

143 - Requalificação Urbana Sustentável: Avaliação de Áreas Subutilizadas da Região da Luz - Sp

Melissa Belato Fortes (1); Liza Maria de Souza Andrade (2)

(1) Especialista em Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbanística pela FAU/ UNB; Rua Bernardino Fanganiello, 435, ap. 91 – Casa Verde – SP, CEP: 02512-000 ou melbfortes@yahoo.com.br (2) M.Sc Prof. do Curso de Especialização Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbanística da FAU/UNB e pesquisadora do LaSUS/UnB – e-mail: lizaandrade@uol.com.br - LaSUS /Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de Brasília - ICC Norte – Campus Universitário – 70910- 090- Brasília – DF – Brasil - Tel/fax: +55 61 33072818

Resumo

O trabalho objetiva contribuir com estudos para uma futura requalificação sustentável das áreas subutilizadas na região da Luz, como um dos caminhos para diminuir a expansão urbana em áreas ambientalmente protegidas ou desprovidas de infra-estrutura. A pesquisa foi realizada por meio de autores que trabalhassem com os princípios de sustentabilidade e com o conceito de cidade compacta. Foram investigados os dados históricos de ocupação urbana; os dados do esvaziamento das áreas centrais e o Plano Diretor (Lei nº 13430, de 13 de setembro de 2002) que considera para a área: a reversão do esvaziamento populacional; a melhoria dos espaços públicos e do meio ambiente, entre outros. Também foram avaliadas as propostas da Associação Viva o Centro, como a requalificação do pólo Luz-Santa Ifigênia, que objetiva a reurbanização do Complexo Cultural Júlio Prestes, da estação da Luz e da avenida Cásper Líbero, e a implantação do sistema circular de bondes que possibilitaria o acesso rápido à região central. Foi feita a identificação e a avaliação dos locais subutilizados na região da Luz, sob a ótica de alguns princípios de sustentabilidade: adensamento urbano, requalificação urbana, recuperação do sentido de vizinhança e mobilidade sustentável. Foram apresentadas como recomendações: o adensamento, a requalificação dos espaços, os espaços de convívio, a criação de ciclovias e caminhos para pedestres.

Palavras-chave: Sustentabilidade; Habitação; Construção; Indicadores; Município de Santo André.

Abstract

This paper aims to contribute towards studies for a sustainable future renovation of underutilized areas in the Luz Region of Sao Paulo's Downtown, as a way to reduce the urban sprawl in environmental protected areas or devoid of infrastructure. The research was carried out by authors that are working with sustainability principles and with the "Compact City" concept. The following aspects were investigated: the historical data of the area's urban occupation, the process of emptying of central areas and the Master Plan (Law 13430 of September 13, 2002) that upholds the reversion of population emptying, the improvements of the environment and of public spaces, among other objectives. Proposals from the "Viva o Centro" Association were also analyzed, as the Luz-Santa Ifigenia Pole renovation, that includes the Julio Prestes Cultural Complex, Luz Station and Casper Libero Avenue, and the implementation of a circular streetcars system that

would provide fast access to the central area. The identification and evaluation of underused places in the Luz Region were carried out, from the point of view of some of the principles of sustainability, such as: urban density and renovation, restoration of a neighborhood character, and sustainable mobility. As main guidelines the following were presented: densification, renovation of spaces, meeting points, and the creation of bike and pedestrian paths.

Keywords: *Sustainable Urban Renovation; Compact Cities.*

1. Introdução

No início do século passado, o centro da cidade era ocupado basicamente pela elite. As ruas largas inteiramente tomadas por edifícios de escritório e comércio fino dominavam o cenário. O desenvolvimento foi tão espantoso que, em 1940, São Paulo passava a ser a segunda cidade do país em tamanho e importância e, em razão disso, atraía cada vez mais pessoas.

Surgiram novos bairros ligados por novas avenidas e meios de transporte adequados. O centro, porém, mantinha sua primazia como pólo de atração e convívio, reunia lazer, comércio, negócios e vida social.

