém, a preocupação com o desenho urbano se encerra neste ponto; como destaca Macedo, “seria de se esperar que tal código também garantiria a qualidade dos espaços livres; entretanto, ele apenas garante a existência de espaços livres através dos índices [...], os quais na realidade padronizam os espaços livres”.¹⁹

Nos anos após a aprovação do Zoneamento de 1972, através das leis 8.329/75, 8.769/78, 9.049/80, e 11.158/91, onze novas zonas (Z9 à Z19) foram incorporadas às oito primeiras, além de inúmeros subgrupos e variações para a Z8, que rege sobre todas as situações especiais. O principal objetivo destas novas zonas era o de estabelecer faixas de transição entre as oito zonas originais, e, portanto, estas assumiram parâmetros urbanísticos com valores “intermediários” aos pré-existentes (Tabela 7).

Tabela 7 – Complementações posteriores da Lei de Zoneamento de 1972											Fonte: SEMPLA
Nº DA LEI	Zonas de uso	Categorias de uso permitidas		Características de dimensionamento, ocupação e aproveitamento do lote							
		Usos conformes	Sujeitas a controle especial	Frente mínima	Área mínima	de Frente	Recuos Mínimos Laterais		de Fundos	Taxa de Ocup. Máxima (T.O.)	Coef. de Aprov. Máximo (C.A.)
							Até o2º Pav.	Acima do2º Pav.			
8.328/75	Z9	R1, R2	E4	10	250	5 m	1,5 m, apenas de um lado	3 m de ambos os lados	5 m	0,5	1,0
	Z10	R1, R2, R3	E4	10	250	5 m	1,5 m, apenas de um lado	3 m de ambos os lados	5 m	0,5	2,5
	Z11	R1, R2, R3, C1, E1, S1	C2, E2, S2, E3, E4	10	250	5 m	1,5 m, apenas de um lado	3 m de ambos os lados	5 m	0,5	1,0
	Z12	R1, R2, R3, C1, C2, E1, S1, S2	E2, E3, E4	10	250	5 m	1,5 m, apenas de um lado	3 m de ambos os lados	5 m	0,5	2,5
8.769/78	Z13	R1, R2, R3, C1, S1, E1	C2, S2, E2, E3, E4	10	250	5 m	1,5 m, apenas de um lado	3 m de ambos os lados	5 m	0,5	1,0 ou 2,5**
	Z14	R1, C1, S1, S2, E1, E2	E4	25	2.000	10 m	3 m de ambos os lados		10 m	0,26	0,26
	Z15	R1	E4	50	5.000	10 m	3 m de ambos os lados		10 m	0,12	0,12
	Z16	C2, S1, S2, E1	E4	50	5.000	10 m	10 m de ambos os lados		10 m	0,1	0,2
9.049/80	Z17	R1, R2, R3, C1, E1, S1, S2	E4	5	100	5 m	1,5 m, apenas de um lado	3 m de ambos os lados	5 m	0,5	1,0***
	Z18	R1, R2, R3, C1, S1, E1, C2	E2, S2, E4	5	100	5 m	1,5 m, apenas de um lado	3 m de ambos os lados	5 m	0,5	1,0***
*	Z19	R1, R2, C1, C2, S1, S2, I1, E1	E2, E3, E4	10	250	5 m	3 m de ambos os lados		5 m	0,6	2,5

*Lei 11.158/91

** regra especial vinculada à área do terreno e à T.O. adotada

*** altura máxima dos edifícios = 25 m ou 8 pavimentos

¹⁹ MACEDO, 2009: 94.

A criação destas zonas, no entanto, reforça o caráter elitista do zoneamento, pois elas lidam, em sua maioria, com a transição entre a Z1 e outras zonas, ampliando a proteção destes bairros ao criar áreas de “amortecimento” em suas adjacências. As zonas Z9, Z10, Z13, Z17 e Z18 cumprem todas esta função, criando diferentes gradações de densidade e de usos que são, de maneira geral, menos restritivas do que a Z1, mas mais restritivas do que as demais zonas. A Z9 é quase idêntica à Z1, com a diferença de que também permite a existência de residências geminadas. A Z10, que se localiza majoritariamente junto a outras Z1 nos bairros de Alto de Pinheiros, Brooklin e Moema, é predominantemente residencial, mas permite verticalização, admitindo um coeficiente de aproveitamento de 2,5. A Z13, localizada apenas em alguns loteamentos no Alto da Lapa e no Alto de Pinheiros, permite mais variações de uso (comércio local, etc.), mas nela vigora uma regra especial que determina diferentes coeficientes de aproveitamento de acordo com o tamanho do lote, podendo este coeficiente ser 1 ou 2,5. Já a Z17 e a Z18 também permitem uma maior variação de usos, assemelhando-se às características da Z2, mas nelas vigoram um gabarito máximo de altura de 25m (98 pavimentos) para todas as edificações, impedindo assim que estruturas altas sombreiem a vizinhança.

O problema da proximidade com a Z1 inclusive levou à criação de novas modalidades de zoneamento, organizadas na forma de “corredores” classificados como subtipos da Z8. Estes corredores se justificaram como necessários, por exemplo, para lidar com a situação particular da Av. Faria Lima, que possuía características de centralidade de alta densidade, mas era flanqueada em seus dois lados por trechos de Z1, especialmente ao norte da avenida, onde se encontra o Jardim Europa. O problema existente nesta situação é que dois usos muito diferentes – edifícios de escritórios e residências de alto padrão – conviviam na mesma quadra, cada um voltado a um dos lados do quarteirão, o que não se enquadrava à lógica do zoneamento. O método originalmente adotado para a demarcação do zoneamento baseava-se na definição de manchas delimitadas pelos logradouros públicos da cidade, ou seja, cada quadra precisava estar inteiramente inserida dentro de uma única zona. O limite entre uma zona e outra não poderia ser traçado por dentro de um quarteirão, utilizando-se as divisas de lote como marcação, pois estes lotes poderiam ser eventualmente lembrados e, neste caso, estariam inseridos ao mesmo tempo em duas zonas diferentes.

Para solucionar esta questão, foram estabelecidas zonas especiais cuja demarcação se dava linearmente ao longo de uma rua ou avenida, atingindo todos os lotes com frente voltada para este logradouro, e sobrepujando o zoneamento estabelecido nas quadras adjacentes. Desta maneira, uma quadra de Z1 poderia ter uma de suas faces inserida em outra zona, como ocorre na Faria Lima, que foi demarcada como sendo um Z8-CR3. A Z8-CR3 corresponde a uma faixa de 50 metros de largura para cada lado da avenida (contando a partir do alinhamento dos lotes com a rua), nas quais valiam parâmetros urbanísticos semelhantes ao da Z4, ou seja, permitindo alta densidade e variedade de usos.

As demais zonas cumpriam a função de lidar com a situação de contextos específicos locais. A zona Z12 era uma zona predominantemente residencial de densidade média, localizada na região da Bela Vista, entre o Centro e a Av. Paulista. Suas características eram bastante semelhantes às da Z3, sendo que ambas possuíam o coeficiente de aproveitamento equivalente a 2,5. Diferentemente da Z3, contudo, na Z12 não se podia utilizar o benefício da Fórmula de Adiron para ampliar este coeficiente. Além disso, havia algumas restrições adicionais em relação aos usos permitidos.

As zonas Z11, Z14, Z15 e Z16 concentravam-se nas regiões próximas ao entorno dos mananciais, junto às Represas Billings e Guarapiranga. A zona Z11 era bastante semelhante à Z2 em sua permissividade de usos, mas nela também não se permitia o aumento do coeficiente de aproveitamento, e alguns usos tidos como inadequados à proximidade das represas são proibidos. Já as zonas Z14, Z15 e Z16 permitiam apenas ocupações extremamente rarefeitas, com densidade de ocupação baixa, coerente com a situação de transição entre a zona urbanizada e a zona rural do município. Sua função era a de propiciar a instalação de chácaras e clubes. Na Z14 permitiam-se residências e comércio local, enquanto na Z15 eram apenas permitidas residências e na Z16 eram apenas aceitos clubes de regatas e de veraneio anexos às represas. Estas zonas, no entanto, foram historicamente pouco policiadas em sua ocupação, o que acabou viabilizando que extensas áreas de assentamentos precários e favelas nelas se instalassem clandestinamente.

Enfim, a zona Z19, foi a última a ser criada, em 1991. Sua demarcação concentrou-se ao longo do ramal leste do metrô, incentivando densidades mais altas e a instalação de comércio e serviços nas cercanias das estações, com o intuito de promover o desenvolvimento de novas sub-centralidades na região Leste da cidade.

Esquema elaborado por Macedo (1987), apresentando diferentes formas de verticalização propiciadas em nas zonas Z2, Z3, Z4 e Z17.

7.3 As empresas chegam à Marginal Pinheiros

O zoneamento de 1972 foi o instrumento soberano de ordenação do território da cidade de São Paulo por mais de três décadas, tendo vigorado até o ano de 2004, quando se instituiu um novo sistema de zoneamento. Como vimos, no entanto, neste período ele possibilitou uma grande dispersão de diferentes usos e atividades através da maior parte do território da cidade, e é neste contexto que se insere o processo de transformação da Marginal Pinheiros em uma centralidade empresarial e corporativa.

O primeiro empreendimento empresarial a se instalar nas margens do Rio Pinheiros foi o Centro Empresarial São Paulo (CENESP), cuja construção iniciou-se em 1973, ou seja, logo após a adoção do novo zoneamento. O local selecionado para a sua instalação, uma colina na margem oeste do rio, próxima à Ponte João Dias, encontrava-se em um ponto extremamente afastado na região sul da cidade, distanciado, em linha reta, quase 15 km do Centro. Esta área encontrava-se demarcada no zoneamento como Z6, portanto tratava-se de uma área predominantemente industrial, onde não se esperava que ocorresse a instalação de escritórios, o que atesta a possibilidade de dispersão das atividades “centrais” que se possibilitou a partir deste período.

O CENESP foi idealizado pelo grupo Bunge y Born, uma gigantesca *holding* argentina que detinha o controle de várias empresas brasileiras, dentre as quais a S.A. Moinho Santista (produção de grãos), Sanbra (indústria alimentícia) e Coral (tintas). As sedes destas empresas encontravam-se no Centro Velho, mas o grupo desejava reuni-las em um único empreendimento mais moderno, motivo pelo qual se deu início à construção do centro empresarial.

A região selecionada para abrigá-lo era, naquele momento, ainda considerada como relativamente “inóspita” devido à sua urbanização esparsa, mas por outro lado os terrenos eram baratos e também já era perceptível certo deslocamento de outras empresas rumo à região sul de São Paulo, motivos que levaram o grupo a apostar na localização escolhida. Apesar do “risco” envolvido com a implantação de um empreendimento de porte considerável em uma localidade tão afastada – pois se imaginava que os diretores e funcionários dos possíveis inquilinos poderiam não se dispor a deslocar-se até a região –, a previsão de instalação das empresas do próprio grupo significava que muitas das lajes já nasceriam com a ocupação garantida, tornando o projeto economicamente viável.

Para comandar sua construção, a Bunge y Born criou a empresa Lubeca Empreendimentos Imobiliários, que até hoje é responsável pela administração condominial do CENESP.²⁰ O projeto arquitetônico foi encomendado a um arquiteto carioca, João Henrique Rocha, indicado pela construtora

38. O Centro Empresarial São Paulo, implantado sobre uma colina junto a uma “curva” do Rio Pinheiros, constitui um ponto focal ao longo do eixo do rio.

²⁰ A Lubeca teve mais tarde o seu nome mudado para Panamby Empreendimentos Imobiliários, em decorrência de seu envolvimento com a incorporação do bairro residencial de alto padrão do Panamby, também localizado próximo à Marginal Pinheiros.

39. Região da Marginal Pinheiros onde o Centro Empresarial São Paulo foi implantado, em 1973.

Fonte: Arquivo Bunge y Born

Alfredo Mathias – a mesma responsável pela construção do Shopping Iguatemi –, cuja proposta previa edifícios de 8 pavimentos com planta quadrada e núcleo central. As lajes seriam bastante amplas, permitindo sua ocupação por uma única empresa ou a subdivisão em até quatro unidades por pavimento; os maiores pavimentos permitiriam uma área privativa útil de até 2.844m², tamanho que até hoje encontra poucos concorrentes em São Paulo, pois mesmo os maiores empreendimentos raramente atingem este tamanho de laje.

O projeto destacava-se ainda pela adoção de tecnologias de infraestrutura predial bastante inovadoras para a época, que pretendiam oferecer aos inquilinos do centro empresarial serviços exclusivos que não poderiam ser encontrados em praticamente nenhum outro local da cidade, ou mesmo do Brasil. O maior diferencial é a existência, entre cada pavimento, de “interandares”, pavimentos técnicos com 2 metros de pé-direito por onde passam todas as instalações hidráulicas, elétricas e de telefonia. Estes “interandares” serviam, a um só tempo, de forro de teto para os pavimentos imediatamente abaixo e de piso elevado para os andares acima, permitindo a circulação independente dos técnicos de manutenção: uma lâmpada queimada poderia ser imediatamente trocada sem causar qualquer interrupção aos funcionários das empresas condôminas. Nem mesmo nos edifícios mais modernos atualmente construídos em São Paulo, que dispõem de avançadas tecnologias de sistemas prediais (que incluem forro e piso elevado modulares), existem sistemas similares a este, que hoje seriam considerados inviáveis devido ao seu alto custo.

O CENESP foi inaugurado em 1976 com a conclusão de cinco de seus sete blocos, e imediatamente ocupado pelas empresas do grupo argentino, que também incluíam outras subsidiárias como a Fábrica de Tecidos Tatuapé, Santista Têxtil, Serrana e Quimbrasil. A Rhodia, única empresa não filiada ao grupo que também se instalou ali desde a inauguração, adquiriu um dos edifícios, e outro foi mais tarde ocupado parcialmente pelas empresas multinacionais Abderson Clayton, Gessy Lever e Ingersoll-Rand. Os últimos dois blocos foram inaugurados em 1985 e em 1988, e atualmente o complexo abriga mais de 50 empresas de grande porte, como a American Express, Mercedes-Benz, Johnson & Higgins, Black & Decker, Brahma, e Kodak, entre outras.²¹

Com uma área total de 400.000m² construídos, o CENESP não foi somente um dos primeiros empreendimentos localizados na Marginal Pinheiros, mas também permanece até hoje como sendo o maior deles.²² Atualmente, concentra uma população de 10 mil funcionários e uma média de outros 5 mil visitantes diários. No entanto, apesar de o centro empresarial ser largamente considerado como um dos “pioneiros” da ocupação do vale do Pinheiros²³, seu efeito de indução da transformação da área

²¹ FIX, 2001: 88.

²² Segundo afirma a própria empresa, o CENESP é o maior centro empresarial da América Latina. Informação disponível em <<http://www.centroempresarial.com.br>>.

²³ FIX, 2001: 15; FRÚGOLI JR, 2000: 186.

imediatamente envoltória foi muito pequeno. Apesar de seu efeito de “atração” de outras empresas na direção sul poder de fato ser discutido, diferentemente das formas de ocupação que começaram a ocorrer neste período em outras áreas um pouco mais ao norte do rio, como na Av. Eng. Luís Carlos Berrini, a região do CENESP não assumiu características de centralidade urbana. Isto porque ele foi concebido desde o início como um “*office park*” suburbano, tal qual o modelo de “*edge city*” que viria a se tornar comum na periferia de muitas cidades norte-americanas.

Não se imaginava então que a “cidade” (no sentido, restrito, de centralidade empresarial valorizada) iria eventualmente avançar até aquele local, e desta forma ele foi pensado como uma unidade autônoma e independente que oferecia, em seu interior, todos os serviços de apoio que seriam necessários ao seu funcionamento. Desde sua inauguração, o complexo já contava em seu interior com cinco restaurantes, quatro agências bancárias, serviço médico e barbearia. Hoje ele possui praticamente um *shopping center* privativo, com 54 lojas, 32 restaurantes e 9 agências bancárias, além de um centro de convenções e de serviços de tratamento estético e até de exames laboratoriais.

40

40. Praça interna do Centro Empresarial Nações Unidas, com jardim sobre laje de estacionamento.

7.4 A Bratke-Collet e a Avenida Eng. Luís Carlos Berrini

A formação de uma centralidade urbana de caráter empresarial nas proximidades da Marginal Pinheiros só veio a se concretizar de fato através do processo de verticalização do entorno da Av. Eng. Luís Carlos Berrini. Esta avenida, que viria a se tornar um dos endereços mais disputados do mercado de edifícios de escritórios em São Paulo, foi inaugurada no início dos anos 1970 em decorrência da conclusão das obras de abertura do Dreno do Brooklin. Aberto pela Cia. Light, trata-se de um canal artificial de drenagem que corre paralelo ao Rio Pinheiros, cuja construção se fez necessária para que a empresa pudesse aprimorar o controle do fluxo do rio. A Light era capaz de controlar a direção de escoamento das águas do Pinheiros (em direção ao rio Tietê ou à Represa Billings, dependendo da quantidade de água armazenada no reservatório) por meio de diferenças de nível provocadas pela Usina de Traição, que havia sido inaugurada em 1940 em um ponto intermediário do rio; no entanto, os córregos da região (particularmente o córrego das Águas Espraiadas e o córrego Jurubatuba), por desaguiarem no trecho do rio entre a usina e a Represa Billings, interferiam neste sistema, diminuindo a sua eficiência. A função do dreno era a de coletar as águas destes córregos e direcioná-las para um ponto do Pinheiros anterior à Usina de Traição.

41

41. Usina Elevatória de Traição, responsável por controlar o sentido do fluxo das águas do Rio Pinheiros.

Com o dreno inaugurado, a prefeitura pavimentou suas laterais, abrindo assim uma nova avenida que era, naquele momento, desproporcional em relação ao pouco movimento gerado no seu entorno, tendo em vista que ali só haviam residências horizontais e terrenos vagos. Os únicos indícios de verticalização que surgiram nestes primeiros anos da Berrini foram dois conjuntos de edifícios residenciais de aspecto modernista, todos com cerca de 14 pavimentos (um conjunto com quatro edifícios e o outro com dois), localizados nas cercanias da Praça Gen. Gentil Falcão. No entanto, a recém-inaugurada avenida, que avançava da Vila Funchal em direção ao sul até a ponte do Morumbi, viria a atrair a atenção de um grupo interessado em promover a transformação da área, composto pela empresa de incorporação e construção Bratke-Collet e suas subsidiárias, de propriedade dos primos Roberto Bratke e Francisco Collet.

A transformação da Berrini é em geral imediatamente associada às ações planejadas pela Bratke-Collet, que entre meados da década de 1970 e o final da década de 1990 ergueu mais de 50 edifícios de escritórios no entorno da avenida. No entanto, o primeiro edifício comercial que surgiu nesta região na verdade foi construído antes da chegada desta construtora. Trata-se da sede da construtora Tenenge, inaugurada em 1974 ao lado da Ponte do Morumbi, ou seja, na extremidade sul da avenida (no trecho que hoje corresponde à Av. Chucri Zaidan). A Tenenge, criada em 1955, era então uma empresa de grande porte dedicada à construção industrial pesada, atuando no segmento de siderurgia e geração de energia elétrica, sendo responsável pela construção de quase um terço do parque hidrelétrico brasileiro, além de diversas refinarias e pólos petroquímicos. Sua sede, projetada pelo escritório de arquitetura Botti Rubin, era composta por um complexo de três edifícios, sendo que o primeiro, inaugurado em 1974, possui 7 pavimentos, e os outros dois, inaugurados em 1977, formam um par de torres gêmeas de 21 pavimentos, unidas em seu topo pela plataforma de um heliponto. Muito provavelmente, estas duas torres são as primeiras estruturas altas que surgiram no trecho sul da Marginal, à exceção de outros edifícios que foram construídos neste mesmo período nas proximidades da Ponte Eusébio Matoso.

42. Torres gêmeas ocupadas pela antiga sede da Tenenge, atualmente com sua ocupação subdividida na forma de condomínio.

42

Da mesma maneira que o projeto do CENESP, o complexo da Tenenge também foi construído em um local inserido na zona Z6 (predominantemente industrial), o que reforça o fato de que o zoneamento pouco pesou na escolha do local de instalação de tais empreendimentos, sendo muito mais relevantes outros fatores como a oferta de terrenos amplos e baratos, com acesso facilitado pela via expressa da Marginal. No entanto, diferentemente do outro centro empresarial, a sede da Tenenge tinha uma área muito menor (cerca de 22.000m² de área útil), e assim sendo não se constituiu em um complexo “auto-suficiente”. Sua presença demandava a existência de outras atividades de apoio que não eram atendidas pelo próprio complexo, o que de certa forma acabou dando início a uma (ainda incipiente) dinamização e diversificação do entorno.

O complexo da Tenenge teve o projeto paisagístico de seus espaços livres elaborado por Burle Marx, que propôs um sofisticado desenho de piso e jardins, condizente com a valorização da imagem corporativa desejada pela empresa para sua própria sede. Já o CENESP possui dois espaços livres principais: um jardim sobre laje entre os edifícios, com um desenho “genérico” de canteiros, simples e pouco elaborado, e uma área arborizada de “bosque” nas partes externas do complexo, que tem a função de servir como uma faixa de “amortecimento” entre o centro empresarial e o entorno. Em nenhum destes dois espaços, o desenho do espaço livre se sobressai da mesma maneira como ocorre no projeto de Burle Marx para a Tenenge.

Esta diferença entre o perfil do tratamento dos espaços livres dos dois projetos é relevante para ilustrar o contraste existente entre os empreendimentos construídos pelas próprias empresas para abrigar suas sedes e os empreendimentos construídos para venda e locação, que correspondem à imensa maioria dos que foram construídos na Berrini durante as duas décadas seguintes. Comparativamente, enquanto a imagem do complexo da Tenenge estava intrinsecamente associada à imagem da própria empresa, o CENESP, por abrigar uma multiplicidade de empresas que possuem perfis variados, confere uma menor “identidade” ao tratamento de seus espaços livres (mesmo sem abrir mão do uso de acabamentos de boa qualidade), pois neste projeto se busca uma associação menos direta entre a imagem do espaço construído e a imagem das empresas inquilinas. O mesmo pode ser dito acerca da linguagem arquitetônica dos edifícios, apesar das diferenças, neste caso, não serem tão explícitas quanto em relação ao projeto paisagístico. O CENESP, contudo, deve ser considerado como um “caso intermediário” – uma vez que o mesmo grupo que o construiu pretendia ocupá-lo parcialmente –, ou seja, nele ainda não há a mesma desvinculação entre a arquitetura e a identidade das empresas ocupantes, o que é comum aos edifícios produzidos pelo mercado imobiliário exclusivamente para comercialização.

A relação entre identidade da empresa e tratamento do espaço livre também fica clara ao se observar os desdobramentos posteriores da trajetória da sede da Tenenge. Em 1986, a Tenenge foi absorvida pelo Grupo Odebrecht, que transferiu as atividades administrativas para outro local, deixando os edifícios vagos. Com isso, o complexo foi transformado em um condomínio (Condomínio Conjunto Morumbi), e seus pavimentos foram subdivididos em unidades para locação. A ocupação dos edifícios acabou sendo “pulverizada” entre várias empresas e, conseqüentemente, a imagem corporativa proporcionada pelo paisagismo de Burle Marx passou a ser menos relevante do que a necessidade de expansão das vagas de veículos do condomínio. Com isso, os jardins acabaram sendo removidos para dar lugar a uma laje impermeabilizada de estacionamento.

O CENESP e a sede da Tenenge são, contudo, apenas dois casos isolados de instalação de empreendimentos empresariais na região da Marginal Pinheiros, servindo somente como um dos primeiros indícios do deslocamento de grandes empresas do setor terciário para esta parte da cidade. A profunda transformação que viria a ocorrer ali nos anos seguintes deve-se de maneira muito mais significativa às ações programadas pela Bratke-Collet, que sistematicamente alteraram a paisagem da região com a construção seriada dos edifícios de escritórios projetados pelo arquiteto Carlos Bratke, irmão de Roberto Bratke. A história da Berrini, inclusive, está intrinsecamente associada com a parceria entre este arquiteto e a construtora.

Segundo relata o arquiteto Carlos Bratke,²⁴ em meados da década de 1970 seu irmão, que havia reunido certo capital através de investimentos na bolsa de valores, decidira investir no mercado da construção civil e convidou-o para desenvolver projetos para a recém-formada construtora da família. Desde o princípio havia a intenção de a construtora especializar-se na área de edifícios de escritórios, pois na opinião dos sócios o mercado era, na época, carente neste setor; havia também a intenção de esquivar-se da concorrência com outras construtoras maiores e mais tradicionais que já dominavam o mercado de edifícios residenciais.

²⁴ BRATKE, in: WISSENBAACH, 1999.

Projeto paisagístico para a Sede da Setenge.

Fonte: Arquivo Botti Rubin

43. Ed. Aeroporto I, primeiro edifício construído pela Bratke-Collet, em 1974.

Planta do Ed. Aeroporto I.
Fonte: Arquivo Bratke-Collet

O primeiro edifício de escritórios construído pela Bratke-Collet foi o Ed. Aeroporto I, situado na Rua Funchal e inaugurado em 1974. O endereço escolhido para este primeiro projeto, no entanto, ainda não estava exatamente atrelado à estratégia de localização desenvolvida posteriormente pela empresa, devendo-se a um motivo mais prosaico: este lote estava disponível porque havia sido oferecido à família Bratke como pagamento de uma dívida.

Apesar de ainda não estar localizado na Berrini propriamente dita (e sim na Vila Olímpia), o edifício já apresentava diversas das características que seriam comuns aos projetos construídos posteriormente no entorno desta avenida, tais como a altura média de 12 pavimentos; a planta “livre” desobstruída por pilares; e, particularmente, a linguagem arquitetônica do projeto, marcada pela redução dos caixilhos na fachada e pelo uso de materiais de acabamento rústico e barato como a massa raspada. A adoção deste partido projetual já revela a intenção estratégica, adotada desde o início, de oferecer um produto imobiliário diferenciado em relação aos que existiam em outras localizações como a Av. Paulista e a Av. Faria Lima. Estes endereços mais nobres representavam um alto custo de instalação com o qual nem todas as empresas podiam ou estavam interessadas em arcar. A idéia da Bratke-Collet era atender este nicho específico do mercado de edifícios de escritórios, geralmente empresas de porte ou rendimento menor do que as que dominavam o cenário das outras avenidas mais valorizadas, oferecendo-lhes edifícios com plantas flexíveis girando entre 300 e 400m² de área e com soluções técnicas mais modernas por preços menores, o que era possível uma vez que o custo do solo era menor e as técnicas construtivas adotadas eram mais econômicas. As empresas que vieram a se instalar nestes edifícios eram, em um primeiro momento, quase todas escritórios administrativos de indústrias pequenas e médias, que não se importavam com o status menos enobrecido da região. Em seguida, viriam empresas de advocacia, publicidade, engenharia, etc.; em suma, escritórios de profissionais liberais que também fugiam dos altos preços dos aluguéis da Paulista e da Faria Lima.

A Bratke-Collet ergueria mais dois edifícios na Rua Funchal (Ed. Concorde e o Ed. Aeroporto II, respectivamente, de 1976 e 1977), movendo então seu foco na direção sul para a Av. Eng. Luís Carlos Berrini, onde se concentraria o restante de quase toda a sua produção de edifícios de escritórios. Esta transição se deve à identificação da Berrini como uma localização privilegiada que poderia eventualmente comportar um grande número de empreendimentos e ainda ser valorizada pela imagem da própria avenida (e pela maior capacidade de acesso que esta oferecia), ao passo que na Vila Olímpia a maioria das ruas eram estreitas e aparentavam-se inadequadas para este propósito. Na Berrini seria possível “construir” mais eficazmente a imagem de uma nova localização atrativa para escritórios na cidade de São Paulo. Esta idéia é expressa pela Bratke-Collet, de modo a ressaltar seu pioneirismo com um tom quase “messiânico”:

“Lá do alto do prédio que haviam terminado na rua Funchal, os jovens arquitetos do Mackenzie, Roberto Bratke e Francisco Collet, avistaram uma grande área e tiveram uma visão.

Uma visão de futuro.

Era uma região de várzea, próxima à marginal Pinheiros, que ‘ligava nada a coisa alguma’. Mas para aqueles jovens empreendedores, era exatamente o que procuravam: terrenos baratos em uma região com ótimo potencial.”²⁵

²⁵ < <http://www.bratkecollet.com.br/nossahistoria.php> > (acessado em 05.07.10, grifos do autor)

Segundo a narrativa apresentada pela própria empresa, a Berrini havia sido praticamente “descoberta” por seus sócios, como se, antes disso, ela pairasse em alguma espécie de “terra incógnita”, metaforicamente avistada no horizonte do topo da gávea de uma caravela (na verdade um edifício de escritórios). No entanto, o verdadeiro pioneirismo da empresa reside não no fato de terem identificado o potencial desta área barata e de urbanização pouco consolidada, e sim na estratégia desenvolvida para garantir a sua transformação sistemática através da produção seriada de edifícios de escritórios.

Fujimoto (1994) caracteriza as atividades da Bratke-Collet na Berrini como uma forma “monopolista” de produção do espaço urbano. Isto se deve ao fato de que a estratégia adotada pela construtora para viabilizar seu projeto e ampliar seus lucros envolveu a aquisição de muitos terrenos no entorno da Berrini quando estes ainda estavam desvalorizados, ou seja, antes do início da construção dos edifícios. Para tanto, iam de porta em porta entre as residências da região, oferecendo-se para adquirir os terrenos a preços modestos, sendo que seus proprietários sequer podiam imaginar a transformação que se previa para aquela região, e, conseqüentemente, a vertiginosa valorização pela qual suas propriedades passariam. Desta maneira, a Bratke-Collet conseguiu armazenar um estoque de cerca de 30 terrenos na região, praticamente garantindo o controle exclusivo da verticalização da Berrini pelo menos até o início dos anos 1990, quando finalmente começaram a surgir na região empreendimentos de outras construtoras. Este estoque de terrenos foi sendo consumido gradualmente ao longo de vários anos, de acordo com a capacidade de absorção do mercado e com o capital de giro disponível para a empresa. Trata-se, assim, de uma ação que envolveu um planejamento de longo prazo, como indica o arquiteto Carlos Bratke:

“Só tem uma coisa onde ninguém mete o bedelho: o prédio de escritórios. O cara aplica e depois aluga. E é verdade, em especial há uns 15 anos, quando começamos aqui: eles nem sabiam onde era o prédio.

Daí começou todo o planejamento da Berrini. A gente não podia fazer prédio de escritórios na Paulista, no centro da cidade, porque aí se entrava numa briga de foice com a Lindenberg, com a Gomes de Almeida Fernandes [atual Gafisa] etc. E um terreno na avenida Paulista custava uma fortuna. Então fomos procurar uma zona onde os terrenos eram baratos e começamos a fazer lá. [...] Aí ele [Roberto Bratke, irmão de Carlos] arrumou uns amigos, eu outros, e fizemos o prédio. Depois começou a ocupação da Berrini, uma avenida que já existia mas não tinha movimento nenhum. O terreno aqui saía muito barato, custava 100 dólares o metro quadrado. Hoje vale uns 5 mil, 6 mil. E tinha muito terreno.”²⁶

Assim sendo, de certa maneira a Bratke-Collet desde o início já havia formulado uma visão mais ou menos completa de sua estratégia e de seu projeto para a Berrini. Para otimizar esta operação, a Bratke-Collet precisava também se assegurar do controle de todo o processo, desde a aquisição do terreno até a captação de investimentos, a construção e a comercialização, motivo pelo qual a empresa desmembrou-se em outras três: a Braco S/C Ltda. (incorporadora de capitais), a própria Bratke-Collet (construtora) e a F. Collet S/C Ltda. (empreiteira de mão-de-obra).

A viabilização do projeto conjunto para a Berrini dependeu de maneira crucial da capacidade da empresa de origens familiares para captar recursos com investidores. Uma vez que os edifícios de escritórios eram destinados quase exclusivamente à locação, o retorno dos investimentos só ocorria após a

44. Ed. Concorde, inaugurado na Vila Olímpia em 1976.

Planta do Ed. Concorde (1976).

Fonte: Arquivo Bratke-Collet

²⁶ BRATKE, in: WISSENBAACH, 1999: 27. (grifos nossos)

conclusão das obras, diferentemente do que ocorre em empreendimentos destinados à venda, que podem ser comercializados ainda “na planta”. Assim sendo, era necessário também minimizar a necessidade de investimento inicial. Uma das soluções arranjadas para tanto, por exemplo, foi a de adquirir os terrenos seguintes através de acordos de permuta, nos quais os proprietários cediam seus terrenos em troca de cotas que equivaliam a 25% da área do novo edifício. Uma vez adquiridos os terrenos, para custear a execução das obras foi necessário convencer os investidores a apostarem no projeto, e para tanto, principalmente nos primeiros anos, as conexões sociais das famílias Bratke e Collet se revelaram essenciais (“ele arrumou uns amigos, eu outros”).

Para aumentar a atratividade dos empreendimentos para estes investidores, a construtora também adotava uma estratégia de incorporação que visava minimizar os riscos individuais que precisavam ser assumido, diluindo-os entre todos os investidores através da centralização das operações de locação. Cada membro do grupo de investidores de um dado empreendimento era proprietário de uma cota do edifício, geralmente correspondendo a um pavimento, ou a uma unidade, no caso de projetos com mais de uma unidade por andar. No entanto, quando o edifício era inaugurado, caso algum andar não encontrasse rapidamente um locatário e permanecesse vazio, o prejuízo não cairia apenas sobre seu proprietário individual. Como a Bratke Collet centralizava a locação através dela, a renda do aluguel de todos os andares era rateada entre todos os investidores, na forma de um *pool* de investimento. Apenas quando o prédio estivesse completamente ocupado é que se encerravam estes rateios e cada proprietário recebia o contrato individual de sua unidade. E mesmo assim, a Bratke-Collet ainda permanecia vinculada ao empreendimento, como responsável pela administração condominial. Com este sistema, foi possível para a empresa manter um padrão constante de captação de recursos, construção e incorporação, permitindo um ritmo de lançamentos que girava entre dois ou três novos edifícios a cada ano.

Croquis de Carlos Bratke demonstrando o conceito de núcleos de serviços periféricos como “torres” anexas ao edifício.
Fonte: WISSENBAACH, 1999: 14.

O primeiro edifício inaugurado na Berrini foi o Ed. Bandeirantes (1977), seguido pelos edifícios Morumbi (1977), Fortaleza e Urca (1978). Segundo o arquiteto, o principal diferencial entre os edifícios de escritórios construídos pela Bratke-Collet na Berrini e os edifícios de escritórios mais antigos localizados em outras regiões de São Paulo era a busca pela planta livre, que permitia uma ocupação flexível e facilmente adaptável, de maneira a refletir a própria flexibilidade crescente das empresas. Conforme as empresas crescem ou diminuem seus quadros ou se transferem de lugar a outro, a flexibilidade de uso dos espaços passa a se tornar mais relevante e seus projetos buscavam atender a esta necessidade, por meio de plantas com grandes vãos livres que variavam entre 10 e 12 metros, estendendo-se em lajes de 40, 50 ou até 60 metros de comprimento. Ao invés do tradicional sistema de lajes e vigas, a solução técnica adotada para vencer estes vãos empregou lajes nervuradas protendidas, que dispensavam a instalação de forros no teto. As luminárias e a fiação elétrica eram todas embutidas nas próprias lajes.

Para liberar completamente a planta, os pilares e os núcleos de circulação vertical e serviços eram posicionados na periferia do edifício, e não no centro como era mais usual antigamente. Estes núcleos na periferia, que abrigavam copa, sanitários, depósitos e salas de manutenção do ar-condicionado, constituíam-se em elementos “fechados”, enquanto o restante da laje, onde se encontrava efetivamente a área de trabalho da empresa, correspondia a um retângulo com generosas aberturas para o exterior. Estes núcleos fechados eram tratados como “torres” anexas ao corpo central do edifício, e por se tratarem de ambientes compactos, permitiam a adoção de volumetrias menos usuais, marcadas por ângulos agudos ou por volumes curvos. Segundo a descrição do próprio arquiteto acerca de sua obra, isto permitia um maior potencial de expressão plástica:

45. Ed. Bandeirantes (1977).

46. Ed. Morumbi (1977).

47. Ed. Fortaleza (1978).

48. Ed. Urca (1978).

Plantas: Arquivo Bratke-Collet

“Torres dispostas ao redor do volume principal da edificação produziram muito menos uma estética fachadista do que a exuberância volumétrica. A riqueza dos volumes compensa, no aspecto, o menor gasto com esquadrias e materiais especiais de revestimento. [...] Uma zona inteira construída desta forma, como no caso da Berrini, acaba constituindo-se em um núcleo homogêneo, onde o relacionamento formal entre os prédios estabeleceu o padrão do bairro do Brooklin para alguns anos. São esculturas utilitárias”.²⁷

É claramente perceptível a adoção de uma linguagem arquitetônica comum entre estes primeiros edifícios, mas ao mesmo tempo é também possível perceber uma certa evolução entre eles, conforme a experimentação projetual de Carlos Bratke encaminhava-se rumo a uma maior acomodação entre o conceito dos produtos imobiliários e do projeto arquitetônico. No primeiro projeto construído na Vila Olímpia, o Ed. Aeroporto I, a planta é ortogonal e o núcleo ainda é localizado no centro da laje, impedindo a junção das duas unidades do pavimento em uma unidade única. Já no projeto seguinte, o Ed.

²⁷ Ibidem, 88.

49. Ed. Gávea (1983).

50. Ed. Flórida (1983).

51. Ed. Uchôa Borges (1987).

52. Ed. Baronesa de St. Seve (1992)

Plantas: Arquivo Bratke-Collet

Concorde, o núcleo permaneceu na posição central, mas a planta foi angulada para permitir a junção das duas unidades, além de ampliar a complexidade volumétrica do edifício. No entanto, a geometria angulada acabou gerando uma planta de ocupação difícil, com espaços em formato triangular cujo aproveitamento é relativamente complicado.

Nos projetos posteriores, implantados na Berrini, a solução de deslocar o núcleo para a periferia da planta aparece de forma mais clara, assim como começa uma separação mais evidente entre a geometria ortogonal do espaço de escritórios e a geometria angulada das torres de serviços. Nos edifícios Morumbi e Fortaleza, todos os ambientes de apoio foram condensados em um único núcleo, destacado do volume principal e unido a este por uma espécie de "ponte". Já nos edifícios Bandeirantes e Urca, o núcleo foi subdividido em torres de apoio menores e espalhadas ao redor da parte principal da planta. No Ed. Urca, estas torres assumem uma geometria angulada, enquanto no Ed. Bandeirantes as torres se assemelham a cilindros seccionados, em ambos os casos conferindo um aspecto de complexidade formal ao mesmo tempo em que mascarando uma planta essencialmente retangular. Esta organização esquemática das plantas, com a laje ortogonal no centro destinada aos escritórios e os diversos núcleos de apoio distribuídos ao seu redor, será adotada em diversos projetos posteriores, com geometrias e resultados formais bastante variados. Os edifícios Gávea (1983), Flórida (1983), Palmares (1985), Morumbi Plaza

(1985), Uchôa Borges (1987), Brasilinterpart (1987), Roberto Sampaio Ferreira (1988), City Salem (1990) e Baronesa de St. Seve (1992) são todos exemplos da aplicação deste modelo.

Apesar das diferenças entre estes vários projetos, ao mesmo tempo há também uma pronunciada homogeneidade entre eles. A altura da maioria dos edifícios varia entre 10 e 12 pavimentos, e os materiais de acabamento usados nas fachadas são recorrentes, como a massa rústica raspada, a caixilharia escura com vidro fumê e, em alguns projetos, brises de argamassa armada. Apesar destes edifícios não serem muito altos, são frequentemente usados artifícios para acentuar a sensação de verticalidade. Os volumes das “torres” de serviços são marcadamente verticais, e os peitoris entre as janelas dos escritórios são pintados de preto para dar a impressão de comporem um único “rasgo” vertical na fachada. Estas recorrências revelam a intenção de, ao mesmo tempo em que cada edifício recebe um projeto diferenciado, em conjunto eles formam uma espécie de “família”, tal qual um bairro deliberadamente planejado.