A partir da década de 40, tem início o esvaziamento das áreas centrais e a expansão para a periferia. Segundo Santos (1992), tal expansão pode ser explicada pelos fatores: avanço da industrialização; chegada de muitos migrantes a São Paulo; intensa abertura de lotes em bairros periféricos e transporte por ônibus.

A expansão urbana ocorreu sem planejamento o que contribuiu para o processo de geração de deseconomias urbanas¹ com o mau aproveitamento da infra-estrutura existente, a demanda de tempo despendido de locomoção, a ocupação de terras agrícolas e regiões ambientalmente protegidas.

Assim, São Paulo passou por mais uma de suas metamorfoses que quase ciclicamente marcaram sua história, ultrapassando os limites da urbanização e da urbanidade. Transformou-se na megalópole caótica e instigante. São Paulo transformou-se para continuar sendo o que sempre foi: ícone nacional em que se refletem as aspirações de progresso e modernidade.

Com a expansão urbana ocorrida, principalmente, entre as décadas de 40 e 70, originaram-se vários subcentros que passaram a concorrer com o centro principal, onde se encontrava a maior aglomeração diversificada de empregos, de comércio e de serviços.

Com o esvaziamento das áreas centrais pelas camadas de renda mais alta, ocorre a degradação do patrimônio edificado e dos espaços públicos favorecendo a marginalidade e o vandalismo.

As chamadas “invasões” nas áreas centrais ocorrem pelo fato de que uma significativa parcela das camadas de renda mais baixa não precisa pagar pela terra e, ao mesmo tempo, pode usufruir da infra-estrutura instalada e dos deslocamentos pendulares. O mesmo processo de “invasão” ocorre em áreas periféricas da cidade, porém, nestas áreas, nem sempre há infra-estrutura instalada. Em ambos os casos, a população mais carente passa a viver de forma ilegal.

Neste sentido, a identificação dos edifícios subutilizados na região da Luz torna-se importante para atender à

¹ A deseconomia urbana é toda forma de desperdício demonstrada pelas classes sociais em relação ao uso e preservação dos recursos disponíveis, não só dos naturais, mas também daqueles que correspondem ao meio ambiente artificial, isto é, à infra-estrutura física e às tecnologias sustentáveis de produção, uso e preservação do espaço urbano. (Alva, 2007, página 43)

demanda por moradia e para reforçar as comunidades existentes, criando áreas densas, compactas e multifuncionais em torno de núcleos de transporte público, onde a comunidade seja capaz de transpor as distâncias a pé ou de bicicleta, contribuindo para a construção de uma cidade mais sustentável.

2. Aspectos Teóricos e Metodológicos

Na visão de Vargas e Castilho (2005), há um paradoxo na ocupação urbana das cidades: ao mesmo tempo em que os centros congestionaram-se pela intensidade das suas atividades, houve uma oferta de outros locais para moradias mais interessantes. Observa-se o êxodo de atividades ditas nobres da área central e a substituição faz-se por atividades de menor rentabilidade, informais e, por vezes ilegais, praticadas por usuários e moradores com menor ou quase nenhum poder aquisitivo.

Os conceitos de deterioração e degradação urbana, segundo os mesmos autores, estão freqüentemente associados à perda de sua função, ao dano ou à ruína das estruturas físicas, ou ao rebaixamento do nível do valor das transações econômicas de um determinado lugar.

Segundo Alva (1997), para se eliminar deseconomias de aglomeração e externalidades negativas acumuladas no processo de crescimento da aglomeração metropolitana é necessário que se façam investimentos na infra-estrutura urbana como, por exemplo, na recuperação de estruturas degradadas, na liberação do trânsito congestionado, na reciclagem de subprodutos industriais e detritos domésticos e, por fim, na economia no uso da água e da energia. Tudo isso constitui o pré-requisito óbvio para a criação de economias social e ecologicamente adequadas às possibilidades e limitações das sociedades metropolitanas.

Segundo Vargas e Castilho (2005), as motivações que conduzem as intervenções em centros urbanos são: referência e identidade; história urbana; sociabilidade e diversidade; infra-estrutura existente; mudanças nos padrões sociodemográficos; deslocamentos pendulares e a distribuição de bens e serviços.

2.1 Cidade Compacta e Sustentabilidade Urbana

Segundo Rogers (2001), uma cidade compacta é densa e socialmente diversificada, onde as atividades econômicas e sociais se sobrepõem. Além disso, as comunidades se concentram em torno das unidades de vizinhança, que se desenvolvem ao redor dos pontos nodais de transporte público.

As unidades de vizinhança permitem que o trabalho, e outros serviços, fiquem ao alcance da comunidade, significando menores deslocamentos de automóvel; a interligação por transporte coletivo aos diferentes centros de vizinhança; a sociedade baseada na comunidade, bem como a otimização e o compartilhamento, de forma sustentável, dos recursos naturais e ambientais.

Quanto mais compacta for a cidade, mais possibilidades ela terá de ser uma cidade de atividades sobrepostas, equitativa, ecológica, aberta e bela, na qual arte, arquitetura e paisagem possam emocionar e satisfazer o espírito humano. Pode-se dizer então que, em uma cidade compacta, os espaços se tornam multifuncionais, diferente dos espaços monofuncionais das cidades dispersas.

Para Rogers (2001), trazer de volta os moradores ao centro da cidade é objetivo essencial de um planejamento sustentável; desde que as estratégias habitacionais sejam apoiadas por políticas que melhorem a qualidade do ar, a segurança nas ruas, a educação e a mobilidade na cidade.

Sob a ótica da sustentabilidade urbana, as áreas centrais não devem ser diluídas e, sim, adensadas para se conter a expansão urbana. Neste sentido, dentro da visão sistêmica, Andrade (2005) destaca que os princípios de sustentabilidade ambiental aplicados à morfologia urbana adotados por Daucey e Peck no Canadá são, entre outros, o adensamento de áreas centrais, a revitalização urbana, a recuperação do sentido de vizinhança e a implementação da mobilidade mais sustentável; assim como, o uso de energia de fontes renováveis, a proteção ecológica de áreas sensíveis, a implementação da política dos 3R's (reduzir, reusar e reciclar), o incremento da economia local com centros de bairro, o uso de drenagem natural, o tratamento de esgoto utilizando saneamentos ecológicos juntamente com gestão integrada da água.

Para fins desta pesquisa adotou-se como parâmetro de avaliação das áreas subutilizadas da região da Luz alguns princípios de sustentabilidade ambiental tais como: o adensamento de áreas centrais, a revitalização urbana, a recuperação do sentido de vizinhança e a implementação da mobilidade mais sustentável. Entretanto, dentro da visão sistêmica, novos estudos devem ser realizados para que se avalie a capacidade de suporte da bacia hidrográfica.

3. Caracterização da Área de Estudo

A região da Luz é um referencial histórico e simbólico para a cidade, pois contempla, entre outros, a estação da Luz, que foi durante muito tempo o meio por onde escoava-se a produção cafeeira. Segundo dados obtidos no documento A Sustentabilidade da Estação da Luz e Rotterdam Centraal

Station², produzido pela FAUUSP, destacam-se as informações abaixo:

- a importância da *São Paulo Railway Station*, durou até o fim da segunda guerra mundial. Após este período, o transporte ferroviário foi sendo substituído pelo transporte aéreo e rodoviário, tendo como consequência, o declínio da estação que passou a receber trens suburbanos;

- na década de 1930, a região da Luz sofreu um rápido processo de adensamento de comércio e residências, ao lado de pequenas chácaras, estábulos e mesmo de terrenos baldios;

- ao final da década de 1950, a ocupação de estabelecimentos comerciais impôs-se às residências e multiplicavam-se as pequenas oficinas de roupas finas, as mecânicas e os estabelecimentos comerciais de atacado e varejo;

- até a década de 1960, a região se caracteriza pela falta de dinamismo econômico, acentuando a ocupação por usos menos valorizados como o comércio de maquinário de confecção. A possibilidade de reverter o quadro surgiu com o projeto do metrô nesta década;

- o zoneamento restritivo da década de 70 e os diversos tombamentos coibiram a verticalização da área que acabou sendo abandonada pela iniciativa privada. Se por um lado, esse processo acelerou a decadência econômica da área, por outro garantiu a manutenção dos traços urbanísticos, como a horizontalidade e os usos institucionais na área.