A abrangência do planejamento que de fato existiu no desenvolvimento destes projetos é, contudo, relativa. De um lado, havia, de fato, a intenção de produzir edifícios que tivessem, cada um, uma identidade própria, mas que também estivessem articulados a um mesmo padrão arquitetônico e morfológico. Por terem sido viabilizados de acordo com a disponibilidade de financiamento, os edifícios foram construídos ao longo de muitos anos e, com isso, tiveram de responder às mudanças de contexto local, econômico, técnico e estético-cultural. Os edifícios foram sendo projetados apenas conforme iam sendo viabilizados, ou seja, não havia um projeto prévio para o conjunto, apenas um conjunto geral de intenções, que em determinados momentos foram também se transformando, tanto em relação ao programa dos edifícios, quanto às técnicas construtivas e linguagem arquitetônica.

Por exemplo, praticamente todos os edifícios construídos até meados da década de 1990 tinham o térreo sobre pilotis. Esta solução permitia aproveitar o térreo como estacionamento, reduzindo a necessidade de garagens subterrâneas, que eram particularmente caras de se construir devido ao solo encharcado por causa da proximidade do rio. Inclusive, em muitos edifícios o subsolo era apenas parcialmente enterrado, ou seja, o térreo ficava cerca de 1,20m acima do nível da rua, exigindo a construção de canteiros elevados junto à calçada. Em algumas ruas, o transeunte caminha sempre flanqueado por estes canteiros. Em outros edifícios, o mezanino (1º pavimento) também era destinado à garagem, e os escritórios surgiam apenas a partir do 2º pavimento. Entretanto, a transformação do bairro ao longo do tempo foi provocando alterações na destinação destes espaços, segundo comenta Carlos Bratke, “no início você não tinha razão para projetar uma loja embaixo do prédio, aqui só tinha borracheiro. Agora as lojas valem uma fortuna.”²⁸

Ou seja, conforme o bairro foi se transformando, de um lado a população de consumidores crescia e, de outro, a oferta de espaço para comércio local (restaurantes, lanchonetes, farmácias, etc.) ia desaparecendo, pois estava sendo substituída por edifícios; eventualmente, a instalação de comércio no nível térreo dos edifícios passou a se demonstrar economicamente vantajosa. Estas lojas, no entanto, surgiram apenas em alguns poucos edifícios porque, por outro lado, o mercado de espaços de escritórios carrega certo estigma em relação aos edifícios que possuem lojas no térreo, pois estes teoricamente aparentariam um nível “inferior” a outros destinados exclusivamente ao uso empresarial. Quando existe

²⁸ Ibidem, 28.

53. Ed. Ars / Oswaldo Bratke (1986).

54. Ed. City Salem (1990).

55. Ed. Plaza Centenário (1995).

56. Ed. Bolsa de Imóveis do Estado de São Paulo (1997)

Plantas: Arquivo Bratke-Collet

espaço para lojas no térreo dos edifícios, ele na maioria das vezes é ocupado por agências bancárias ou outras atividades aparentemente mais “nobres”; restaurantes e lanchonetes acabam surgindo apenas em imóveis horizontais, geralmente em antigas residências adaptadas para este novo uso.

Outra mudança ocorrida ao longo do tempo nos projetos de Bratke para a Berrini corresponde à evolução da linguagem arquitetônica adotada, principalmente com a inclusão de novos materiais no acabamento das fachadas, mas também em relação ao “alinhamento estilístico” geral da produção do arquiteto. Os primeiros edifícios guardavam uma relação estreita com o brutalismo da escola paulista, marcadamente pela ênfase na estrutura aparente, pelo emprego de acabamentos rústicos e pelos volumes de aspecto robusto. Entretanto, desde esta primeira fase Bratke já era considerado como um crítico do brutalismo paulista, devido à sua oposição ao excessivo dogmatismo desta escola.

No início dos anos 1990, que podem ser assinalados como a transição para a “segunda fase” da verticalização da Berrini (discutida mais adiante), a linguagem do arquiteto se amplia pela adição de cores (Ed. Ars, 1986; Ed. Berrini Lavra, 1995), e pelo uso de novos materiais nas fachadas, como revestimentos cerâmicos (Ed. City Salem, 1990; Ed. Alana II, 1994), fachadas-cortina de vidro (Ed. Brumadinho, 1990; Ed. Baronesa de St. Seve, 1992), e, mais tarde, pelo uso entusiástico de chapas de alumínio composto (Ed.

Plaza Centenário, 1995; Ed. Bolsa de Imóveis do Estado de São Paulo, 1997). Nesta fase, ao mesmo tempo em que a arquitetura de Bratke passa a ser considerada como mais “rebelde” em relação aos cânones do “*mainstream*” da arquitetura paulista, ela também passa a ser vista como de alinhamento mais comercial, caracterizada por uma profusão de acabamentos e elementos arquitetônicos ambíguos que a marcariam como representante de uma espécie de corrente “pós-moderna assimilada”.²⁹ Contudo, apesar das significativas mudanças estilísticas gradualmente incorporadas aos projetos de Bratke, pelo menos até meados da década de 1990 a homogeneidade morfológica dos edifícios da Berrini se mantém, garantindo certa uniformidade da paisagem, senão arquitetônica, ao menos volumétrica. Esta uniformidade viria a ser rompida apenas com a chegada dos novos “mega-empreendimentos” localizados junto à Marginal Pinheiros, que rompem com a escala dos edifícios anteriores.

Em relação à paisagem urbana, o efeito exercido pela Bratke-Collet na produção do espaço da Berrini extrapola o âmbito dos empreendimentos individuais, afetando praticamente toda a conjuntura do bairro, incluindo, indiretamente, a oferta de comércio e de serviços de apoio. Esta forma de produção monopolista da Bratke-Collet no entorno da Berrini representa um dos casos mais próximos a um processo completo de desenho urbano relativamente consciente que ocorreu em São Paulo. A concentração da propriedade dos terrenos nas mãos da empresa permitiu que a forma urbana da Berrini fosse produzida unilateralmente, controlada praticamente por um único agente privado, que foi capaz de “orquestrar” o processo de desenho urbano hegemonicamente e de acordo com suas próprias expectativas. Isto permitiu um controle quase pleno não apenas sobre o tipo de espaço que ali se produziu, mas também sobre a transformação da própria imagem e identidade do bairro que se formava.

O sucesso comercial dos empreendimentos da Bratke-Collet na Berrini não se deve apenas à identificação de um nicho promissor do mercado imobiliário, nem somente à estratégia planejada para a aquisição e desenvolvimento dos terrenos. Tampouco se pode creditar o sucesso comercial desta localização simplesmente pela lógica da “economia de aglomeração” produzida pela concentração de edifícios de escritórios em um mesmo local, e nem pela sua proximidade aos valorizados redutos da elite paulistana em bairros vizinhos como o Brooklin, Chácara Flora e Morumbi. Um dos principais diferenciais desta região da cidade – e que até hoje representa um forte atrativo – é o seu aspecto simbólico de espaço controlado e planejado, direcionado para promover a produtividade, a eficiência e o convívio “harmonioso” entre as empresas. Mais tarde, quando a Berrini começou efetivamente a se consolidar como uma nova centralidade empresarial, esta identidade foi ainda acrescida pelos valores do status, da exclusividade e da sofisticação inerentes a um espaço disputado e disponível apenas àqueles capazes de arcar com seu custo elevado. Além disso, nesta nova centralidade empresarial, as empresas não precisam conviver com a interferência de outras atividades indesejadas ou de manifestações populares como ocorre no Centro da cidade ou na Av. Paulista.

Apesar das transformações na linguagem arquitetônica de Carlos Bratke ao longo do tempo, os edifícios projetados na Berrini compartilham de uma identidade comum, decorrente da homogeneidade morfológica destes edifícios, conforme se pode verificar nos croquis do arquiteto.

Fonte: WISSENBAACH, 1999: 12.

²⁹ FRÚGOLI JR, 2000: 183.

Esta identidade não é um acidente. Ela é um meticuloso subproduto do processo de desenho urbano promovido pela Bratke-Collet e pela arquitetura de Carlos Bratke, através da construção de edifícios de escritórios que eram, figurativamente, diferentes do restante da cidade e ao mesmo tempo semelhantes entre si. Este efeito é tão significativo que a região da Berrini passou a ser ocasionalmente chamada pela imprensa de “bairro Bratke” ou “Bratkelândia”; ou seja, a identidade da avenida acabou tornando-se intrinsecamente associada à da própria empresa, o que, comercialmente, lhe foi bastante benéfico. Não é à toa que a sede da Bratke-Collet (e do escritório de arquitetura de Carlos Bratke) situa-se na Berrini em um dos mais vistosos edifícios construídos pela própria empresa na década de 1980, o Ed. Oswaldo Bratke (antigo Ed. Ars, 1986), o que fortalece ainda mais a estreita ligação entre a construtora e a avenida. Esta associação direta entre a identidade do espaço urbano e do agente imobiliário que o produziu não é, todavia, um simples reflexo do caráter monopolista de sua atividade. Tivesse a Bratke-Collet construído uma série de edifícios bastante diferentes, sem características homogêneas entre si, não seria possível identificá-los tão claramente como frutos da ação de um mesmo empreendedor. Raros são os casos em que, como neste, exista uma relação tão estreita entre o desenho urbano e a performance comercial de um agente imobiliário. Neste sentido, a produção da Bratke-Collet não resulta apenas de uma ação de caráter estratégico, mas também ideológico: no processo de construção de uma nova imagem da Berrini, há uma realidade original da avenida e uma representação de outra realidade que lhe é sistematicamente sobreposta, até que se torna quase impossível distinguir entre uma e outra.

Um aspecto que torna o processo de desenho urbano da Berrini ainda mais relevante é o fato dele ter ocorrido, em sua origem, praticamente sem o reconhecimento ou a aquiescência do poder público, diferentemente do que ocorrera no passado em outras áreas da cidade. Enquanto no caso da Paulista e da Faria Lima a consolidação destas avenidas como centralidades empresariais foi abraçada e promovida pela municipalidade, que buscou conferir atenção especial à qualificação do espaço público destas avenidas, no caso da Berrini a prefeitura permaneceu praticamente alijada de todo o processo, à exceção do investimento inicial (e provavelmente não-intencional) representado pela abertura da própria avenida. De fato, nem mesmo o zoneamento era, a princípio, particularmente favorável às intenções da Bratke-Collet para a verticalização da avenida. Apesar de alguns trechos da Berrini estarem, de fato, inseridos na Z4 (zona mista de alta densidade), outros trechos faziam parte da Z3, da Z2 ou da Z6, que eram menos apropriadas para verticalização. A disponibilidade dos terrenos para construção, naquele momento, pouco tinha a ver com o zoneamento que incidia sobre eles; a Bratke-Collet havia adquirido-os muito mais em função do preço e da predisposição de seus proprietários à venda do que pela zona em que estavam inseridos. Dentre os quinze primeiros edifícios erguidos pela construtora na Berrini, um estava inserido na Z6, nove na Z3 e apenas cinco na Z4, o que indica que não houve um direcionamento explícito para se construir primeiramente nos terrenos da Z4, mais propícios à verticalização.

Ao invés disso, o critério adotado foi construir primeiro nos terrenos localizados na própria avenida e apenas mais tarde nas suas travessas ou paralelas, independente da zona em que se encontravam: em 1982, quando foi inaugurado o primeiro edifício localizado fora da Berrini (Ed. Panamby, na Rua Geraldo Flausino Gomes), já haviam sido construídos oito edifícios que tinham a Berrini como endereço. Ou seja, o acesso e visibilidade privilegiados proporcionados pela avenida são mais relevantes para a escolha da localização dos empreendimentos do que as restrições do zoneamento, o que indica que, mesmo na escala interna do bairro, o zoneamento pouco efeito teve sobre a organização das atividades.

Por outro lado, é possível “destrinchar” os edifícios da Bratke-Collet para se verificar como o zoneamento influenciou a sua produção, tanto em relação ao projeto quanto ao processo de incorporação. Apesar das diferenças de volumetria e arquitetura existentes entre os vários edifícios da Berrini, muitos destes se adequam a uma tipologia recorrente, que resulta da aplicação de uma mesma “fórmula” para lidar com os limites impostos pelo zoneamento.

Como vimos, uma das estratégias empregadas para a aquisição dos terrenos era permutá-los com seus proprietários por 25% da área do edifício que seria construído. Este valor não é arbitrário; como o zoneamento permitia a construção com, no máximo, o coeficiente de aproveitamento 4, permutar 25% do edifício equivalia ao coeficiente 1, ou seja, uma área igual à área do terreno. Assim, se um proprietário cedia 1.000m² de terreno em permuta (que permitiam construir até 4.000m² com o coeficiente 4), ele recebia de volta 1.000m² de área de edifício, e o seu lucro era a transformação do valor de um terreno bruto no valor de uma mesma área em escritórios acabados. A Bratke Collet e seus investidores ficavam com a área restante, ou seja, 3.000m² para comercialização.

Esta permuta, no entanto, gerava uma complicação. Quando o edifício estivesse totalmente alugado, cada investidor tornava-se proprietário de uma quantidade de pavimentos, ao invés de simplesmente proprietário de uma cota geral do edifício. Isto exigia que o número de pavimentos fosse um múltiplo de 4, para que o proprietário do terreno pudesse ficar com 25% do prédio sem que fosse necessário subdividir as unidades. Isto explica, em parte, porque dentre os dez primeiros edifícios construídos pela Bratke-Collet, nove deles tinham 12 pavimentos: 3 deles seriam permutados ao proprietário e 9 seriam colocados para locação.

Isto reflete a aplicação de uma fórmula geral, repetida exaustivamente e que funcionava mais ou menos da seguinte maneira: cinco lotes residenciais com aproximadamente 10 metros de frente e 25 de fundo (um tamanho padrão do loteamento residencial feito no entorno da Berrini) eram lembrados, totalizando um terreno de 50 x 25m, e 1250m² de área. Digamos que estes lotes estivessem localizados na Z4, que corresponde ao caso mais permissivo da Berrini. Na Z4, o C.A. permitido equivalia a 3 com taxa de ocupação 70%, mas o C.A. podia ser aumentado até 4, caso a T.O. fosse reduzido para 35% através da aplicação do mecanismo da Fórmula de Adiron (Pág. 202). Um terreno de 1250m² com T.O. de 0,35 permite um edifício com no máximo 435m² de projeção horizontal, o que era adequado para o tamanho de laje de escritórios pretendido pela Bratke Collet como produto a ser comercializado. Com C.A. 4, seria possível construir até 5.000m² de área computável, que divididos em 12 pavimentos, consistiriam em lajes de cerca de 415m², ou seja, próximo ao produto pretendido (lajes com cerca de 400m²), e dentro do limite imposto pela taxa de ocupação.

1. Situação original

2. Terrenos permutados

3. Parcela do edifício oferecida em permuta

4. Repetição da estratégia de permuta para o restante dos terrenos

No entanto, se esta conta “fechava” de maneira praticamente perfeita na Z4, na Z3 a conta era mais complicada. Para atingir o coeficiente 4, nesta zona era necessário diminuir a taxa de ocupação para apenas 20% através da Fórmula de Adiron, o que, em um mesmo terreno “de cinco casinhas” (com cerca de 1250m² de área) representava apenas 250m² de projeção para a instalação do edifício, o que era uma área muito pequena para o edifício de escritórios. Isto exigia a aquisição de terrenos maiores e a conta acabava invariavelmente piorando. Ou seja, o zoneamento, por estabelecer parâmetros urbanísticos diferentes para trechos da mesma avenida, gerou uma situação desfavorável às intenções da Bratke-Collet e de seu arquiteto, que, como vimos, desejavam construir edifícios volumetricamente semelhantes. Sobre estes “entraves”, Carlos Bratke comenta:

“Você tem que fazer uma ginástica para conseguir combinar esse prédio com o outro que você já fez, tentar uma boa proporção e aí começa um problema que é de legislação. Um urbanismo feito dentro da prefeitura por gente que nunca sentou numa prancheta para projetar coisa alguma. Um planejamento de funcionário público muito precário...”³⁰

Este comentário, à primeira vista, sugere um embate direto entre a instituição do zoneamento e a atividade imobiliária, como se este, por minar a capacidade inata do “bom projeto” que pode nascer da iniciativa privada, fosse negativo ou contraditório. Ao criticar “um urbanismo feito dentro da prefeitura por gente que nunca sentou numa prancheta”, encontra-se implícita uma de duas idéias: o bom urbanismo deveria ser feito fora da prefeitura, ou seja, pelo mercado; ou então, pelo menos por pessoas que já tenham sentado numa prancheta e, portanto, compreendessem a realidade do mercado e de seus interesses, sendo capaz de “produzir” um urbanismo que não lhe fosse contraditório.

Esta idéia é coerente ao considerar-se que, na visão da Bratke-Collet, o que se fez na Berrini não foi meramente a construção de prédios, e sim a construção da própria cidade; este processo teria sido concebido e executado quase exclusivamente pela iniciativa privada. No entanto, a crítica do arquiteto não se trata exatamente de um ataque à existência do zoneamento *per se*, nem à idéia de se impor algum tipo de limitação sobre os interesses primários do mercado imobiliário (que, em última instância, resumem-se à extração da maior mais-valia possível do solo urbano). Ao invés disso, ele de certa forma retrata o conflito existente entre o modelo urbano preconizado por um zoneamento tecnocrático, e outros modelos urbanos possíveis, os quais – na visão do arquiteto – não necessariamente seriam mais servis ao mercado e nem menos adequados para a população em geral. Um dos principais pontos de conflito identificados por Bratke é a própria Fórmula de Adiron, como se depreende de outro comentário seu:

“O espírito predominante dos construtores era aproveitar ao máximo o lugar, sugar tudo o que podiam, o que resultou nessa cidade meio disforme, com uma forte agressividade e semeada de bolsões. [...] Se eu pudesse mudar o zoneamento, mexeria na zona 2, que é o grande oceano onde estão essas ilhas desiguais. Os autores do zoneamento eram pessoas elitistas que permitiram que se construísse duas vezes a área do terreno para prédios de apartamentos, mas usando só 25% de projeção. Disso resultam pirulitos altíssimos, caros e desumanos, essa projeção deveria ser mudada para incrementar a construção de prédios mais baixos, de quatro ou oito pavimentos.”³¹

³⁰ BRATKE, in: WISSENBAACH, 1999: 27.

³¹ Ibidem, 28.

Para Bratke, este instrumento da legislação, além de “atrapalhar” as contas dos projetos na Berrini, também seria negativo por incentivar irrestritamente uma única tipologia específica de edifício, em detrimento de outras tipologias que poderiam também ser benéficas para a cidade. Este incentivo cego ao modelo do edifício alto e esbelto, ou seja, ao “espigão” intensamente verticalizado, era, para o arquiteto, totalmente inadequado. Este padrão podia ser apropriado para o edifício residencial de alto padrão, com poucos apartamentos por andar e grande altura; porém, no caso de edifícios residenciais com muitas unidades por pavimento ou no caso de edifícios de escritórios, que geralmente possuem áreas de laje maior, esta situação acaba sempre gerando complicações. No caso da Berrini, um dos diferenciais pretendidos para os edifícios é que eles pudessem abrigar unidades de escritórios espaçosas, ou seja, com uma maior área de projeção horizontal, o que consequentemente significava uma maior taxa de ocupação dos lotes. Isso ia na direção contrária da legislação, que oferecia um maior coeficiente de aproveitamento apenas para os projetos que adotassem taxas de ocupações menores. Nestas situações, havia apenas duas saídas: abrir mão do coeficiente máximo; ou então construir em lotes grandes o suficiente para abrigar um edifício de grande projeção horizontal e ainda assim sobrar 80% do lote desocupado, o que geraria uma forma urbana rarefeita e inadequada ao modelo de bairro desejado pela Bratke-Collet.

7.5. O São Paulo Office Park

A ação sistemática promovida pela Bratke-Collet a partir de meados da década de 1970 no entorno da Av. Eng. Luís Carlos Berrini representa o primeiro estágio da transformação da paisagem do vale do Rio Pinheiros em uma moderna centralidade empresarial. No entanto, mesmo com o surgimento do crescente número de edifícios de escritórios, esta região ainda era relativamente pouco “integrada” à dinâmica das atividades centrais do restante da cidade, no sentido em que seu caráter de centralidade (de destinação de deslocamentos no espaço urbano) limitava-se, praticamente, apenas aos funcionários das empresas que estavam ali instaladas. Esta situação passa a alterar-se de maneira mais significativa após 1982, com o surgimento do Shopping Morumbi, que na época de sua inauguração era o maior *shopping center* do país. Localizado junto à Ponte do Morumbi, no entroncamento da Av. Chucuri Zaidan (extensão sul da Berrini) com a Av. Roque Petroni Jr., o novo *shopping center* assume um papel de importante centro de consumo e lazer não somente em um âmbito local, mas efetivamente na escala metropolitana, o que levou à ampliação e diversificação do público que frequenta a região, fortalecendo, com isso, seu crescente caráter de centralidade urbana.

A idéia de instalar um *shopping center* naquela localidade havia surgido mais de dez anos antes, quando, em 1971, o grupo norte-americano SEARS, atuante na área de comércio varejista, adquiriu o terreno já com a intenção de instalar ali um empreendimento deste gênero. No entanto, de maneira semelhante ao ocorrido no caso do Shopping Iguatemi, naquele momento havia grande resistência dos potenciais lojistas para se instalar em local tão afastado, o que acabou atrasando sua construção em praticamente uma década. O *shopping center* apenas viria a ser viabilizado no início dos anos 1980

57. Shopping Morumbi atualmente, após obras de expansão concluídas em 2007 que envolveram a construção de uma torre de escritórios anexa ao empreendimento.

58. Centro de Processamento de Dados do Banco do Brasil, no encontro da Rua Verbo Divino com a Av. Nações Unidas.

quando a empresa Multi Shopping (atual Multiplan) e o Banco Bozano Simonsen (hoje extinto, adquirido pelo Banco Santander) interessaram-se pelo empreendimento.³²

A localização do Shopping Morumbi assinalava uma espécie de “faixa de transição” entre o nascente centro de negócios da região da Berrini e as áreas mais ao sul, ocupadas predominantemente por indústrias e galpões, instalados nas grandes glebas remanescentes do parcelamento das terras da Cia. Light. Alguns destes terrenos, contudo, encontravam-se ainda totalmente desocupados, existindo em seu lugar apenas charcos e pântanos que se interpunham entre o rio e outras áreas esparsamente ocupadas por residências horizontais de classe média e média-baixa.

Apesar de tratar-se de uma área ainda mais distante do “centro tradicional” do que a Berrini, aquela localização também dava sinais de que poderia concentrar edifícios de escritórios, algo evidenciado pela instalação, em meados da década de 1970, do Centro de Processamento de Dados do Banco do Brasil no encontro da Marginal Pinheiros com a Rua Verbo Divino. Projetado pelo escritório carioca MMM Roberto, expoente da arquitetura modernista brasileira, o CPD do Banco do Brasil ocupou um edifício de formato cilíndrico que, apesar de não ser muito alto (apenas oito pavimentos), despontava na paisagem predominantemente horizontal da região devido à sua volumetria inusitada.

A construção do edifício do Banco do Brasil naquela localidade é representativa do início de um processo de migração/expansão de empresas que tinham sede no Centro da cidade rumo à Marginal Pinheiros, sendo este banco a primeira grande instituição financeira a instalar suas atividades junto ao rio (no ano seguinte, este movimento seria seguido pelo Unibanco, que ocupou uma grande torre junto à Ponte Eusébio Matoso, mais ao norte). No entanto, é importante notar que, por outro lado, o caráter das atividades destinadas àquela região neste primeiro momento detinham um “status” inferior às atividades instaladas no Centro. O CPD era visto como uma atividade administrativa de caráter periférico e que consumia muito espaço, sendo, portanto, inadequada a sua permanência junto à sede do banco, localizada na Rua Líbero Badaró, em frente ao Ed. Martinelli. O CPD foi instalado naquela localidade distante justamente porque alia havia a disponibilidade de terrenos amplos e baratos, em um local apropriado para esta atividade que dispensava proximidade às atividades de gerência de alto nível do banco.

Alguns edifícios de escritórios surgiram nas proximidades do CPD nos anos seguintes, como o Ed. Verbo Divino (1982, 11 pavimentos) e o Ed. Nova São Paulo (1982, 9 pavimentos). Como sugere o nome deste último edifício, os empreendedores que investiam nesta região buscavam repetir, de certa maneira, a fórmula desenvolvida pela Bratke-Collet para a Berrini, compartilhando também da intenção de “produzir” uma nova localidade, uma “nova São Paulo”, moderna e diferenciada. As linhas futuristas do projeto desenvolvido pelo arquiteto Dácio Ottoni para o edifício Nova São Paulo, por exemplo, são

³² NOBRE, 2000: 171.

representativas de um certo sentimento de audácia e pioneirismo que se buscava imprimir nestes empreendimentos. A intenção por detrás disso era a de atrair empresas que se identificassem com estes valores, pois o próprio gesto de instalar-se em uma região distante e ainda pouco consolidada também exigia destas empresas, presumia-se, uma certa dose de audácia ou pioneirismo.

Entretanto, estes primeiros empreendimentos instalados nas cercanias da Rua Verbo Divino careciam de uma estratégia sistemática para a sua produção como a que se viu na região da Berrini. Além disso, diferentemente do tipo de edifício que se construiu naquela avenida, estes empreendimentos tinham lajes bem mais amplas (neles, a área locável por pavimento corresponde ao triplo da média dos primeiros prédios da Berrini), e, portanto, pretendiam atrair empresas de um porte muito maior, o que acabava reduzindo o nicho de mercado que atendiam.

Neste quesito, contudo, estes edifícios acabavam competindo com o CENESP, que não ficava muito distante e oferecia muitas outras benesses dentro do imenso complexo, como auditório, centro de compras etc. O peso desta competição foi sentido, por exemplo, quando a empresa multinacional Gessy-Lever, que havia se comprometido a ocupar o Ed. Nova São Paulo, decidiu na última hora mudar-se para o CENESP, deixando várias lajes desocupadas. Para prospectar novos inquilinos para substituí-la, a própria Gessy-Lever acabou contratando os serviços de uma empresa inglesa de consultoria imobiliária chamada Richard Ellis (atual CB Richard Ellis), que havia recentemente aberto uma filial em São Paulo.

Mais tarde, a Richard Ellis acabaria assumindo um papel crucial na transformação do eixo da Verbo Divino, com o surgimento, à partir de 1985, do São Paulo Office Park (SPOP). Ocupando uma enorme gleba vizinha ao CPD do Banco do Brasil, este empreendimento consistiu em um grande conjunto de catorze edifícios corporativos, que podem, de certa maneira, ser considerados como o segundo estágio da expansão do mercado de escritórios na região da Marginal Pinheiros.³³ Como veremos, contudo, este empreendimento configurou-se através de um processo de desenho urbano extremamente diferente daquele que ocorreu na Berrini, resultando em uma forma urbana de características bastante contrastantes.

A gleba de cerca de 150.000m² na qual se construiu o São Paulo Office Park foi adquirida em 1975 pela empresa Brascrow Indústria e Comércio Ltda, ligada à incorporadora norte-americana Trammel Crow. Antes disso, ela havia pertencido ao Grupo Ultra (controlador das empresas Ultralar e Ultragaz), que as havia adquirido durante o desmonte das terras da Light, tendo construído ali um conjunto de galpões. A intenção inicial da incorporadora Brascrow era erguer naquele terreno um grande complexo composto por um hipermercado, um hotel e oito edifícios de escritórios.

As intenções iniciais da Brascrow para esta gleba, no entanto, não puderam se concretizar imediatamente, devido à dificuldade de obtenção de investimentos para um empreendimento que era, naquele momento, considerado de alto risco. O enorme terreno permaneceu vazio por mais dez anos, com exceção do hipermercado que foi construído na parte do terreno junto à Marginal, operado pela rede

59. Ed. Nova São Paulo (1982).

³³ NOBRE, 2000: 175.

Carrefour.³⁴ Somente em 1985, com a associação da Brascrow ao Banco Crefisul, que passou a deter a propriedade de 50% destas terras, seria possível dar desdobramento aos planos de construir edifícios de escritórios naquela área.

Pouco antes da união entre estas duas empresas, o Banco Crefisul havia sido abordado pela empresa Arbi S.A. Comércio e Empreendimentos, incorporadora pertencente à família Birmann e (até então) especializada no mercado residencial, com uma proposta de novo modelo de negócio imobiliário. A proposta consistia na construção de um estoque de edifícios de escritórios de alto padrão (com sistemas de ar condicionado central, lajes amplas, piso modular elevado etc.) destinados à locação exclusiva para uma única empresa. A construção destes edifícios poderia ser viabilizada com a entrada de recursos provenientes de fundos de pensão interessados em realizar investimentos com rentabilidade fixa e garantida.³⁵ Os Birmann haviam percebido que, naquele momento, diversos fundos de pensão tinham interesse em expandir seus portfólios através de investimentos em imóveis, mas para isso era necessário garantir que estes imóveis teriam um aluguel de alto valor e baixo risco, algo que poderia ser viabilizado através de contratos de locação de longo prazo para empresas de grande porte que necessitavam de espaços de escritórios especializados para suas sedes.

Os fundos de pensão são empresas que administram as contribuições previdenciárias de funcionários de grandes empresas, tanto públicas como privadas. Estes fundos muitas vezes acumulam um capital extremamente vultuoso, representando, ao lado dos bancos, alguns dos mais poderosos investidores existentes no mercado financeiro. Como seu objetivo final é, em última instância, garantir a pensão previdenciária de seus contribuintes, em geral estes fundos se interessam em oportunidades de investimentos de baixo risco e de rentabilidade não necessariamente entre as mais altas disponíveis, contanto que haja garantia de retorno de longo prazo que possibilite honrar seus compromissos previdenciários. São, portanto, investimentos conservadores, de caráter menos especulativo do que os inflamáveis mercados de ações, os quais, apesar de apresentarem alta rentabilidade, por outro lado apresentam também altos riscos.

O mercado imobiliário, por apresentar oportunidades para este tipo de investimento mais conservador, ia de encontro aos interesses dos fundos de pensão, o que explica a sua entrada massiva no setor a partir do início dos anos 1980. Segundo Fix, no início da década seguinte os fundos de pensão brasileiros chegariam a deter 22% de seus ativos investidos em imóveis, muitos dos quais pertencentes ao mercado de edifícios de escritórios da Marginal Pinheiros.³⁶ Enquanto o São Paulo Office Park representa uma das primeiras experiências dos fundos de pensão com investimentos deste gênero, mais tarde este modelo de negócio se repetiria, como veremos, na construção dos “mega-empreendimentos” no entorno da Av. Berrini e na rápida verticalização da Vila Olímpia durante a década de 1990.

³⁴ Inaugurada em setembro de 1975, esta unidade do Carrefour é tida como o primeiro hipermercado do Brasil. Sua inauguração, alardeada na capa de jornais da época (Folha de São Paulo, 05.09.1975), representava a chegada de um tipo inédito de comércio varejista, que permitia acesso a um novo padrão internacional de consumo. Na fachada do hipermercado, pendurou-se uma faixa com os dizeres “Vive la difference”, ilustrando a diversidade de oferta de produtos disponíveis, ao mesmo tempo em que sublinhando a identidade francesa (estrangeira) da rede.

³⁵ FIX, 2007: 44.

³⁶ Ibidem, 69.

O negócio imobiliário proposto pela Arbi consistia, assim sendo, na construção de edifícios adequados para servirem como sede para grandes empresas, o que levou à idéia da construção de um empreendimento no modelo de "*office park*", no qual cada empresa ocuparia seu próprio edifício. O conceito de *office park*, como vimos, trata-se de um complexo empresarial suburbano típico nos Estados Unidos desde a década de 1960, no qual empresas ocupavam edifícios baixos e modernos com amplas lajes de escritórios, cercados por áreas verdes e por bolsões de estacionamento. Este tipo de empreendimento demonstrava-se especialmente adequado para as grandes empresas que desejavam abandonar as áreas centrais das grandes cidades norte americanas, onde os edifícios estavam ficando velhos e obsoletos, e os aluguéis cada vez mais caros. Em contrapartida, nos subúrbios estavam sendo construídos edifícios modernos com lajes amplas e flexíveis, e com aluguéis significativamente mais baratos. Além disso, os *office parks* adequavam-se ao modo de vida dos próprios funcionários destas empresas, que também moravam nos subúrbios e portanto desfrutavam de uma maior acessibilidade do que em relação aos abarrotados centros urbanos.

A gleba de propriedade da Brascrow e do Crefisul, por sua localização e tamanho, demonstrava-se extremamente favorável para a instalação de um empreendimento deste gênero, e os diretores da Arbi, que conheciam este terreno por já terem sido acionistas do banco, sabiam disso.³⁷ Quando esta empresa decidiu diversificar seus negócios para a área de empreendimentos comerciais, foi criada uma segunda empresa, que recebeu o nome de Birmann S.A. Comércio e Empreendimentos. Com o Banco Crefisul responsável pelo financiamento, e a Brascrow e a Birmann responsáveis pela incorporação, para completar a estratégia formulada pelo grupo restava a tarefa de "casar" os inquilinos potenciais com os fundos de pensão interessados em realizar os investimentos apropriados para cada edifício. Entretanto, para conseguir isto faltava ao grupo o "*know-how*" especializado das áreas de planejamento estratégico, marketing e vendas que seriam necessários para viabilizar a execução de um empreendimento de acordo com os elevados padrões internacionais de qualidade que as empresas multinacionais buscavam.

Neste momento entra em cena a consultoria imobiliária da Richard Ellis, que já vinha promovendo entusiasticamente a Marginal Pinheiros como a frente mais promissora do mercado imobiliário paulistano.³⁸ Fundada em 1773, esta empresa detinha larga experiência com o mercado de escritórios de vários países, e, em especial, por ter sido consultora de muitas empresas multinacionais na expansão internacional de seus escritórios, já era conhecida por diversas das multinacionais recém-chegadas no Brasil. A própria idéia de construir um empreendimento de acordo com o modelo do *office park* moderno e diferenciado teria sido introduzida ao grupo pela Richard Ellis, que formulou a estratégia de desenvolver o negócio na forma de "pacotes". Segundo Fix, "esses pacotes eram propostas de empreendimentos, vendidas para os futuros inquilinos e compradores dos edifícios. O arranjo separava a propriedade do uso do edifício: os empreendimentos eram vendidos para os investidores e alugados para grandes empresas".³⁹ O pacote era vantajoso para os dois lados. Os fundos de pensão obtinham investimentos seguros e relativamente rentáveis, e as empresas locatárias podiam desfrutar de edifícios-sede feitos praticamente sob medida para suas necessidades, sem que fosse necessário efetivamente comprá-los, o que forçaria uma imobilização indesejada de seu capital.

³⁷ Ibidem, 44.

³⁸ NOBRE, 2000: 175.

³⁹ FIX, 2000: 46.

Implantação dos cinco primeiros edifícios do São Paulo Office Park, construídos entre 1984 e 1987.

Fonte: Revista Projeto, 1987.

Planta tipo da sede da Becton Dickinson, primeiro edifício construído no São Paulo Office Park (1985).

Fonte: Revista Projeto, 1987.

60

60. Sede da Deloitte, 1986 (ocupado anteriormente pela empresa Arthur Andersen). Este foi o primeiro edifício do São Paulo Office Park construído no sistema de "contrato casado" entre um locatário e um fundo de pensão.

61. Edifícios Birmann 11 e 12, projetados em parceria entre o escritório de arquitetura norte-americano RKTL Associates e o brasileiro Pontual Associados. Estes foram os últimos edifícios construídos dentro da área original do São Paulo Office Park, em 1996.

61

O primeiro edifício do São Paulo Office Park não seguiu este modelo de negócio, tendo sido negociado diretamente com a ocupante, a empresa norte-americana de tecnologia hospitalar Becton Dickinson, que adquiriu o edifício em que viria a se instalar. Contudo, quase todos os edifícios que se seguiram foram "arranjados" de acordo com o sistema de "pacotes".⁴⁰ O primeiro negócio articulado desta maneira foi estabelecido com a empresa norte-americana de consultoria financeira Arthur Andersen, que se dispôs a assinar um contrato de locação futura, o que representava um compromisso da empresa para alugar seu edifício-sede quando este ficasse pronto. Com esta garantia de retorno certo, o fundo de pensão da empresa IBM foi facilmente atraído a aderir ao negócio, entrando com o capital que viabilizou a incorporação realizada em parceria entre a Brascrow, a Birmann e a Richard Ellis. Nos anos seguintes, sucessivos pares de locatários/fundos de pensão permitiram a construção seriada dos outros edifícios do São Paulo Office Park, cuja área original estaria totalmente ocupada em 1996, de acordo com a Tabela 8.

O sucesso desta estratégia de negócio levaria o São Paulo Office Park a "transbordar" a área de sua gleba original, com a construção, não o seu entorno, de outros edifícios que seguiam o mesmo modelo de "office park", tais como a sede da Dow Química (1987), e os edifícios Birmann 22 (1993), Birmann 23 (1996) e Birmann 26 (1997). Isto fez com que os limites do SPOP se tornassem mais difusos do que eram originalmente, o que tornou menos evidente a transição entre o empreendimento e o seu entorno.

⁴⁰ A maioria dos empreendimentos foram viabilizados seguindo estritamente esta fórmula, com a definição de uma empresa ocupante e de um fundo de pensão investidor (ou grupo de fundos). No entanto, houveram algumas exceções: a) um dos edifícios foi erguido com capital privado de Olavo Setúbal, dono do Banco Itaú; b) os edifícios da empresa têxtil Paramount Lansul foram construídos com capital desta empresa para uso próprio; c) dois edifícios foram erguidos com capital da própria incorporadora Brascrow, sem participação dos fundos de pensão; d) o Centro Empresarial Transatlântico foi construído pela Hochtief com capital privado para locatários diversos; e e) os edifícios Birmann 11 e 12 possuem várias empresas inquilinas ao invés de uma única.

Tabela 8 - Empreendimentos no perímetro original do São Paulo Office Park

Ocupante atual** (e original*)	Segmento do ocupante**	Ano*	Promotor*	Proprietário*	Área locável**
Becton Dickinson	Tecnologia hospitalar e equipamentos médicos	1984-1985	Brascrow / Birmann / Richard Ellis	Becton Dickinson	3.345 m²
Deloitte (Arthur Andersen)	Consultoria e auditoria financeira	1984-1986	Brascrow / Birmann / Richard Ellis	Fundação Previdenciária IBM	4.500 m²
Sun Microsystems (Poliiolefinas)	Informática	1984-1986	Brascrow / Birmann / Richard Ellis	Olavo Egydio Setúbal	2.200 m²
Deloitte (Atlantis)	Consultoria e auditoria financeira	1985-1987	Brascrow / Birmann / Richard Ellis	Instituto Aerus de Seguridade Social	3.078 m²
Merck, Sharp & Dohme (Tudor Marsh)	Indústria farmacêutica	1985-1987	Brascrow / Birmann / Richard Ellis	Ceres / Fundação Embrapa / Embrater	2.628 m²
Pfizer (Sade)	Indústria farmacêutica	1987-1989	Brascrow / Birmann / Richard Ellis	ITAUSA	7.452 m²
Paramount Lansul (Blocos A e B)	Indústria têxtil	1988-1989	Paramount Lansul	Paramount Lansul	6.993 m²
AD 2200 (Deutsche Bank)	Banco / outros	1988-1990	Birmann / Richard Ellis	Ceres / Fund. Embrapa / Embrater / Fund. do BNH	16.607 m²
Accenture (Arthur Andersen)	Serviços de consultoria e tecnologia	1990-1991	Brascrow / Richard Ellis	Brascrow	4.520 m²
Centro Empresarial Transatlântico	Variado	1988-1991	Hochtief	Clube Transatlântico	14.728 m²
Deloitte	Consultoria e auditoria financeira	1990-1991	Brascrow / Richard Ellis	Brascrow	2.241 m²
Phillips (Birmann 10)	Eletrônicos	1990-1992	Birmann	SISTEL - Fundação de Seguridade Social	9.669 m²
Birmann 11 & 12	Variado	1994-1996	Birmann	Birmann / Fiber Previ / Previcat / FUNCEF	20.565 m²

Fonte: *NOBRE, 2000: 180; **www.building.com

Em relação ao processo de desenho urbano que o configurou, o São Paulo Office Park apresenta inúmeras características que o tornam um caso único na cidade de São Paulo. De certa maneira, o SPOP é também diferente da imensa maioria dos *office parks* construídos pelo mundo afora. Tipicamente, os *office parks* são pensados como uma unidade suburbana autônoma, geralmente na forma de um condomínio fechado, acessível por auto-estradas expressas. O acesso a estes empreendimentos normalmente é controlado, e a circulação dentro deles se dá por vias particulares, comumente de traçado orgânico, que conectam os edifícios e seus respectivos bolsões de estacionamento. Apesar de muitos contarem com não mais do que uma dezena de edifícios, outros podem ocupar áreas imensas com vários hectares, conjugando, inclusive, sistemas de “subcondomínios”. Provavelmente, o mais famoso exemplo de complexo composto por conjuntos de *office parks* integrados é o Vale do Silício, na Califórnia, formado desde os anos 1950 ao redor do campus da universidade de Stanford, que desde aquele período já vinha

62. Aglomeração de edifícios de escritórios em San José, no Vale do Silício: espaço urbano descontínuo, fragmentado entre conjuntos de *office parks* autônomos.

se destacando como pioneira na área de pesquisas de tecnologia e informática.⁴¹ Nos Estados Unidos, inclusive, podem até mesmo ser encontradas paisagens contínuas totalmente compostas apenas por aglomerações de *office parks*, como é o caso do Research Triangle Park, importante pólo tecnológico localizado no estado da Carolina do Norte.⁴² Conceitualmente, os *office parks* podem ser definidos como

“(...) a hibridização dos modelos da cidade-jardim e do campus universitário anglo-saxônico. Eles adotam do primeiro os edifícios horizontais e a atenção aos espaços livres como formas de moldar o ambiente, e do segundo as construções autônomas. Em suma, os parques são distritos temáticos de peças arquitetônicas autônomas, dispostos ao redor de bolsões de estacionamento e serviços comunitários, situados nos pontos mais acessíveis da malha de vias metropolitanas.”⁴³

Diferentemente de outros empreendimentos em São Paulo que também se aproximam do modelo do “*office park*”, como o CENESP ou outros complexos posteriores como o América Business Park (2003, localizado próximo à Ponte do Morumbi) ou o Millennium Office Park (2004, localizado na Vila Olímpia), o SPOP é um loteamento, e não um condomínio fechado. A estrutura morfológica típica dos *office parks* remete, geralmente, muito mais ao modelo da “superquadra” modernista do que aos tecidos urbanos tradicionais, nos quais preserva-se a clássica relação rua-ambiente construído. No SPOP, contudo, o que existe é um híbrido destes dois modelos. Por se tratar de um loteamento, as ruas entre os edifícios são

⁴¹ O Vale do Silício é conhecido internacionalmente por ter sido o epicentro da “revolução” propiciada pela expansão da informática, do computador de uso pessoal e da Internet, tecnologias desenvolvidas por pesquisadores e ex-alunos da Universidade de Stanford. O nome dado ao vale faz alusão à principal matéria-prima empregada na produção dos *microchips*. No vale localizam-se a sede de muitas das maiores empresas do ramo de informática, como a Intel (microprocessadores), Apple (computadores, multimídia, sistemas operacionais), Hewlett-Packard (hardware e periféricos), Adobe, Oracle, Nvidia (softwares), Yahoo e Google (provedores de busca e serviços on-line).

⁴² No Research Triangle Park encontra-se a maior unidade de R&D (*Research & Development*) da IBM, que concentra mais de 11 mil funcionários.

⁴³ EAQUIAGA, 1998: 9.

públicas. Além disso, seu traçado ortogonal é uma extensão das ruas do bairro vizinho, a Chácara Santo Antônio. Cada quadra do SPOP representa um dos lotes do empreendimento, e tem seu próprio controle de acesso independente. Tecnicamente, para ir de um edifício do SPOP ao outro, o transeunte sai do office park, atravessa o espaço público da rua e entra de novo na outra quadra do office park. A experiência de transitar pelo SPOP, assim sendo, é muito mais próxima do caminhar em um bairro comum do que no ambiente autônomo e controlado de um *office park* tradicional.

Por outro lado, os edifícios do SPOP, que na maioria têm entre três e quatro pavimentos, são implantados com grandes recuos em relação à rua, “soltos” no meio de seus amplos lotes. Entre o edifício e a rua existem bolsões de estacionamento e grandes áreas ajardinadas, às vezes com vegetação bastante densa, o que acaba camuflando o edifício com o intuito de conferir-lhe o mesmo nível de privacidade que desfrutaria caso estivesse em um condomínio fechado. Assim sendo, estes edifícios tem pouco ou nenhum efeito de “definição de espaço”, ou seja, a relação entre espaço livre e espaço construído é bastante difusa. Os gradis dos empreendimentos, contínuos e homogêneos em todo o perímetro dos quarteirões, acabam exercendo muito mais “poder” de configuração sobre o sistema de espaços livres públicos do que os próprios edifícios.

Apesar de os edifícios do SPOP terem sido projetados ao longo de mais de uma década por vários escritórios de arquitetura diferentes, entre os quais Ottoni Arquitetos Associados, Rino Levi Arquitetos Associados, Edison Musa & Jaci Hargreaves, Pontual Associados, e a empresa norte-americana RKTL Associates, há uma marcada homogeneidade no conjunto. Esta homogeneidade é decorrente de dois fatores. Em primeiro lugar, o empreendimento contou com um planejamento centralizado pela Richard Ellis, que tinha a intenção de ater-se a um projeto pré-definido e relativamente coerente para o *office park*. Em segundo lugar, todo o conjunto foi implantado praticamente em uma única grande gleba, propositalmente parcelada e loteada com o fim de abrigar o SPOP.

Isto representa um forte contraste em relação ao desenvolvimento da Berrini e, mais tarde, da Vila Olímpia, nas quais a centralidade empresarial se sobrepôs em ritmos graduais, irregulares e não-planejados sobre tecidos urbanos que originalmente abrigavam outros usos. O processo de transformação gradual destes outros bairros exigiu repetidos remembramentos de lotes que anteriormente abrigavam residências ou outras atividades. Nestes outros locais, entre um edifício de escritório e outro, é comum “sobreviverem” algumas casas, lojinhas, sobrados adaptados para restaurantes, enfim, os resquícios do bairro que ali havia antes da chegada dos escritórios. Na região do SPOP isto não acontece; entre os escritórios há apenas jardins e estacionamentos, pois antes de sua chegada não havia nada ali, apenas uma imensa gleba desocupada. Assim sendo, não há ali as marcas de uma “outra cidade” que vai sendo gradativamente suprimida. A cidade surge apenas nas franjas do conjunto, na transição entre o *office park* e os bairros residenciais do entorno. Neste sentido, o processo de desenho urbano do São Paulo Office Park foi o mais completo e

63. Paisagem do São Paulo Office Park e de seu entorno.

63

“consciente” de praticamente toda a região da Marginal Pinheiros, pois não teve de “enfrentar” a coexistência com a cidade original.

O SPOP é também um exemplo de como o zoneamento pode, em certos casos, definir o uso dos espaços da cidade não pelo o que ele efetivamente determina ou incentiva, e sim pelo o que ele deixa de incentivar ou determinar. Toda a região do *office park* estava inserida na Z6, a zona de uso predominantemente industrial, cujo coeficiente de aproveitamento máximo estabelecido pela lei equivalia a 1,5. Ou seja, não se trata de uma região exatamente propícia para a instalação de edifícios de escritórios. No entanto, o modelo de empreendimento preconizado para o SPOP eram os edifícios baixos, destinados para sedes de corporações ou grandes empresas, com amplas lajes que podiam chegar até 1.000 ou 1.200m² de área, preferencialmente cercados de jardins. Ou seja, não se trata de um aproveitamento muito intenso do solo.

Na maioria das outras zonas da cidade, como a Z2, Z3 ou Z4, isto corresponderia a não aproveitar todo o potencial construtivo disponível dos terrenos, especialmente no caso da Z3 e da Z4, onde a legislação, através da Fórmula de Adiron, “premiava” a verticalização com acréscimos de potencial construtivo (na Z2 também, mas apenas para edifícios residenciais). Em outras palavras, construir edifícios com características de *office park* em outras zonas significaria a mesma coisa que “desperdiçar” potencial construtivo, o que seria normalmente considerado anti-econômico. As outras zonas eram ainda menos apropriadas: a Z5 estava quase esgotada no centro da cidade e na Av. Paulista – além do preço do solo ser caro demais para esta modalidade de uso –, e a Z1, estritamente residencial, obviamente não podia abrigar este tipo de empreendimento.

As únicas zonas que restavam para a instalação de um *office park* eram justamente a Z6 e a Z2, sendo que na Z6 era possível um aproveitamento um pouco melhor do que Z2 (C.A. 1,5 ao invés de apenas 1). Apesar de teoricamente destinar-se à indústria, a Z6 tinha exatamente o C.A. adequado para a intensidade de ocupação prevista para um *office park*, e, ademais, também concentrava as grandes glebas que empreendimentos deste tipo necessitam. A região do entorno da Verbo Divino era uma mancha de Z6 desocupada e localizada bem no caminho da valorização do solo da Marginal Pinheiros, o que de certa forma explica sua escolha para abrigar o SPOP. Por este motivo, o zoneamento acabou induzindo o surgimento do *office park* naquela localidade de uma maneira praticamente não-intencional, pela exclusão de outras possibilidades igualmente vantajosas em outros locais da cidade.

Capítulo 8

O atual contexto do desenho urbano em São Paulo

8.1 O Plano Diretor Estratégico de 2002 e o novo zoneamento de 2004

Em 2002, durante o mandato da prefeita Marta Suplicy (2001-2004), foi aprovada a Lei 13.430/02, através da qual se estabeleceu o novo Plano Diretor Estratégico (PDE) para o município de São Paulo, cuja vigência prevista é de dez anos. Trata-se de um plano de extrema relevância, não apenas por ter sido o primeiro plano diretor aprovado em São Paulo em mais de trinta anos, mas também por ter sido o primeiro plano diretor debatido e aprovado em caráter democrático.

Como vimos, o plano diretor anterior, o PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado), aprovado em 1971, havia sido elaborado pelo poder executivo e aprovado praticamente sem discussão pela Câmara Municipal, uma prática corriqueira durante o regime militar. Além do caráter anti-democrático através do qual o PDDI foi aprovado, destaca-se o fato de que ele foi muito pouco efetivo, sendo que uma de suas únicas utilidades práticas foi a de colocar em vigor a Lei de Zoneamento aprovada no ano seguinte, a qual, de fato, teve algum efeito sobre a ordenação da cidade (ainda que este efeito tenha sido justamente o de disseminar uma forma urbana difusa, genérica e descentralizada, conforme discutimos no capítulo anterior).

Durante a gestão de Mário Covas, último prefeito nomeado durante a ditadura militar (1983-1985), um novo plano foi elaborado, mas a Câmara não o discutiu nem o aprovou, e o plano foi simplesmente engavetado. O prefeito seguinte, Jânio Quadros (1986-1988), apesar de ter sido o primeiro prefeito eleito após a ditadura, fez aprovar um plano elaborado sob sua gestão usando-se do artifício do “decurso de prazo”, uma tática típica do governo militar para contornar a necessidade de aprovação pelo poder legislativo. Ou seja, seu plano foi aprovado sem nenhuma discussão; além disso, teve pouquíssimo efeito prático. Durante o mandato da prefeita Luíza Erundina (1989-1992) formulou-se um novo plano, mas a Câmara, após discuti-lo, não o aprovou. Por fim, nas gestões que a seguiram, de Paulo Maluf (1993-1996) e de seu pupilo Celso Pitta (1997-2000), como era do feitio destes prefeitos, esqueceu-se completamente o assunto do plano diretor, passando-se a intervir na cidade assumidamente de acordo com a conveniência das circunstâncias.

A aprovação do PDE em 2002, assim sendo, representa uma espécie de divisor de águas para a trajetória do planejamento urbano no município de São Paulo, após uma longa sequência de planos frustrados, ignorados e/ou irrelevantes. Sua importância, inclusive, é reforçada pelo fato deste plano ter sido elaborado logo após a aprovação, em 2001, do Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/01), o qual regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, referentes à política urbana. A tramitação do Estatuto da Cidade no Congresso Nacional foi um processo que se estendeu ao longo de onze anos, devido à enorme quantidade de lutas e disputas em torno de seu conteúdo, principalmente no que diz respeito à polêmica questão da *função social* da propriedade urbana.

O Estatuto da Cidade introduziu e regulamentou uma série de instrumentos urbanísticos que podem ser usados pelas prefeituras de todo o país para garantir que se cumpra a função social do solo urbano em seus municípios, oferecendo novos meios para enfrentar problemas como a especulação imobiliária e a irregularidade fundiária. Dentre os instrumentos apresentados pelo Estatuto, destacam-se o parcelamento ou edificação compulsórios, o IPTU Progressivo, as Operações Urbanas Consorciadas, o direito de preempção, a transferência do direito de construir, a outorga onerosa do direito de construir, entre outros.¹ Alguns destes instrumentos, como vimos, já vinham sendo empregados “pioneiramente” em São Paulo antes mesmo da aprovação do Estatuto, como é o caso das Operações Urbanas, por exemplo.

Praticamente todos os mecanismos introduzidos pelo Estatuto foram integrados à política urbana do município através do PDE. Alguns destes instrumentos possuem um caráter especialmente progressista, com potencial para promover transformações sócio-espaciais positivas, como é o caso do parcelamento/edificação compulsórios e do IPTU progressivo, os quais oferecem suporte à administração pública no combate à especulação. Tratam-se, essencialmente, de ferramentas de “enfrentamento” a práticas nocivas do mercado imobiliário, especificamente por parte de proprietários que especulam com o solo urbano em prol da valorização de suas propriedades e em detrimento de sua função social. No entanto, para serem colocados em prática, necessitam de vontade política para enfrentar os interesses em jogo; o IPTU progressivo, por exemplo, levou quase nove anos para ser regulamentado em São Paulo, tendo sido aprovado apenas em julho de 2010.²

Por outro lado, nem todos os instrumentos introduzidos pelo Estatuto e incorporados pelo PDE compartilham deste mesmo espírito de enfrentamento a interesses dominantes; de fato, alguns deles se prestam a avançar a capacidade de articulação entre a iniciativa privada e o poder público em torno de supostas “causas comuns”, como é o caso das Operações Urbanas Consorciadas.³ Em comparação com o IPTU progressivo, cuja luta em torno de sua aprovação arrastou-se por anos a fio, as Operações Urbanas (particularmente aquelas localizadas onde há maior interesse imobiliário) tem sido até mesmo encaradas com receptividade por parte do mercado, pelas oportunidades que representam; mais adiante investigaremos o porquê disto.

Além da introdução deste conjunto de novos instrumentos urbanísticos, o PDE também determinou a reformulação do zoneamento de São Paulo, que foi efetivada em 2004 através da nova Lei de Zoneamento (Lei 13.885/04). Esta nova lei aboliu o sistema de zoneamento vigente desde 1972 e instituiu um novo sistema, o qual, apesar de manter algumas semelhanças com o modelo antigo (particularmente em relação ao mapeamento das zonas), introduz uma série de novidades relevantes.

¹ Não nos deteremos em discutir todos estes instrumentos; o faremos apenas na medida em que forem relevantes para a questão do desenho urbano. Para maiores informações acerca destes do Estatuto da Cidade, verificar INSTITUTO PÓLIS, 2002.

² Segundo a lei aprovada (Lei 15.234/10), a prefeitura poderá, nas Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS) e no perímetro da Operação Urbana Centro, aplicar o IPTU progressivo no tempo sobre os imóveis que encontram-se em situação de subutilização. Por subutilização, compreendem-se os imóveis cuja área construída não atinja ao menos 20% da área do lote. O valor do IPTU poderá ser dobrado anualmente, até atingir a alíquota de 15% (anteriormente a alíquota máxima era de apenas 1,8%), até que a situação seja regularizada.

³ O Estatuto da Cidade define as Operações Urbanas da seguinte maneira: “*Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.*”

A primeira diferença em relação ao modelo anterior é que o PDE, antes da elaboração da Lei de Zoneamento, estabeleceu algumas diretrizes gerais ao dividir o município entre duas “macrozonas”, a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana (área urbanizada da cidade), e a Macrozona de Proteção Ambiental (área da cidade onde se encontram situações ambientalmente sensíveis, em especial as áreas no entorno dos mananciais). O intuito desta divisão foi fortalecer o controle da urbanização nas áreas de risco ambiental, as quais foram sistematicamente deixadas de lado pela administração pública ao longo das últimas décadas enquanto eram irregularmente ocupadas por favelas e assentamentos precários.

A macrozona “urbana” foi, por sua vez, subdividida em quatro macroáreas, tomando por referência o “estágio de urbanização” em que cada uma se encontrava, para definir os objetivos gerais da política urbana a ser aplicada em cada uma. Ou seja, o PDE teoricamente assumiu como ponto de partida do zoneamento não o disciplinamento explícito do uso e ocupação do solo (como ocorre no modelo “clássico” de zoneamento), mas sim a demanda de cada parte da cidade por diferentes tipos de intervenção urbanística. Dentre as quatro macroáreas, há uma gradação que vai das áreas mais consolidadas até as que ainda estão em vias de urbanização, de acordo com a seguinte divisão: 1) Macroárea de Urbanização Consolidada; 2) Macroárea de Reestruturação e Requalificação; 3) Macroárea de Urbanização em Consolidação; e 4) Macroárea de Urbanização e Qualificação.

A intenção por detrás da adoção deste sistema de macroáreas é a de orientar a execução da política urbana, mas, em termos de regulação do uso e ocupação do espaço, este sistema é praticamente irrelevante, pois se sobrepõe ao Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo que foi elaborado no ano seguinte. De certa maneira, a utilidade do primeiro foi apenas a de servir de subsídio para a elaboração do segundo.

Ao que pese, no final, a irrelevância prática deste macrozoneamento preliminar, por outro lado é relevante apontar que de acordo com ele, praticamente toda a área ao longo da Marginal Pinheiros (incluindo a Vila Olímpia, o entorno da Berrini e o núcleo da Verbo Divino) foi enquadrada na Macroárea de Reestruturação e Requalificação. Ou seja, mesmo dadas as inúmeras intervenções e obras públicas já realizadas nesta área, esta ainda permanece, sob o PDE, como uma área prioritária de investimentos que auxiliem nesta dita “requalificação”. Enquanto isso, ironicamente a favela de Paraisópolis – a maior favela de São Paulo – foi inserida na Macroárea de Urbanização Consolidada, ou seja, para o PDE a região da Berrini é carente de requalificação, mas a favela Paraisópolis não.

Apesar destas contradições tão trágicas quanto absurdas, o PDE também traz inovações verdadeiramente positivas, como, por exemplo, a adoção do conceito de “solo criado”, um assunto polêmico que já se encontrava em discussão no meio urbanístico há muitos anos e que foi finalmente regulamentado pelo Estatuto da Cidade.⁴ A idéia por detrás deste conceito presume que o direito à propriedade do solo urbano não deve implicar em diferentes direitos de se construir, como era determinado, por exemplo, pelo antigo zoneamento de São Paulo. Como vimos, pela legislação antiga, diferentes imóveis usufruíam de um coeficiente de aproveitamento mais alto ou mais baixo dependendo da zona em que estivessem inseridos. A simples diferenciação entre a capacidade de aproveitamento entre uma zona e de outra incorria na valorização diferenciada destas propriedades, ou seja, neste modelo a administração pública gerava valor para alguns enquanto privava outros do mesmo direito.

Em contrapartida, a idéia do “solo criado” introduzida pelo PDE defende a adoção de um único coeficiente de aproveitamento geral para toda a cidade (chamado de “Coeficiente de Aproveitamento Básico”). A construção acima deste coeficiente seria permitida nas zonas em que a administração pública considerasse possível e conveniente, através da determinação de um “Coeficiente de Aproveitamento Máximo” superior ao coeficiente “Básico”. A construção acima do “Básico”, até o limite do “Máximo”, ficaria condicionada ao pagamento de uma taxa definida como a “outorga onerosa do direito de construir”. Além disso, visando o cumprimento da função social da propriedade urbana, o PDE instituiu um “Coeficiente de Aproveitamento Mínimo”, abaixo do qual se consideraria que a propriedade encontrasse em estado de subutilização, ao qual seria passível a tomada de medida através de outros instrumentos (como o IPTU progressivo) para ocasionar a realização do uso.

No entanto, a definição de um valor para o Coeficiente Básico em São Paulo foi palco de intensa disputa, uma vez que a intenção original da prefeitura era a de instituir o mesmo valor equivalente a 1 para a cidade inteira (ou seja, uma vez a área do terreno), ao que o mercado imobiliário (organizado através de seus órgãos de representação, como o SECOVI) posicionou-se ferrenhamente contra. A saída desta disputa foi uma “meia-solução”, na qual algumas zonas teriam o Coeficiente Básico fixado no valor 1, e outras – aquelas nas quais o interesse imobiliário é maior –, teriam o Coeficiente Básico fixado no valor 2. Como veremos mais adiante, devido à aplicação combinada de outros instrumentos da legislação (como nas Operações Urbanas, por exemplo), esta diferenciação entre os coeficientes básicos acaba aprofundando ainda mais a desigualdade entre uma área e outra, pois a diferença a ser paga em outorgas ou contrapartidas financeiras entre uma zona e outra pode aumentar ou diminuir de maneira praticamente exponencial dependendo deste coeficiente.

Além de a nova Lei de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo introduzir as questões da função social da propriedade e da outorga do direito de construir – ao fixar três coeficientes de aproveitamento diferentes para cada zona (Mínimo, Básico e Máximo) –, também foi alterada a abordagem do zoneamento em relação à classificação dos usos e atividades. A princípio, na nova lei ocorre uma mudança de foco sobre a organização dos diferentes usos, rumo a uma ênfase sobre o uso residencial. Enquanto a legislação antiga tinha a intenção de organizar as atividades urbanas através de uma pronunciada distinção entre as diversas categorias de uso (residencial, comercial, serviços, industrial e institucional), a nova lei

⁴O conceito de “solo-criado” vinha sendo discutido no Brasil pelo menos desde 1976, quando um grupo de teóricos das áreas do Urbanismo e do Direito registraram seu apoio a este instrumento através de um documento denominado “Carta de Embu”. (GRAU, 1977).

simplesmente separa os usos entre residencial (R), não-residencial (nR) e industrial (Ind). Desta maneira, o novo zoneamento teoricamente confere prioridade à proteção do uso residencial, enquanto todos os outros usos “não-residenciais” são classificados de acordo com o nível de incomodidade que estes representam para o residencial. A descrição destas categorias de uso pode ser verificada na Tabela 9.

Tabela 9 – Categorias de uso estabelecidos pela Lei de Zoneamento de 2004 (Lei 13.885/04)

Fonte: SÃO PAULO, 2004(a)

Categoria	Título	Descrição	Usos permitidos
R1	Residencial unifamiliar	Uma unidade habitacional por lote	Casa individual
R2h	Residencial coletivo horizontal	Conjunto de duas ou mais unidades habitacionais, agrupadas horizontalmente ou superpostas	Casas geminadas, casas superpostas, vilas, conjunto residencial vila
R2v	Residencial coletivo vertical	Conjunto com mais de duas unidades habitacionais, agrupadas verticalmente	Edifícios de apartamentos ou conjuntos residenciais verticais em condomínio
nR1	Usos não residenciais compatíveis	Atividades compatíveis com a vizinhança residencial	Comércio de abastecimento de âmbito local, comércio diversificado, serviços pessoais, serviços profissionais, serviços técnicos de confecção ou manutenção, serviços de educação, serviços sociais, associações comunitárias, serviços de hospedagem ou moradia, serviços da administração e serviços públicos
nR2	Usos não residenciais toleráveis	Atividades que não causam impacto nocivo à vizinhança residencial	Comércio de alimentação ou associado a diversões, comércio especializado, oficinas, serviços de saúde, estabelecimentos de ensino seriado, serviços de lazer cultura e esportes, locais de reunião ou eventos, serviços de armazenamento
nR3	Usos não residenciais especiais ou incômodos	Atividades potencialmente geradoras de impacto urbanístico ou ambiental	Usos especiais, empreendimentos geradores de impacto ambiental, empreendimentos geradores de impacto de vizinhança
nR4	Usos não residenciais compatíveis com o desenvolvimento sustentável	Atividades que podem ser implantadas em áreas de preservação, conservação ou recuperação ambiental	Atividades de pesquisa e educação ambiental, atividades de manejo sustentável, ecoturismo, uso institucional,
Ind1a	Usos industriais compatíveis	Atividades equivalentes ao uso nR1 em termos de níveis de incomodidade e condições de instalação e funcionamento	Confecção de artigos de vestuário e acessórios, fabricação de artefatos de papel, fabricação de equipamentos de comunicações, fabricação de máquinas para escritório e equipamentos de informática, fabricação de equipamentos de instrumentação médico-hospitalares
Ind1b	Usos industriais toleráveis	Atividades equivalentes ao uso nR2 em termos condições de instalação e funcionamento	Fabricação de produtos alimentícios e bebidas, fabricação de produtos têxteis, fabricação de produtos de plástico, fabricação de produtos de madeira, fabricação de peças e acessórios para veículos, fabricação de móveis
Ind2	Usos industriais incômodos	Atividades que envolvam processo produtivo que implique na fixação de padrões específicos em termos de localização, grau de incomodidade e de poluição ambiental	Fabricação de produtos do fumo, fabricação de produtos têxteis, edição, impressão e reprodução de gravações, fabricação de produtos químicos, fabricação de artigos de borracha, fabricação de produtos de minerais não metálicos, metalurgia básica, fabricação de máquinas e equipamentos, fabricação e montagem de veículos
Ind3	Usos industriais especiais	Atividades cujo desenvolvimento possa causar prejuízo à saúde, à segurança, ao bem-estar público e à integridade da flora e fauna regionais	Fabricação de produtos alimentícios, curtimento e outras preparações de couro, fabricação de celulose, fabricação de coque, refino de petróleo, elaboração de combustíveis nucleares,

Além de precisarem se conformar ao zoneamento, a lei também exige que os usos não-residenciais se adéquem ao tipo de via no qual pretendem se instalar. Ou seja, alguns usos não-residenciais considerados demasiadamente incômodos ou impactantes sobre a vizinhança e sobre o trânsito da região são proibidos ou limitados em determinados tipos de via, dependendo da zona em que se encontram. Com este intuito, todas as vias (ruas, avenidas, estradas) do município de São Paulo foram classificadas de acordo com quatro níveis hierárquicos: a) vias locais; b) vias coletoras; c) vias estruturais N3 (nível três); e d) vias estruturais N1 e N2 (níveis 1 e 2).

Para cada zona foram definidos diferentes parâmetros de incomodidade aceitos em cada categoria de via, os quais definem os tipos de usos aceitos em cada uma, segundo uma ordem crescente de permissividade que varia das vias locais (mais restritas) até as vias estruturais (mais permissivas). Assim sendo, trata-se de uma mudança importante em relação ao antigo zoneamento, pois implica na adição de mais um fator – a capacidade de suporte das vias – na organização das atividades no espaço urbano. Isto representa um avanço, pois, no sistema antigo, as zonas eram encaradas como manchas homogêneas dentro das quais o mesmo tipo de ocupação seria considerado adequado, independentemente da diferença entre a capacidade de suporte das vias existentes dentro de uma mesma zona.

De modo geral, o novo zoneamento institui uma maior desvinculação entre o uso do solo e os índices urbanísticos. No sistema antigo, dependendo do uso do edifício a ser construído em uma determinada zona, eram aplicados diferentes índices (recuos, gabaritos, etc), e isto representava um problema para o caso de edificações que passavam por mudança de uso. Com a mudança de uso, edificações que foram construídas regularmente às vezes tornavam-se irregulares, pois não se adequavam aos índices relativos ao novo uso. No novo sistema, os índices urbanísticos variam apenas de acordo com a zona e a via, e são independentes do uso; os usos são controlados através de seus parâmetros de incomodidade, que também variam por zona e por via; mas não há vinculação entre usos e índices.

Uma das principais inovações propostas pelo novo zoneamento é o caráter descentralizado que se pretendeu conferir ao seu processo de elaboração. Este caráter advém da intenção, contida no PDE, de propor um novo modelo de descentralização do planejamento urbano, no qual diversas das instâncias decisórias que permaneciam concentradas nas mãos da prefeitura seriam transferidas à esfera local dos bairros através das subprefeituras. Assim sendo, por determinação do PDE, todas as subprefeituras foram incumbidas da responsabilidade de elaborar, no prazo de um ano após a aprovação do plano diretor, seu próprio Plano Regional Estratégico (PRE). Para tanto, deveriam também buscar a participação da população local através da realização de assembleias públicas, de modo que as intervenções propostas e a revisão do zoneamento refletissem demandas e interesses coletivos daqueles distritos. Após o decorrer deste prazo, o conteúdo dos PREs seriam então integrados à revisão do PDE e à Lei de Zoneamento.

Desta maneira, através dos PREs as subprefeituras assumiram a incumbência de formular um plano local de obras e intervenções urbanísticas, inclusive com autonomia para alterar o zoneamento e os índices urbanísticos conforme apropriado. Por este motivo, uma mesma categoria de zona pode possuir índices diferentes dependendo da subprefeitura; uma mesma zona pode admitir um determinado coeficiente de aproveitamento em uma subprefeitura, e um coeficiente diferente na área de outra. A intenção por detrás disso é a de “afinar” o zoneamento para que este passe a dar conta de diferentes contextos de uma maneira mais apropriada, em contraste com o espírito generalista que possuía o zoneamento antigo.

Zoneamento definido pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei 13.885/04)

escala 1:125.000

MACROZONA DE ESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO URBANA

- ZER-1** Zona Exclusivamente Residencial Baixa Densidade
- ZER-2** Zona Exclusivamente Residencial Média Densidade
- ZER-3** Zona Exclusivamente Residencial Alta Densidade
- ZPI** Zona Predominantemente Industrial
- ZM-1** Zona Mista de Baixa Densidade
- ZM-2** Zona Mista de Média Densidade
- ZM-3a** Zona Mista de Alta Densidade - a
- ZM-3b** Zona Mista de Alta Densidade - b
- ZCP-a** Zona de Centralidade Polar - a
- ZCP-b** Zona de Centralidade Polar - b

MACROZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL

- ZCP-p** Zona de Centralidade Polar de Proteção Ambiental
- ZM-p** Zona Mista de Proteção Ambiental
- ZPDs** Zona de Proteção e Desenvolvimento Sustentável
- ZER-p** Zona Exclusivamente Residencial de Proteção Ambiental
- ZLT** Zona de Lazer e Turismo
- ZEP** Zona Especial de Preservação

ZONAS ESPECIAIS

- ZESI-1** Zona Especial de Interesse Social - 1
- ZESI-2** Zona Especial de Interesse Social - 2
- ZESI-3** Zona Especial de Interesse Social - 3
- ZESI-4** Zona Especial de Interesse Social - 4
- ZEPAM** Zona Especial de Proteção Ambiental
- ZEPAG** Zona Especial de Produção Agrícola e de Extração Mineral
- ZEPEC** Zona Especial de Preservação Cultural
- ZOE** Zona de Ocupação Especial

TRECHOS DE LOGRADOUROS PÚBLICOS ENQUADRADOS EM ZONAS DE CENTRALIDADES LINEARES

- OOOO** Zona de Centralidade Linear - a (ZCL-a)
- Zona de Centralidade Linear - b (ZCL-b)
- Zona de Centralidade Linear - a (ZCL-a) e b (ZCL-b)
- ◇◇◇◇** Zona de Centralidade Linear I em ZER (ZCLz-I)
- ◆◆◆◆** Zona de Centralidade Linear II em ZER (ZCLz-II)
- ◆◆◆◆** Trechos de Logradouros Públicos Enquadrados em ZER-3
- ××××** Zona de Centralidade Linear de Proteção Ambiental (ZCLp)
- Trechos de Logradouros Públicos Enquadrados em ZCLz-I

O novo zoneamento propõe 25 zonas de uso diferentes, uma significativa redução em relação aos 76 tipos que existam anteriormente (apesar de a lei antiga conter apenas 19 zonas “principais”, na verdade o número total chegava a 76 se forem considerados todos os “subtipos” da antiga Z8).⁵ As zonas mais relevantes em relação ao disciplinamento do uso e ocupação do solo, pois cobrem a maior parte da área da cidade, se enquadram dentre cinco tipos: Zona Exclusivamente Residencial (ZER), Zona Mista (ZM), Zona de Centralidade Polar (ZCP), Zona de Centralidade Linear (ZCL), e Zona Predominantemente industrial (ZPI). Cada uma destas zonas possui um grupo de “subcategorias” (por exemplo, ZER-1, ZER-2, ZER-3, ou ZCPa, ZCPb) de acordo com a densidade demográfica e construtiva pretendida para cada área, expressa através da adoção de diferentes parâmetros urbanísticos (particularmente, diferentes coeficientes de aproveitamento). Estas cinco “zonas principais” (e suas subcategorias), além de serem as mais representativas do novo zoneamento, são quase exclusivamente predominantes ao longo da parte da Marginal Pinheiros estudada neste trabalho.⁶ Os atributos destas zonas podem ser conferidos na Tabela 10.

Como pode ser observado, alguns dos atributos das zonas foram definidos de maneira centralizada pelo PDE, como os tipos de uso residencial aceitos e os coeficientes de aproveitamento mínimos e máximos. Outros atributos foram delimitados dentro de uma gama de variação pré-estabelecida pelo PDE, dentro da qual as subprefeituras poderiam estabelecer os valores que considerassem mais apropriados, como é o caso do coeficiente de aproveitamento máximo. Para alguns atributos, como por exemplo a taxa de ocupação do lote, foram feitas recomendações gerais, mas as subprefeituras detinham autonomia para desviar destes valores se assim optassem (a maioria se ateu às recomendações); por fim, alguns atributos como o gabarito de altura máxima poderiam variar mais livremente, de acordo com as características de cada região da cidade. Nesta tabela, optamos por apresentar os índices urbanísticos adotados nas subprefeituras de Pinheiros e de Santo Amaro, onde se encontram as áreas de estudo deste trabalho, sendo possível verificar como em alguns casos há diferenças entre os índices adotados em cada uma das subprefeituras para cada zona.

Dentre as zonas remanescentes (não incluídas na Tabela 10), uma parte lida especificamente com a questão do impacto ambiental em áreas sensíveis, e são exclusivas à Macrozona de Proteção Ambiental. As zonas que abrangem áreas de urbanização mais consolidada seguem aproximadamente a mesma hierarquia do primeiro grupo, mas acrescentam considerações especiais ao uso e ocupação do solo, além de possuírem índices urbanísticos mais restritos. No sistema de classificação do zoneamento, estas zonas são caracterizadas pelo sufixo “-p”, que indica o caráter de “Proteção Ambiental”: ZER-p, ZM-p, ZCP-p e ZCL-p (não existe ZPI-p, devido à incompatibilidade do uso industrial com estas áreas). Além disso, para ordenar a ocupação das áreas no entorno dos mananciais, foram criadas três outras zonas que determinam diferentes níveis de manejo ambiental: ZPDS (Zona de Proteção e Desenvolvimento Sustentável), ZLT (Zona de Lazer e Turismo), e ZEP (Zona Especial de Proteção).

⁵ SÃO PAULO, 2004 (a).

⁶ Nem o PDE nem a Lei de Zoneamento apresentam, em nenhum momento, estas zonas como sendo as “principais”, evitando subentender que exista qualquer tipo de hierarquia entre as zonas; ou seja, perante a lei, todas as zonas seriam “igualmente importantes”. No entanto, todas as outras zonas são caracterizadas por algum tipo de especificidade (ambiental, de preservação cultural, etc), enquanto estas zonas, além de abarcarem a maior parte da cidade, são essencialmente “genéricas”. É através destas cinco zonas que a atuação do mercado imobiliário em São Paulo é efetivamente disciplinada; as outras zonas, por representarem maiores entraves para o mercado, são frequentemente excluídas da área de ação do mesmo.

Tabela 10 - Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo (Lei 13.885/04)

Fonte: SÃO PAULO, 2004(a)

Zona	Características	Usos residenciais permitidos	nº máx. de habitações /m²	Coef. de Aproveitamento			Características de dimensionamento e ocupação dos lotes				
				Mínimo	Básico	Máximo*	Taxa de Ocupação Máxima**	Taxa de Permeabilidade Mínima**	Lote Mínimo (m²)**	Frete mínima (m)**	Gabarito de altura máx. (m)**
ZER-1	Zona Estritamente Residencial densidade demográfica baixa	R1 e conj. res. vila	0,0042	0,05	1,0	1,0	0,50	0,30	250m² / 500m²	10 m	10 m
ZER-2	Zona Estritamente Residencial densidade demográfica média	R1, R2h	0,0100	0,05	1,0	1,0	0,50	0,30	250 m²	10 m	10 m
ZER-3	Zona Estritamente Residencial densidade demográfica alta	R1, R2h, R2v	0,0125	0,05	1,0	1,0	0,50	0,30	250 m²	10 m	15 m
ZPI	Zona Predominantemente Industrial	R1, R2h	-	0,10	1,0	1,5	0,70	0,15	500 m²	15 m	15 m / sem limite***
ZM-1	Zona Mista de densidade demográfica e construtiva baixa	R1, R2h, R2v	-	0,20	1,0	1,0	0,50	0,15	125 m²	5 m	9 m / 25 m / sem limite***
ZM-2	Zona Mista de densidade demográfica e construtiva média	R1, R2h, R2v	-	0,20	1,0	1,0 - 2,0	0,50 / 0,70***	0,15	125 m²	5 m	15 m / 25 m***
ZM-3a	Zona Mista de densidade demográfica e construtiva alta	R1, R2h, R2v	-	0,20	1,0	1,0 - 2,5	0,50	0,15	125 m²	5 m	sem limite
ZM-3b	Zona Mista de densidade demográfica e construtiva alta	R1, R2h, R2v	-	0,20	2,0	2,0 - 2,5	0,50	0,15	125 m²	5 m	sem limite
ZCPa	Zona de Centralidade Polar	R1, R2h, R2v	-	0,20	1,0	1,0 - 2,5	0,50 / 0,70***	0,15	125 m²	5 m	25 m / sem limite***
ZCPb	Zona de Centralidade Polar	R1, R2h, R2v	-	0,20	2,0	2,0 - 4,0	0,70	0,15	125 m²	5 m	sem limite
ZCLa	Zona de Centralidade Linear	R1, R2h, R2v	-	0,20	1,0	1,0 - 2,5	0,50 / 0,70***	0,15	125 m²	5 m	15 m / 25 m / sem limite***
ZCLb	Zona de Centralidade Linear	R1, R2h, R2v	-	0,20	2,0	2,0 - 4,0	0,70	0,15	125 m²	5 m	sem limite
ZCLz	Zona de Centralidade lindeira ou interna às ZER	R1, R2h, R2v	-	0,05	1,0	1,0	0,50	0,30	250 m²	10 m	10 m

* Valores definidos pelo PDE, sujeitos à alteração por parte das subprefeituras quando da elaboração dos PREs.

** Valores deixados à cargo das subprefeituras na elaboração dos PREs. Como estes valores variam entre uma subprefeitura e outra, apresentamos os valores definidos pelas subprefeituras de Pinheiros e Santo Amaro, nas quais localizam-se as áreas de estudo analisadas neste trabalho (especificamente, Vila Olímpia e eixo Berrini-Chucrí Zaidan na Subprefeitura de Pinheiros, e núcleo da Verbo Divino na Subprefeitura de Santo Amaro).

*** Estes valores apresentam múltiplas opções porque os valores adotados diferem entre as subprefeituras de Pinheiros e de Santo Amaro.

Além destas zonas, foi criado um grupo de Zonas Especiais para lidar com diferentes situações excepcionais, como no caso de imóveis tombados e tecidos urbanos históricos (ZEPEC – Zona Especial de Preservação Cultural), áreas com características ambientais relevantes (ZEPAM – Zona Especial de Preservação Ambiental), áreas dedicadas à atividade agrícola (ZEPAG – Zonas Especiais de Produção Agrícola e de Extração Mineral), ou equipamentos públicos especiais (ZOE – Zona de Ocupação Espacial). Estas zonas são bem menores em área, e sua inserção na cidade se dá de maneira pontual.