Ações para a melhoria da região da Luz, estão previstas no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Este divide o território do município em duas macrozonas: uma de proteção ambiental e a outra de estruturação e qualificação urbana. Esta última é dividida em quatro macroáreas onde o objetivo é orientar o

² http://www.fau.usp.br/ensino/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aut0221/Trabalhos_Finais_2005/A_sustentabilidade_da_Estacao_da_Luz_e_Rotterdam_Centraal_Station.pdf; acesso em 06/02/08

desenvolvimento urbano e dirigir a aplicação dos instrumentos urbanísticos e jurídicos. As macroáreas são: de reestruturação e requalificação urbana (na qual a região da Luz está inserida); de urbanização consolidada, em consolidação e de urbanização e qualificação.

Na região da Luz torna-se possível pensar em adensamentos devido à sua localização privilegiada na área central; a existência de edifícios subutilizados; a existência de infra-estrutura necessária e a existência de empregos. Estes pontos positivos, aliados com a implementação de ações que atraíam investimentos, moradores, usuários e turistas, podem contribuir para a dinamização da economia urbana, visando melhorar a qualidade de vida.

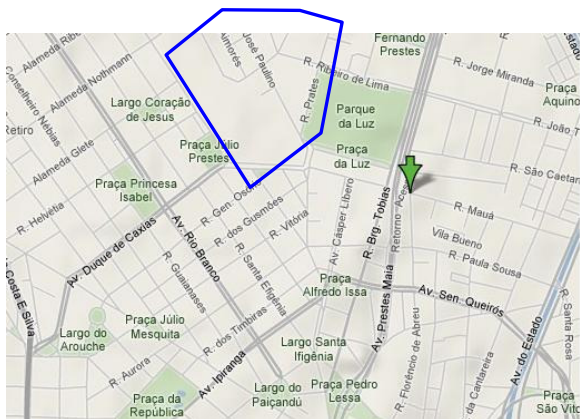


Figura 1: perímetro da cracolândia (em azul)

Fonte: <http://www.google.com/maps>, acesso em 04/02/08



Figura 2: vista aérea da região da Luz

4. Resultados Obtidos com a Avaliação das Áreas Subutilizadas na Região da Luz

O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, prevê algumas transformações urbanísticas para a região da Luz, que são: reversão do esvaziamento populacional; melhoria dos espaços públicos e do meio ambiente; estímulo de atividades de comércio e serviço; preservação e reabilitação do patrimônio arquitetônico; reorganização da infra-estrutura e do transporte coletivo.

A Associação Viva o Centro tem duas propostas urbanísticas para a região: a requalificação do pólo Luz-Santa Ifigênia e a implantação do sistema circular de bondes. A requalificação visa realizar mudanças na praça Júlio Prestes, promovendo uma integração entre a praça e a estação de mesmo nome, além de propor a reurbanização do entorno da estação da Luz e da avenida Cásper Líbero. Já o sistema de bondes (transporte não poluente) propõe o acesso rápido ao centro e suas imediações.

Os quadros a seguir apresentam recomendações que complementam as propostas do Plano Diretor e da Associação Viva o Centro, no que tange ao adensamento urbano, a requalificação urbana, ao sentido de vizinhança e a mobilidade sustentável. Para tanto, foram realizados levantamentos na região da Luz, mais especificamente no perímetro delimitado pelas avenidas Mauá (1), Duque de Caxias (2), Rio Branco (3), Ipiranga (4), Cásper Líbero (5), Senador Queiroz (6), Brigadeiro Tobias (7) e praça Alfredo Issa (A).