Por fim, uma das principais inovações do novo zoneamento é a criação de uma nova categoria de zona, a Zona Especial de Interesse Social (ZEIS). O objetivo destas zonas é a de promover a intervenção em áreas degradadas, ocupadas irregularmente ou subutilizadas, com ênfase sobre a questão da promoção habitacional. As ZEIS se dividem entre quatro subcategorias:⁷

- ZEIS 1 - áreas ocupadas por população de baixa renda, abrangendo favelas e loteamentos precários, onde há interesse em se promover a “recuperação urbanística”, regularização fundiária e produção de moradia popular;
- ZEIS 2 – áreas com glebas ou terrenos não-edificados ou subutilizados, propícios para urbanização e construção de Habitação de Interesse Social (HIS) ou do Mercado Popular (HMP);
- ZEIS 3 - áreas com predominância de terrenos ou edificações subutilizados, situados em áreas dotadas de infra-estrutura, serviços urbanos e oferta de empregos (ou seja, a maioria das quais localizadas em áreas centrais degradadas), onde há interesse de promover a construção de Habitação de Interesse Social (HIS) ou do Mercado Popular (HMP);
- ZEIS 4 - glebas ou terrenos não edificados e adequados à urbanização, localizados em áreas de proteção aos mananciais, propícios para urbanização e construção de Habitação de Interesse Social (HIS) ou do Mercado Popular (HMP). Ou seja, iguais às ZEIS-2, mas localizadas em áreas ambientalmente sensíveis.

Apesar de sua intenção de lidar com a questão historicamente negligenciada dos assentamentos precários e da carência de moradia popular em São Paulo, efetivamente as ZEIS surtiram poucos resultados desde sua criação. Em relação às ZEIS-1, seu mapeamento serve basicamente para manifestar o reconhecimento de onde se encontram as favelas e assentamentos precários que necessitam de intervenção pública. Em relação às outras categorias, sua principal função é a de delimitar uma espécie de “reserva” de área para futuros projetos habitacionais, os quais também dependem, essencialmente, de ação do setor público para serem levados à cabo. O efeito prático das ZEIS é, em última instância, o de “congelar” os preços do solo, uma vez que estas inibem o uso da propriedade para fins imobiliários, facilitando a eventual aquisição dos terrenos pela prefeitura ou pelas companhias públicas de habitação.

⁷ A criação das ZEIS pode ser considerada, ao menos em espírito, como um dos elementos mais progressista do PDE. As características de cada uma são descritas em maior detalhe no artigo 171 do Plano Diretor Estratégico. (Lei 13.430/02). As definições de HIS (Habitação de Interesse Social) e HMP (Habitação de Mercado Popular) encontram-se no artigo 146. HIS, em suma, são unidades com no máximo 50m² de área útil e destinadas à moradia de famílias com renda inferior a seis salários mínimos; HMP são unidades com no máximo 70m² de área útil e destinadas à moradia de famílias com renda inferior a dezesseis salários mínimos.

No caso da ZEIS-3, existe uma intenção mais explícita de que o mercado imobiliário tome parte na provisão de habitação, uma vez que a localização central destes terrenos às vezes pode ser considerada comercialmente atraente. No entanto, a ZEIS-3 é comumente vista pelo mercado como um entrave, pois ela vincula a obrigação de prover 50% da área construída como HIS; na maioria das vezes, as ZEIS são apenas ignoradas pelo mercado imobiliário.⁸ Contudo, em situações nas quais estas se situam “no caminho” da valorização imobiliária, o mercado pode inclusive articular-se contrariamente à ZEIS, procurando contorná-la de alguma maneira, alguns casos até mesmo com anuência do poder executivo, como tem ocorrido, por exemplo, no caso do Projeto Nova Luz, no Centro de São Paulo.⁹

Apesar das importantes inovações propostas pelo novo zoneamento, cabe indagarmos o quão profunda realmente é a ruptura em relação ao sistema antigo. Se de um lado a nova legislação trás significativas mudanças – como, por exemplo, a descentralização e tentativa de democratização do processo de formulação do zoneamento, a criação das Zonas Especiais, o fortalecimento do controle sobre o impacto ambiental da ocupação do solo, e a desvinculação entre o zoneamento de usos e os índices urbanísticos –, por outro lado há também uma série de “continuísmos” que foram mantidos.

Uma rápida análise sobre as cinco “zonas principais” permite perceber seus claros paralelos com as zonas do sistema antigo. O paralelo mais óbvio, e que salta facilmente aos olhos, é a reciprocidade entre a ZER (Zona Exclusivamente Residencial) e a antiga Z1: ambas são um reflexo do caráter exclusivo e altamente protegido conferido aos

⁸ Há algumas notáveis exceções, como, por exemplo, um conjunto habitacional lançado pela construtora Tenda na Rua 25 de Janeiro, no Bom Retiro, construído no perímetro de uma ZEIS-3 e que teve todas as suas unidades vendidas em tempo recorde. Entretanto, mesmo quando o mercado imobiliário busca atender ao segmento “econômico” (o eufemismo corrente para “popular”), muitos dos empreendimentos encontram-se em áreas de ZM da periferia, ao invés de em áreas de ZEIS.

⁹ HEPNER, 2006(b). Neste caso, a administração dos prefeitos José Serra / Gilberto Kassab (2005-2008, 2009-), pretendendo adotar a revitalização do bairro da Cracolândia como carro-chefe da política urbana de suas gestões, criou através de um Decreto de Utilidade Pública o Projeto Nova Luz (Decreto 46.291/05), através do qual os imóveis localizados dentro do perímetro estabelecido pelo decreto lei poderiam ser desapropriados e transferidos à iniciativa privada. Além disso, o projeto prevê uma série de incentivos fiscais para atrair empresas de comunicação e tecnologia a se instalarem na região. No entanto, na mesma área há uma ZEIS-3 demarcada pelo PDE, o que impede a instalação destas atividades (ou pelo menos as limita a no máximo 50% da área construída, já que o restante precisa ser HIS). Ou seja, a própria administração pública viu-se frustrada pela existência da ZEIS, e articulações vêm sendo realizadas na Câmara Municipal para anulá-la.

bairros residenciais de elite (particularmente, os bairros-jardins). A ZER-1 possui quase os mesmos atributos urbanísticos de sua antecessora em relação à proteção dos às residências horizontais de alto padrão, e o seu desenho abarca quase as mesmas áreas protegidas pelo zoneamento antigo. Ou seja, a situação historicamente construída de privilégio e isolamento destas áreas se mantém da mesma maneira. Até mesmo as antigas “faixas de transição” da antiga legislação (Z8-CR1) sobreviveram, através da ZCLz – Zona de Centralidade Linear em ZER, um tipo de ZCL que ocorre apenas contigualmente (ou internamente) à Zonas Exclusivamente Residenciais. Sua função é a de permitir que uma maior variedade de usos se instale regularmente em determinadas vias que cercam ou atravessam as ZER, como, por exemplo, os showrooms, galerias e lojas de decoração existentes nas avenidas Brasil e Cidade Jardim, e na Al. Gabriel Monteiro da Silva.

A ZM (Zona Mista) encontra o seu paralelo na antiga Z2. Especialmente as subzonas ZM-1 e ZM-2 (de baixa e média densidade, respectivamente) são, como a Z2 era, a zona da “generalidade”; como seu próprio nome indica, não são funcionalmente especializadas – uma vez que são “mistas” e permitem diversos usos –; mas, por outro lado, também não permitem o nível de adensamento alcançado em outras zonas de maior densidade, portanto. Assim como sua antecessora, a ZM é também a zona mais comum, cobrindo a maior extensão da cidade em relação às outras. Estrategicamente, nos mapas produzidos pela prefeitura para a Lei de Zoneamento, ao invés da ZM ser “deixada em branco” (como a Z2 era tradicionalmente apresentada), ela foi pintada de cinza, o que mascara o fato de que estas áreas ainda são consideradas como as “restantes” do zoneamento.

A ZCP (Zonas de Centralidade Polar) e a ZM-3 (Zona Mista de alta densidade) cumprem, de certa maneira, o papel das antigas Z3, Z4 e Z5. São as zonas que permitem o maior adensamento, e o seu mapeamento reflete a geografia das zonas antigas; na realidade, estas zonas permaneceram mais ou menos onde já estavam, apesar de haver ocorrido certa expansão destas áreas.¹⁰ Já as ZCL (Zonas de Centralidade Linear) correspondem às antigas Z8-CR3, que possuíam a função de ordenar a verticalização ao longo de avenidas que atravessam territórios contrastantes, como é o caso já exemplificado da Av. Faria Lima. Suas características morfológicas são muito parecidas com a das antigas: permitem uma verticalização até com coeficiente de aproveitamento 4, ao longo de faixas de 40 ou 50 metros de largura à partir do alinhamento da avenida. No caso das ZCL, contudo, houve, uma multiplicação mais acentuada de ocorrências; esse tipo de centralidade linear era anteriormente considerado como um caso relativamente excepcional, mas tornou-se comum com o novo zoneamento na maioria das grandes avenidas. Enfim, a ZPI (Zona Predominantemente Industrial), corresponde quase integralmente às antigas Z6 e Z7.¹¹

¹⁰ TAKAESU, 2007: 14.

¹¹ Oficializar o paralelo entre as zonas antigas e as zonas novas eventualmente tornou-se uma necessidade para a prefeitura, pois muitas leis antigas ainda em vigor (por exemplo, leis que lidam com a instalação de usos específicos como escolas, hotéis e hospitais) referenciam as o zoneamento antigo. Caso não houvesse uma correspondência entre as zonas, seria necessário reeditar todas estas leis. O Decreto 45.276/05 estabelece a correspondência da seguinte maneira:

ZER-1	Z1, Z15	ZM-1	Z2, Z9	ZM-3b	Z3, Z4, Z5, Z10, Z12	ZCPb	Z3, Z4, Z5, Z10, Z12
ZER-2	Z1	ZM-2	Z2, Z11, Z13, Z17, Z18	ZCPa	Z2	ZCLb	Z3, Z4, Z5, Z10, Z12, Z8-CR3
ZER-3	Z1, Z8-CR6	ZM-3a	Z2, Z19	ZCLa	Z2	ZPI	Z6, Z7

Assim sendo, ao mesmo tempo em que introduziu diversas inovações, o novo zoneamento deve ser entendido mais como uma evolução, do que uma ruptura em relação ao sistema antigo. Em relação ao controle da forma urbana, suas limitações não são muito diferentes das que já existiam, e apesar de o novo sistema incluir uma série de medidas que pretendem mitigar a natureza “homogeneizante” das zonas (como, por exemplo, a nova importância dada à capacidade de carga das vias), a generalidade é, no fundo, um elemento intrínseco de praticamente qualquer sistema de zoneamento, especialmente um que necessite ordenar uma cidade grande e complexa como São Paulo, e ser, ao mesmo tempo, minimamente compreensível e acessível à população.

Não que o novo zoneamento seja livre de qualquer intenção de desenho urbano: de modo geral, a nova legislação busca, manifestamente, promover um modelo de forma urbana mais compacta, revertendo o modelo de altas torres soltas no meio do lote que foi incentivado em São Paulo por mais de trinta anos. A primeira medida que reflete isto de maneira mais óbvia é a profusão de zonas que adotam gabaritos máximos de altura – algumas limitando a altura máxima das edificações a apenas 9, 15 ou 25 metros de altura –, algo que praticamente não ocorria no zoneamento antigo, no qual apenas a Z1 e algumas de suas “zonas de amortecimento” impunham limitações sobre a altura das edificações. A adoção dos gabaritos tem forçado, em algumas áreas da cidade, ao mercado imobiliário desenvolver novas tipologias de edifícios residenciais de oito pavimentos, em contraste com os antigos “espigões” difundidos por toda a cidade. Além da adoção dos gabaritos, em algumas áreas ocorreu uma significativa redução do coeficiente de aproveitamento máximo, o que reduz a intensidade da ocupação do solo praticada nestes bairros.

Outra importante ferramenta de controle da verticalização se dá através da “outorga onerosa” do direito de construir. O PDE exige o pagamento de uma contrapartida financeira para a concessão da outorga do direito de construir acima dos limites determinados pelo coeficiente de aproveitamento básico (até o coeficiente máximo). Além da arrecadação da outorga corresponder a uma importante fonte de recursos para a prefeitura, ela também serve como um instrumento de controle do adensamento, uma vez que a oferta de potencial construtivo não é ilimitada: o PDE estipulou a existência de “estoques” de potencial construtivo que podem ser outorgados em cada distrito da cidade.¹² Ao controlar a quantidade máxima de potencial construtivo que pode ser adquirida, teoricamente a prefeitura seria capaz de impedir o adensamento excessivo de cada região acima de um limite pré-estabelecido e condizente com a capacidade de suporte da estrutura existente. Com isso, uma vez exaurido o estoque disponível, a legislação não permite que mais potencial construtivo seja adquirido naquela região, pelo menos até que uma nova lei revise o estoque para o período seguinte.

Os estoques de potencial construtivo foram estabelecidos em quantidades diferentes para cada distrito e dividem-se entre um “estoque residencial” e um estoque “não residencial” disponível em cada distrito. De modo geral, o estoque residencial é sempre maior que o não-residencial (apenas em dois distritos, Liberdade e Limão, o estoque não-residencial é maior); além disso, o estoque é menor nas regiões já muito densas (como nos distritos da Sé e República, no Centro), e nas periferias, onde há pouco interesse pela aquisição de potencial construtivo adicional. A média de estoque entre todos os distritos de São Paulo gira em torno de 70.000m² para o uso residencial e 30.000m² de uso não-residencial; no entanto, a variação entre os distritos é enorme. Enquanto em alguns dos distritos mais afastados, como

¹² Mais adiante apresentaremos como ocorre o cálculo da contrapartida financeira que deve ser paga pela concessão da outorga onerosa, o qual varia entre cada região da cidade de acordo com diversos fatores.

Marsilac, Parelheiros e Grajaú, simplesmente não há estoque (já que a falta de interesse imobiliário tornaria o estoque inútil de qualquer forma), no distrito do Tatuapé (uma das regiões de mais intensa atividade imobiliária em São Paulo) o estoque é de 350.000m² para uso residencial e 120.000m² para os usos não-residenciais. Na região da Vila Olímpia e da Berrini, as quais fazem parte do distrito de Itaim Bibi, o estoque é de 170.000m² (residencial) e 90.000m² (não-residencial), enquanto na região do núcleo da Verbo Divino, que faz parte do distrito de Santo Amaro, o estoque é de 250.000m² (residencial) e 100.000m² (não-residencial).

O estoque total da cidade é de aproximadamente 7 milhões de metros quadrados para o uso residencial, e 2,85 milhões de metros quadrados para os usos não-residenciais. Tratam-se de cifras tão altas, que tornam difícil para que um interlocutor leigo visualize o quanto elas representam em termos de espaço urbano construído. Em um cálculo grosseiro, se assumirmos que a área computável média de um edifício de escritórios é de cerca de 10.000m² (média estimada para a região da Berrini nos últimos 30 anos, de acordo com os empreendimentos registrados no Apêndice deste trabalho), e assumindo os coeficientes de aproveitamento básico (2) e máximo (4), cada edifício consome em média 5.000m² de potencial construtivo adicional. Assim, estaríamos falando, caso todos os estoques fossem consumidos integralmente, de cerca de 570 edifícios de escritórios de grande porte a serem construídos em São Paulo para o prazo de vigência destes estoques, os quais, segundo determina o PDE, deveriam ter sido revisados após sete anos.¹³ Para os edifícios residenciais, então, cujo estoque de potencial construtivo é quase duas vezes e meia maior, estaríamos possivelmente falando de milhares de edifícios.

A realidade, no entanto, aparentemente não é tão extrema; o potencial adicional consumido na cidade inteira até meados de 2010 equivale a cerca de 37% do estoque disponível para o uso residencial e apenas 25% para o uso não-residencial.¹⁴ Todavia, este consumo também não é uniformemente distribuído e concentra-se nas regiões mais valorizadas pelo mercado imobiliário, de modo que os estoques ainda permanecem praticamente intocados em alguns distritos, mas já se esgotaram em outros. O estoque residencial, por exemplo, já está esgotado nos distritos da Bela Vista, Cambuci, Belém, Mooca, Lapa, Vila Leopoldina, Jaguaré e Morumbi. O estoque não-residencial está esgotado na Mooca, no Morumbi e na Vila Andrade. O esgotamento dos estoques de um distrito, em tese, deveria corresponder ao que a prefeitura considera o limite máximo de adensamento admissível para aquela localidade, e portanto deveria ser tida como alarmante, pois indica que a infra-estrutura local estaria em vias de encontrar-se sobrecarregada.

¹³ A estes edifícios, somar-se-iam ainda os que foram construídos nas áreas de Operação Urbana, que não fazem parte desta soma total, pois consomem potencial construtivo específico das Operações, ao invés do estoque geral da cidade. O PDE havia determinado que os estoques deveriam ser revistos em 2009, mas como o assunto é bastante polêmico – as entidades do mercado imobiliário pressionam para que estes sejam elevados, enquanto movimentos sociais e associações de bairro pressionam para que sejam mantidos – a Câmara decidiu adiar a discussão para depois do ano eleitoral.

¹⁴ Segundo dados da Prefeitura de São Paulo. O estoque de potencial construtivo consumido é mensalmente atualizado e divulgado pela prefeitura em seu *website*, de modo que o mercado imobiliário possa monitorar a disponibilidade de potencial restante. O Secovi organiza uma compilação mensal destes dados, indicando as porcentagens consumidas e disponíveis em cada distrito. Material disponível em <<http://www.secovi.com.br/geosecovi/index.php?id=12>> (acessado em 20.10.10).

64 e 65. Diferentes versões do mesmo projeto (escritórios e residencial) desenvolvidas pelo escritório de arquitetura Königsberger Vannucchi, devido ao esgotamento repentino do potencial adicional construtivo não-residencial no distrito do Morumbi em novembro de 2009.

Fonte: Arquivo Königsberger Vannucchi

Verifica-se, contudo, que o consumo dos estoques de potencial não tem representado um indicador muito útil para as ações da administração municipal, o que nos leva ao questionamento acerca dos critérios que foram utilizados para dimensionar tais estoques. Segundo o PDE (artigo 199), uma série de dados foram empregados para tanto: dados demográficos do ano 2000; dados de mobilidade da população, baseada na pesquisa de origem-destino realizada em 1997 pelo Metrô; dados anuais sobre a área construída no Município, segundo o cadastro do IPTU do período entre 1991 e 2000; e outros tantos dados sobre a oferta de espaços públicos, volume de tráfego das vias estruturais, capacidade de suporte do sistema de transporte público de massa, infra-estrutura de água e esgoto, entre outros. Entretanto, em nenhum momento a lei explica como estes dados foram relevantes para o dimensionamento dos estoques, e nem de que maneira eles foram empregados para tanto; ou seja, até que os critérios sejam plenamente esclarecidos, compreende-se que haja pelo menos um elemento de arbitrariedade nestes valores.

Se por um lado a existência dos estoques estabelece um “teto” para o adensamento construtivo de cada distrito, por outro lado eles também podem servir, ironicamente – e em contrariedade ao seu propósito original –, como um estímulo para a intensificação da atividade imobiliária em certas regiões onde o mercado é competitivo. Como a oferta de potencial construtivo é limitada, ela pode acabar tornando-se objeto de disputa entre promotores imobiliários concorrentes, os quais se apressarão para garantir uma parcela deste estoque para si. Como a outorga não pode ser efetuada sem que pelo menos um projeto seja protocolado na prefeitura, a tendência é que, nas regiões onde há atratividade para novos empreendimentos mas o estoque de potencial disponível não é muito grande, a incorporação de novos projetos seja acelerada ao invés de inibida. No distrito de Morumbi, por exemplo, onde o estoque não-residencial era bastante pequeno (apenas 10.000m²), a incorporadora Lindencorp contratou o escritório de arquitetura Königsberger Vannucchi para desenvolver o projeto de um edifício de escritórios e consultórios médicos a ser implantado na Av. Oscar Americano, nas cercanias do Hospital São Luís. Como naquela zona havia a exigência de um gabarito máximo de 25m de altura, a tipologia adotada foge ao padrão de edifícios de escritórios típico em São Paulo, tratando-se ao invés disso de um edifício mais baixo e amplo, com um pátio interno ao bloco. O projeto foi desenvolvido em um curto prazo, pois sabia-se que o estoque disponível acabaria rapidamente; entretanto, quando se deu a entrada do “projeto legal” na prefeitura, o estoque de potencial que ainda estava disponível poucos dias antes havia se esgotado; em consequência disso, o projeto precisou ser alterado para um edifício residencial.

Este ocorrido é indicativo da dificuldade de se dimensionar de maneira apropriada os estoques de potencial construtivo de uma região. Se os estoques forem muito grandes, isto pode incorrer em dois problemas diferentes: em primeiro lugar, caso sejam efetivamente consumidos, poderão ocasionar o super-adensamento construtivo da região (e todos os problemas de sobrecarga da infra-estrutura que dele decorrem); em segundo, caso sejam tão grandes que fujam à realidade da produção imobiliária da cidade, eles tornam-se pouco efetivos. Qual é a utilidade de um limite tão distante que não pode ser realisticamente atingido? Neste caso, o limite de estoque perde sua relevância, uma vez que o ritmo de produção imobiliária se mantém exatamente o mesmo.

Por outro lado, se os estoques forem muito pequenos, isto também pode ocasionar dois outros problemas. Primeiro, como vimos, um estoque pequeno pode provocar o aceleração do ritmo de construção na região, enquanto o mercado compete para usufruir do pouco estoque disponível. Caso os valores fixados para os estoques fossem permanentes, este fato seria pouco significativo, já que a área total construída do bairro não se alteraria no futuro; entretanto, como o próprio PDE prevê que os estoques sejam periodicamente revisados, isto significa que, em cada “período de vigência” destes estoques, a competição acirrada pode provocar que eles sejam sempre consumidos na sua totalidade. Em segundo lugar, se um distrito oferece um estoque menor do que sua infra-estrutura poderia suportar adequadamente, isto significa que a mesma atividade imobiliária que poderia estar ocorrendo ali foi desviada para outra região, na qual talvez possa ocorrer um adensamento excessivo que venha a se refletir negativamente. Ou seja, os estoques devem ser pensados como um sistema, através do qual o mercado pode ser induzido (ou até forçado) a migrar de uma região à outra conforme a disponibilidade de potencial construtivo.

Apesar de os estoques de potencial construtivo poderem ser, de fato, uma ferramenta útil para o controle do adensamento construtivo na escala dos distritos, na prática eles são pouco efetivos como um instrumento de desenho urbano, pois, novamente, trata-se de um mecanismo essencialmente abstrato e pouco vinculado à realidade material da cidade. Simplesmente controlar a quantidade máxima de espaço construído em uma determinada área não significa que este espaço terá uma melhor qualidade ambiental, estética ou espacial.

Para lidar com estas questões, a legislação necessita de instrumentos apropriados para configurar a forma urbana em uma escala mais próxima à do edifício, da rua e do pedestre. Ou seja, é necessário desenvolver apropriadamente tanto os aspectos “estruturais” da legislação urbana (dos quais o zoneamento e os estoques de potencial construtivo são um exemplo), quanto os seus aspectos “tipológicos” (capítulo 6, pág. 173). Contudo, como vimos, os índices urbanísticos tais como recuos, taxas de ocupação, etc (exemplos de aspectos tipológicos) são bastante limitados neste sentido; enquanto eles podem garantir o atendimento a certas condições mínimas de afastamentos, aeração, permeabilidade do solo, e controlar, entre outros problemas, a interferência entre volumes construídos, sua utilidade como qualificadores do espaço urbano pode ser muito variável.

8.2 As condicionantes da forma urbana e as incongruências do desenho urbano em São Paulo

Um dos principais problemas em relação ao aspecto “tipológico” da legislação urbana em São Paulo advém do fato de que, mesmo com as mudanças introduzidas pelo PDE e pelo novo zoneamento, os vários critérios que determinam a forma dos volumes construídos encontram-se espalhados entre diversas leis, muitas das quais se contradizem em espírito ou em conteúdo. Ou seja, os elementos condicionantes da forma urbana estão dispersos no “labirinto” da legislação, e, por isso, não agem em uníssono; o resultado disso é uma série de incongruências entre as intenções da lei e os seus resultados, os quais se refletem em um processo de desenho urbano igualmente incongruente.

Como vimos, o PDE possui uma intenção, ainda que difusa, de promover uma morfologia urbana mais compacta, como pode ser verificado pela adoção, em diversas das novas zonas, de gabaritos máximos de altura bastante restritivos (variando de 9 a 25 metros). Esta determinação vai em direta oposição ao modelo preconizado pelo antigo zoneamento, que incentivava as altas torres com baixas taxas de ocupação do solo, especialmente através do uso do mecanismo da Fórmula de Adiron. Portanto seria de se esperar, quase como uma obviedade, que a nova legislação cancelasse a validade deste mecanismo, já que ele é totalmente contrário ao espírito da nova lei.

Contudo, espantosamente não foi isto que aconteceu; a Fórmula de Adiron sobreviveu no PDE, podendo ser usada para aumentar o Coeficiente de Aproveitamento Básico dos edifícios residenciais de 1 até 2 mediante a redução da taxa de Ocupação.¹⁵ Como esta fórmula era um dos instrumentos mais queridos do mercado imobiliário, já que através dela era possível contornar os limites do coeficiente de aproveitamento vigente na Z2 (a qual abarcava a maior parte da cidade), em fim de contas não é tão surpreendente que este mecanismo tenha conseguido manter sua sobrevida na nova legislação. O que é mais incompreensível, no entanto, é que, ao invés da fórmula ter sido atrelada a alguma das novas zonas (como na ZM, por exemplo), o PDE determina que sua aplicação se dá de acordo com o perímetro das antigas Z2, Z11, Z13, Z17 e Z18. Com isso, quando um projeto é protocolado no APROV (o Departamento de Aprovação de Edificações da Secretaria de Habitação de São Paulo), é necessário informar a zona atual e a zona antiga em que este projeto se encontra. Isso quer dizer, em outras palavras, que o “fantasma” do antigo zoneamento literalmente sobrevive dentro da nova Lei de Uso e Ocupação do Solo, já que nem mesmo os antigos mapas podem ser descartados, uma vez que é necessário consultá-los para a aplicação desta fórmula.

A legislação urbana de São Paulo está repleta de outras incongruências como esta, nas quais leis com propósitos opostos conflitam entre si. Particularmente, os pontos de desencontro mais comuns se dão entre o PDE e o Código de Obras do município, o qual é 10 anos mais antigo do que o primeiro.¹⁶ Para entender de que maneira a legislação condiciona a forma urbana, é necessário entender o processo através do qual os empreendimentos imobiliários assumem sua forma, pois a tendência é o mercado buscar sempre explorar as situações-limite permitidas em lei, de modo a ampliar o lucro através do maior aproveitamento possível do solo urbano.

¹⁵ Segundo os artigos 166 e 297 do PDE (Lei 13.430/02).

¹⁶ O Código de Obras do município de São Paulo é regulamentado pela Lei 11.228/92 e pelo Decreto 32.329/92.

O ponto de partida para qualquer empreendimento imobiliário é a verificação do potencial construtivo do lote, tanto através dos coeficientes de aproveitamento, quanto da existência de estoque de potencial disponível naquele distrito. As incorporadoras desenvolvem um mapeamento da cidade que cruza os coeficientes de aproveitamento disponíveis, com os preços dos terrenos e as tendências de consumo do mercado, para identificar as localizações mais promissoras para novos empreendimentos. Se um terreno não apresenta um potencial construtivo satisfatório, ele é em geral preterido em favor de outro terreno mais promissor. Uma vez que o terreno é selecionado, e que o empreendedor, com base em pesquisas de demanda de mercado, já definiu o “produto imobiliário” a ser construído naquele terreno (apartamentos com um, dois, três dormitórios, pequenos conjuntos de escritórios, lajes corporativas, etc), geralmente um escritório de arquitetura especializado em atender o mercado imobiliário é contatado para desenvolver um “estudo de viabilidade legal”.

No estudo de viabilidade, o escritório de arquitetura verifica se naquela localização, e com a geometria do lote, é possível “implantar” um edifício com as características do produto requisitado pelo incorporador. Este processo geralmente precisa ser feito da maneira mais ágil possível, muitas vezes de um dia para o outro, porque os empreendedores têm pressa em decidir se irão fazer uma oferta ao proprietário do terreno ou se irão partir para outro terreno mais vantajoso. Como os terrenos mais promissores geralmente também são os que estão em maior evidência em uma dada localidade, é muito comum que mais de um incorporador esteja considerando adquirir o mesmo terreno, ao mesmo tempo; às vezes o mesmo escritório de arquitetura é contatado por diferentes empresas para desenvolver o estudo de viabilidade de um mesmo terreno. Portanto, devido à velocidade do processo, em geral estes escritórios de arquitetura possuem um arquivo com centenas de modelos de plantas acumulados ao longo dos anos; ao invés de iniciar um novo projeto do zero, é comum, neste primeiro momento, que se busque reaproveitar uma planta antiga, apenas realizando as modificações necessárias para que o projeto se “encaixe” no terreno.

As primeiras restrições a serem respeitadas, além dos coeficientes de aproveitamento, correspondem aos recuos obrigatórios, gabarito de altura e a taxa de ocupação. A taxa de ocupação máxima geralmente é de 50%, mas em algumas zonas é possível chegar a até 70%. O recuo mínimo frontal é sempre equivalente a 5 metros em São Paulo, e os recuos laterais e de fundos são dispensados em volumes construídos com até 6 metros de altura; acima disso, o recuo lateral e de fundos passa a ser de 3 metros. Além disso, para edificações mais altas, há uma fórmula de progressão dos recuos de acordo com a altura do edifícios, que varia da seguinte forma:¹⁷

$$R = (H-6) / 10$$

onde:

R = largura do recuo

H = altura do edifício

¹⁷ Artigo 186 da Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei 13.885/04)

Além dos índices urbanísticos que constam do zoneamento (coeficiente de aproveitamento, taxa de ocupação, recuos e gabaritos), os dois principais condicionantes da forma do edifício advêm do Código de Obras. São estes a “Faixa Livre A” e o “Espaço I”, os quais regulamentam, respectivamente, as exigências em relação à aeração e à insolação dos edifícios. A “Faixa Livre A” corresponde a um afastamento obrigatório que se faz necessário ao redor de um volume construído para permitir que o ar possa circular ao seu redor. As dimensões desta faixa são proporcionais à altura do edifício, sendo calculadas através da seguinte fórmula:¹⁸

$$A = 3 + 0,35 (N - 14)$$

onde:

A = largura da Faixa de Livre A, em metros

N = somatória de todos os índices “n” de todos os pavimentos, contados do térreo até o último andar

O índice “n” de cada andar é equivalente a:

$$\begin{aligned} n &= 1, \text{ quando } 2,00\text{m} < d < 3,00\text{m}; \\ n &= 1 + 1/3 (d - 2), \text{ quando } d < 2,00\text{m}; \\ n &= 1 + 1/3 (d - 3), \text{ quando } d > 3,00\text{m}; \end{aligned}$$

onde d = ao desnível, em metros, de um pavimento até o pavimento seguinte

A função da Faixa A é muito parecida com a dos recuos obrigatórios estipulados pelo PDE. De modo geral, ambas as restrições servem para verificar a distância que um edifício deve manter entre si e os limites do lote; a única diferença é que a Faixa A também deve ser obedecida no caso de existirem dois edifícios no mesmo lote. Nestes casos, cada edifício deve ter a sua Faixa A respeitada, e a faixa de um edifício não pode invadir a faixa do outro, de modo que a distância mínima entre eles será a soma das Faixas A de cada um. A sobreposição destas duas fórmulas (dos recuos e da Faixa A) é um pouco confusa, porque, dependendo da altura do edifício, um dos dois parâmetros será mais restritivo que o outro. De modo geral, em edificações com até 24 pavimentos, os recuos são mais restritivos do que a Faixa A (nesta altura, o recuo equivale a 6,60m, e a Faixa A equivale a 6,50m); acima de 24 pavimentos, a Faixa A torna-se mais restritiva que os recuos. A diferença entre ambos, contudo, não é muito significativa

Já o “Espaço I” tem a função de garantir condições mínimas de insolação para o interior dos edifícios. No entanto, ele apenas é exigido para os edifícios residenciais; ou seja, no caso dos edifícios de escritórios, bastam ser atendidas as exigências de aeração, enquanto as de insolação são dispensadas. O Espaço I trata-se de um requisito de aplicação relativamente complexa, que depende da seguinte fórmula:

$$I = 3 + 0,70 (N_i - 8)$$

onde:

N_i = somatória do índices “n” de todos os pavimentos a partir do primeiro pavimento a ser insolado, até o andar considerado

¹⁸ De acordo com o Anexo 10 do Decreto 32.329/92.

O valor de *I* corresponde ao raio de um semicírculo horizontal que precisa ser implantado, dentro dos limites do lote, com pelo menos um de seus lados tocando as aberturas que precisam ser insoladas em todos os cômodos onde há permanência prolongada (salas e quartos). A lógica por detrás desta exigência é a de que o sol precisa de pelo menos um “cone” de espaço livre, através do qual os raios de sol podem atingir as janelas durante uma quantidade mínima de tempo por dia. Entretanto, a lei também inclui vários mecanismos que permitem considerar o “rebatimento” deste semicírculo para os fundos do lote através de arcos de projeção que não possuem absolutamente nada a ver com a maneira como os raios de sol se comportam na realidade, o que torna este instrumento excessivamente técnico, de difícil aplicação, e, em última instância, pouco útil para efetivamente garantir boas condições de insolação, uma vez que ele não leva em consideração a orientação das fachadas. Além disso, o atendimento do “Espaço *I*” pode ser opcional em algumas situações; a lei afirma que, no caso de cômodos que não são atendidos por este semicírculo, ele pode ser substituído por climatização artificial.

Ainda assim, o “Espaço *I*” é uma das exigências mais complicadas de serem atendidas na implantação dos edifícios, pois nem sempre é possível “encaixar” este semicírculo dentro dos limites do lote, especialmente em lotes muito estreitos ou exíguos. Em alguns casos, quando é impossível atender a esta exigência, o lote acaba tornando-se inapropriado para a construção de edifícios residenciais, sendo possível apenas aproveitá-lo para edifícios de escritórios, para os quais a legislação não faz a mesma exigência. Isto ocorre com maior frequência em bairros de verticalização mais antiga, nas quais existem apenas poucos lotes horizontais remanescentes que não têm como ser lembrados a outros lotes vizinhos, o que explica parcialmente o surgimento de edifícios de escritórios em bairros cujo perfil é predominantemente residencial, como Higienópolis e Perdizes.

Paralelamente, lotes de grandes dimensões são um grande filão para o mercado de edifícios residenciais, não apenas devido à “popularidade” do conceito de condomínio clube (no qual diversas torres compartilham o uso de uma variada gama de equipamentos coletivos instalados no térreo, como piscina, sauna, academia, salão de festas, salão gourmet, etc), mas também porque os grandes lotes são os que oferecem o melhor aproveitamento de área para os edifícios residenciais, justamente porque é possível sobrepor os “Espaços *I*” de um edifício sobre o outro. Em decorrência disto, por exemplo, se três edifícios residenciais forem implantados em um mesmo lote, eles quase sempre consumirão menos área de terreno do que se forem implantados cada um em um lote separado.

De modo geral, se através do estudo de viabilidade legal desenvolvido pelo escritório de arquitetura for demonstrado que é possível atender às exigências do coeficiente de aproveitamento, taxa de ocupação, recuos, aeração e insolação, atendendo também às características do produto pré-definido, isto torna o empreendimento legalmente viável. O empreendedor prossegue em seguida ao estudo de viabilidade econômica, no qual é elaborado um orçamento prévio dos custos de construção do estudo desenvolvido pelos arquitetos. Este orçamento então é comparado com as expectativas do VGV – Valor Geral de Vendas do empreendimento, estimado através de projeções do valor de venda médio do m² daquele tipo de produto naquela região. Caso a lucratividade do empreendimento esteja dentro do nível esperado, o empreendedor pode dar início à aquisição do terreno e à incorporação do capital para investimento no empreendimento. Enquanto isso, os arquitetos dão prosseguimento ao desenvolvimento do projeto, com

Estudo de viabilidade das faixas de iluminação e aeração de um de condomínio residencial.

Fonte: Arquivo Königsberger Vannucchi

66. Condomínio Camp Life, na Vila Olímpia, três torres, 27 pavimentos.

67. Condomínio Flórida Penthouse, nas proximidades da Berrini, duas torres, 28 pavimentos.

68. Condomínio Olímpic, próximo à Rua Alexandre Dumas, duas torres, 27 pavimentos.

prioridade para o desenvolvimento do “projeto legal” a ser protocolado na Secretaria de Habitação, uma vez que o processo de aprovação às vezes pode ser moroso e atrasar o lançamento do empreendimento.

Este processo de “linha de montagem” dos empreendimentos imobiliários, no entanto, reflete-se na recorrência das formas de alguns tipos de edifícios, pois certos detalhes da legislação acabam frequentemente induzindo às mesmas soluções de determinados aspectos arquitetônicos. Por exemplo, se analisarmos os edifícios residenciais inaugurados nos últimos dez anos nas regiões da Vila Olímpia, Berrini e Verbo Divino, é possível constatar que a maior parte deles, além de estarem agrupados em condomínios de três torres, possuem quase sempre 27 ou 28 pavimentos (condomínios Camp-Life e Atmosfera na Vila Olímpia, Flórida Penthouse e Humanari no entorno da Berrini, e Olímpic na região da Verbo Divino). Porque a recorrência deste número específico de pavimentos? Ela não advém de nenhum gabarito máximo de altura, nem de nenhum instrumento da legislação criado com a intenção de limitar a altura dos edifícios a este número de andares.

O motivo, na verdade, é um detalhe bastante prosaico do Código de Obras, que exige, para os edifícios residenciais, que seja acrescentada uma segunda escada de emergência caso a altura do edifício ultrapasse 80 metros (o que justamente equivale a cerca de 27 pavimentos). Como as construtoras normalmente optam por evitar o custo adicional desta segunda escada, a altura dos edifícios quase sempre fica atrelada a este limite. As exceções surgem, em geral, no caso de terrenos que são grandes demais para um único edifício, mas pequenos demais para que neles caibam duas torres, o que acaba forçando que o edifício ganhe mais altura para consumir todo o potencial construtivo daquele terreno. Um dos exemplos mais claros desta situação é o Ed. Mandarin, na região da Berrini, o qual, com 38 pavimentos, é o edifício residencial mais alto da cidade: como no lote não seria possível implantar duas torres, acabou-se optando, neste caso, por um edifício mais alto. Mas no caso de terrenos amplos, nos quais a “margem de manobra”

é maior, há grandes chances de que as torres terão 27 pavimentos. Uma observação mais detalhada dos condomínios-clubes disseminados por todos os cantos da cidade permite perceber como este número quase cabalístico se repete inúmeras vezes, em decorrência de um aspecto totalmente inexpressivo da lei. Ou seja, enquanto de um lado urbanistas podem gastar horas a fio pensando em complexos mecanismos para induzir diferentes formas urbanas, de outro lado uma norma edilícia de escopo bem limitado pode acabar provocando um efeito poderosíssimo, não-intencional e praticamente aleatório sobre o processo de desenho urbano da cidade toda.

Em contraste a estes detalhes da legislação que possuem grande poder sobre a forma urbana, podemos observar como algumas políticas sofisticadas de incentivo a determinadas formas de ocupação do lote podem produzir resultados praticamente nulos. Por exemplo, uma das poucas iniciativas da nova lei de zoneamento que vão diretamente de encontro à questão do desenho urbano foi a introdução de incentivos a edifícios que ofereçam uma maior integração entre o espaço público e o espaço privado. A idéia, vagamente inspirada em uma ferramenta de desenho urbano chamada “*incentive zoning*”,¹⁹ é que, por meio de alguns incentivos relativos à concessão da outorga onerosa do direito de construir, seja promovido o uso público de espaços de propriedade privada internos aos lotes, em uma condição caracterizada como “espaços privados de uso público”. Com este intuito, foram introduzidos dois novos instrumentos: um para incentivar a abertura de galerias comerciais no térreo dos edifícios, e outro para incentivar a abertura do espaço livre interno ao lote, na forma de “praças intra-lote” (instituídos, respectivamente, pelos artigos 195 e 196 da Lei 13.885/04).

Em uma cartilha desenvolvida pela prefeitura de São Paulo para explicar o novo zoneamento de maneira mais acessível ao público leigo, estes instrumentos foram apresentados como incentivadores de “Prédios Cidadãos”, em referência à contribuição positiva ao sistema de espaços livres públicos que estes tipos de edifício podem representar.²⁰ Para exemplificar ambos os casos, a cartilha faz referência a dois exemplos existentes na Av. Paulista, que poderiam ser considerados como “prédios cidadãos” exemplares: o Conjunto Nacional, como referência de galeria comercial aberta ao público, e o Conjunto da Caixa Econômica Federal (cujo nome oficial é Cetenco Plaza), como referência de praça de uso público. O intuito por detrás da criação destes incentivos seria, em teoria, promover que mais espaços como estes sejam incluídos nos projetos de edifícios de escritórios construídos em São Paulo para os próximos anos.

Apesar de existirem outros exemplos deste tipo de espaço na cidade de São Paulo, é possível verificar uma tendência destes surgirem cada vez com menor frequência. As galerias comerciais, comuns no Centro de São Paulo, na Av. Paulista, e, em menor intensidade, no trecho antigo da Av. Faria Lima, são praticamente inexistentes nas áreas de estudo delimitadas neste trabalho. O uso das galerias comerciais está diretamente atrelado à intensidade de uso das ruas pelos pedestres; em geral, as pessoas não saem de carro para ir a uma galeria, apesar de o

69. Galeria comercial do Conjunto Nacional.

70. Praça do conjunto Cetenco Plaza, na Av. Paulista.

¹⁹ O “*incentive zoning*” é uma ferramenta de desenho urbano criada nos anos 1960 em Nova York, e que tem sido utilizada com muito sucesso naquela cidade e em outras cidades norte-americanas como um instrumento de qualificação do espaço público e de integração entre o espaço público e o privado. Discutiremos esta ferramenta em profundidade mais adiante.

²⁰ SÃO PAULO, 2004(a): 27.

Esquemas elaborados pela Prefeitura de São Paulo para explicar a política de incentivo aos "Prédios Cidadãos", através de bônus de potencial adicional construtivo concedidos às tipologias de galerias comerciais e "praças corporativas".

No entanto, verifica-se que, quantitativamente, estes bônus não correspondem ao apresentado.

Fonte: São Paulo, 2004(a)

71. International Trade Center, na Vila Olímpia.

72. Brascan Century Plaza, no Itaim.

fazerem para ir a um *shopping center*. No contexto da Marginal Pinheiros, onde a circulação de pedestres é desincentivada a todo momento pelas calçadas esburacadas, pelo sistema de transporte coletivo precário, e pelo mau-cheiro do rio, as galerias encontram uma séria dificuldade para se proliferarem. Em contrapartida, o modelo consagrado é o espaço enclausurado e isolado do *shopping center*, do qual o entorno próximo da Marginal conta com sete exemplares, tendo mais dois atualmente em construção.

Em relação à integração dos espaços privados aos públicos, São Paulo conta com alguns bons exemplos relativamente recentes, como o Brascan Century Plaza, no Itaim, e o International Trade Center, na Vila Olímpia. Apesar de ser possível argumentarmos que, nestas "praças corporativas", o espírito público e democrático das praças tradicionais seja parcialmente esmaecido pela ênfase na cultura de consumo e pela exclusão da presença de "indivíduos indesejados", por outro lado elas são uma inegável melhoria em relação ao que seria, alternativamente, uma cidade somente de muros e cercas eletrificadas.²¹

No entanto, algumas das antigas praças corporativas que antes eram símbolos deste tipo de espaço, como o Brasilinvest Plaza na esquina das avenidas Rebouças e Faria Lima, e o próprio Cetenco Plaza na Paulista, tem sido progressivamente "reapropriadas" pelo uso particular, através da construção de guaritas, da instalação de novos gradis e do impedimento do acesso durante o período noturno. Além disso, novos espaços altamente qualificados paisagisticamente, como por exemplo os exuberantes jardins da antiga sede do Bank Boston, na Marginal Pinheiros, são criados já totalmente segregados do acesso público, quando poderiam ser acessíveis aos pedestres que circulam pelo local.

Assim sendo, a preocupação em incentivar este tipo de espaço é pertinente, uma vez que a integração do domínio privado ao domínio público é tida como qualificadora do ambiente urbano. Contudo, uma análise mais profunda dos mecanismos de incentivo propostos pela lei de zoneamento permite verificar como na verdade eles são pouco eficazes, justamente por serem pouco atrativos. Vejamos como estes incentivos funcionam:

²¹ Para uma análise das "praças corporativas" existentes em São Paulo, consultar HEPNER, 2006(a).

- a) No caso das galerias comerciais, o empreendimento deve possuir pelo menos duas frentes (ou seja, um lote de esquina ou que ligue duas ruas paralelas), de modo que os pedestres possam atravessá-lo internamente para ir de uma rua à outra. Nestes casos, é concedido um acréscimo de área computável sem que seja necessário pagar pela outorga onerosa, equivalente a 50% da área coberta que for destinada à livre circulação de pedestres no térreo.

Façamos uma breve simulação (A): digamos que um terreno possua 2.500m^2 (dimensões de $50 \times 50\text{m}^2$, medidas adequadas para um edifício de escritórios de médio porte), e seus coeficientes de aproveitamento sejam básico = 2 e máximo = 4, totalizando 10.000m^2 como a área computável máxima do edifício, dos quais 5.000m^2 precisariam ser adquiridos através da outorga onerosa (equivalente à diferença entre os coeficientes básico e máximo). Digamos ainda que este seja um edifício de 10 andares, sendo que cada andar possui 1000m^2 , ou seja, estamos tratando de um edifício relativamente baixo e com uma ampla área de térreo, apropriada para abrigar uma galeria comercial.

Se a parte de livre circulação da galeria consumir metade da área do térreo, deixando apenas a outra metade para abrigar o hall do edifício e as lojas (ou seja, estamos novamente sendo bastante generosos com o espaço livre), teremos uma galeria de 500m^2 . Para esta galeria, o incentivo será de 50% da área de livre circulação do térreo, ou seja, somente 250m^2 em desconto na outorga onerosa, o que equivale à apenas 5% do total da outorga, e 2,5% da área total do edifício.

- b) No caso das praças privadas de uso público, o incentivo determina que pelo menos 50% da área de um lote com mais de uma frente seja deixada completamente livre para acesso e circulação de pedestres. Isto, por si só, já é relativamente difícil de se obter, uma vez que as taxas de ocupação em São Paulo variam entre 50 e 70%, ou seja, o espaço não-construído encontra-se geralmente na faixa de 30-50% da área do lote. Além disso, uma parte deste espaço livre precisa ser usada pelos recuos laterais, corredores de serviço, rampas de acesso às garagens, etc. Ou seja, para ser possível deixar uma praça contígua com 50% da área do lote, é preciso diminuir bastante a taxa de ocupação, para algo em torno de 30-35%. O incentivo nestes casos também equivale a um desconto na outorga onerosa, equivalente a 50% da área da praça que for deixada livre para circulação de pedestres.

Façamos outra breve simulação, tomando como base o mesmo terreno do exemplo anterior (B). Digamos agora que nossa torre possua o formato de $25 \times 25\text{m}$ (625m^2 de área), o que representa uma taxa de ocupação de apenas 25%, deixando espaço suficiente para uma praça de livre acesso que represente 50% da área do terreno, ou seja, 1250m^2 . Neste caso, o incentivo será de 50% da área da praça, o que equivale a 625m^2 , a mesma área de um pavimento. Isto quer dizer, em outras palavras, que mais um pavimento poderá ser construído sem o pagamento da outorga. Em termos práticos, isto representa uma economia de cerca de 6,25% do total da área do edifício, ou seja, este incentivo é relativamente mais interessante que o incentivo anterior, mas mesmo assim não é tão significativo.

Simulação (A): aplicação do mecanismo de incentivo a galerias comerciais, de acordo com o artigo 195 da Lei de zoneamento.

Simulação (B): aplicação do mecanismo de incentivo a praças de acesso público, de acordo com o artigo 196 da Lei de zoneamento.

Apesar de não serem tão expressivos em relação à área total do edifício, estes incentivos ainda assim poderiam representar um ganho adicional na conta final do empreendimento. Por que, então, afirmamos que eles não são atraentes? Em primeiro lugar, há uma série de complicações adicionais que precisam ser levadas em consideração. Por exemplo, no caso das praças intra-lote, a lei ainda exige que uma condição a mais para conceder o incentivo: é necessário averbar em cartório um termo de compromisso, garantindo que este espaço permanecerá aberto para livre circulação, não podendo ser fechado por grades, guaritas, ou novos elementos construídos. Trata-se de uma preocupação pertinente da lei, uma vez que é necessário garantir a manutenção das condições pelas quais o incentivo foi concedido. No entanto, se pensarmos que os edifícios são construídos para serem comercializados para terceiros (vendidos ou alugados à outras empresas), isto significa que o empreendedor imobiliário não pode se comprometer pela maneira como o espaço será gerido pelo ocupante. Uma opção seria acrescentar esta condição ao contrato de aluguel, mas, em contrapartida, a principal preocupação do promotor imobiliário (assim como de qualquer comerciante) é a de agradar ao seu cliente, e não de trazer-lhe empecilhos adicionais. Por isso, mesmo que se possuísse a intenção de manter a praça aberta, comprometer-se com isso em nome de terceiros nem sempre é uma alternativa viável.

Além disso, uma das principais preocupações dos promotores imobiliários é a agilidade do processo de desenvolvimento dos empreendimentos, uma vez que atrasos na entrega das obras geralmente incorrem na necessidade do pagamento de multas ou compensações para os clientes. Por isso, busca-se garantir o maior controle possível sobre todos os processos envolvidos, do projeto à construção. Os prazos de aprovação legal do projeto pela prefeitura são geralmente encarados como externalidades, sendo uma das poucas fases sobre as quais o controle dos prazos não é possível; por isso, para evitar imprevistos, evita-se a todo custo a necessidade de obter qualquer tipo de aprovação especial. Na política do *"incentive zoning"* de Nova York, foram definidos critérios bastante objetivos para a aprovação dos projetos, através de um sistema chamado de *"as of right"* ("conforme o direito"), no qual o simples cumprimento dos critérios garante uma aprovação expedita. Como na legislação urbana de São Paulo estes incentivos são considerados casos de exceção, sua aprovação exige avaliação pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística (CTLU), o que pode causar o prolongamento indesejado do prazo de aprovação, fazendo com que estes pequenos incentivos tornam-se ainda menos interessantes.

Contudo, o principal motivo pelos quais estes incentivos não são atraentes é o simples fato de que eles são intercambiáveis pelo pagamento da outorga onerosa. Como veremos a seguir, o modelo nova-iorquino, o *"incentive zoning"* possibilita ultrapassar os coeficientes máximos estipulados pelo zoneamento, o que significa que a adesão aos incentivos permite a construção de edifícios maiores, refletindo-se em um aumento do lucro real do empreendimento. Em São Paulo, no entanto, estes incentivos não mudam absolutamente nada a área que pode ser construída; eles apenas incorrem em descontos de outorga. Ora, para os empreendedores é muito mais fácil simplesmente "comprar" o direito construtivo através da outorga, do que precisar adequar o projeto a estas exigências adicionais, averbar termos de compromisso em cartório e se sujeitar a longos prazos de aprovação.

A prefeitura não mantém um registro dos edifícios que tenham recebido este tipo de incentivo, o que por si só já representa um problema, uma vez que isto impede que seja feito qualquer tipo de fiscalização para conferir se as condições de acesso livre estariam sendo mantidas. Entretanto, em consulta aos técnicos do APROV-2 (seção do Departamento de Aprovação de edificações responsável pela análise de todos os edifícios de escritórios construídos em São Paulo), verificou-se que nenhum deles se recordava

de que este incentivo *jamais tenha sido usado* por qualquer empreendimento desde a sua criação.²² Apenas uma arquiteta afirmou que se lembrava de um caso no qual o solicitante havia tentado empregar este artifício da lei, mas, mediante as diversas complicações envolvidas, acabou desistindo de obter o incentivo (o que não provocou nenhuma modificação do projeto; simplesmente não se obteve o desconto na outorga onerosa). Ou seja, em São Paulo, desde quando foi aprovado o novo zoneamento, não foi construído nenhum “Prédio Cidadão”; além disso, a prefeitura não havia formulado nenhum mecanismo para avaliar a efetividade desta política de incentivos, a qual, como vemos, foi nula.

Assim sendo, percebemos que, no que diz respeito ao desenho urbano na cidade de São Paulo, a legislação urbana é extremamente incongruente. Alguns elementos da lei trabalham diretamente contra o efeito de outros; certos detalhes inócuos da lei refletem-se de maneira totalmente desproporcional na forma urbana; e, enquanto isso, as poucas iniciativas tomadas de maneira consciente para qualificar a integração entre os espaços públicos e privados da cidade atingiram resultados pífios.

Dentre os fatores que contribuem para esta situação, temos, de um lado, o caráter tecnicista e excessivamente compartimentado da legislação, na qual um trecho da lei é totalmente insensível ao outro. Mesmo com a nova lei de zoneamento, que tentou reorganizar trinta anos de leis acumuladas e dispersas, verificamos que este caráter fragmentado ainda se mantém. Do outro lado, temos uma dificuldade histórica da legislação urbana e do mercado imobiliário encontrarem pontos de equilíbrio no qual o efeito de ambos seja sinérgico sobre o processo de desenho urbano. Ao invés disso, testemunha-se uma longa relação de enfrentamento na qual o mercado busca desafiar constantemente as brechas da lei, enquanto a legislação é tradicionalmente tecnocrática, ininteligível e ineficaz para incentivar bons resultados espaciais urbanos.

8.3 O caso de Nova York: desenho urbano como política de incentivos

A abordagem contraditória que é dada à questão do desenho urbano pela legislação urbana em São Paulo se torna ainda mais evidente quando a contrapomos a outros modelos que avançaram de maneira diferente sobre esta questão. Como pretendemos demonstrar, apesar de uma parte deste problema estar relacionado à falta de domínio técnico sobre as metodologias do desenho urbano, a raiz destas contradições encontra-se em um problema ainda mais profundo, que é a falta de clareza sobre o papel do Estado e da iniciativa privada no processo de desenho urbano.

Os instrumentos de incentivo às galerias e às praças privadas de uso-público introduzidos pela nova lei de zoneamento em São Paulo foram inspirados no modelo do “*incentive zoning*” criado em Nova York como parte da *Zoning Resolution* de 1961.²³ Apesar de, como vimos, os resultados da aplicação destes

²² Segundo entrevista realizada com a arquiteta Sílvia Helena de Lima, técnica do APROV-2, em 20.07.2010.

²³ A *Zoning Resolution* foi uma grande revisão feita sobre o antigo zoneamento de Nova York, o qual havia sido formulado em 1916, sendo, provavelmente, o zoneamento mais antigo de que se tem registro. Esta lei é considerada como um divisor de águas na legislação urbana de Nova York, não apenas pela introdução do conceito de *incentive zoning*, mas também por representar uma total mudança de paradigma em relação à forma urbana, abandonando o antigo modelo dos arranha-céus escalonados em prol de uma nova ênfase sobre a abertura de espaços livres públicos.

instrumentos terem sido, até agora, praticamente nulos em São Paulo, em Nova York eles tiveram grande sucesso, tendo promovido, ao longo de quatro décadas, a criação de mais de 100 praças nos distritos centrais daquela cidade, classificadas legalmente como “*privately owned public spaces*”.

O conceito básico por detrás deste instrumento é mais ou menos o mesmo que se tentou aplicar em São Paulo, no qual determinadas formas de ocupação do lote são incentivadas por meio da concessão de potencial construtivo adicional. No entanto, há diversas diferenças entre os dois modelos; a primeira e talvez mais importante é que este incentivo não é intercambiável por nenhum outro artifício, de modo que o único meio de se ultrapassar o coeficiente máximo instituído pelo zoneamento é através da adesão a estes incentivos (ou seja, através da provisão de espaços públicos qualificados). Como a aquisição de potencial adicional é de extremo interesse para o mercado imobiliário, desta maneira a legislação consegue, metaforicamente, tornar a “cenoura” suficientemente apetitosa para atrair a atenção o “burrico”.

Em Nova York, as densidades construtivas permitidas pelo zoneamento, e praticadas habitualmente pelo mercado imobiliário, são muitas vezes superiores àquelas adotadas em São Paulo, o que dificulta um pouco a comparação do peso destes incentivos. Enquanto em São Paulo o “teto” do Coeficiente de Aproveitamento tem permanecido fixo no índice 4 há quase quarenta anos, em Nova York o “*Floor Area Ratio*” (FAR)²⁴ é, em média, equivalente ao índice 6 nos bairros residenciais, podendo chegar à 10, 12 ou 15 em determinadas centralidades, e atingindo um pico de 18 no centro financeiro do *Downtown* de Manhattan. Através dos incentivos propostos pelo *incentive zoning*, o *Floor Area Ratio* pode ser elevado em diferentes intensidades dependendo da zona, podendo chegar até 21 na região do *Downtown*, o que representa um aumento de quase 15% da área computável. Apesar de densidades desta magnitude serem totalmente impraticáveis em São Paulo – dadas as grandes diferenças entre a estrutura urbana das duas cidades –, é importante reconhecer a importância que é dada a estes incentivos, uma vez que eles permitem um aumento substancial da área construída em troca da qualificação do espaço público.

Assim sendo, uma das grandes diferenças entre o uso desta ferramenta em Nova York e o que se tentou fazer em São Paulo, encontra-se no fato de que os incentivos oferecidos ali são concessões reais, baseadas em uma clareza sobre quais são os interesses em jogo e sobre o equilíbrio entre as contrapartidas oferecidas, tanto pelo setor privado quanto pelo setor público. Como a administração pública está disposta a oferecer incentivos significativos, o nível de comprometimento que se espera dos empreendedores imobiliários também é alto. Para que possam usufruir destes incentivos, os projetos devem se adequar a uma série de especificações técnicas que definem a quantidade de espaço e o nível de qualidade oferecida pelo projeto, determinando-se com precisão as contrapartidas que serão concedidas em troca.

Estas especificações se baseiam na definição de diferentes “tipologias” de espaço público, para as quais foram definidas uma série de atributos que precisariam ser atendidos. Quando a lei foi criada em 1961, ela determinava apenas duas tipologias, relativamente semelhantes às da atual lei paulistana: a “*plaza*” (praça interna ao lote) e a “*arcade*” (arcada coberta, contígua à fachada do edifício). No entanto, ao invés de simplesmente determinar “*plaza*” como uma “praça de uso público”, tal qual consta no zoneamento de São Paulo, a legislação norte-americana vai em grande detalhe para determinar as características deste espaço, definindo-o da seguinte forma:

²⁴ O “*Floor Area Ratio*” (FAR) corresponde ao termo empregado nos Estados Unidos para designar o Coeficiente de Aproveitamento.

“uma área acessível ao público a qualquer horário [...] aberta e continua ao longo da linha de frente de um lote, com não menos do que 3 metros de profundidade (medidos perpendicularmente à linha de frente), com uma área de não menos do que 70 m², [...], com nenhum ponto mais do que 1,5 metros acima ou 3,6 metros abaixo do nível da rua, desobstruída desde seu ponto mais baixo até o céu”.²⁵

A lei inclusive entre em detalhes relativos ao mobiliário urbano que pode ser instalados nesse local, permitindo que neles sejam instalados “arbustos ou treliças, lonas ou copas de árvores, gradis não menos do que 50% abertos e não excedendo 1,15 m de altura, mastros de bandeiras, terraços ou pórticos, degraus, fontes ornamentais ou estátuas, ou balcões abertos”. A contrapartida legal oferecida pela administração municipal para os projetos que atendessem a todas estas especificações corresponde a um acréscimo substancial do potencial construtivo do empreendimento, em direta proporção à área da “plaza”. Este acréscimo também varia de acordo com a zona em que se encontra o projeto, sendo maior nas zonas mais densas e menor nas menos densas. Por exemplo, nas zonas onde o índice FAR (coeficiente de aproveitamento) é equivalente a 15, são oferecidos 10m² adicionais de potencial construtivo para cada 1m² de “plaza”. Na zona de FAR equivalente a 10, esta proporção cai para 6m² para cada 1m² de plaza, e nas zonas de FAR 6, eram acrescidos apenas 4m² para cada 1m² destinado ao público.

Em comparação, em São Paulo o incentivo oferecido é de apenas 0,5m² para cada 1m² de praça, e este bônus apenas equivale a uma redução do custo da outorga onerosa, e não a um aumento real de potencial construtivo. Além disso, como os critérios de qualificação do espaço urbano são meticulosamente detalhados pela lei em Nova York, a aprovação é expedita, pois se sustenta no conceito de validação “*as of right*” – como vimos, “conforme o direito”. Caso os técnicos responsáveis pela aprovação verifiquem que o projeto está em acordo com estes critérios, não é necessário submetê-lo à aprovação através de conselho; ou seja, a qualificação do espaço público passa a ser encarada como um quesito técnico, tal qual outros tipos de exigências urbanísticas e edilícias.

A segunda tipologia de espaço livre, a “*arcade*”, era definida pela lei como “uma área contínua e aberta para uma rua ou plaza, livre e não obstruída até uma altura de não menos que 3,65 m [...], acessível ao público a qualquer hora”.²⁶ O bônus oferecido em troca da arcada era menor que aquele oferecido em troca da plaza, mas ainda assim era substancial: 3m² adicionais de potencial construtivo para cada 1m² de arcada nas zonas de alta densidade, ou então 2m² adicionais em outras zonas.

A *Zoning Resolution* também determinava um teto para o acréscimo de potencial que um empreendimento poderia receber através da construção de *plazas* e arcadas, que equivalia a 20% da FAR original. Portanto, nas zonas de FAR 15, este valor poderia ser aumentado até 18; nas zonas de FAR 10, poderia ser ampliado até 12, e nas zonas de FAR 6, poderia atingir até 7,2.

É muito difícil estimar monetariamente o quanto o ganho destes espaços representa para a cidade, especialmente porque, mesmo sendo atendidas todas as especificações da lei, isto não significa que estes espaços serão necessariamente agradáveis e intensamente aproveitados pelos pedestres. Segundo Jon

²⁵ KAYDEN, 2000, p. 11. Tradução do autor. As medidas são dadas em pés (*foot*), mas por conveniência as apresentamos aqui convertidas (e arredondadas) para o sistema métrico.

²⁶ Ibidem, p. 12.

73

74

73. “Plaza” em frente ao *Marine Midland Bank Building*, aprovada em 1967 através do “incentive zoning”. A escultura de Isamu Noguchi, intitulada “Red Cube”, foi instalada em 1973.

74. “Arcade” sob o edifício *One Financial Square*, construído em 1987 no “waterfront” do Downtown de Manhattan.

76. Paley Park, precursor do conceito de “pocket park”.

Kayden, autor que empreendeu uma revisão crítica do *incentive zoning*, na época em que a lei foi aprovada, este instrumento era visto como um artifício extremamente lucrativo pelos empreendedores imobiliários; “um estudo estimava que a proporção entre o valor do bônus de área edificável adicional e o custo de construção da *plaza* era de 48 para 1. Além disso, os requisitos administrativos e de projeto para a obtenção deste bônus eram relativamente pouco exigentes. Uma *plaza* de acordo com as especificações da lei poderia ser tão simples quanto uma superfície plana de concreto em frente ou próxima a um edifício”.²⁷

Assim sendo, nos anos seguintes foi-se gradativamente percebendo que, apesar de a lei definir com exatidão todas as circunstâncias em que um espaço *não* poderia ser qualificado como uma *plaza*, ela também não dizia como a *plaza* *deveria* ser, permitindo o surgimento de espaços tão genéricos que dificilmente poderiam ser aproveitados para um real uso público. Segundo Kayden, quando o “*incentive zoning*” foi originalmente formulado, este preconizava o alcance de dois objetivos:

“[...] garantir melhor aeração e insolação no nível da rua, e criar espaços livres que poderiam ser utilizados pelo público. O primeiro objetivo foi atingido em muitos dos casos, empurrando os edifícios para o fundo de seus lotes. (...) Entretanto, foi feito terrivelmente pouco para que o segundo objetivo fosse atingido. Embora alguns empreendedores fossem além dos requisitos definidos pela *Zoning Resolution*, mobiliando espaços funcionais e até mesmo agradáveis, a maioria dos empreendedores simplesmente seguiam a lei ‘ao pé da letra’, comprometendo-se estritamente com os requisitos legais mínimos. As *plazas* podiam estar abertas e acessíveis ao público, corresponder ao dimensionamento requerido, estar desobstruídas com exceção dos objetos permitidos, e ainda assim serem completamente inutilizáveis em qualquer sentido funcional”²⁸.

No entanto, no mesmo período também surgiram alguns bons exemplos de espaços privados dedicados à fruição dos pedestres, inclusive alguns que foram abertos sem nem mesmo participar do programa de incentivos. O exemplo mais famoso é o *Paley Park*, projeto construído em 1967 que inaugurou o conceito de “*pocket park*”, ou “parque de bolso”. Trata-se de uma pequena área arborizada com cerca de 400m² de área (aproximadamente 13m de frente por 30m de fundo), localizada à poucos passos da sofisticada Quinta Avenida. O espaço é mobiliado com várias mesas e cadeiras, e nos fundos uma cascata artificial ajuda a criar uma atmosfera destacada do denso contexto urbano do entorno. Localizada num lote de propriedade particular, sua construção foi idealizada pelo empresário William Paley, que contratou o renomado escritório de arquitetura paisagística *Zion & Breen* para elaborar o projeto.

²⁷ Ibidem, p. 13.

²⁸ Ibidem, p. 16.

Quando foi construído, o Paley Park foi aclamado como um nobre “gesto filantrópico” por parte de seu idealizador, especialmente considerando-se que o preço do m² nas cercanias da Quinta Avenida é um dos mais caros do mundo. Apesar de ter sido nomeado em homenagem ao homem que “pagou a conta”, o Paley Park difere bastante de outros espaços do mesmo gênero, nos quais a imagem do projeto é vigorosamente atrelada à do edifício de que faz parte, de modo a garantir certo “controle psicológico” sobre o espaço. Neste caso, o *pocket park* apresenta-se praticamente como uma entidade independente, que não pertence a nenhum particular e sim à cidade, apesar dos custos de manutenção serem arcados pelo proprietário.

Em resposta a este projeto, a Comissão de Planejamento Urbano nova-iorquina decidiu reavaliar os resultados de sua política de *incentive zoning*, criando, entre 1968 e 1973, novas tipologias mais complexas e exigentes de “*privately owned public spaces*” que poderiam ser construídas em troca de outros tipos de bônus.

A primeira tipologia a ser acrescentada era apenas uma variação de uma das categorias já existentes, definida como uma “*elevated plaza*” ou “praça elevada”. Basicamente, trata-se de uma praça situada em desnível em relação ao nível da rua, permitindo aproveitar a cobertura de construções térreas para ampliar a quantidade de espaço disponível para os pedestres. Como se considerava que nem todos os locais seriam apropriados para uma praça elevada, o bônus não seria concedido automaticamente a qualquer projeto que correspondesse a estas exigências, sendo necessária a obtenção de uma aprovação especial; além disso, esta categoria só seria aceita nas zonas de alta densidade, onde julgava-se que a carência por espaços livres era maior. O bônus oferecido para esta categoria equivalia a 10m² de potencial construtivo adicional para cada 1m² de plaza elevada.

Entretanto, apenas um único projeto de plaza elevada foi aprovado até hoje, o *55 Water Street*, cuja construção concluiu-se em 1972. Localizada em cima do volume de embasamento do empreendimento, ela pode ser acessada a partir da rua por meio do uso de escadas rolantes. Contudo, por um longo período o local permaneceu relativamente abandonado, porque a maioria dos transeuntes que passa pelas proximidades simplesmente não toma conhecimento de sua existência. Apenas em 2005, após ter sido considerado por vários anos como um espaço subutilizado, passou por uma reforma com o intuito de torná-lo mais visível e acessível aos pedestres, convertendo-se depois disso em um importante mirante público para a observação do Rio Hudson.

Nos anos seguintes foram elaboradas mais quatro categorias novas. Duas delas representam outras variações da “plaza”, a “*sunken plaza*” e a “*open air concourse*”, criadas, respectivamente, em 1971 e 1973. A primeira trata-se simplesmente de uma praça rebaixada, enquanto a segunda era um espaço similar à primeira, mas com a função específica de estabelecer uma conexão entre a rua e uma estação de metrô no subsolo. Para este segundo caso, havia um conjunto de regras relativamente complexas que precisavam ser seguidas, relativas às dimensões mínimas das áreas de circulação de pedestres. Resumidamente, o “*open air concourse*” deveria ser dividido em dois setores, um “*mezzanine portion*” (trecho de mezanino) e um “*street level portion*” (trecho no nível da rua), cada um com um com uma área mínima e interligados por escadarias com, no mínimo, 3 metros de largura. Havia ainda a necessidade de

76. Mirante público no edifício 55 Water Street.

77. IBM Plaza, um dos mais intensamente utilizados "covered pedestrian spaces" de Nova York.

que trechos deste espaço fossem destinados à locação de pequenos espaços comerciais e lojas de conveniência para os usuários do metrô. A complexidade deste tipo de espaço provavelmente resultou no fato de que apenas um *open-air concourse* foi aprovado durante a vigência da lei, localizada sob o térreo do edifício *Citigroup Center*, construído em 1978. O bônus dado para estas duas tipologias também equivale a 10m² para cada 1 m².

Em 1969 criou-se mais uma nova categoria, a "*through block arcade*" (arcada através de quarteirão). Trata-se de uma arcada que atravessa o térreo do edifício e articula uma conexão entre duas ruas, de modo semelhante às galerias de São Paulo. Para qualificar-se nesta categoria, é necessário que o espaço possua largura e altura mínimos equivalentes a 6 metros. O bônus conferido a este tipo de espaço corresponde ao dobro do bônus dado por uma arcada convencional, ou seja, 6m² de potencial construtivo adicional para cada 1m².

A última categoria, criada em 1970, recebeu o nome de "*covered pedestrian space*" (espaço coberto para pedestres). Conceitualmente a mais inovadora, trata-se da única categoria que permite a criação de espaços "*in-doors*" (ou seja, internos a um volume construído), cuja função deve ser a de aprimorar o sistema de circulação dos pedestres e oferecer aos transeuntes um abrigo protegido das intempéries. Estes espaços podem tanto ser fechados ou abertos, contanto que sejam facilmente acessíveis ao público, fiquem abertos entre as sete da manhã e a meia-noite, e contenham áreas de estar com mesas e cadeiras que não interfiram na circulação de pedestres. Além disso, devem ter uma área mínima de 300m², uma altura mínima de 9 metros e uma largura mínima, de 6 metros.

No entanto, o caráter mais relevante desta última tipologia é que ela buscava mitigar a interferência abusiva que os próprios empreendimentos causavam sobre este tipo de espaço, os quais deveriam ser devotados à fruição pública, e não ao suporte das atividades privadas ali presentes. Com este intuito, a categoria previa restrições ao uso da área ao redor destes espaços, exigindo a existência de estabelecimentos comerciais destinados ao público, como pequenas lojas e cafés, e proibindo a existência de atividades "monótonas" como bancos, agências de empréstimos e seguradoras. Os bônus concedidos como contrapartida à abertura destes espaços variavam de acordo com a qualidade do projeto, sendo os mais elevados dentre todas as categorias: 11m² por 1m² para espaços que atingem os requisitos mínimos; 14m² por 1m² quando, adicionalmente, o espaço é completamente vedado e climatizado; e 16m² por 1m² quando, além disso, o espaço articular uma conexão com o metrô.

Alguns espaços públicos de grande qualidade arquitetônica foram providos através desta modalidade, como o *IBM Plaza*, uma praça coberta com 1000m² de área e 20 metros de altura, vedada por paredes de vidro e com projeto paisagístico sofisticado. Outro exemplo é a galeria "*Sony Building*", anexa ao famoso edifício-sede da AT&T projetado por Phillip Johnson em 1983 (atualmente adquirido pela Sony), localizada próximo da movimentada região da Times Square. No entanto, independentemente dos cuidados da lei para que estes espaços não correspondessem a um mero "saguão de shopping center", é inegável a exploração do caráter mercadológico destas praças, uma vez que ambas são empregadas para ampliar a visibilidade e a inserção pública destas empresas.

Em última instância, a política desenvolvida em Nova York não possui nada de revolucionário. Ao mesmo tempo em que ela busca garantir uma maior qualificação do “domínio público” da cidade, promovendo uma maior integração entre os espaços públicos e os espaços privados, ela também atende aos propósitos do mercado imobiliário, ao ampliar os horizontes de acumulação através da concessão de bônus em potencial construtivo. Os espaços livres “semi-públicos” que dela se originam podem resultar em contribuições singelas à qualidade da vivência urbana, mas também podem resultar em espaços altamente estetizados e esterilizados, onde a convivência entre os indivíduos é insistentemente mediada pela marca “patrocinadora” do espaço.²⁹

Em uma cidade com tantas urgências graves como a cidade de São Paulo, onde boa parte da população vive em condições precárias, com ausência de saneamento e dependendo de um sistema de transporte coletivo ineficiente, preocupar-se com o “embelezamento” das áreas onde o mercado imobiliário concentra justamente os seus maiores investimentos pode parecer uma prioridade fútil e sem sentido, que só aprofunda as desigualdades existentes entre as duas “faces” da cidade.

Contudo, como veremos a seguir, esta preocupação com a qualidade dos espaços da elite está arraigada na estrutura de planejamento urbano historicamente construída em São Paulo, e, diferentemente do modelo existente em Nova York, quem é onerado com os custos desse embelezamento frequentemente é o público e não os promotores imobiliários. Enquanto no modelo do *incentive zoning* nova-iorquino, é a prefeitura quem “comanda” as benesses que o mercado irá produzir através da concessão de incentivos, em São Paulo, particularmente através do mecanismo das Operações Urbanas, é o mercado quem “comanda” o programa de melhorias, através da compra de Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPAC).

Na “barganha” envolvida no *incentive zoning*, é o poder público quem concede a “vantagem” (potencial construtivo), e é a iniciativa privada quem assume a “tarefa” (abrir e qualificar praças privadas para o uso público). Nas Operações Urbanas de São Paulo, apesar de a barganha também envolver a concessão de potencial construtivo, no fundo é o mercado quem oferece a “vantagem” (dinheiro) e a administração pública é quem executa a “tarefa” (construir obras públicas como avenidas, túneis, pontes estaiadas, etc).

78. “Covered pedestrian space” junto ao Sony Building.

²⁹ O uso da expressão espaço “semi-público” foi evitada até agora neste trabalho, devido à sua enorme imprecisão e potencial enviesamento. Aqui a empregamos com o intuito de evidenciar as contradições existentes neste tipo de definição: o que é o espaço semi-público? Ele é “semi-público” ou “semi-privado”? Onde estão as fronteiras de poder nestes espaços? Por isso, preferimos nos ater à expressão “espaços privados de uso público”. Apesar de o uso ser aberto ao público, estes espaços não deixam em nenhum momento de ser privados, mas podem deixar de ser públicos a qualquer instante.

8.4 A Área de Intervenção Urbana: uma escala abandonada

Um dos principais problemas do desenho urbano em São Paulo que averiguamos até agora é o caráter “generalista” com o qual a legislação trata da configuração morfológica do espaço urbano. Verifica-se que o diálogo entre o “aspecto estrutural” e o “aspecto tipológico” da legislação é muito tênue, de modo que há pouca consistência no trato da forma urbana em uma escala intermediária, que não é nem a do lote, e nem a da cidade. As relações entre os volumes construídos, e entre estes volumes e o espaço livre público, precisa ser tratada por mecanismos específicos que operem nesta escala específica, mas a legislação e o planejamento urbano em São Paulo (e no Brasil) sempre foram muito escassos neste tipo de abordagem. Quando existe este tipo de preocupação, geralmente ela se dá por meio de “projetos urbanos” realizados em caráter de exceção, e não por mecanismos sistêmicos de grande abrangência. A dificuldade, de fato, está em desenvolver instrumentos que tratem da escala “local” do espaço urbano, mas que possam se articular com grande amplitude, de modo que não se tornem mais um instrumento de agravamento da desigualdade existente entre diferentes partes da cidade.

O PDE buscou enfrentar este problema através de dois instrumentos diferentes: as Áreas de Intervenção Urbana (AIU), e as Operações Urbanas Consorciadas (OU). As Áreas de Intervenção Urbana são um conceito inédito, enquanto as Operações Urbanas são uma continuação do modelo de articulação público-privada inaugurada pela prefeita Luíza Erundina (Operação Urbana Anhangabaú), e consagrada pelo prefeito Paulo Maluf (Operação Urbana Faria Lima).

As Áreas de Intervenção Urbana correspondem a trechos da cidade cujas dimensões podem variar bastante, mas, em geral, abrangem não mais do que um conjunto de alguns quarteirões. Justamente por possuírem estas dimensões, as AIUs podem ser consideradas como algumas das situações mais propícias para a execução de intervenções que lidem diretamente com a questão do desenho urbano, pois correspondem justamente à escala na qual a forma urbana pode ser configurada tomando em conta as especificidades do local, mas de uma maneira que ultrapassa o contexto do lote urbano individual. De modo geral, existem quatro tipos de AIUs:³⁰

AIUs ao redor de Parques Lineares: o PDE estipula que, ao longo de córregos e outras linhas de sistema de drenagem de águas pluviais, sejam constituídos Parques Lineares, cujo objetivo é tanto o de proteger a permeabilidade do solo, quanto ampliar a oferta de áreas verdes da cidade de São Paulo. A área urbana no entorno destes parques, compreendida dentro de uma faixa de 200 metros (ou seja, uma faixa de aproximadamente dois ou três quarteirões), é classificada como Área de Intervenção Urbana.

AIUs ao redor do sistema de transporte público coletivo: as áreas localizadas ao longo dos principais eixos de transporte de massa da cidade, devido à sua alta capacidade de suporte e acessibilidade, podem ser propícias para o incentivo do adensamento e da implantação de novos projetos. Desta maneira, o PDE define como Áreas de Intervenção Urbana uma faixa de 300 metros (3 ou 4 quarteirões) ao longo das linhas de transporte público coletivo de massa, e as áreas contidas dentro de um círculo de 600 metros de raio (de 6 a 8 quarteirões) ao redor das estações de trem e de metrô. Além disso, estas AIUs são uma das únicas áreas da cidade nas quais o PDE permite que o Coeficiente de

³⁰ Determinadas pelo artigo 221 do PDE (Lei 13.430/02)

Aproveitamento Máximo dos lotes ultrapasse o “teto histórico” do valor 4, contanto que o Coeficiente de Aproveitamento Bruto da área (que inclui as ruas, praças, etc) não ultrapasse o valor 4. Em alguns lugares da cidade de São Paulo, isto poderia permitir a construção de edifícios usando até mesmo um Coeficiente de Aproveitamento Máximo de valor 8, ou seja, o dobro do que habitualmente é permitido.³¹

AIUs para a ampliação da rede viária e de transporte coletivo: estas tratam-se de áreas nas quais estão previstas a construção de novas obras públicas de grande porte, que demandarão a reordenação espacial do entorno. Sua função é tanto a de possibilitar a execução das obras, quanto a de ordenar a ocupação do entorno após a sua conclusão.

AIUs demarcadas pelas subprefeituras na elaboração dos PREs: diferentemente das outras AIUs, que são demarcadas de maneira relativamente “automática” de acordo com a sua proximidade a situações preexistentes, estas AIUs foram delimitadas especificamente pelas subprefeituras durante o desenvolvimento dos Planos Regionais Estratégicos. Por este motivo, elas são sensíveis às condições e aos problemas locais, e portanto talvez possam ser consideradas como as mais importantes AIUs. Elas abrangem desde pólos de centralidade local que necessitem de reordenamento especial, quanto áreas degradadas ou abandonadas com alto potencial de transformação.