4.1 Identificação dos locais subutilizados na região da Luz e os princípios de sustentabilidade

4.1.1 Adensamento urbano

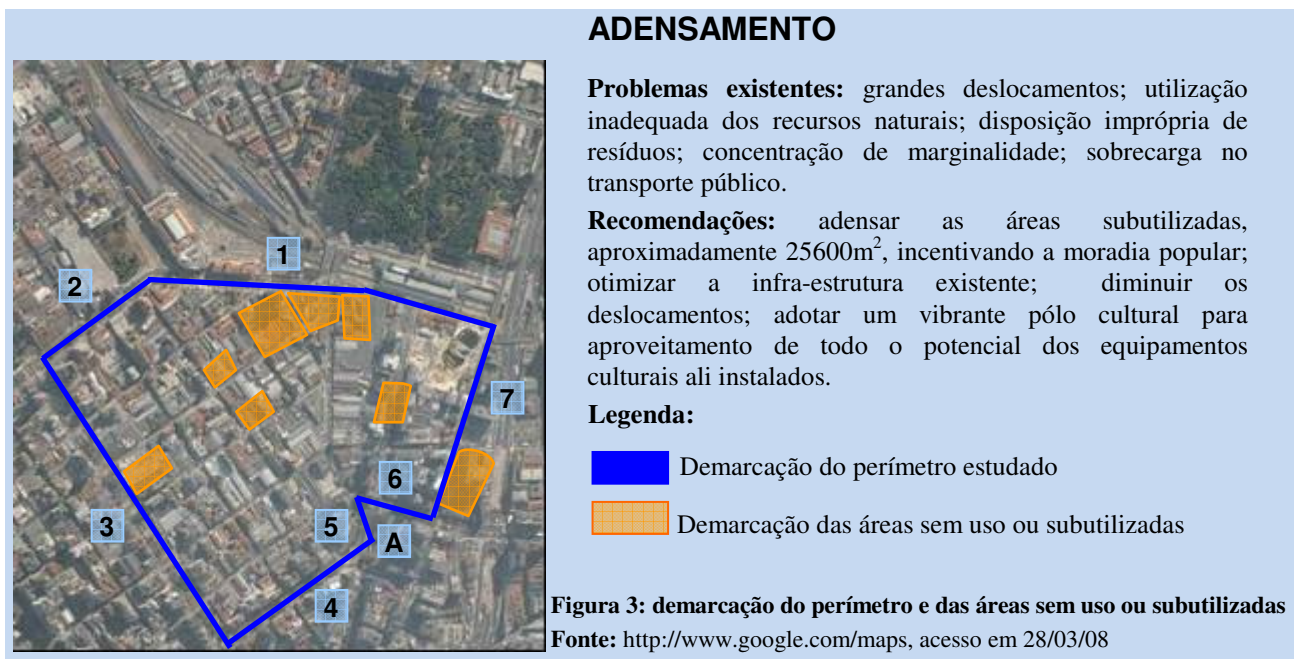
A densidade do bairro Bom Retiro³ (onde a Luz está inserida) é de 6650hab/km², numa área de 4km². Esta

³ Dados relativos ao ano de 2000, obtidos no site:

densidade é baixa se comparada a 11000 hab/km² da área urbanizada da cidade de SP.

A região da Luz, segundo o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, faz parte da zona mista que se destina, entre outros, a implantação de usos residenciais.

O Projeto Nova Luz que está em implantação, prevê intervenções urbanas em 23 quadras, entre as avenidas Rio Branco, Duque de Caxias, Mauá, Cásper Líbero, Praça Alfredo Issa e Avenida Ipiranga. Entre as intervenções propostas, está a criação de novas opções de moradia. A Requalificação do Pólo Luz-Santa Ifigênia, da Associação Viva o Centro, pretende, também, incentivar programas de habitação. Conclui-se que o adensamento urbano está incluso em todas as propostas apresentadas.