A Lei de Zoneamento estipula que cada uma das AIUs deverão ser regulamentadas através de “Projetos Urbanísticos Específicos” (PUE), os quais não devem ser entendidos como “projetos urbanos” no sentido mais limitado do termo, uma vez que não tratam apenas da configuração espacial destes espaços.³² Ao invés disso, os PUE poderiam ser realmente considerados como uma vertente de desenho urbano, uma vez que, de acordo com a lei, é de sua atribuição determinar praticamente todas as condições urbanísticas daquele perímetro: os instrumentos de política urbana a serem empregados na área, os índices urbanísticos, o programa de obras públicas, a solução habitacional para a população que precise ser relocada em decorrência das obras, e o tratamento paisagístico do espaço livre destas áreas. A lei oferece aos PUEs até mesmo o poder de redesenhar o traçado das quadras e das vias existentes inseridas dentro de seu perímetro. Ou seja, a legislação oferece um amplo “espaço de manobra” para que o desenho urbano possa ser empregado para o reordenamento destas áreas, todas as quais necessitam de intervenções condizentes com o seu caráter especial.

No entanto, apesar de existirem, ao todo, mais de 800 Áreas de Intervenção Urbana na cidade de São Paulo, até 2010 absolutamente *nenhuma* havia sido regulamentada através do desenvolvimento de algum Projeto Urbanístico Específico. Apesar de alguns dos elementos associados às AIUs terem de fato sido executados pela prefeitura (como, por exemplo, os Parques Lineares, muitos dos quais realmente foram levados a cabo pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente), as intervenções de desenho urbano que deveriam ter-lhes acompanhado jamais se realizaram. Isto significa que este instrumento existe apenas como um bem intencionado elemento da legislação, o qual infelizmente não é capaz de se concretizar em decorrência de inúmeros fatores, dentre os quais os mais óbvios são a falta de vontade política, o

³¹ O uso deste mecanismo, o qual encontra-se no artigo 226 do PDE, é coerente com a linha de pensamento urbanístico do “Transit Oriented Development”, no qual as ocupações de maior densidade devem ser condicionadas à proximidade ao sistema de transporte de massa. Hepner, 2006, desenvolve uma simulação do uso deste mecanismo no entorno da Estação da Luz.

³² Artigo 30 da Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei 13.885/04)

despreparo dos quadros técnicos para trabalhar com intervenções de desenho urbano, e a concorrência com outros instrumentos mais “cômodos” como as Operações Urbanas.

No entanto, talvez o fracasso das AIUs também possa ser atribuído a outros dois fatores: em primeiro lugar, a relativa “desimportância”, conferida por quase todo o meio técnico crítico do planejamento urbano, ao desenho urbano como um instrumento útil de transformação sócio-espacial urbana; este pensamento vai de encontro ao estado de abandono no qual se encontra este campo disciplinar no Brasil, conforme discutimos no capítulo 1. Em segundo lugar, está a própria ingenuidade megalomaníaca da nova legislação, ao sugerir que seria possível, em uma cidade com uma tradição urbanística tão frágil como a de São Paulo, que mais de 800 “projetos urbanísticos específicos” pudessem simplesmente surgir de uma hora para outra. Obviamente, estes projetos não poderiam ser desenvolvidos todos ao mesmo tempo, mas em nenhum momento o PDE estabelece metas para que eles sejam executados e nem critérios para organizar a ordem de prioridade com a qual este desafio representado pelas inúmeras AIUs deveria ser enfrentado. Metaforicamente, as AIUs já haviam perdido a guerra antes mesmo de a batalha começar.

8.5 As contradições do modelo das Operações Urbanas

Em meados da década de 1980, uma série de movimentos distintos começa a provocar uma mudança de paradigma na orientação do planejamento urbano em todo o mundo. No campo teórico e cultural, o pluralismo advogado pelo movimento pós-moderno já havia dado início, na década anterior, ao questionamento da pertinência do modelo “totalizante” e “monolítico” do plano diretor modernista, materializado em São Paulo na figura do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1971. Este movimento crítico ao modernismo converge, em uma esfera mais ampla, com a ascensão do modelo econômico neoliberal nos Estados Unidos e na Inglaterra. O rígido plano modernista era visto, pelos entusiastas do neoliberalismo, como mais uma faceta do Estado “pesado”. Segundo esta perspectiva, a rigidez do controle estatal, inclusive no planejamento das cidades, representava um entrave às possibilidades de desenvolvimento propiciadas pela “nova economia”.

Ambos os movimentos alavancaram uma maior participação do setor privado no desenho das cidades, contrabalançada por uma retração do poder público, como se verifica em alguns grandes projetos urbanos construídos em diversas cidades do capitalismo central a partir dos anos 1980, das quais as Docklands de Londres e o Battery Park City de Nova York são, provavelmente, alguns dos exemplos mais conhecidos. Tais projetos inauguram um modelo de transferência de poder da administração municipal a corporações mistas de “*redevelopment*”, as quais se encontram no limiar entre o público e o privado, contando com poderes do primeiro, com capital do segundo e com interesses mistos.

No contexto brasileiro, esta tendência de maior participação do privado na esfera pública leva ao surgimento de novas formas de articulação público-privada previstas na legislação urbana. Esta nova interface aberta na legislação é vista como um escape à rigidez dos planos diretores, permitindo uma maior e mais flexível “interação” entre as esferas pública e privada. Tal articulação, acreditava-se, possibilitariam ao poder público promover soluções mais amplas aos problemas da cidade, ao mesmo tempo em que se abriam novas fronteiras de empreendedorismo à iniciativa privada.

Dentre estas novas fórmulas de articulação, encontra-se o conceito de “Operação Urbana”. Introduzido pela primeira vez em São Paulo durante a gestão de Mário Covas, elas foram incluídas no Plano Diretor desenvolvido por aquela prefeitura (com vigência prevista para o período 1985-2000) como uma forma de articulação que visava “ações concentradas de órgãos públicos e privados, com objetivo de acelerar a implantação de propostas de importância estrutural do Plano Diretor.”³³ Ou seja, em sua origem elas haviam sido pensadas como um instrumento de apoio à execução de objetivos do plano – dentre os quais constavam projetos para novos equipamentos comunitários, infra-estrutura de transporte e programas habitacionais –, fazendo-se valer, para tanto, da coordenação de esforços entre a administração pública e a iniciativa privada. O plano estabeleceu 35 propostas de Operação Urbana, algumas das quais localizadas em áreas carentes como São Miguel ou Paraisópolis, e outras em antigas áreas industriais passíveis de reestruturação, como Barra Funda e Vila Maria. No entanto, o conceito permaneceu apenas como intenção, pois este plano diretor não foi aprovado pela Câmara, sendo engavetado logo em seguida.

Em vermelho, traçado proposto originalmente pelo projeto “Bulevar Zona Sul”, de autoria do arquiteto Júlio Neves. O traçado sinuoso corta através do tecido urbano original, unindo a Avenida Brig. Faria Lima diretamente à Av. Eng. Luís Carlos Berrini.

Fonte: Revista Construção São Paulo, março de 1993.

Na gestão seguinte, do prefeito Jânio Quadros, a idéia de parceria público-privada contida originalmente na Operação Urbana seria resgatada no sentido inverso, com a iniciativa privada apresentando à prefeitura uma proposta de articulação para a realização de um tipo de projeto completamente diferente. Originalmente levada ao prefeito pelo arquiteto Júlio Neves, na condição de representante do mercado imobiliário, o projeto intitulado “Bulevar Zona Sul” propunha a execução de um projeto viário que abriria uma nova avenida cortando o bairro da Vila Olímpia, interligando, com um traçado sinuoso, as avenidas Faria Lima e Berrini. Este projeto se apresentava como uma “revisão urbanística”, desenvolvida pelo próprio arquiteto, do traçado original proposto para a Av. Brig. Faria Lima, ao qual havia sido determinado por uma lei de 1968, mas executado apenas parcialmente.³⁴

O projeto previa que não apenas a área referente ao traçado da nova avenida, mas também todas as quadras ao seu redor deveriam ser desapropriadas e reurbanizadas, o que incluía, no total, mais de 2.100 lotes.³⁵ A comercialização dos terrenos junto à iniciativa privada tornaria possível financiar os custos da obra, ou seja, a idéia é que o investimento feito pela prefeitura fosse resgatado através do repasse dos terrenos ao mercado imobiliário, desta maneira “desonerando” o poder público. Para tanto, seria criada uma “Operação Urbana” para esta área que permitiria a ação articulada da prefeitura empenhando sua “autoridade” para efetuar as desapropriações, e a iniciativa privada entrando com o investimento necessário.

³³ MONTANDON e SOUZA, 2007: 83.

³⁴ O traçado da Av. Faria Lima havia sido estipulado pela Lei municipal 7104/68, no qual se previa que a avenida deveria se iniciar na Praça Panamericana e seguir em linha reta até interceptar a Av. dos Bandeirantes. No entanto, o projeto foi executado apenas parcialmente, estendendo-se somente ao longo do trecho entre o Largo da Batata, em Pinheiros, e a Av. Cidade Jardim.

³⁵ FIX, 2003: 100.

Obviamente, o mercado imobiliário teria muito a ganhar com este projeto, tendo em vista as perspectivas de valorização do solo que certamente decorreriam da abertura de uma nova avenida que interligaria dois dos principais pólos de atividade imobiliária da cidade. Apesar do crescente status da Berrini, promovido pelo sucesso dos empreendimentos da Bratke-Collet, esta avenida ainda era vista, em meados da década de 1980, como uma “órfã” em relação ao restante das áreas valorizadas dos eixos Paulista – Faria Lima. “Conectá-la” mais nitidamente a este eixo iria provocar a valorização não apenas da própria área do “Bulevar Zona Sul”, mas praticamente de todo o vetor da Berrini.

Apesar de o projeto proposto por Júlio Neves não ter sido levado a cabo durante o governo de Jânio Quadros, no Plano Diretor elaborado pela sua gestão (e aprovado em 1988 por decurso de prazo) lançaram-se as bases para a “redefinição” do conceito de Operação Urbana, definido agora como “ação conjunta dos setores público e privado, destinadas à melhoria do padrão de urbanização”.³⁶ Ou seja, com a sutil diferença de que agora este modelo de parceria teria como foco a realização de projetos urbanísticos, simplesmente; não como um instrumento para atingir objetivos fixos no plano. Com isso, a Operação Urbana poderia deixar de ser um meio para se constituir como um fim em si mesma.

Durante a gestão de Luíza Erundina, este instrumento foi finalmente inaugurado através da Operação Urbana Anhangabau³⁷, que tinha como objetivo promover a requalificação deste espaço público localizado no Centro da cidade. Aprovada em 1991 com uma vigência prevista de três anos, esta Operação previa estímulos para atrair novos empreendimentos para a região central de São Paulo, através da concessão de acréscimos de potencial construtivo, em troca do pagamento de contrapartidas financeiras que seriam investidas na execução do projeto de reestruturação paisagística do Vale. No entanto, os resultados alcançados por esta Operação foram praticamente desprezíveis, sendo que ao longo de sua existência apenas um único empreendimento foi realizado. Segundo depoimento da arquiteta Marilena Fajersztajn, integrante da equipe da Empresa Municipal de Urbanização (Emurb) que participou da elaboração do projeto de lei da Operação, na época ela havia sido encarada dentro da prefeitura mais como uma “experiência acadêmica” do que efetivamente como uma política pública ambiciosa.³⁸

No entanto, na gestão seguinte, do prefeito Paulo Maluf, a Operação Urbana seria utilizada como um alicerce para resgatar o projeto do “Bulevar Sul”. Em 1993, o prefeito anunciou que as obras inacabadas de extensão da Faria Lima seriam retomadas, respaldando-se na antiga lei de 1968 para servir como argumento da necessidade de conclusão das obras. Tal decisão suscitou grande polêmica, conforme os moradores da área temiam que o projeto original de Júlio Neves fosse retomado, causando a desapropriação de milhares de residências. Os moradores das regiões afetadas pela extensão das duas extremidades da avenida se organizaram em resposta, criando o movimento de bairro Pinheiros Vivo e a Associação Vila Olímpia Viva, de modo a posicionar-se contra a execução do projeto.

Como resultado desta celeuma, o projeto original foi revisto pelo próprio arquiteto, agora com a participação dos órgãos apropriados da prefeitura (Sempla e Emurb). Ao invés de propor a desapropriação das quadras no entorno, a intervenção deveria conter-se apenas ao próprio traçado das vias, e o projeto foi veiculado como uma proposta de criação de um “eixo viário secundário” paralelo à Marginal Pinheiros,

³⁶ Lei 10.676/88.

³⁷ Lei 11.090/91

³⁸ Entrevista concedida em 04.08.10.

estendendo-se desde o encontro com o Rio Tietê, ao norte, até a região do Shopping Morumbi, ao sul. Para custear as obras, foi prevista a criação da Operação Urbana Faria Lima, que se utilizaria de mecanismos de articulação similares àqueles propostos pela Operação Urbana Anhangabaú. Através desta Operação seria possível à iniciativa privada adquirir potencial adicional construtivo acima dos limites estabelecidos pelo zoneamento, sendo possível atingir o Coeficiente de Aproveitamento Máximo de valor 4 em qualquer ponto da Operação Urbana, independente da zona. Além disso, a Operação também previa oferecer outros incentivos, como o direito de mudança de uso ou de acréscimo na Taxa de Ocupação permitida, mediante contrapartidas financeiras. Ou seja, basicamente, no perímetro da Operação seria possível “comprar” exceções na legislação. Os recursos captados desta maneira, por sua vez, seriam empregados para custear as desapropriações necessárias e as obras de abertura da avenida.

Para tanto, a lei originalmente estabelecia a criação de “Certificados de Potencial Adicional Construtivo” (CEPAC), os quais seriam postos à venda de acordo com um estoque máximo da Operação, e poderiam ser utilizados a qualquer momento para obtenção de potencial construtivo adicional em algum lote localizado dentro da área da Operação. Além disto, estes certificados poderiam ser livremente adquiridos e comercializados como “títulos imobiliários”, independentemente de seus portadores possuírem alguma propriedade dentro da área da Operação, o que efetivamente desvinculava o direito de construir da propriedade do solo urbano. Por meio do CEPAC, um indivíduo poderia ser proprietário do direito de construir dentro da área da Operação sem que possuísse um terreno ali, podendo vender este direito a um empreendedor imobiliário interessado em utilizá-lo em algum projeto.

Desta forma, a prefeitura poderia vender os títulos antes da realização das obras, de modo a obter o capital necessário para a execução das mesmas sem que fosse necessário comprometer a receita da prefeitura. A idéia por detrás disso é que assim a arrecadação da Operação poderia se antecipar aos investimentos, ao passo que estes títulos seriam atraentes ao investidor porque, teoricamente, os títulos se valorizariam na mesma proporção que a valorização do solo. Como os CEPACs eram colocados à venda antes das obras, um investidor poderia adquiri-los enquanto estivessem desvalorizados e vendê-los mais tarde depois que a realização das obras provocasse a valorização das propriedades.⁴⁰ Ou seja, em sua origem o CEPAC já se justificava justamente pelo seu potencial especulativo, permitindo inclusive que a especulação imobiliária se ampliasse para a esfera da especulação financeira, um a vez que poderia estar totalmente desatrelada da atividade imobiliária.

No entanto, na época da aprovação da Operação Urbana Faria Lima, não havia “lastro jurídico” que permitisse à prefeitura emitir papéis da natureza do CEPAC, uma vez que não havia clareza sobre como estes certificados poderiam ser comercializados e nem sobre como os recursos arrecadados seriam geridos. Tal atribuição da prefeitura não estava prevista na Constituição de 1988, o que tornava a emissão dos CEPACs inconstitucional. A emissão do CEPAC apenas tornou-se legalmente viável a partir de 2001, depois que o Estatuto da Cidade regulamentou seu uso em nível federal. Como resultado, o CEPAC foi, em um primeiro momento, utilizado apenas como “medida de conversão” entre o potencial adicional concedido pela prefeitura e as contrapartidas financeiras a serem oferecidas pela iniciativa privada. O

³⁹ Aprovada pela Lei 11.732/95.

⁴⁰ No entanto, veremos mais adiante que não foi isto o que acabou efetivamente ocorrendo, pois a valorização dos CEPACs ocorreu de maneira totalmente desvinculada da valorização do solo nas Operações Urbanas.

CEPAC viria a tornar-se “moeda corrente” na Operação Urbana Faria Lima somente a partir de 2004, quando a sua lei foi revisada para incluí-lo.

A Operação Urbana Faria Lima originalmente determinava a criação de dois perímetros, sendo um deles considerado como a “Área Diretamente Beneficiada”, e o outro, como a “Área Indiretamente Beneficiada”. O primeiro incluía o entorno mais próximo do traçado da avenida, enquanto o segundo abarcava uma área mais ampla ao redor da primeira. Para cada uma destas duas áreas, foram definidos diferentes critérios para a participação das propostas de novos empreendimentos, sendo que as propostas na “Área Diretamente Beneficiada” contavam com facilidades de aprovação, enquanto as propostas realizadas para o perímetro “indireto” tinham de se sujeitar à aprovação especial por conselho. Além disso, na “Área Diretamente Beneficiada”, como se pretendia incentivar um maior adensamento, o potencial construtivo adicional era ofertado a um menor custo do que na área indireta.

Área de abrangência original da
Operação Urbana Faria Lima.
Em laranja, a “Área Diretamente
Beneficiada”, e, em amarelo, a “Área
Indiretamente Beneficiada”.
Fonte: EMURB

Do ponto de vista da atratividade ao mercado imobiliário, a Operação Urbana Faria Lima teve um sucesso vastamente superior ao da Operação Urbana Anhangabaú. Segundo relatório da Prefeitura de São Paulo publicado em outubro de 2000,⁴¹ após cinco anos de vigência, já haviam sido aprovadas 85 propostas (de um total de 140 apresentadas), as quais converteram-se num aporte de R\$168 milhões (uma média de quase R\$2 milhões por proposta). Entretanto, ao considerar-se o nível de investimento público comprometido para a viabilização do projeto, a quantia arrecadada está muito aquém do que foi investido na área da Operação. Segundo o mesmo relatório, as obras viárias exigiram um investimento de cerca de R\$ 150 milhões, e as desapropriações envolvidas custaram cerca de R\$ 120 milhões. Ou seja, de um total de R\$ 270 milhões, cinco anos mais tarde ainda faltavam serem compensados aproximadamente R\$ 102 milhões, o que corresponde a quase 40% do que foi investido, sem considerarem-se ainda os reajustes do período.

O relativo sucesso da Operação Urbana Faria Lima tem sido tradicionalmente creditado à atratividade que este mecanismo representa para a iniciativa privada, mas, na realidade, a atratividade não está efetivamente na Operação em si, e sim na área da sobre a qual a Operação rege. A Faria Lima já era uma área valorizada pelo mercado imobiliário muito antes da criação da Operação Urbana, sendo que o efeito do projeto não foi a de alterar nenhum processo de estruturação urbana, apenas fortalecer uma tendência que sempre existiu de concentração do mercado imobiliário nesta área. A Operação simplesmente “abriu” mais território para a atuação do mercado através da extensão da avenida, permitindo ainda que os lucros fossem maximizados pela subversão dos limites de aproveitamento do solo estabelecidos pelo zoneamento.

⁴¹ PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2000, p. 3.

Comparativamente, a Operação Urbana Água Branca,⁴² que foi criada no mesmo ano que a Operação Urbana Faria Lima, foi considerada por muito tempo como um fracasso, pois nos seus primeiros sete anos de vigência, apenas um único projeto foi aprovado. Inclusive, este empreendimento, composto por quatro torres de escritórios construídos pela construtora Ritti, enfrentou um período inicial de vacância que comprometeu a sua lucratividade, simplesmente porque não havia demanda para aquele tipo de empreendimento naquele local e naquele momento.⁴³ A capacidade da Operação Urbana para alterar qualquer uma destas circunstâncias foi, e ainda é, praticamente nula. Apenas a partir de 2002, com o aquecimento do mercado imobiliário de edifícios residenciais nesta área da cidade, e com o início do projeto de construção do novo Shopping Bourbon, a Operação Urbana Água Branca passou a ser considerada como atrativa, tendo recebido 31 propostas desde então.

Se de um lado a Operação Urbana apresenta-se como uma clara ferramenta arrecadatória e de incentivo à intensificação do uso do solo, do ponto de vista urbanístico seus resultados são discutíveis. Em primeiro lugar, em relação ao programa de investimentos públicos, a prioridade foi sempre dada às obras de viárias e outros tipos de intervenções de alta visibilidade, em contraposição às obras sociais comumente postergadas ou simplesmente ignoradas. Para ampliar a sua própria legitimidade, as Operações Urbanas sempre incluíram em seu programa de investimentos obras de cunho social, muitas vezes voltadas a provisão de moradia popular, mas que são sistematicamente deixadas de lado durante o andamento da Operação.

Em 1993, no programa de obras originalmente proposto pela Operação Urbana Faria Lima ainda antes de sua aprovação, já constava a instalação de um terminal de ônibus no Largo da Batata, obra que vem se arrastando há mais de quinze anos e apenas este ano está em vias de ser concluída. Ao passo que as obras viárias, mesmo sendo muito maiores e mais custosas, foram executadas rapidamente. Além disso, a Lei da Operação Urbana Faria Lima prevê que 10% de sua arrecadação seja investida em habitação popular para as comunidades habitando em situação precária dentro da área da Operação. No interior do perímetro da Operação existiam duas favelas, a Favela do Córrego Uberaba, perto da Av. Santo Amaro, e a favela Coliseu, na Vila Olímpia. Trata-se de um número tão inexpressivo para o tamanho da área em questão, que a Operação

⁴² Lei 11.774/95.

⁴³ Além disso, este empreendimento é um claro exemplo da inconsistência urbanística da Operação Urbana. Naquele momento, a Operação exigia que o empreendimento efetivasse a sua contrapartida através da doação de uma parcela de terreno para execução de alguma obra pública, ao invés do pagamento de contrapartidas financeiras, como ocorre na Faria Lima. Como resultado, o empreendimento encarregou-se da abertura de uma nova avenida nos fundos de seu lote que leva de nenhum lugar a lugar algum, e serve apenas para dar acesso ao próprio empreendimento.

79. Este conjunto de quatro edifícios de escritórios foi durante sete anos o único projeto aprovado na Operação Urbana Água Branca, em contraste a os mais de 80 projetos aprovados na Operação Urbana Faria Lima no mesmo período.

80. Contraste entre a Favela Coliseu e o empreendimento Millenium Office Park, na Vila Olímpia

79

80

Programa de investimentos definido originalmente para a Operação Urbana Faria Lima, em 1993.

EMURB

OPERAÇÃO URBANA FARIA LIMA

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

DATA: AGO/93

0 100 500 1000m

ESCALA GRÁFICA

foi forçada a “importar” favelas de fora do seu perímetro apenas para constar no plano de intenções, como é o caso da Favela Panorama e da Favela do Real Parque. No entanto, mesmo dentre as duas favelas localizadas no próprio perímetro da operação, nenhuma das duas jamais recebeu nenhum projeto habitacional. A primeira foi removida para realizar a extensão da Av. Hélio Pellegrini, e a segunda ainda encontra-se na Vila Olímpia, apesar de que seus barracos tem sido gradualmente removidos. Em contraste, vários milhões arrecadados pela Operação Urbana foram gastos em 2004 para a construção de dois túneis no cruzamento das avenidas Rebouças e Cidade Jardim com a avenida Faria Lima, que nem estavam previstos no programa original de obras.

Além disso, do ponto de vista do desenho urbano, a Operação também é muito limitada. Em contraste com a metódica política de incentivos aos espaços livres particulares de uso público adotada em Nova York, as disposições urbanísticas contidas na Operação Urbana Faria Lima são poucas e inexpressivas. Algumas questões são abordadas inclusive de maneira tão simplista, que chegam a beirar o caricatural. Por exemplo, a Operação Urbana, baseada na idéia de que marquises são um elemento qualificador do espaço urbano, e buscando resgatar as marquises das galerias construídas na parte antiga da Faria Lima durante a década de 1970, exigia que os empreendimentos a serem construídos na parte nova da avenida possuíam marquises de três metros de largura em todo o seu alinhamento frontal. Mas esta exigência era pouco elaborada tecnicamente, e pouco sensível ao fato de que os novos edifícios atuais não possuíam galerias comerciais e nem eram mais construídos no alinhamento da avenida. Como resultado, e apenas para atender estritamente a exigência da lei, em vários edifícios foram construídas pérgolas que seguem literalmente o alinhamento frontal, e não correspondem em absolutamente nada ao tipo de uso do espaço que se esperava.

Outro problema original da Operação Urbana Faria Lima é o fato de que, apesar da área dela ser bastante extensa e diversificada, ela era tratada de maneira totalmente homogênea ao longo das áreas “diretamente” e “indiretamente” beneficiadas. Ou seja, trata-se de uma abordagem que não levava em consideração as diferenças entre os tecidos urbanos por ela compreendida, de modo a orientar diferentes formas de intervenção em cada contexto específico. Quando sua lei foi revisada em 2004, intentou-se enfrentar este problema através de uma nova divisão em subperímetros, dividindo a área da Operação em quatro núcleos: Pinheiros, Faria Lima, Hélio Pellegrini e Vila Olímpia.

Marquises nos projetos construídos na região da Nova Faria Lima:

81. Ed. Faria Lima Financial Center

82. Ed. Birmann 29

83. Ed. Birmann 31

81

82

83

Subperímetros da Operação Urbana Faria Lima. A região da Vila Olímpia corresponde ao Subperímetro 4b..

Ao invés da Operação definir apenas um estoque de potencial adicional geral para a totalidade do seu perímetro, estipulou-se um estoque “residencial” e um estoque “não residencial” para cada uma destas áreas, de acordo com as expectativas de adensamento desejadas para cada uma. Por exemplo, no núcleo Hélio Pellegrini determinou-se um estoque maior de potencial residencial, enquanto na Vila Olímpia foi definido um maior estoque não-residencial. Além disso, cada uma destas quatro áreas foi subdividida em áreas menores, de acordo com os tipos predominantes de uso e ocupação do solo ali existentes. Para cada uma destas áreas, foram definidos diferentes “fatores de conversão” do CEPAC em metros quadrados de uso residencial ou não-residencial (Tabela 11), de modo que alguns tipos de usos custam “mais caro” em CEPAC em alguns lugares, e “mais barato” em outros.

Tabela 11 - Tabela de equivalência do CEPAC na Operação Urbana Faria Lima

PERÍMETRO		COLUNA A		COLUNA B	COLUNA C	
Setor	Sub Setores	Equivalência de 1 CEPAC em m ² de área adicional de construção computável		Equivalência de 1 CEPAC em m ² de área de terreno referente a mudança de uso e parâmetros urbanísticos	Equivalência de 1 CEPAC em m ² de terreno para taxa de ocupação adicional (acima de 50% até 70%)	
		Residencial	Com/Serv		Residencial	Com/Serv
SETOR 1 - Pinheiros	1a (frente F. Lima)	1,2	0,8	2	1,2	0,8
	1b	1,8	1,5	2	1,6	1,2
	1c	2,6	1,7	2	2,6	1,7
	1d	2,8	1,8	2	2,3	1,5
SETOR 2 - Faria Lima	2a	0,8	0,5	1,5	0,8	0,5
	2b	0,9	0,6	1,5	0,9	0,6
	2c	1,1	0,8	1,5	1,2	0,8
	2d	1,3	0,5	1,5	0,8	0,5
	2e	1,8	1,2	1,5	1,8	1
SETOR 3 – Hélio Pellegrino	3a	1,2	0,8	1,5	1,2	0,8
	3b	1,2	1	1,5	1,2	0,8
	3c	2,5	1	1,5	1,5	1
	3d	1,5	1	1,5	1,5	1
	3e	2,5	1,5	1,5	2,3	1,5
SETOR 4 – Olimpíadas	4a	0,9	0,6	2	0,9	0,6
	4b	2	0,9	2	1,4	0,9
	4c	2	1,2	2	1,8	1,2
	4d	2	1	2	1,5	1

A intenção por detrás disso era a de incentivar a instalação de certos usos em determinadas áreas e desmotivar sua instalação em outras, em uma vaga tentativa de “desenhar” a ocupação destes bairros. No entanto, estas diferenças entre os fatores de conversão não se demonstraram suficientes para direcionar o tipo de empreendimento construído em cada local; de modo geral simplesmente foram mantidas as mesmas tendências que já se registravam nestas localidades.

A principal diferença causada pela Operação Urbana Faria Lima nos tipos de empreendimentos construídos no seu perímetro corresponde, na verdade, a um aumento significativo da escala destes projetos, uma vez que o incentivo ao Coeficiente de Aproveitamento 4 permitiu a construção, ali, de uma nova leva de “mega-projetos”, principalmente na região da Vila Olímpia. Se durante a década de 1990 a maioria dos edifícios de escritórios ali construídos possuía entre 12 e 15 pavimentos e lajes variando entre 500 e 600m², a partir do ano 2000 passam a despontar edifícios de porte bem superior, dentre os quais destacam-se o complexo de uso misto Continental Square Faria Lima, o edifício e-Tower, e o condomínio corporativo Millenium Office Park. Mais recentemente, o antigo esqueleto do edifício da Eletropaulo, cuja construção havia sido abandonada no início da década de 1990, foi adquirido pela construtora WTorre, que concluiu a construção do edifício com um novo projeto arquitetônico. No restante do terreno, encontram-se ainda em construção um *shopping center*, uma segunda torre de escritórios, e, em uma fase posterior está prevista também a construção de um hotel. No total, este empreendimento consumiu sozinho quase metade do total de potencial construtivo adicional utilizado até hoje na Vila Olímpia.

Mega-empreendimentos na Vila Olímpia

84. Ed. e-Tower

85. Continental Square Faria Lima

86. Complexo WTorre / Daslú – Implantação

87. Millenium Office Park

Se por um lado a Operação Urbana propiciou, através dos incentivos a estes novos empreendimentos, uma transformação intensa da paisagem, o tratamento dado por este instrumento à questão do desenho dos espaços públicos é, de certa forma, precário. Em relação à forma urbana, a lei da Operação estabelece poucas diretrizes efetivamente *urbanísticas*, limitando-se a algumas exigências arbitrárias acerca de recuos especiais em determinadas ruas, e outras questões similarmente pouco relevantes para o processo de desenho urbano. Em contrapartida, ela oferece inúmeras possibilidades de flexibilização do zoneamento: permitindo atingir o Coeficiente de Aproveitamento Máximo 4 em qualquer lugar da Operação; permitindo acréscimos na Taxa de Ocupação até 70%, quando o máximo normalmente é apenas 50%; e permitindo a instalação de usos e atividades onde não seria normalmente permitido. Ou seja, neste sentido as Operações Urbanas de fato não são um instrumento de desenho urbano, se prestando, inversamente, a funcionar como uma ferramenta de “contra-desenho”.

Isto não quer dizer, contudo, que elas não incidam sobre o processo de desenho urbano; na verdade, elas o fazem transferindo o poder sobre o desenho urbano da esfera pública para a esfera privada. Elas concedem aos “mega-empreendimentos” que dominam a paisagem da Marginal todos os meios para que estes se viabilizem, desde a flexibilização da legislação urbana de uso e ocupação do solo, até a execução das obras de infra-estrutura de que tais projetos necessitam para o seu funcionamento. Em contrapartida, tais projetos se fecham à cidade, diluindo o sentido de urbanidade presente no espaço público através da construção de uma forma urbana fragmentada e descontínua.

Considerações Finais

A construção da hegemonia no desenho urbano da Marginal

A ocupação da Marginal Pinheiros por edifícios de escritórios começou, como vimos, através da ação dispersa de um ou outro promotor imobiliário, e resultou no surgimento, em um primeiro momento, de um punhado de empreendimentos empresariais esparsos, como é o caso da sede da Tenenge, do Centro Empresarial São Paulo e do Centro de Processamento de Dados do Banco do Brasil. Quando foram construídos, tais empreendimentos estabeleceram uma relação ainda muito tênue com o “lugar” no qual se encontravam. A relação destes edifícios com o espaço urbano envoltório admitia o próprio caráter periférico de tais empreendimentos; eles poderiam estar situados ali, da mesma maneira como poderiam estar situados em qualquer outro lugar igualmente periférico. As condições que definiram sua localização se originavam, especificamente, na disponibilidade de terrenos grandes e baratos; os únicos fatores “locacionais” que tiveram algum peso na seleção de seus endereços foram a proximidade de uma grande avenida expressa (no caso, a Marginal Pinheiros), e uma vaga proximidade a bairros residenciais de alto padrão que se concentravam neste quadrante da cidade.

A produção em série dos edifícios da Bratke-Collet no entorno da Berrini, e a construção do São Paulo Office Park na região da Verbo Divino, deram início a um processo de formação de um novo “lugar” em São Paulo: uma aglomeração, ou conjunto de aglomerações, relativamente organizadas de edifícios de escritórios que estabeleciam relações funcionais, espaciais e simbólicas entre si. Esta nova forma urbana organizada, assim como a “economia de aglomeração” que resultou da concentração de escritórios, representava valor de uso adicional para as empresas que ali se instalavam, e por isso era interessante como valor de troca para os promotores imobiliários que se organizaram para criá-la.

Podemos dizer que a aglomeração de escritórios na Marginal representou, naquele momento, o surgimento de uma “nova centralidade” na cidade de São Paulo? Apenas parcialmente. Do ponto de vista funcional, a concentração de edifícios de escritórios realmente pode ser encarada como uma nova centralidade de atividades empresariais, da mesma maneira como um centro de bairro pode ser encarado como uma centralidade de comércio local, e uma rua de comércio especializado pode ser encarada como uma centralidade para aquela atividade específica. No entanto, enquanto encaradas no sentido pleno de centralidades urbanas, espacialmente e simbolicamente estas concentrações de escritórios da Marginal Pinheiros não poderiam ainda se comparar às centralidades consolidadas do Centro e da Av. Paulista.

O Centro, mesmo atravessando um processo de abandono e de degradação física, não deixava de incorporar simbolicamente em sua forma urbana a identidade de centro principal, lugar para onde converge a vida pública da cidade, expressa tanto nos seus arranha-céus mais marcantes (Ed. do Banespa, Ed. Itália) quanto nos edifícios antigos, nos monumentos, nas praças, nas sedes dos órgãos públicos, na catedral, nas manifestações e protestos populares. Na Av. Paulista, apesar de esta ser o resultado de um “desdobramento” do Centro (pronunciadamente dominado pelo capital financeiro e seus arranha-céus), historicamente se constituiu, tanto por iniciativa pública quanto privada, uma forma urbana que expressa um sentido de centralidade coletiva. Não apenas os edifícios de escritórios, mas também as calçadas largas, o antigo desenho de piso em mosaico português (atualmente removido), o MASP, o parque do Trianon, a linha verde do metrô, a corrida de São Silvestre, a festa de Reveillon, as comemorações das

vitórias na Copa do Mundo, e, mais recentemente, a Parada do Orgulho Gay, todos celebram a Av. Paulista como um lócus central da vida pública em São Paulo. Este inegável caráter de centralidade, e o valor simbólico que lhe é implícito, representam um valor de uso extremamente relevante para todas as empresas que fazem da Paulista seu endereço.

Na forma urbana das centralidades de escritórios da Marginal, não se verifica este sentido mais amplo de centralidade como um nodo convergente de representações da sociedade. Entretanto, por outro lado estes espaços são inegavelmente um local de convergência de fluxos, e concentram atividades produtivas que não podem deixar de ser consideradas como “centrais”. Mesmo admitindo que uma centralidade urbana não precisa, necessariamente, representar um centro para todo o espectro de classes de uma sociedade (algo com o que relutamos em concordar), o caráter apenas parcial de centralidade da Marginal transparece em sua forma urbana incompleta, dispersa e fragmentada.

Em sua gênese, os centros empresariais da Marginal Pinheiros foram pensados muito mais como enclaves periféricos do que como espaços de centralidade. O modelo que serviu de referência para este tipo de urbanização foram os *office-parks* e “*edge cities*” norte-americanos, situados nas periferias das grandes cidades, e conectados a estas através de redes de vias expressas. O conceito de edge-city, que poderia ser traduzido simultaneamente como “cidade-borda” e como “cidade-limite”, é uma idéia que guarda em si uma série de contradições intrínsecas, pois está ao mesmo tempo no limite da cidade e do urbanismo (“*city-edge*”), e na sua vanguarda (“*cutting-edge*”)¹ No limite da cidade, porque estes espaços se ausentam a ela, sendo construídos fora de suas bordas; no limite do urbanismo, porque esta forma de urbanização dispersa subverte as relações de contiguidade que compõem uma cidade; e na sua vanguarda, porque suas imagens vão de encontro ao imaginário do moderno e do sofisticado.

Este modelo de urbanização dispersa resultou, nos Estados Unidos, na formação de enclaves administrativamente autônomos das cidades ao redor das quais eles orbitam, nos quais a dimensão democrática da vida urbana se esvanece em prol da hegemonia dos promotores imobiliários que criaram tais lugares, e das empresas que os ocupam.² Ao mesmo tempo em que seus edifícios contemporâneos transparecem um sentido de modernidade, estes enclaves são, urbanisticamente, um “apêndice” da cidade, um local segregado, estetizado e esterilizado. Nos interstícios entre uma edge-city e outra, entre um *office park* e outro, a cidade se interrompe e a urbanidade desaparece.

Originalmente, este tipo de urbanização “no limite” surgiu como um resultado da migração, nas cidades norte-americanas, da população de classe média e alta que abandonava os congestionados e decadentes centros das cidades em direção aos subúrbios em busca de melhor “qualidade de vida”. No entroncamento das estradas que conectam estes subúrbios uns aos outros e à antiga cidade, começaram a surgir os centros comerciais (hipermercados, *malls*, *shopping centers*, *strip centers*), espaços que atendiam a demanda de consumo da população residente. Lefebvre foi um dos primeiros a notar a tendência destes centros comerciais começarem a se converter, com o deslocamento das empresas para os subúrbios, em um outro tipo de centro:

¹ CHARLESWORTH, 2005:

² LIMA, 2005.

“O ressurgimento arquitetônico e urbanístico do *centro comercial* dá apenas uma versão apagada e mutilada daquilo que foi o núcleo da antiga cidade, ao mesmo tempo comercial, religioso, intelectual, político, econômico (produtivo). [...] A criação que corresponde a nossa época, as suas tendências, no seu horizonte (ameaçador) não seria o centro de decisões? Este centro que reúne a formação e a informação, as capacidades de organização e de decisões institucionais surge como projeto, em vias de realização, de uma nova centralidade, a do *poder*”³

Desta maneira, a transição dos centros comerciais periféricos para os novos centros empresariais, que abrigam as atividades econômicas “centrais” do capitalismo financeiro e informacional, representam não só uma reorganização geográfica intra-urbana das atividades produtivas, mas também um deslocamento do eixo de poder para fora da cidade rumo à periferia segregada e dispersa. Como algumas das principais instâncias decisórias do capitalismo contemporâneo concentram-se nos escritórios das grandes corporações, o isolamento das empresas nas *edge-cities* representam também um isolamento – que pode ser interpretado como uma forma de “encastelamento” – do poder nestes novos espaços.

A Marginal Pinheiros não é plenamente um centro, mas ela também não é plenamente uma periferia; ela é, simultaneamente, um híbrido de ambos. Ela está inserida em meio à cidade; se em espírito ela nasceu como um protótipo de “*edge-city*”, na prática o seu isolamento periférico não se conclui. Em decorrência de um processo histórico, sua construção se deu sobre a cidade pré-existente, e não sobre a *tábula-rasa* que é o subúrbio norte-americano. Neste sentido, convivem, no mesmo espaço e em constante atrito, duas realidades diferentes: de um lado, a cidade original, que é funcionalmente mista (residência, comércio, indústria, lazer, etc) e socialmente diversificada (classes sociais diferentes, habitando uma gama variada de bairros ao longo da Marginal); e, de outro, a centralidade do “terciário avançado”, que é funcionalmente restrita (somente há espaço para os edifícios de escritórios e as atividades que lhes apóiam), e socialmente segregada (destinada exclusivamente ao trabalho e consumo das elites). Os valores de uso que serviam aos antigos residentes são diferentes dos que servem aos novos escritórios, e estes valores conflitam entre si; o choque entre ambos passa a representar um entrave para a expansão dos valores de troca almejados pelo mercado imobiliário.

Por isso, há um esforço organizado pelos promotores imobiliários que produziram a Marginal Pinheiros para “completar” esta paisagem, suprimindo a presença da cidade que ali existia anteriormente. A partir deste ponto, este movimento passa a não se resumir apenas a um processo de intensificação do uso do solo com fins de acumulação de capital, como ocorrera anteriormente. Para ultrapassar esta nova barreira à acumulação representada pelo confronto com a cidade existente, a “máquina de crescimento” precisa alterar o *significado* deste espaço e não apenas a intensificar o seu uso.

Como o isolamento periférico do “centro de decisões” da Marginal não pôde se concretizar, porque esta não se trata de uma área suburbana, a saída é promovê-la como um novo centro *de facto*: a nova versão do centro principal da cidade. Para tanto, é preciso transformar sua forma urbana rumo a uma imagem coerente com o que se espera de um centro empresarial de alto nível, e, portanto, torna-se imprescindível se livrar das marcas insistentes da “caótica” cidade pré-existente.

³ LEFEBVRE, 2008 [1970]: 20.

Ou seja, é preciso não apenas expulsar os sobrados, os botecos, as borracharias e o mercadinho da esquina, algo que o mercado é capaz de resolver por si só; mas também expulsar as favelas, melhorar a infra-estrutura e requalificar os espaços públicos, e para tanto se torna necessária a participação da administração pública. Diferentemente do que ocorreu em um primeiro momento, no qual empreendedores como a Bratke-Collet, a Birmann e a Richard Ellis valeram-se da passividade do setor público para criar um novo “lugar” na cidade de acordo com os seus interesses, para consolidar estes novos lugares em um segundo momento a ação pública passa a se tornar um elemento necessário desta estratégia.

Além das questões que exigem diretamente a intervenção da esfera pública (no caso, o tratamento do espaço público e as obras de infra-estrutura), o desafio inclui o problema de organizar o processo de desenho urbano. O mercado é capaz de fazer isto até certo ponto, e seu sucesso é, em geral, proporcional ao quão centralizado ele se encontra nas mãos de poucos agentes. Ou seja, o monopólio facilita o controle sobre o processo de desenho urbano, mas a competição capitalista o dificulta. Por exemplo, enquanto o solo da Berrini era barato e a Bratke-Collet não tinha concorrentes competindo pelo mesmo espaço, adquirir um amplo estoque de terrenos e erigir um espaço urbano ordenado de acordo com a visão da empresa foi uma tarefa possível. Posteriormente, com a valorização do solo (ocasionada pela própria ação da empresa) e a atração de outros promotores imobiliários concorrentes, este ordenamento torna-se mais difícil e a coesão da forma urbana passa a se diluir.

Para resgatar a possibilidade de controle do processo de desenho urbano por parte da “máquina de crescimento”, surge assim a necessidade de a produção do espaço urbano ultrapassar os limites da lógica de mercado, baseada essencialmente na competição, dando origem a novas formas de coalizão entre estes agentes. Dentre estas novas formas de coesão temos, de um lado, a formação de associações empresariais de bairro, devotadas ao aprimoramento das condições de exclusividade destas centralidades, e, de outro, uma maior interpenetração dos interesses do capital privado nas instâncias públicas de gestão e planejamento urbano, de modo a imiscuir as distinções entre os interesses destas duas esferas.

Um dos principais desafios que se colocam ao sucesso desta coalizão passa a figurar no plano da ideologia, na *representação* da cidade, a qual demanda a criação de novos mecanismos econômicos e urbanísticos (públicos e privados) que possibilitem uma convergência entre esta representação e o processo de desenho urbano na maneira como ele de fato ocorre. Trata-se, enfim, da construção de uma *hegemonia* sobre o processo de desenho urbano. Tal hegemonia vai além da simples segregação sócio-espacial urbana, e passa a inferir sobre o próprio significado da cidade, através da construção de novos símbolos que representam uma imagem tão ideal quanto irreal da cidade.

Apesar do intenso valor simbólico da paisagem construída ao longo de três décadas pelo mercado imobiliário na Marginal Pinheiros, este espaço da cidade até pouco tempo atrás carecia de um verdadeiro símbolo que representasse as aspirações da São Paulo do século XXI, uma cidade que se pretende integrada à escala global dos centros decisórios da globalização. Através da Operação Urbana Água Espraiada, foi possível convergir interesses do capital e da política para produzir este novo símbolo, materializado na forma da Ponte Estaiada Octávio Fria de Oliveira.

Rapidamente este símbolo foi unanimemente adotado pelos mais variados grupos sociais como uma manifestação desta nova “versão” de São Paulo. Para uma cidade que não possuía nem Torre Eiffel, nem Estátua da Liberdade, nem Cristo Redentor, uma estrutura de caráter icônico como é a ponte estaiada funciona quase como a criação de um novo “logotipo”, uma marca da cidade instantaneamente reconhecível e que pode ser eficientemente difundida mundo afora. Ela é o espetáculo que pretende colocar São Paulo no centro das atenções de um palco internacional, ou pelo menos convencer-nos do lugar de São Paulo neste palco. Para uma cidade que se pretende global ao menos no discurso que move as engrenagens de sua “máquina de crescimento”, a carência por um símbolo espetacular representava um persistente entrave às ambições “nobiliárquicas” da cidade de São Paulo por um lugar ao sol na restrita rede de centros de ponta do capitalismo.

Ao longo deste trabalho, buscamos demonstrar como o conflito em torno de valores de troca e valores de uso do espaço urbano tomam parte do processo de configuração da forma urbana. O mercado imobiliário busca, através da intensificação do uso do solo, ampliar os valores de troca do espaço. Ele faz isso não apenas através do *adensamento* do espaço, mas através da produção de valores de uso mais *exclusivos* e mais *sofisticados*, incorporando a eles o caráter da exceção, do excesso e da diferença. Ao compreendermos o papel que um ícone como a ponte estaiada assume neste processo, podemos entender como o espetáculo é, na verdade, mais uma forma da mercadoria. Como coloca Debord,

“O espetáculo é a outra face do dinheiro: o equivalente geral abstrato de todas as mercadorias. O dinheiro dominou a sociedade como representação da equivalência geral, isto é, do caráter intercambiável dos bens múltiplos, cujo uso permanecia incomparável. O espetáculo é seu complemento moderno desenvolvido, no qual a totalidade do mundo mercantil aparece em bloco, como uma equivalência geral àquilo que o conjunto da sociedade pode ser e fazer. *O espetáculo é o dinheiro que apenas se olha, porque nele a totalidade do uso se troca contra a totalidade da representação abstrata.* O espetáculo não é apenas o servidor do pseudo-uso, mas já é em si mesmo o pseudo-uso da vida.”⁴

Página oposta:

Três instâncias nas quais a Ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira foi adotada por diferentes grupos sociais com propósitos diversos, mas todos eles delineando o poder simbólico deste ícone.

88. Anúncio publicitário de empreendimento imobiliário veiculado na Revista Veja (edição de 07.07.10), no qual a proximidade à ponte é promovida como fonte valor agregado.

A ponte como mercadoria.

89. Painele confeccionado pelo pintor “pop-art” Lobo, distribuído como “cartão postal” aos visitantes da Casa Cor edição 2010. A ponte paira proeminentemente sobre os “símbolos menores” de São Paulo.

A ponte como espetáculo.

90. Painele de divulgação de um congresso sobre Urbanismo no Brasil realizado em Chicago em outubro de 2010. A ponte como símbolo.

Não apenas a ponte estaiada, mas toda a paisagem historicamente construída da Marginal Pinheiros se coloca como uma espécie de espetáculo. Através dela, se pretende construir um imaginário, uma representação da cidade como algo além do que ela é. A manutenção das políticas públicas de exceção que permitiram que este espaço fosse construído, monopolizando recursos públicos durante várias gestões municipais, se sustentou sobre um discurso da cidade de São Paulo na luta pelo status de cidade global. O discurso alimentou a produção do espaço, que por sua vez fortaleceu o peso do discurso através da configuração de “evidências” simbólicas da pertinência deste discurso.

Desqualificar a idéia de que São Paulo seja (ou possa vir a ser) uma cidade global – independente de seu “nível” na suposta hierarquia das cidades globais – é uma proposição que esbarra em uma série de dificuldades. Se por é possível demonstrar como o caráter “global” das atividades econômicas e da produção imobiliária em São Paulo é na verdade bastante incipiente,⁵ por outro lado, a *imagem* do global registrada no espaço urbano é extremamente persistente.

⁴ DEBORD, 1997, p. 34. (grifos nossos)

⁵ FERREIRA, 2007: pp. 73-80.

Surge no horizonte da região Berrini, junto à Ponte Estaiada

VERANDA

A referência em escritórios e apartamentos.

Uma referência arquitetônica que se soma a um marco na cidade.

Coberturas (com vista para a Ponte Estaiada)

Apartamentos de charme 2 dorms.

Escritórios Left Offices 60 m² e lajes 450 m²

Atributos que tornam um imóvel em patrimônio de valor.

- O Grupo realiza, administra e participa de seus empreendimentos.
- Comodidades para apartamentos e suporte operacional para escritórios.
- Administração consagrada focada em locações corporativas.
- Reconhecida relação otimizada de custos x benefícios condominiais.

Visite Show room: Av. Jorn. Roberto Marinho x R. Ribeiro do Vale (junto à Ponte Estaiada)
Conheça a proposta do fim de semana e um incrível novo espaço habitável.

CONCIVIL ELITE 5096-2621 verandagrandes.com.br

Real Cities: A Symposium on Brazilian Urbanism

Cidades Reais: Um Encontro sobre o Urbanismo no Brasil

Thursday, October 28th, 5:00-8:00 pm
Building Connections: Brazilian Design for Real Cities with Jaime Lerner. Moderator: Lee Bey
Instituto Cervantes, Gallery and Auditorium, 31 West Ohio St. Chicago

Friday, October 29th, 3:00-7:30 pm
Building Connections: Brazilian Design for Real Cities
with Jorge Wilheim, Rosa Kliass e Fernanda Barbara. Moderator: Linda Searl
Graham Foundation for Advanced Studies in the Fine Arts,
4 West Burton Place, Third floor lecture hall, Chicago

Saturday, October 30th, 1:00-8pm
Learning From Informal Cities & REAL HOUSING
with Marcelo Altaro, Binka Le Breton, Erica Carvalho, Kaitlin Mc Vehl, Catherine Baker, Simone
Buechler, Andres L. Hernandez, Hennie Keynders, Walter D. Street III, Sebastian Alvarez, and ONO.
Moderator: Drea Howenstein
South Side Community Art Center
3831 S. Michigan Ave, Chicago

For tickets and more details go to www.illinois-sao-paulo-partners.org
<http://www.illinois-sao-paulo-partners.org>

PARTNERS OF THE AMERICAS SAIC São Paulo - Illinois Partners

Por mais que a fatia real representada pelas empresas transnacionais do setor “terciário avançado” possa ser mais limitada do que se imagina a *aparência* de sua relevância econômica é outra. Neste sentido, pouco importa que os escritórios da Marginal Pinheiros abriguem apenas pequenas filiais das multinacionais; na imagem da cidade está marcada ali a presença da multinacional inteira. Em outras palavras, a ideologia das cidades globais precisa apenas que se veja a “ponta do tentáculo”; ela não precisa que o polvo inteiro esteja presente.

O resultado material desta produção imobiliária – a forma urbana da Marginal Pinheiros – transparece claramente uma identidade “global”, expressa nos modernos edifícios de escritórios que dominam seu *skyline*. Na formação da consciência do habitante de São Paulo (seja este encarado como cidadão, ou reduzido ao seu conveniente papel social de consumidor ou de eleitor), a paisagem “global” da cidade é mais forte do que qualquer outra evidência do contrário poderia ser. Como elemento de um discurso, se a cidade parece global, é porque, de certa forma, ela é; se não parecesse, não poderia ser. Aparentemente, é mais fácil tirar São Paulo do global do que tirar o global de São Paulo.

Referências

- AKAMINE, Rogério. *Avenida Central Paulistana: Procedimentos de Desenho Urbano*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1998.
- ALBANO, Maria Tereza Fortini. *Aspectos Urbanísticos das Operações Urbanas*. In: *Operações Urbanas: Anais do seminário Brasil – França*. Brasília: Ministério das cidades, 2009. pp. 57-76
- ALEXANDER, Christopher et al. *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press, 1977.
- ALEXANDER, Christopher. *La ciudad no es un árbol*. Cuadernos Summa – Nueva Vision. N. 9. p. 20-30. Buenos Aires, 1971.
- AMBROSE, Peter. *Urban Process and Power*. London, New York: Routledge, 1994.
- ANDRADE, Cláudia. *A História do Ambiente de Trabalho em Edifícios de Escritórios*. São Paulo: Editora C4, 2007.
- ANTUN, FAUZE. *A necessidade de se planejar a terceirização imobiliária*. In: REAL STATE MARKET, ano 3, nº 11. São Paulo: Editora Talen, 3º bimestre/2009. pp.22-23.
- APPLEYARD, Donald. *Liveable Streets*. Berkeley: University of California Press, 1979.
- ARANTES, Antônio A. *Paisagens Paulistanas*. Campinas, Ed. da Unicamp; São Paulo, Ed. Imprensa
- ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha*. São Paulo: Edusp, 2001.
- ARANTES, Otília; MARICATO, Erminia, e VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.
- ARTIGAS, João Vilanova. *O Desenho*. Aula Inaugural ministrada na faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 1967. São Paulo: Centro de estudos brasileiros do Grêmio Estudantil da FAUUSP, 1967. In: REVISTA do Instituto de Estudos Brasileiros, n. 3. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1968, p. 23-32.
- ASCHER, François. *La nouvelle révolution urbaine: de la planification au management stratégique urbain*. In: MASBOUNGI, Ariella (org.) *Fabriquer la ville: Outils et méthodes, les aménageurs proposent*. Paris: La Documentation Française, 2001. (a)
- ASCHER, François. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube, 2001 (b)
- ASHIHARA, Y. *The aesthetic townscape*. Cambridge Mass:MIT Press, 1983.
- AYMONINO, *O significado das cidades*. Lisboa: Editorial Presença, 1984. [1975]
- BACON, Edmund N. *Design of Cities*. London: Thames and Hudson, 1974.
- BALSAS, Carlos José Lopes. *O urbanismo comercial e as parcerias público-privado para a gestão do centro das cidades: ensinamentos da experiência estrangeira*. Lisboa: Observatório do Comércio, 2002

- BARNETT, Jonathan. *An Introduction to Urban Design*. New York: Harper & Row, 1982.
- BARNETT, Jonathan. *Urban Design as Public Policy*. New York: Architectural Records, 1974.
- BARONE, Ana Cláudia. *Prolongamento da Faria Lima: um projeto e sua cidade*. Revista Caramelo, São Paulo, n. 8. p.83-91, agosto 1995.
- BATISTA, Maurício Nogueira. *Desenho Urbano – algumas notas*. In: TURKIENICZ, Benamy (org.). *Desenho Urbano I: I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. Cadernos Brasileiros de Arquitetura, n. 12. São Paulo: Projeto Editores Associados, 1984. p. 37-44.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 2001.
- _____. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2003. [1980]
- BIRD, James. *Centrality and Cities*. London; Henley; Boston: Routledge, 1977.
- BORJA, Jordi. *Urbanização e centralidade*. In: VIVA O CENTRO (org.). *Os Centros das Metrôpoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Editora Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 69-71.
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. *Local and global: the management of cities in the information age*. London: Earthscan Publications Limited, 1997.
- BORJA, Jordi; FORN, Manuel. *Políticas da Europa e dos Estados para as Cidades*. Espaço e Debates, São Paulo, n. 39, p. 32-47, 1996.
- BRANDÃO, Zeca. *O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo*. In: Arqtextos 025, texto especial 134, junho 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp134.asp>>. Acesso em: 06 fevereiro 2010.
- BRATKE COLLET CONSTRUTORA. *Nossa História*. Disponível em <<http://www.bratkecollet.com.br/nossahistoria.php>> Acesso em 05/07/2010
- BROADBENT, Geoffrey. *Emerging Concepts in Urban Space Design*. London: E & FN Spon, 1990.
- BRUNA, Gilda Collet; VARGAS, Heliana Comin. *The Shopping Centers Shaping the Brazilian City: Two Case studies in São Paulo*. In: DEL RIO, Vicente; SIEMBIEDA, William (orgs.). *Beyond Brasília: Contemporary Urbanism in Brazil*. Gainesville: University Press of Florida, 2008. p. 104-119.
- BURDETT, Ricky; SUDJIC, Deyan. *The Endless City*. London: Phaidon Press, 2007.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *Cidades brasileiras: seu controle ou o caos*. São Paulo: Editora Nobel, 1989.
- _____. *Reinvente o seu bairro*. São Paulo: Editora 34, 2002.
- CANTER, David. *The psychology of place*. London: Architectural Press, 1977.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *São Paulo: do capital industrial ao capital financeiro*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. (orgs.). *Geografias de São Paulo: A Metrópole do século XXI*. São Paulo: Contexto, 2004. p. 51-84.

- CARMONA, Marisa (org.); e ARRESE, Álvaro (colab.). *Globalización y Grandes Proyectos Urbanos: La respuesta de 25 ciudades*. Buenos Aires: Infinito, 2005.
- CARMONA, Matthew; HEATH, Tim; OC, Taner; TIESDELL, Steve. *Public Places, Urban spaces: the Dimensions of Urban Design*. Oxford; Burlington: Architectural Press, 2003.
- CARMONA, Matthew; TIESDELL, Steve. *Urban Design Reader*. Oxford; Burlington: Architectural Press, 2007.
- CASTELLS, Manuel. *A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura*. Volume I: A Sociedade em Rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- _____. *A Questão Urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2000 [1972].
- _____. *The process of urban change*. 1983. In: CUTHBERT, Alexander R. *Designing cities: critical readings in urban design*. Malden; Oxford, Victoria: Blackwell Publishing, 2003. p. 23-27.
- CASTRO: Luiz Guilherme Rivera de. *Operações Urbanas em São Paulo: Interesse público ou construção especulativa do lugar*. São Paulo: Tese de doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2006.
- CENTRO EMPRESARIAL DE SÃO PAULO. *História*. Disponível em <<http://www.centroempresarial.com.br>> Acesso em 05/07/2010
- CERQUEIRA, Lucila Lopes Jardim de. *As qualidades de localização intrametropolitana dos espaços de escritórios: evidências teóricas e sua evolução recente no mercado de São Paulo*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Escola politécnica da universidade de São Paulo, 2004.
- CHARLESWORTH, Esther. *City Edge: Case studies in contemporary urbanism*. Oxford: Elsevier Architectural Press, 2005.
- CHAUÍ, Marilena. *O discurso competente*. In: Cultura e democracia: o discurso competente e outras falas. 12. ed. São Paulo: Ed. Cortez, 2007 [1982]. p. 15-25.
- COGEP/PMSP. *Política de desenvolvimento da área central*. In: _____. Série Políticas globais 2. p. 57-73. São Paulo, 1979.
- CORDEIRO, Helena Kohn. *A "cidade mundial" de São Paulo e o complexo corporativo de seu centro metropolitano*. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A.; SCARLATO, Francisco Capuano; ARROYO, Monica (org.). *Fim de século e globalização – o novo mapa do mundo*. São Paulo: Hucitec, 2002. p. 318-331.
- CORSINI, José María Ordeig. *Diseño Urbano y pensamiento contemporáneo*. Ciudad de Mexico: Oceano, 2004.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70, 1983. [1961]
- CUTHBERT, Alexander R. *Designing cities: critical readings in urban design*. Malden; Oxford, Victoria: Blackwell Publishing, 2003.
- CUTHBERT, Alexander R. *The Form of Cities: Political Economy and Urban Design*. Malden; Oxford, Victoria: Blackwell Publishing, 2006.

- DAVIS, Mike. *Cidade de Quartzos: escavando o futuro em Los Angeles*. São Paulo: Boitempo, 2009.
- DCC, Docklands Consultative Comitee. *The Docklands Experiment: A critical review of eight years of the London Docklands Development Corporation*. London: LDDC, 1990.
- DEL RIO, Vicente del. *Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento*. São Paulo: Pini, 1990.
- DEL RIO, Vicente del; SIEMBIEDA, William (orgs.). *Beyond Brasília: Contemporary Urbanism in Brazil*. Gainesville: University Press of Florida, 2008.
- DINIZ, Horácio Fernando Marcondes Ferreira Diniz. *O processo de ocupação das margens do Rio Pinheiros e o caso Birmann 21*. São Paulo: 2001. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- EAQUIAGA, José Maria. *The city: Folds and pieces*. In: AV Monografias, nº74, pp. 4-11. Novembro-dezembro 1998.
- ELLIN, Nan. *Postmodern Urbanism*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.
- FELDMAN, Sarah. *Planejamento e Zoneamento: São Paulo 1947-1972*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; FAPESP, 2005.
- FERRARA, Lucrécia D'Alessio. *São Paulo, Brasil: da Imagem Local à Identidade Global*. In: SOUZA, Maria Adélia Aparecida de, et al (org.). *Metrópole e Globalização: Conhecendo a Cidade de São Paulo*. São, Paulo: Editora CEDESP, 1999. p. 42-56.
- FERREIRA, João Sette Whitaker, e MARICATO, Ermínia. *Operação Urbana Consorciada: Diversificação Urbanística Participativa ou Aprofundamento da Desigualdade?* In: OSORIO, Letícia Marques (org.). *Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: Novas Perspectivas para as Cidades Brasileiras*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.
- FERREIRA, João Sette Whitaker. *O mito da cidade global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano*. Petrópolis: Vozes; São Paulo: Editora Unesp; Salvador: Anpur, 2007.
- FIX, Mariana. *Parceiros da Exclusão – duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Águas Espraiadas*. São Paulo: Boitempo editorial, 2001.
- _____. *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo, 2007.
- FOSTER, Janet. *Docklands: Cultures in Conflict, Worlds in Collision*. London: Routledge, 1999.
- FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir*. São Paulo: Vozes, 2007 [1975].
- FRANÇA, Elizabete. *A Cidade de São Paulo e o Desenho de seus Espaços em Planos e Projetos*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1998.
- FRIEDMANN, J. *The world cities hipotesys*. In: *Development and change*, n. 17 (1986).
- FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. *A Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez Editora, 2000.

- FUJIMOTO, Nelson. *A produção monopolista do espaço urbano e a desconcentração do terciário de gestão na cidade de São Paulo. O caso da avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini*. São Paulo: dissertação de mestrado, Departamento de Geografia da FFLCH-USP, 1994.
- GAIARSA, Claudio Martins, e MONETTI, Eliane. *Cepacs e Outorga Onerosa: Uma Análise Comparativa*. In: São Paulo: *Seminário Internacional da LARES – Latin American Real Estate Society*, 2007.
- GEHL, J (1987) *Life Between Buildings: Using Public Space*. New York, 1987.
- GOFFMAN, Erving. *Manicômios, prisões e conventos*. São Paulo: Perspectiva, 2003 [1961].
- GOSLING, David; MAITLAND, Barry. *Concepts of Urban Design*. London: Academy Editions; New York: St. Martin's press, 1984.
- GOTTDIENER, Mark. *The social production of urban spaces*. Austin: University of Texas Press, 1985.
- GRAU, Eros Roberto. *Solo Criado*. In: Carta de Embu (diversos autores), CEPAM – Fundação Prefeito Faria Lima, 1977.
- GREEN BUILDING COUNCIL BRASIL. *Certificação*. Disponível em <<http://www.gbcbrasil.org.br/pt/index.php>> Acesso em 20/10/2010
- HALL, Peter. *Cidades do Amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 2002 [1988].
- HALL, Peter. *Towards a General Urban Theory*. In: BROTHIE, John et al (orgs.) *Cities in Competition: Productive and Sustainable Cities for the 21st Century*. South Melbourne : Longman Australia, 1995.
- HALPRIN, L. *Cities*. New York: Reinhold Publishing Corp, 1966.
- HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992 [1989].
- _____. *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.
- HASCHER, Rainer; JESKA, Simone; KLAUCK, Birgit. *Office Buildings: a design manual*. Basel, Berlin, Boston: Birkhäuser, 2002.
- HEIDEGGER, Martin. *Construir, habitar, pensar*. 1951. In: CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: Utopias e realidades- uma antologia*. 5ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002 (1965).
- HEPNER, Alexandre. *Espaços Livres na Arquitetura Corporativa: A produção do espaço livre particular de uso público nas centralidades de São Paulo*. 2006a. Iniciação Científica. (Graduando em Arquitetura e Urbanismo) - UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Orientador: Silvio Soares Macedo.
- HEPNER, Alexandre. *Projeto de requalificação urbana e funcional do Bairro de Santa Efigênia*. 2006b, Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo. Orientadora: Regina Maria Prosperi Meyer.
- HILLIER, Bill. *Space is the Machine: A configurational theory of architecture*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

- HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- HOLANDA, Frederico de. *Paisagem de objetos*. In: TURKIENICZ, Benamy (org.). *Desenho Urbano I: I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. Cadernos Brasileiros de Arquitetura, n. 12. São Paulo: Projeto Editores Associados, 1984. p. 27-36.
- HOUGH, Michael. *Cities and natural process*. London: Routledge, 1995.
- HUET, Bernard. *Espaços públicos, espaços residuais*. In: VIVA O CENTRO (org.). *Os Centros das Metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Editora Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 147-151.
- INSTITUTO PÓLIS. Laboratório de Desenvolvimento Local. *Estatuto da Cidade: Guia de implementação pelos municípios e cidadãos*. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.
- JACKSON, J. B. *The Necessity for Ruins and Other Topics*. Amherst: University of Massachussets Press, 1980.
- JACOBS, Allan. *Great Streets*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1995.
- JACOBS, Allan; APPLEBYARD, Donald. *Toward an Urban Design Manifesto*. In: LEGATES, Richard T.; STOUT, Frederic. *The city reader*. London, New York: Routledge, 1996. p. 491-502.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000 [1961].
- KAYDEN, Jerold S. *Privately Owned Public Spaces: The New York City Experience*. New York: Wiley, 2000.
- KNOX, Paul; OZOLINS, Peter. *The built environment*. 2000. In: CARMONA, Matthew; TIESDELL, Steve. *Urban Design Reader*. Oxford; Burlington: Architectural Press, 2007. p. 313-318.
- KOSTOF, Spiro. *The city shaped: Urban patterns and meanings through history*. Boston: Bullfinch Press / little Brown, 2004 [1991].
- KOULIOUMBA, Stamatia. *São Paulo: cidade mundial? Evidências e respostas de uma metrópole em transformação*. Tese de Doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2002.
- KRAFTA, Rômulo. *Desenho urbano e regulamentação urbanística*. In: TURKIENICZ, Benamy; MALTA, Maurício (orgs.). *Desenho Urbano: Anais do II SEDUR – Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. São Paulo: Pini; Brasília: CNPq; Rio de Janeiro: FINEP, 1986. p. 19-25.
- KRIEGER, Alex; SAUNDERS, William S. (org.). *Urban Design*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009.
- KRIER, Rob. *Urban Space*. New York: Rizzoli International Publications, 1979.
- LAMAS, José M. Ressano Gargia. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gumbelkian, 1993.
- LANG, Jon. *Creating architectural theory: The role of the behavioral sciences in environmental design*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1987.
- LANG, Jon. *Urban Design: A Typology of Procedures and Products*. Oxford; Burlington: Architectural Press, 2005.

- LANGENBUCH, Jurgen R. *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro, 1971. Tese (Doutorado). IBGE.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro Editora, 2008. [1970].
- LENCIONI, Sandra. *Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo*. In: PEREIRA, Paulo Cesar Xavier; HIDALGO, Rodrigo. *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina*. Santiago: Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile; São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2008. p. 41-54.
- LIMA, ZEULER. *Enclaves globais em São Paulo: urbanização sem urbanismo?* Artigo eletrônico, 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/471>> Acessado em 01.10.10.
- LLEWELYN-DAVIES. *Urban Design Compendium*. Londres: English Partnerships/Housing Corporation, 2000.
- LOGAN, John R. e MOLOTCH, L. Harvey. *Urban Fortunes: The political economy of place*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1987.
- LUNGO, Mario. *Globalización, Grandes proyectos y privatización de la gestión urbana*. In: CARMONA, Marisa (org.); e ARRESE, Álvaro (colab.). *Globalización y Grandes Proyectos Urbanos: La respuesta de 25 ciudades*. Buenos Aires: Infinito, 2005. p. 47-56.
- LYNCH, Kevin. *A theory of good city form*. Cambridge, Mass., London: The MIT Press, 1981.
- _____. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997 [1960].
- MACEDO, Sílvio Soares. *Os espaços livres de edificação e o desenho da paisagem urbana*. In: TURKIENICZ, Benamy; MALTA, Maurício (orgs.). *Desenho Urbano: Anais do II SEDUR – Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. São Paulo: Pini; Brasília: CNPq; Rio de Janeiro: FINEP, 1986.
- _____. *São Paulo, paisagem e habitação verticalizada: Os espaços livres como elementos de desenho urbano*. 1987. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.
- _____. *“Espaços Livres”*. Paisagem Ambiente Ensaios. São Paulo, n. 7 p 15-56, jun. 1995.
- _____. *Quadro do Paisagismo no Brasil*. São Paulo: FAUUSP, 1999.
- _____. *The Vertical Cityscape in São Paulo: The Influence of Modernism in Urban Design*. In: DEL RIO, Vicente; SIEMBIEDA, William (orgs.). *Beyond Brasília: Contemporary Urbanism in Brazil*. Gainesville: University Press of Florida, 2008. p. 82-103.
- MADANIPOUR, Ali. *Ambiguities of urban design*. 1997. In: CARMONA, Matthew; TIESDELL, Steve. *Urban Design Reader*. Oxford; Burlington: Architectural Press, 2007. p. 12-23.
- MALTA, Maurício. Uma contribuição aos estudos sobre desenho urbano no Brasil. In: TURKIENICZ, Benamy (org.). *Desenho Urbano I: I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. Cadernos Brasileiros de Arquitetura, n. 12. São Paulo: Projeto Editores Associados, 1984. p. 49-53.

- MARICATO, Ermínia. *As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil*. In: ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia, e VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-192.
- MARX, Karl. *Contribuição à crítica da economia política*. São Paulo: Expressão Popular, 2008. [1859].
- MASCARÓ, Juan Luis. *Loteamentos Urbanos*. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.
- MCHARG, Ian L. *Design with nature*. Philadelphia: Falcon Press, 1971 [1969].
- MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; e BIDERMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Edusp e Imprensa Oficial, 2004.
- MONTANDON, Daniel Todtmann; SOUZA, Felipe Francisco. *Land Readjustment e Operações Urbanas Consorciadas*. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2007.
- MORRIS, A. E. J. *History of Urban Form. Before the Industrial Revolutions*. London: Longman, 1979.
- MOUDON, Anne Vernez. *A Catholic approach to organizing what urban designers should know*. 1992. In: CUTHBERT, Alexander R. *Designing cities: critical readings in urban design*. Malden; Oxford, Victoria: Blackwell Publishing, 2003.
- MUMFORD, Eric. *The emergence of Urban Design at the breakup of CIAM*. In: KRIEGER, Alex; SAUNDERS, William S. (org.). *Urban Design*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009. p. 15-37.
- MUMFORD, Lewis. *The city in history*. New York: Harcourt books, 1989. [1961]
- NOBRE, Eduardo C. *Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na marginal do Rio Pinheiros*. Tese de Doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, agosto de 2000.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli International Publications, 1980.
- NUCLEO DE REAL ESTATE. *O sistema de classificação da qualidade*. Disponível em <<http://www.realestate.br/homesite/site.asp?pag=45&nivel=2>> Acesso em 20/10/2010 Oficial, 2000.
- OLIVATO, Paulo. *Aflalo & Gasperini: Família Atrium*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004.
- OLIVEIRA FILHO, João Telmo. *O Estatuto da Cidade: fundamentos e principais instrumentos*. Artigo eletrônico, 2004. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5370>> Acessado em 24.10.10.
- PEREIRA, Paulo Cesar Xavier; HIDALGO, Rodrigo. *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina*. Santiago: Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile; São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2008.
- PIEPERS, Bart and STORMS, Marcel. *New Corporate Structures and Modes of Work*. In: HASCHER, Rainer; JESKA, Simone; KLAUCK, Birgit. *A Design Manual Office Buildings*. Berlin: Birkhäuser, 2002.

- PORTAS, Nuno. *As políticas de reforço das centralidades*. In: VIVA O CENTRO (org.). *Os Centros das Metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Editora Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 121-133.
- PRESAS, Luciana Melchert Saguas. *Transnational Buildings in Local Environments*. Aldershot, Burlington: Ashgate Publishing, 2005.
- RAPOPORT, Amos. *Human Aspects of Urban Form: Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design*. Oxford: Pergamon Press, 1977.
- ROCCO, Roberto. *Grandes proyectos urbanos: La Operación Urbana "Faria Lima", San Pablo – Un nuevo marco legal*. In: CARMONA, Marisa (org.); e ARRESE, Álvaro (colab.). *Globalización y Grandes Proyectos Urbanos: La respuesta de 25 ciudades*. Buenos Aires: Infinito, 2005. p. 426-432.
- ROLNIK, Raquel. *A Cidade e a Lei: Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1997.
- ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001 [1966].
- RUBENSTEIN, Harvey M. *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*. New York: John Wiley and Sons, 1992.
- SALES, Pedro Manuel Rivebed de. *Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projetos*. 2005. Disponível em: < <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/476> > Acessado em 01.10.10.
- SANDRONI, Paulo. *O Cepac (Certificado de Potencial Adicional de Construção) como Instrumento de Captação de Mais-valias Urbanas e Financiamento de Grandes Projetos Urbanos*. In: *Operações Urbanas: Anais do seminário Brasil – França*. Brasília: Ministério das cidades, 2009. pp. 135-170.
- SANDRONI, Paulo. *Plusvalías Urbanas en Brasil: Creación, Recuperación y Apropiación en la Ciudad de San Pablo*. In: CARMONA, Marisa (org.); e ARRESE, Álvaro (colab.). *Globalización y Grandes Proyectos Urbanos: La respuesta de 25 ciudades*. Buenos Aires: Infinito, 2005. p. 69-82.
- SANTOS, Carlos Nelson F. dos. *Apresentação*. In: TURKIENICZ, Benamy (org.). *Desenho Urbano I: I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. Cadernos Brasileiros de Arquitetura, n. 12. São Paulo: Projeto Editores Associados, 1984.
- SANTOS, Carlos Nelson F. dos; VOGEL, Arno. *Quando a rua vira casa: A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. Rio de Janeiro: Convênio IBAM/FINEP, 1981.
- SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A.; SCARLATO, Francisco Capuano; ARROYO, Monica (org.). *Fim de século e globalização – o novo mapa do mundo*. São Paulo: Hucitec, 2002.
- SARANDESES, José Martínez. *Guía de diseño urbano*. Madrid : Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo, 1999.
- SASSEN, Saskia. *The Global City*. New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press, 1991.
- _____. (org.). *Global Networks, Linked Cities*. New York; London: Routledge, 2002.

- SÁVIO, Viviane Paes de Barros Castanho. *O Bairro da Vila Olímpia: Transformações Decorrentes das Novas Formas de Intervenção Urbana*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2003.
- SAVITCH, H. V. *Post Industrial Cities: Politics and Planning in New York, Paris and London*. New Jersey: Princeton University Press, 1988.
- SCWHARZ, Roberto. *As idéias fora do lugar*. 1977. In: _____. *Cultura e Política*. 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005. p. 59-83.
- SEABRA, Odete. *Os meandros dos rios nos meandros do poder*. Tietê e Pinheiros. Valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. São Paulo, 1987. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- SENNET, Richard. *Capitalism and the city*. In: ECHENIQUE, Marcial; SAINT, Andrew. *Cities for the New Millenium*. London: Spon Press, 2001. p. 15-22.
- SITTE, Camillo. *City Planning according to Artistic Principles*, 1889.
- SOJA, Edward W. *Postmetropolis: Critical studies of Cities and Regions*. Malden, Oxford, Carlton: Blackwell Publishing, 2000.
- SOMEKH, Nádia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador*. São Paulo: Nobel, 1997.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão*. São Paulo: Bertrand Brasil, 2001.
- SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. *A Identidade da Metrópole*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SOUZA, Maria Cláudia Pereira de. *O capital imobiliário e a produção do espaço urbano: o caso da Companhia City*. São Paulo, 1988. Dissertação (Mestrado em Administração). Faculdade Getúlio Vargas – Escola de Administração de Empresas de São Paulo.
- SPIRN, Anne Whiston. *O jardim de granito: A natureza no desenho da cidade*. São Pauo: Edusp, 1995. [1984].
- TAKAESU, Luciana Satiko. *Os espaços livres da habitação verticalizada em São Paulo*. Relatório de Iniciação Científica. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007.
- TARALLI, Cibele Haddad. *Ambiente Construído e Legislação: O visível e o imprevisível*. Tese de Doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1991.
- TIBBALDS, Francis. *'Places' matter most*. 1992. In: CARMONA, Matthew; TIESDELL, Steve. *Urban Design Reader*. Oxford; Burlington: Architectural Press, 2007. p. 9-11.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e o urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- TOPALOV, Christian. *Les promoteurs immobiliers: contribution à l'analyse de la production capitaliste du logement en France*. Paris: Mouton, 1974.

- TURKIENICZ, Benamy (org.). *Desenho Urbano I: I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. Cadernos Brasileiros de Arquitetura, n. 12. São Paulo: Projeto Editores Associados, 1984.
- TURKIENICZ, Benamy; MALTA, Maurício (orgs.). *Desenho Urbano: Anais do II SEDUR – Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. São Paulo: Pini; Brasília: CNPq; Rio de Janeiro: FINEP, 1986.
- UNWIN, Raymond. *Town Planning in Practice: An introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*. New York: B. Blom, 1909.
- VAINER, Carlos. *Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano*. In: ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia, e VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.
- VEJA SÃO PAULO. *"Histórias de um pioneiro: dez curiosidades sobre o shopping Iguatemi"* São Paulo, Abril, 23.04.2008.
- VENTURI, Robert; SCOTT BROWN, Denise; IZENOUR, Steven. *Aprendendo com Las Vegas: o simbolismo (esqucido) da forma arquitetônica*. São Paulo: Cosac & Naify, 2003. [1977]
- VILLAÇA, Flávio. As ilusões do Plano Diretor. Artigo eletrônico, 2005. Disponível em: <http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf>. Acessado em 24.10.10.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, LILP, 2001.
- VIVA O CENTRO (org.). *Os Centros das Metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Editora Terceiro Nome; Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- WAKISAKA, Tânia. *Zoneamento de uso e ocupação do solo e produção do espaço urbano em São Paulo*. São Paulo: 1991. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- WHYTE, William H. *The Social Life of Small Urban Spaces*. New York: Project for Public Spaces, 1988.
- WILDERODE, Daniel Van. *Operações Interligadas: engessando a perna de pau*. In ROLNIK, Raquel, e CYMBALISTA, Renato. (orgs.) *Instrumentos Urbanísticos contra a exclusão social*. São Paulo: Polis, p 43-55.
- WILLIS, Carol. *Form follows Finance: skyscrapers and skylines in New York and Chicago*. New York: Princeton Architectural, 1995
- WISSENBAACH, Vicente (edit.). *Carlos Bratke: Arquiteto*. São Paulo: Pro Editores, 1999.
- ZUKIN, Sharon. *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press, 1991.
- _____. *The Culture of Cities*. Malden, Oxford: Blackwell Publishers, 1995.

Documentos e publicações legais

BRASIL Lei de Parcelamento do Solo Urbano. Lei 6.766 de 1979

BRASIL. Estatuto da Cidade. Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001.

SÃO PAULO. Código de Obras. Lei 3.427 de 1929.

SÃO PAULO. Lei 3.571 de 1937.

SÃO PAULO. Código de Obras de 1937.

SÃO PAULO. Código de Obras de 1954.

SÃO PAULO. Lei 4.615 de 1955.

SÃO PAULO. Lei 5.261 de 1957.

SÃO PAULO. Lei 7.104/68.

SÃO PAULO. Lei 7.257/69.

SÃO PAULO. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI. Lei 7.668 de 1971.