4.1.2 Requalificação urbana

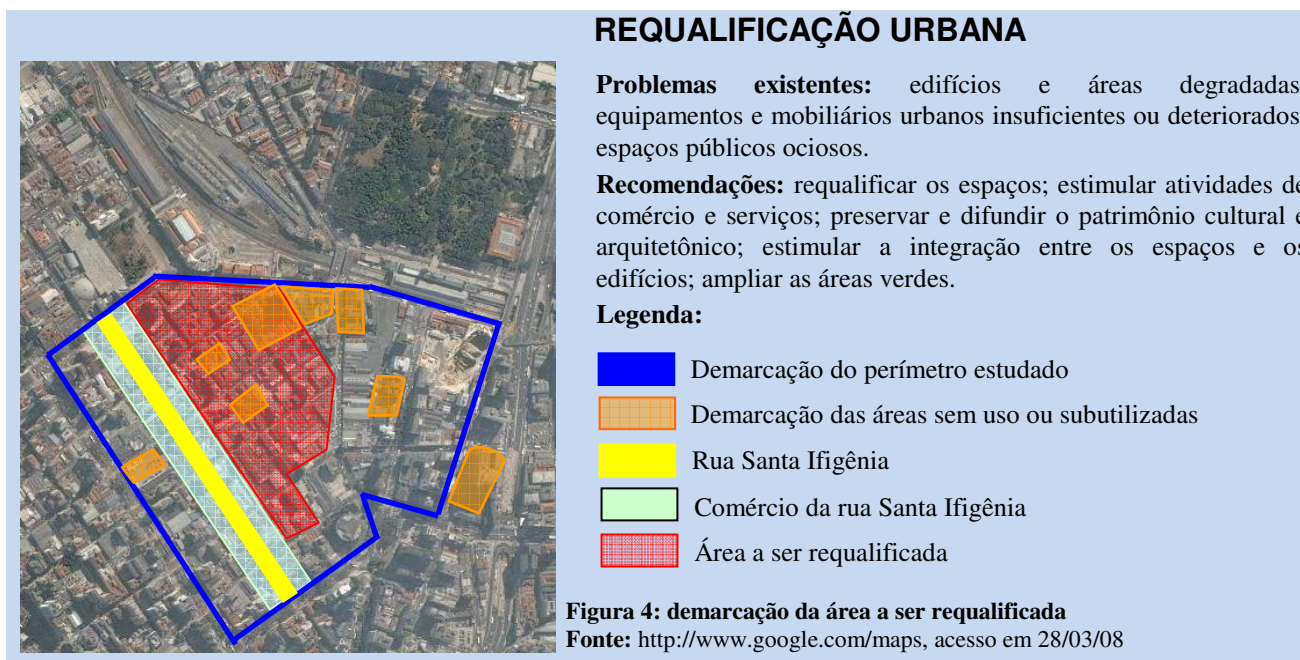
Conforme mencionado anteriormente, a requalificação urbana, segundo o Plano Diretor, prevê melhorias na qualidade dos espaços públicos e do meio ambiente; o estímulo das atividades de comércio e serviço; a preservação e a reabilitação do patrimônio arquitetônico.

Já o Projeto Nova Luz, pretende criar uma região exemplar, nova e arrojada, que enquanto cria novas opções de moradia e novos equipamentos públicos, preserva o patrimônio arquitetônico existente, respeita e estimula a vocação econômica da região.

A requalificação do pólo Luz-Santa Ifigênia, da Associação Viva o Centro, propõe a integração entre a praça Júlio Prestes e a estação que abriga a Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo, transformando a área ao ar livre em mais um palco para apresentações da orquestra.

Como proposta, a área a ser requalificada seria utilizada como pólo tecnológico, contando com ensino especializado no ramo eletro-eletrônico. Este espaço hoje ocupado, principalmente, por pequenos comércios, hotéis de baixa qualificação e centros de prostituição contará com centros de exposições, feiras, escolas e museu interativo, entre outros, como forma de complementar funcionalmente esta região e garantir a presença das pessoas no horário noturno, trazendo vida e ânimo aos espaços.