SÃO PAULO. Lei de Zoneamento. Lei 7.805 de 1972.

SÃO PAULO, Lei 10.678/88. Plano Diretor.

SÃO PAULO, Lei 11.228/92.

SÃO PAULO, Decreto 32.329/92.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal. Operação Urbana Faria Lima. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2001.

SÃO PAULO. Plano Diretor Estratégico (PDE). Lei 13.430/02

SÃO PAULO. Lei de Uso e Ocupação do Solo. Lei Municipal 13.885 de 2004.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal. O novo zoneamento ao alcance de todos. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004. (a)

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal. PRE – Planos Regionais Estratégicos – Subprefeitura de Pinheiros. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004. (b)

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal. PRE – Planos Regionais Estratégicos – Subprefeitura de Santo Amaro. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004. (c)

SÃO PAULO. Lei Cidade Limpa. Lei 14.223 de 2006.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal. Prospecto de Registro (o “Prospecto”) da Operação Urbana Consorciada Faria Lima. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 2004 - versão atualizada em julho de 2008.

Créditos das fotos

Pág. 9: 1) Google Earth

Pág. 13: 2) Marcos Leal, 2009

Pág. 18: 3) Sergi Larripa, 2005 (fonte: *Wikimedia Commons*)

4) Alexandre Hepner, 2010

5) Alexandre Hepner, 2007

Pág. 19: 6) Ad62, 2007 (fonte: *Wikimedia Commons*)

7) Ardferrn, 2010 (fonte: *Wikimedia Commons*)

8) Osmar Carioc, 2010 (fonte: *Wikimedia Commons*)

Pág. 23: 9) Alexandre Hepner, 2002

10) Silvio Macedo, 1999

Pág. 24: 11) Jetson Green, 2006 (fonte: *Wikimedia Commons*)

12) Pline Photo, 2006 (fonte: *Wikimedia Commons*)

Pág. 26: 13, 14 e 15) Alexandre Hepner, 2006

Pág. 27: 16) Alexandre Hepner, 2005

17) Silvio Macedo, 2006

18) Alexandre Hepner, 2005

Pág. 28: 19) Alexandre Hepner, 2002

20) Augusto Areal, 2007 (fonte: *Wikimedia Commons*)

21) Tim Cannock, 2006 (fonte: *Wikimedia Commons*)

Pág. 29: 22) Ramon Cahenzli, 2006 (fonte: *Wikimedia Commons*)

23) Silvio Macedo, 2004

24) Paula le Dieu, 2006 (fonte: *Wikimedia Commons*)

PARTE II:

Pág 117 Andy, 2009 (fonte: *Wikimedia Commons*)

Pág 118 Google Earth

Pág. 121: Silvio Macedo, 2005

Pág. 122: 1) Silvio Macedo, 2005

2) Silvio Macedo, 2005

3) Silvio Macedo, 2005

4) Silvio Macedo, 2005

Pág. 123: 5) Alexandre Hepner, 2010

6) Alexandre Hepner, 2010

7) Alexandre Hepner, 2010

8) Alexandre Hepner, 2010

9) Alexandre Hepner, 2010

10) Alexandre Hepner, 2010

Pág. 135: Silvio Macedo, 2005

Pág. 136: 1) Silvio Macedo, 2005

2) Silvio Macedo, 2005

3) Silvio Macedo, 2005

4) Quisbo, 2008 (fonte: *Wikimedia Commons*)

Pág. 137: 5) Alexandre Hepner, 2010

6) Alexandre Hepner, 2010

7) Alexandre Hepner, 2010

8) Ananda Grinkraut, 2010

9) Ananda Grinkraut, 2010

10) Ananda Grinkraut, 2010

Pág. 153: Silvio Macedo, 2004

Pág. 154: 1) Silvio Macedo, 2004

2) Silvio Macedo, 2004

3) Alexandre Hepner, 2009

4) Anthony Argus, 2008

- Pág. 155: 5) Ananda Grinkraut, 2010
6) Ananda Grinkraut, 2010
7) Ananda Grinkraut, 2010
8) Ananda Grinkraut, 2010
9) Ananda Grinkraut, 2010
10) Ananda Grinkraut, 2010
- Pág. 180: 28) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 181: 30) Alexandre Hepner, 2010
- Pág. 182: 31) Silvio Macedo, 2007
- Pág. 183: 32) Silvio Macedo, 2004
- Pág 189: Base, 1958
- Pág. 190: 34) s/ autor ~1970 (fonte: Shopping Iguatemi)
35) Alexandre Hepner, 2009
- Pág. 191: 36) Alexandre Hepner, 2007
- Pág. 192: 37) Alexandre Hepner, 2005
- Pág. 207: 38) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 208: 39) s/ autor, 1973 Fonte: Arquivo Bunge y Born
- Pág. 209: 40) Alexandre Hepner, 2005
41) Silvio Macedo, 2005
- Pág. 210: 42) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 212: 43) Arquivo Bratke-Collet, s/ d.
- Pág. 213: 44) Arquivo Bratke-Collet, s/ d.
- Pág. 213: 45) Arquivo Bratke-Collet, s/ d.
46) Alexandre Hepner, 2010
47) Arquivo Bratke-Collet, s/ d.
48) Alexandre Hepner, 2010.
- Pág. 216: 49) Alexandre Hepner, 2010
50) Alexandre Hepner, 2010
51) Arquivo Bratke-Collet, s/ d.
- 52) Alexandre Hepner, 2010
- Pág. 218: 53) Alexandre Hepner, 2010
54) Alexandre Hepner, 2010
55) Alexandre Hepner, 2008
56) Ariosto Moreira, 2008
(fonte: *Wikimedia Commons*)
- Pág. 223: 57) Arquivo Multiplan, s/d.
- Pág. 224: 58) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 225: 59) Alexandre Hepner, 2010
- Pág. 228: 60) Ananda Grinkraut, 2010
61) Ananda Grinkraut, 2010
- Pág. 230: 62) Bill Stanford, s/d. (fonte: *Wikimedia Commons*)
- Pág. 231: 63) Silvio Macedo, 2007
- Pág. 248: 64) Fonte: Arquivo Königsberger Vannucchi
65) Fonte: Arquivo Königsberger Vannucchi
- Pág 254: 66) Silvio Macedo, 2010
67) Carlos Refinnetti, s/d. (fonte: *Wikimedia Commons*)
68) Ananda Grinkraut, 2010
- Pág 255: 69) Alexandre Hepner, 2004
70) Alexandre Hepner, 2004
71) Alexandre Hepner, 2004
72) Alexandre Hepner, 2004
- Pág 261: 73) Scott Murphy, s/d. (fonte: *Wikimedia Commons*)
74) Scott Murphy, s/d. (fonte: *Wikimedia Commons*)
- Pág 262 75) Silvio Soares Macedo, 2005.
- Pág 263 76) Municipal Art Society, 2005.
- Pág 264 77) Silvio Soares Macedo, 2005.
- Pág 265 78) Gwathmey Siegel, 2005. (fonte: *Wikimedia Commons*)

EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA NA MARGINAL PINHEIROS APÊNDICE

Vila Olímpia 1976-1980

① Ed. Aeroporto I
1975
Nº de pavimentos: 9
Área locável: 4.410 m²

② Ed. CURT
1975
Nº de pavimentos: 4
Área locável: 4.360 m²

③ Ed. Concorde
1976
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 4.716 m²

④ Ed. Aeroporto II
1977
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 4.137 m²

⑤ Ed. Quilombo
1979
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.600 m²

⑥ Ed. Wilson Mendes
Caldeira 1979
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 16.797 m²

Vila Olímpia 1981-1985

① Ed. Francisco Lopes
1983
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 11.520 m²

② Ed. Brasília Machado
Neto 1984
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 11.470 m²

③ Ed. Beira-Rio
1984
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.434 m²

④ Ed. Wysling
1984
Nº de pavimentos: 10
Área locável: 4.970 m²

⑤ Ed. Almar
1984
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 5.760 m²

⑥ Ed. Funchal
1985
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 5.200 m²

⑦ Ed. Camargo Corrêa
1985
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 11.676 m²

Vila Olímpia 1986-1990

① Ed. Pedro Aristides
Bourdon 1987
Nº de pavimentos: 9
Área locável: 2.400 m²

② Ed. Erika
1987
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 5.500 m²

③ Ed. Tenerife - Bloco A
1988
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 4.004 m²

④ Ed. Real Park
1989
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.110 m²

⑤ Ed. Atlanta
1989
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 1.820 m²

⑥ Ed. Dornier Merkur
1990
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 5.500 m²

⑦ Ed. Atrium I
1990
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 6.500 m²

Vila Olímpia 1991-1995

**Sede Eletropaulo
(Incompleto)** 1991
Nº de pavimentos: 23
Área locável: 58.000 m²

② **Ed. Setin Tower**
1991
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 4.675 m²

③ **Ed. Madison Building**
1991
Nº de pavimentos: 6
Área locável: 8.429 m²

④ **Ed. Telemar - Pegasus**
1991
Nº de pavimentos: 2
Área locável: 1.900 m²

⑤ **Ed. GBC**
1992
Nº de pavimentos: 10
Área locável: 2.800 m²

⑥ **Ed. Miziara**
1992
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 2.880 m²

⑦ **Ed. Mykonos**
1992
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 8.581 m²

⑧ **Trade Tower Service
& Business** 1994
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 4.980 m²

⑨ **Ed. Atrium II**
1994
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 4.408 m²

⑩ **Ed. Mary Kay**
1994
Nº de pavimentos: 4
Área locável: 2.500 m²

⑪ **Ed. Hyatt**
1995
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.700 m²

⑫ **Ed. Royal Park**
1995
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.700 m²

⑬ **Aurélia Office Tower**
1995
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 3.240 m²

⑭ **Ed. Olímpia Park**
1995
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 6.020 m²

Vila Olímpia 1996-2000

① **Work Place Funchal**
1996
Nº de pavimentos: 19
Área locável: 5.700 m²

② **Ed. Atrium III**
1996
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 5.359 m²

③ **Ed. Midas**
1996
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 5.200 m²

④ **Ed. Montreal**
1997
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 5.564 m²

⑤ **Sede Banco Industrial do Brasil** 1997
Nº de pavimentos: 4
Área locável: 3.108 m²

⑥ **Ed. Business Center Gomes de Carvalho** 1997
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 8.939 m²

⑦ **Flat Mercure The Must** 1998
Nº de pavimentos: 18
144 apartamentos

⑧ **Ed. Business Center Vila Olímpia** 1998
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 3.640 m²

⑨ **The Manager Office Service** 1998
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 4.836 m²

⑩ **Ed. Olímpia Tower - II**
1998
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.880 m²

⑪ **Via Funchal**
1998
Casa de espetáculos
Capacidade: 4.000 pessoas

⑫ **Ed. Atrium IV**
1998
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 5.600 m²

⑬ **Maximum Office**
1998
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 7.110 m²

⑭ **Network Empresarial**
1998
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 8.820 m²

⑮ **Palazzo Mona Lisa**
1998
Nº de pavimentos: 16
82 apartamentos

⑯ **Ed. Four Seasons**
1999
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.880 m²

⑰ **New Century Office**
1999
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.520 m²

⑱ **Ed. Delta One**
1999
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.808 m²

⑲ **Ed. Atrium V**
1999
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 8.177 m²

⑳ **Ed. Pilar**
1999
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 6.240 m²

㉑ **Ed. Net Office Empresarial**
1999
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 4.884 m²

㉒ **Ed. Memphis Office**
1999
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.880 m²

㉓ **Mercure The World Executive Flat**
1999
Nº de pavimentos: 27
324 apartamentos

㉔ **São Paulo Trade Building**
2000
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 5.700 m²

㉕ **Ed. Francisco Mellão Berrini**
2000
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 7.632 m²

㉖ **Hotel Meliá Confort AT ITC**
2000
Nº de pavimentos: 22
308 apartamentos

㉗ **International Trade Center Business**
2000
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 8.316 m²

㉘ **Ed. Olympic Tower**
2000
Nº de pavimentos: 9
Área locável: 4.966 m²

㉙ **Ed. Ufficio 2000**
2000
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.880 m²

㉚ **Ed. Palladio**
2000
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 7.360 m²

Vila Olímpia 2001-2005

① Hotel Estanzola
Funchal 2001
Nº de pavimentos: 17
170 apartamentos

② Itaim Office Tower
2001
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 5.200 m²

③ Ed. Dakota
2001
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.400 m²

④ Ed. Ufficio Olympia
2002
Nº de pavimentos: 10
Área locável: 4.017 m²

⑤ New Avenue
2002
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.016 m²

⑥ Ed. Milan Head
Office 2002
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 5.400 m²

⑦ Ed. Tenerife - Bloco B
2002
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 6.784 m²

⑧ **Loft Office São Paulo**
2002
Nº de pavimentos: 7
Área locável: 3.150 m²

⑨ **Ed. Helena Milan**
2002
Nº de pavimentos: 10
Área locável: 2.180 m²

⑩ **Ed. Solar Alvorada**
2002, residencial
Nº de pavimentos: 20
80 apartamentos

⑪ **Long Stay World Class**
2002, residencial (2 blocos)
Nº de pavimentos: 23
276 apartamentos

⑫ **Ed. One Hundred**
2003
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 5.326 m²

⑬ **Continental Square Faria Lima** 2003
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 28.046 m²

⑭ **Hotel Caesar Business Faria Lima** 2003
Nº de pavimentos: 16
214 apartamentos

⑮ **Millennium Office Park**
2004 (4 blocos)
Nº de pavimentos: 5 (x4)
Área locável: 20.091 m²

⑯ **Ed. Atrium VI**
2004
Nº de pavimentos: 19
Área locável: 15.381 m²

⑰ **Ed. Minneapolis**
2004
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 5.083 m²

⑱ **Vila Daslu**
2005
Loja de artigos de luxo
Área locável: 4.800 m²

⑲ **Ed. e-Tower**
2005
Nº de pavimentos: 35
Área locável: 24.024 m²

⑳ **Ed. Boulevard Sul**
2005
Nº de pavimentos: 19
Área locável: 8.041 m²

㉑ **Ed. Olímpia Top Office**
2005
Nº de pavimentos: 9
Área locável: 3.240 m²

㉒ **Atrium VII**
2005
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 6.086 m²

㉓ **Ed. Augusto de Arruda Botelho Filho** 2005
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 2.497 m²

㉔ **Ed. Aspen**
2005
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 3.964 m²

㉕ **Ed. Brasileira**
2005
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 5.390 m²

㉖ **Ed. Olympia Ville**
2005, residencial
Nº de pavimentos: 13
52 apartamentos

Vila Olímpia 2006-2010

① **Ed. Vila Olímpia Corporate Plaza**
2006
Nº de pavimentos: 21
Área locável: 9.640 m²

② **Cond. Atmosfera**
2006, residencial (3 blocos)
Nº de pavimentos: 27/26
212 Apartamentos

③ **Cond. Camp-Life**
2006, residencial (3 blocos)
Nº de pavimentos: 27
324 Apartamentos

④ **Ed. Atrium VIII**
2006
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 4.663 m²

⑤ **Ed. Celebration**
2006
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 5.620 m²

⑥ **Cond. Edge**
2007 (2 blocos)
Nº de pavimentos: 18
144 Apartamentos

⑦ **Olímpia Trade Center**
2007
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 10.358 m²

⑧ **Ed. Olimpíadas 242**
2008
Nº de pavimentos: 10
Área locável: 5.052 m²

⑨ **Ed. Capital Center**
2008
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 9.178 m²

⑩ **The Taj Office Tower**
2008
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 7.920 m²

⑪ **Olympia Self Living**
2008, residencial
Nº de pavimentos: 17
66 Apartamentos

⑫ **Ed. Advanced Tower**
2008
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 7.129 m²

⑬ **Shopping Vila Olímpia**
2009
Área locável: 28.091 m²
Área total: 86.308 m²

⑭ **WTorre JK - Santander**
2009
Nº de pavimentos: 34
Área locável: 93.500 m²

⑮ **Ed. Atrium IX**
2010
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 5.412 m²

⑯ **The Triumph**
2010
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 8.000 m²

Av Eng. Luís Carlos Berrini 1976-1980

① Sede Tenenge
1977 (2 torres)
Nº de pavimentos: 21
Área locável: 17.430 m²

② Ed. Bandeirantes
1977
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.976 m²

③ Ed. Morumbi
1977
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.400 m²

④ Ed. Urca
1978
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.168 m²

⑤ Ed. Fortaleza
1978
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.660 m²

⑥ Ed. Carmel
1979
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.568 m²

⑦ Ed. Granville
1980
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.568 m²

Av Eng. Luís Carlos Berrini 1981-1985

① Shopping Morumbi 1982
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 55.085 m²
Área total: 207.712 m²

② Ed. Panamby 1982
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 6.188 m²

③ Ed. Gávea 1983
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 4.137 m²

⑤ Ed. Flórida 1983
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.600 m²

⑦ Paulista de Seguros III 1984
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 10.200 m²

⑨ Ed. Morumbi Plaza 1985
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 12.870 m²

④ Ed. Indeca 1983
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.948 m²

⑥ Raul da Cunha Bueno 1983
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.528 m²

⑧ Ed. St. Thomas 1984
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 1.024 m²

⑩ Ed. Palmares 1985
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.192 m²

⑪ Ed. Centenário (Sede Claro Celular) 1985
Nº de pavimentos: 4
Área locável: 8.480 m²

Av Eng. Luís Carlos Berrini 1986-1990

① **Ed. Oswaldo Bratke**
1986
Nº de pavimentos: 5
Área locável: 980 m²

② **Ed. J. Uchoa Borges**
1987
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.456 m²

③ **Ed. Brasilinterpart**
1987
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 14.190 m²

④ **Ed. Roberto Sampaio Ferreira** 1988
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 8.800 m²

⑤ **Ed. Jafet**
1988
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 4.272 m²

⑥ **Ed. Tapajós**
1988
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 2.400 m²

⑦ **Ed. Arandu**
1989
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 5.588 m²

⑧ **Torre Nações Unidas Centro Adm Phillips** 1989
Nº de pavimentos: 21
Área locável: 24.976 m²

⑨ **Ed. Haydée Ferraz de Camargo** 1989
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 4.284 m²

⑩ **Ed. Del Telecom**
1989
Nº de pavimentos: 6
Área locável: 1.100 m²

⑪ **Ed. Terra Brasilis**
1990
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 4.250 m²

⑫ **Ed. Gold Center**
1990
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 4.030 m²

⑬ **Ed. City Salem**
1990
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.696 m²

⑭ **Ed. Paulo Gini**
1990
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 1.800 m²

⑮ **Ed. Brumadinho**
1990
Nº de pavimentos: 6
Área locável: 4.283 m²

⑯ **Ed. Amaro**
1990
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 1.320 m²

Av Eng. Luís Carlos Berrini 1991-1995

① **EdAlana I**
1991
Nº de pavimentos: 10
Área locável: 1.880 m²

② **Ed. River Park**
1991
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 7.995 m²

③ **Beatriz Monteiro de Carvalho** 1992
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 3.648 m²

④ **Ed. Nações Unidas III**
1992
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 8.960 m²

⑤ **Ed. Baronesa de St Seve** 1992
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 4.080 m²

⑥ **Ed. Morumbi Square**
1993 (2 blocos)
Nº de pavimentos: 7/11
Área locável: 9.976 m²

⑦ **Ed. Maria Cecília da Cunha Bueno** 1993
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 1.360 m²

⑧ **Ed. Alana II**
1994
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 3.796 m²

⑨ **Ed. Brasif**
1995
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 4.446 m²

⑩ **Complexo World Trade Center** 1995
Nº de pavimentos: 25
Área locável: 23.962 m²

⑪ **Ed. Berrini Lavra**
1995
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 2.200 m²

⑫ **Ed. Plaza Centenário**
1995
Nº de pavimentos: 32
Área locável: 34.196 m²

⑬ **Shopping Market Place** 1995
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 33.525 m²
Área total: 93.210 m²

Av Eng. Luís Carlos Berrini 1996-2000

① Berrini Trade Center
1996
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 5.056 m²

② Ed. Luxor Center
1996
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 4.200 m²

③ Ed. Aruanda
1996
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 1.606 m²

④ Ed. Sudameris
1996
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 6.180 m²

⑤ Ed. Berrini 901
1996
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 5.788 m²

⑥ Hotel Estanzola
Nações Unidas
1996
Nº de pavimentos: 16
111 apartamentos

⑦ Ed. Liberty Seguros
1996
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 7.280 m²

⑧ **Market Place Tower I**
1996
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 14.980 m²

⑨ **Ed. Century Plaza**
1997
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 3.600 m²

⑩ **Ed. Itamambuca**
1997
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 4.906 m²

⑪ **Imperial Berrini Offices** 1997
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 9.100 m²

⑫ **Hotel Blue Tree Towers Berrini** 1997
Nº de pavimentos: 22
184 apartamentos

⑬ **Bolsa de Imóveis do Estado de São Paulo** 1997
Nº de pavimentos: 20
Área locável: 17.635 m²

⑭ **Ed. Berrini 550**
1997
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 8.820 m²

⑮ **Centro Empr. Nações Unidas - T. Oeste** 1998
Nº de pavimentos: 27
Área locável: 25.818 m²

⑯ **Pres. Arthur Bernardes** 1998
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 4.356 m²

⑰ **Ed. Eng. Jorge Oliva** 1998
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 3.640 m²

⑱ **Hotel Parthenon Royal Brooklin** 1998
Nº de pavimentos: 24
125 apartamentos

⑲ **Ed. Palace Berrini** 1998
Nº de pavimentos: 10
Área locável: 9.640 m²

⑳ **Estúdios Rede Globo** 1999
Complexo de estúdios

㉑ **Centro Empr. Nações Unidas - T. Norte** 1999
Nº de pavimentos: 34
Área locável: 55.816 m²

㉒ **Hotel Meliá Confort WTC Brooklin** 1999
Nº de pavimentos: 18
224 Apartamentos

㉓ **Ed. Berrini Sul** 1999
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 3.900 m²

㉔ **Market Place Tower II** 2000
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 13.478 m²

㉕ **Hotel Estanzuela Berrini** 2000
Nº de pavimentos: 16
130 Apartamentos

㉖ **Ed. Attili Tinelli** 2000
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 5.500 m²

㉗ **Ed. Olympic Tower** 2000
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 4.264 m²

㉘ **Ed. Berrini 500** 2000
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 12.165 m²

Av Eng. Luís Carlos Berrini 2001-2005

① **Ed. James Watt**
2001
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 2.438 m²

② **Ed. Bank Boston (Itaú Personalitê)** 2002
Nº de pavimentos: 25
Área locável: 31.440 m²

③ **Hotel Hyatt**
2002
Nº de pavimentos: 21
466 Apartamentos

④ **Hotel Hilton**
2002
Nº de pavimentos: 28
485 Apartamentos²

⑤ **Ed. Itajú**
2002
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 5.504 m²

⑥ **Ed. Mapfre**
2002
Nº de pavimentos: 22
Área locável: 8.578 m²

⑦ **Tryp Berrini Hotel**
2002
Nº de pavimentos: 20
200 Apartamentos

⑧ **Sede Vivo Celular**
2003
Nº de pavimentos: 7
Área locável: 21.000 m²

⑨ **Ed. Alice Maria Sampaio Ferreira** 2003
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 6.916 m²

⑩ **Hotel Gran Estanzola São Paulo** 2003
Nº de pavimentos: 16
209 Apartamentos

⑪ **Hotel Victorian Plaza Berrini** 2003
Nº de pavimentos: 8
128 Apartamentos

⑫ **Ed. Ronaldo Sampaio Ferreira** 2003
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 11.691 m²

⑬ **Etna Megastore**
2004
Loja de decoração
Área locável: 10.200 m²

⑭ **EdBerrini 1681**
2004
Nº de pavimentos: 15
Área locável: 8.599 m²

⑮ **Centro Empr. Nações Unidas - T. Sul** 2004
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 14.931 m²

⑯ **Ed. Plaza I**
2004
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 10.112 m²

⑰ **Ed. Igaratá**
2004
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 7.500 m²

⑱ **Centro Empr. João Domingues Araújo** 2005
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 13.123 m²

⑲ **Ed. Itamaracá**
2005
Nº de pavimentos: 13
Área locável: 4.992 m²

⑳ **C&C Megastore**
2005
Material de construção
Área locável: 8.500 m²

㉑ **Telhanorte**
2005
Material de construção
Área locável: 8.370 m²

Av Eng. Luís Carlos Berrini 2006-2010

① **Ed. Berrini 1511**
2006
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 6.304 m²

② **Ed. Mandarin**
2006, residencial
Nº de pavimentos: 38
334 apartamentos

③ **Ed. Jornalista Roberto Marinho – Globo** 2007
Nº de pavimentos: 9
Área locável: 4.300 m²

④ **RochaVerá Plaza Torre A** 2008
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 29.125 m²

⑤ **RochaVerá Plaza Torre B** 2008
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 29.125 m

⑥ **Torre Morumbi**
2008
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 6.304 m²

⑦ **Florida Penthouse Smart Living** 2008
Nº de pavimentos: 32 / 29
2 torres, 305 apartamentos

⑧ **Cond. Humanari**
2008, residencial
Nº de pavimentos: 26
3 torres, 294 apartamentos

⑨ **Loja Hyundai**
2009
Concessionária de veículos
Área locável: 1.420 m²

⑩ **Ed. Berrini Plaza**
2009
Nº de pavimentos: 17
Área locável: 6.690 m²

⑪ **Ed. Landmark Nações Unidas** 2009
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 26.768 m²

⑫ **NYC Duplex Berrini**
2009, residencial
Nº de pavimentos: 17
268 apartamentos

⑬ **Ed. Igarassu**
2009
Nº de pavimentos: 20
Área locável: 10.880 m²

⑭ **Ponte Octávio Frias de Oliveira** 2009

⑮ **RochaVerá Plaza Torre D** 2010
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 14.500 m²

⑯ **Ed. Berrini Park**
2010
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 6.129 m²

⑰ **Ed. Jatobá Green Park**
2010
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 12.850 m²

⑱ **Ed. Eco Berrini**
2011
Nº de pavimentos: 32
Área locável: 43.200 m²

⑲ **Ed. E-Office**
2011
Nº de pavimentos: 27
Área locável: 14.985 m²

⑳ **RochaVerá Plaza Torre C** 2012
Nº de pavimentos: 32
Área locável: 47.250 m²

2

Verbo Divino / Alexandre Dumas 1975-1980

① Carrefour
1975
Hipermercado
Área locável: 25.500 m²

② Centro de Processamento de dados do banco do Brasil
1976
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 35.000 m²

1976

1977

1978

1979

1980

①

②

Verbo Divino / Alexandre Dumas 1981-1985

① Edifício Verbo Divino
1982
Nº de pavimentos: 11
Área locável: 14.561 m²

② Ed. Carrefour
1982
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 2.970 m²

③ Ed. Paul Harris
1982
Nº de pavimentos: 10
Área locável: 3.880 m²

④ Datamec
1984
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 3.200 m²

⑤ Becton Dickinson
1985
Nº de pavimentos: 2
Área locável: 2.286 m²

⑥ Cond. Verbo Divino
1985
Nº de pavimentos: 2
Área locável: 2.264 m²

Verbo Divino / Alexandre Dumas 1986-1990

① **Cond. Jeanne D'Arc**
1986, residencial
Nº de pavimentos: 18
72 apartamentos

② **Deloitte (antiga Arthur Andersen)**
1986
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 4.500 m²

③ **Oracle - Sun Microsystems (antiga Poliolefinas)**
1986
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 2.200 m²

④ **Merck, Sharp & Dohme (antiga Tudor Marsh)**
1987
Nº de pavimentos: 4
Área locável: 2.628 m²

⑤ **Deloitte (Atlantis)**
1987
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 3.078 m²

⑥ **Dow Química**
1987
Nº de pavimentos: 4
Área locável: 9.600 m²

⑦ **Paramount Lansul - Bloco A**
1988
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 3.339

⑧ **Pfizer (antiga Sade)**
1989
Nº de pavimentos: 4
Área locável: 7.452 m²

⑨ **Paramount Lansul Bloco B** 1990
Nº de pavimentos: 7
Área locável: 3.654 m²

⑩ **AD 2200 (antigo Deutsche Bank)**
1990
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 16.607 m²

⑪ **Accenture (antigo Arthur Andersen bloco B)**
1990
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 4.520 m²

Verbo Divino / Alexandre Dumas 1991-1995

① **Centro Empresarial Transatlântico** 1991
Nº de pavimentos: 7
Área locável: 14.728 m²

② **Cond. Champs Elisee** 1991, residencial (9 blocos)
Nº de pavimentos: 8
288 apartamentos

③ **Corporate Plaza** 1991
Nº de pavimentos: 18
Área locável: 10.575 m²

④ **Deloitte** 1992
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 2.241 m²

⑤ **Ralph Rosenberg** 1992
Nº de pavimentos: 12
Área locável: 6.480 m²

⑥ **Birmann 10 (Phillips)** 1992
Nº de pavimentos: 8
Área locável: 9.669 m²

⑦ **Jatobá - Birmann 22** 1993
Nº de pavimentos: 5
Área locável: 6.670 m²

Verbo Divino / Alexandre Dumas 1996-2000

① **Birmann 11 & 12**
1996
Nº de pavimentos: 11 / 12
Área locável: 20.565 m²

② **Birmann 23**
1996
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 4.996 m²

③ **Cond. Quartier Vert**
1997, residencial (2 blocos)
Nº de pavimentos: 17
120 apartamentos

④ **Birmann 26**
1997
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 3.426 m²

⑤ **Master Tower**
1999
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 4.900 m²

⑥ **Ed. Stelvio Mazza**
1999
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 3.696 m²

⑦ **Mercure Apartments**
Nações Unidas, flat 2000
Nº de pavimentos: 11
141 apartamentos

⑧ **Transamerica Flats**
Nações Unidas 2000
Nº de pavimentos: 13
143 apartamentos

⑨ **Blue Tree Towers**
Nações Unidas 2000
Nº de pavimentos: 14
170 apartamentos

Verbo Divino / Alexandre Dumas 2001-2005

① Aliança São Paulo Plaza
2001
Nº de pavimentos: 14
Área locável: 6.997 m²

② Santo Antônio Bloco 2
2003
Nº de pavimentos: 4
Área locável: 5.285 m²

③ Dumas Tower
2003
Nº de pavimentos: 16
Área locável: 8.048 m²

④ Ed. Terraço Paulistano
2003
Nº de pavimentos: 3
Área locável: 1.050 m²

⑤ Ed. Cardinal
2003
Nº de pavimentos: 6
Área locável: 2.100 m²

⑥ Tryp Nações Unidas
2004, hotel
Nº de pavimentos: 20
400 apartamentos

⑦ Cond. Granja Julieta
2004, residencial (2 blocos)
Nº de pavimentos: 20
160 apartamentos

⑧ Estanplaza Boutique Hotel
2005
Nº de pavimentos: 15
150 apartamentos

Verbo Divino / Alexandre Dumas 2006-2010

① **Hotel Blue Tree Premium Verbo Divino**
2006
Nº de pavimentos: 8
380 apartamentos

② **Condominio Reserva Granja Julieta (8 blocos)**
2007
Nº de pavimentos: 8
240 apartamentos

③ **Olimpic Chác. Santo Antônio (2 blocos)** 2009
Nº de pavimentos: 28
220 apartamentos

Créditos das fotos - Apêndice

Pág. 1: 1) Arquivo Bratke Collet, s/d
2) Fonte: Buidings.com.br, s/d
3) Arquivo Bratke Collet, s/d
4) Arquivo Bratke Collet, s/d
5) Alexandre Hepner, 2010
6) Silvio Macedo, 2005

Pág. 2: 1) Silvio Macedo, 2005
2) Silvio Macedo, 2005
3) Fonte: Buidings.com.br, s/d
4) Alexandre Hepner, 2010
5) Fonte: Buidings.com.br, s/d
6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
7) Fonte: Buidings.com.br, s/d

Pág. 3: 1) Alexandre Hepner, 2010
2) Fonte: Buidings.com.br, s/d
3) Alexandre Hepner, 2010
4) Fonte: Buidings.com.br, s/d
5) Fonte: Buidings.com.br, s/d
6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
7) Alexandre Hepner, 2004

Pág. 5: 1) Alexandre Hepner, 2010
2) Fonte: Buidings.com.br, s/d
3) Fonte: Buidings.com.br, s/d
4) Fonte: Buidings.com.br, s/d
5) Fonte: Buidings.com.br, s/d
6) Fonte: Buidings.com.br, s/d

Pág. 6: 1) Alexandre Hepner, 2010
2) Alexandre Hepner, 2010
3) Alexandre Hepner, 2010
4) Fonte: Buidings.com.br, s/d
5) Alexandre Hepner, 2010
6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
7) Fonte: Buidings.com.br, s/d

Pág. 7: 1) Fonte: Buidings.com.br, s/d
2) Alexandre Hepner, 2010
3) Alexandre Hepner, 2004
4) Silvio Macedo, 2005
5) Silvio Macedo, 2005
6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
7) Fonte: Buidings.com.br, s/d
8) Fonte: Buidings.com.br, s/d
9) Fonte: Buidings.com.br, s/d
10) Silvio Macedo, 2005
11) Silvio Macedo, 2005
12) Fonte: Buidings.com.br, s/d
13) Silvio Macedo, 2005

7) Alexandre Hepner, 2010
8) Alexandre Hepner, 2010
9) Alexandre Hepner, 2010
10) Fonte: Buidings.com.br, s/d
11) Alexandre Hepner, 2010
12) Alexandre Hepner, 2010
13) Arq. Königsberger Vannucchi

14) Alexandre Hepner, 2010

Pág. 8: 1) Alexandre Hepner, 2010
2) Alexandre Hepner, 2010
3) Alexandre Hepner, 2010
4) Alexandre Hepner, 2010
5) Alexandre Hepner, 2010
6) Alexandre Hepner, 2010
7) Alexandre Hepner, 2010

Pág. 9: 8) Alexandre Hepner, 2010
9) Fonte: Buidings.com.br, s/d
10) Silvio Macedo, 2005
11) Silvio Macedo, 2005
12) Alexandre Hepner, 2010
13) Fonte: Buidings.com.br, s/d
14) Alexandre Hepner, 2010
15) Silvio Macedo, 2005
16) Alexandre Hepner, 2010
17) Alexandre Hepner, 2010
18) Fonte: Buidings.com.br, s/d
19) Alexandre Hepner, 2010
20) Silvio Macedo, 2005
21) Alexandre Hepner, 2010
22) Alexandre Hepner, 2010

24) Silvio Macedo, 2005
25) Silvio Macedo, 2005
26) Silvio Macedo, 2005
27) Silvio Macedo, 2005
28) Silvio Macedo, 2005
29) Fonte: Buidings.com.br, s/d
30) Silvio Macedo, 2005

- 23) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 24) Alexandre Hepner, 2010
 25) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 26) Silvio Macedo, 2005
- Pág. 11: 1) Alexandre Hepner, 2010
 2) Alexandre Hepner, 2010
 3) Silvio Macedo, 2005
 4) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 5) Alexandre Hepner, 2010
 6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 7) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 8) Alexandre Hepner, 2010
 9) Alexandre Hepner, 2010
 10) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 11) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 12) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 13) Arquivo Multiplan
 14) Alexandre Hepner, 2010
 15) Alexandre Hepner, 2010
 16) Fonte: Buidings.com.br, s/d
- Pág. 12: 1) Silvio Macedo, 2005
 2) Arquivo Bratke Collet, s/d
 3) Arquivo Bratke Collet, s/d
 4) Alexandre Hepner, 2010
 5) Alexandre Hepner, 2010
 6) Arquivo Bratke Collet, s/d
 7) Fonte: Buidings.com.br, s/d
- Pág. 13: 1) Silvio Macedo, 2005
 2) Arquivo Bratke Collet, s/d
- 3) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 5) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 7) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 9) Arquivo Bratke Collet, s/d
- Pág. 15: 1) Arquivo Bratke Collet, s/d
 2) Arquivo Bratke Collet, s/d
 3) Arquivo Bratke Collet, s/d
 4) Arquivo Bratke Collet, s/d
 5) Arquivo Bratke Collet, s/d
 6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 7) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 8) Alexandre Hepner, 2010
 9) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 10) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 11) Arq. Königsberger Vannucchi
 12) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 13) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 14) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 15) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 16) Alexandre Hepner, 2010
- Pág. 17: 1) Alexandre Hepner, 2010
 2) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 3) Arquivo Bratke Collet, s/d
 4) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 5) Arquivo Bratke Collet, s/d
 6) Silvio Macedo, 2005
 7) Arquivo Bratke Collet, s/d
 8) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 9) Fonte: Buidings.com.br, s/d
- 10) Silvio Macedo, 2005
 11) Alexandre Hepner, 2010
 12) Silvio Macedo, 2005
 13) Fonte: Buidings.com.br, s/d
- Pág. 18: 1) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 2) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 3) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 4) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 5) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 7) Arquivo Bratke Collet, s/d
- Pág. 19: 8) Silvio Macedo, 2005
 9) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 10) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 11) Alexandre Hepner, 2010
 12) Alexandre Hepner, 2010
 13) Arquivo Bratke Collet, s/d
 14) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 15) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 16) Arquivo Bratke Collet, s/d
 17) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 18) Silvio Macedo, 2005
 19) Alexandre Hepner, 2010
 20) Silvio Macedo, 2005
 21) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 22) Alexandre Hepner, 2010
 23) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 24) Silvio Macedo, 2005
 25) Silvio Macedo, 2005

- 26) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 27) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 28) Fonte: Buidings.com.br, s/d
- Pág. 21: 1) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 2) Alexandre Hepner, 2004
 3) Silvio Macedo, 2005
 4) Alexandre Hepner, 2010
 5) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 6) Silvio Macedo, 2005
 7) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 8) Silvio Macedo, 2005
 9) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 10) Silvio Macedo, 2005
 11) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 12) Arquivo Bratke Collet, s/d
 13) Silvio Macedo, 2005
 14) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 15) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 16) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 17) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 18) Arquivo Bratke Collet, s/d
 19) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 20) Silvio Macedo, 2005
 21) Silvio Macedo, 2005
- Pág. 23: 1) Alexandre Hepner, 2010
 2) Alexandre Hepner, 2010
 3) Alexandre Hepner, 2010
 4) Arquivo Aflalo & Gasperini
 5) Arquivo Aflalo & Gasperini
- 6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 7) Alexandre Hepner, 2010
 8) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 9) Arquivo Francisco Spadoni
 10) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 11) Alexandre Hepner, 2010
 12) Alexandre Hepner, 2010
 13) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 14) Alexandre Hepner, 2010
 15) Arquivo Aflalo & Gasperini
 16) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 17) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 18) Arquivo Aflalo & Gasperini
 19) Arquivo Aflalo & Gasperini
 20) Arquivo Aflalo & Gasperini
- Pág. 24: 1) Silvio Macedo, 2004
 2) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 25: 1) Alexandre Hepner, 2010
 2) Silvio Macedo, 2004
 3) Alexandre Hepner, 2010
 4) Alexandre Hepner, 2010
 5) Alexandre Hepner, 2010
 6) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 27: 1) Silvio Macedo, 2004
 2) Alexandre Hepner, 2010
 3) Silvio Macedo, 2004
 4) Silvio Macedo, 2004
 5) Alexandre Hepner, 2010
 6) Silvio Macedo, 2004
- 7) Alexandre Hepner, 2010
 8) Alexandre Hepner, 2010
 9) Alexandre Hepner, 2010
 10) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 11) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 28: 1) Alexandre Hepner, 2010
 2) Silvio Macedo, 2004
 3) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 4) Alexandre Hepner, 2010
 5) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 6) Silvio Macedo, 2004
 7) Alexandre Hepner, 2010
- Pág. 29: 1) Silvio Macedo, 2004
 2) Alexandre Hepner, 2010
 3) Silvio Macedo, 2004
 4) Alexandre Hepner, 2010
 5) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 7) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 30: 1) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 2) Alexandre Hepner, 2010
 3) Alexandre Hepner, 2010
 4) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 5) Alexandre Hepner, 2010
 6) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 7) Silvio Macedo, 2004
- Pág. 31: 1) Fonte: Buidings.com.br, s/d
 2) Arquivo MCAA
 3) Alexandre Hepner, 2010