A região da Luz passou por recentes intervenções como, por exemplo, a reforma da Pinacoteca (1993-1998); a restauração e a reestruturação da estação da Luz, que hoje abriga o Museu da Língua Portuguesa. Porém, muito precisa ser feito para requalificar esta região que permaneceu, durante décadas, como um ícone social e econômico do Brasil.



4.1.3 Sentido de Vizinhança

Com o adensamento e a requalificação proposta para o perímetro estudado, as pessoas tendem a se deslocar menos devido à proximidade com os locais de trabalho, de estudo, de comércio, de serviços, de lazer e de cultura, podendo, dessa forma, fazer os percursos a pé ou de bicicleta.

Para elevar a qualidade de vida da população, uma das alternativas seria manter e criar novas áreas verdes, o que possibilitaria convívio, encontros, contato com a natureza, melhoria na qualidade do ar, prática de atividades físicas e culturais.

Os locais onde atualmente as pessoas se encontram são: o Jardim da Luz, a praça Júlio Prestes, a Pinacoteca, a rua Santa Ifigênia, a Sala São Paulo e o Museu da Língua Portuguesa. As áreas citadas são públicas e passaram recentemente por reformas, reestruturações e requalificações (exceto a rua Santa Ifigênia) não estando, portanto, degradadas.

As propostas sugeridas para a rua Santa Ifigênia são: fechamento ao tráfego de veículos, criação de áreas permeáveis e arborizadas. Estas medidas tornariam o percurso mais prazeroso.

O perímetro é delimitado pelas avenidas de maior fluxo, onde seria retirada a zona azul⁴ para aumentar a fluidez do trânsito. Já nas ruas adjacentes à essas avenidas, seria retirada a zona azul e, no espaço ocupado hoje pelos veículos estacionados, seria implantada área arborizada e ciclovia⁵.

⁴ A zona azul é definida como estacionamento rotativo pago e foi criada em 30/12/1974, através do Decreto 11.661, com objetivo de promover a rotatividade das vagas existentes, racionalizando o uso do solo em áreas adensadas, disciplinando o espaço urbano e permitindo maior oferta de estacionamento. Hoje a zona azul opera cerca de 31.000 vagas distribuídas da seguinte forma: Centro - 50%; Norte - 2%; Sul - 30%; Leste - 15% e Oeste - 3%. Disponível no site: <http://www.cetsp.com.br/internew/za/2002/info.htm>, acesso em 30/03/08

⁵ Para a implantação da ciclovia na área delimitada, é necessário um estudo para a área central, podendo ser expandida para todo o município, visando integrá-la às estações de Metrô, trem e aos terminais de ônibus

SENTIDO DE VIZINHANÇA



Problemas existentes: comunidade dispersa; grandes deslocamentos; ausência de atividades que propiciem a interação; desperdício dos recursos naturais e ambientais.

Recomendações: aproximar a comunidade do local de trabalho e de outros serviços; interligar os diferentes centros de vizinhança; basear a sociedade na comunidade; otimizar e compartilhar, de forma sustentável, os recursos naturais e ambientais disponíveis.

Legenda:

	Área a ser requalificada		Sala São Paulo
	Ruas a serem arborizadas		Rua Santa Ifigênia
	Museu da Língua Portuguesa		Jardim da Luz
	Pinacoteca do Estado		Praça Júlio Prestes
	Demarcação do perímetro estudado		

Figura 5: demarcação dos espaços públicos

Fonte: <http://www.google.com/maps>, acesso em 28/03/08

4.1.4 Mobilidade Sustentável

A região da Luz possui uma estação ferroviária, uma metrôviária e diversas linhas de ônibus que a interliga com as demais áreas da cidade. O espaço para o pedestre é reduzido devido às vias de circulação de automóveis; estes são em grande quantidade e congestionam todos os dias a cidade.

Nas transformações urbanísticas estruturais propostas pelo Plano Diretor, está prevista a reorganização da infra-estrutura e do transporte coletivo. A Associação Viva o Centro tem como proposta, a implantação de sistema circular de bondes que contará com três linhas: turística, biblioteca e integração. Seu trajeto contempla um trecho da área central, o que pode diminuir significativamente o tráfego de veículos. Isto contribuirá para uma mobilidade mais sustentável.

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



Problemas existentes: poluição; transporte público ineficaz; grandes distâncias a serem percorridas; cidade dispersa; trânsito; calçadas estreitas e mal conservadas.

Recomendações: melhorar a qualidade do ar; implantar sistemas de transportes coletivos menos poluidores; planejar as comunidades em torno de distâncias capazes de serem vencidas a pé ou de bicicleta.

Legenda:

	Estação Júlio Prestes		R. Santa Ifigênia
	Bonde – Linha turística		Obras do metrô
	Bonde – Linha biblioteca		Estação da Luz
	Percurso sugerido para a ciclovia		
	Demarcação do perímetro estudado		

Figura 6: demarcação do transporte público e ciclovias

Fonte: <http://www.google.com/maps>, acesso em 28/03/08

5. Considerações Finais

Novas pesquisas devem ser realizadas com base nos princípios de sustentabilidade, além dos quatro apresentados, como forma de complementar a proposta de adensamento da área, como: investigar a capacidade de suporte da microbacia no que tange a questão dos recursos hídricos; estudar a gestão ecológica do ciclo da água como, o conforto ambiental e a reciclagem de detritos domésticos; novas formas de produção de energia e modelos de desenvolvimento econômicos para região.

Procurou-se inicialmente avaliar as diretrizes propostas pelos planos e os elementos morfológicos do espaço estudado que colaborassem com a sustentabilidade ambiental da área, sendo necessário aprofundá-los por meio dos itens mencionados acima, pois dessa forma as gerações presentes e futuras terão direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer.

6. Referências Bibliográficas

- A Sustentabilidade Da Estação Da Luz E Rotterdam Centraal Station.** Disponível Em:
< [Http : // Www.Fau.Usp.Br / Ensino / Graduacao / Arq_Urbanismo / Disciplinas / Aut0221 / Trabalhos_Finais_2005/A_Sustentabilidade_Da_Estacao_Da_Luz_E_Rotterdam_Centraal_Station.Pdf](http://www.fau.usp.br/ensino/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aut0221/trabalhos_finais_2005/A_Sustentabilidade_Da_Estacao_Da_Luz_E_Rotterdam_Centraal_Station.Pdf) >. Acesso Em: 06 Fev. 2008.
- ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DA SÉ. Pró-Centro. **Reconstruir O Centro:** Reconstruir A Cidade E A Cidadania. São Paulo: 2001.
- ALVA, Eduardo Neira. **Metrópoles (In)Sustentáveis.** Rio De Janeiro: Relume Dumará, 1997.
- ANDRADE, Liza Maria Souza De. **Agenda Verde X Agenda Marrom:** Inexistência De Princípios Ecológicos Para O Desenho De Assentamentos Urbanos. Brasília: Unb, 2005.
- ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. **Dez Propostas Para O Centro.** São Paulo: 2004.
- LEI DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Lei Nº 13430, De 13 De Setembro De 2002.
- ROGERS, Richard E GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades Para Um Pequeno Planeta.** Barcelona: [S.N.], 2001.
- SANTOS, Laerte Moreira. **Expansão Urbana Da Cidade De São Paulo E A Segregação Sócio-Espacial Durante O Período De 1850 A 1992.** Disponível Em:
< [Http://Www.Cefetsp.Br/Edu/Eso/Saopaulo.Html](http://www.cefetsp.br/edu/eso/saopaulo.html) >. Acesso Em: 07 Fev. 2008.
- VARGAS, Heliana Comin E CASTILHO, Ana Luisa Howard De. **Intervenções Em Centros Urbanos:** Objetivos, Estratégias E Resultados. São Paulo: Manole, 2005.