

## **ADENSAMENTO DA HABITAÇÃO COLETIVA E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL. O CASO DA BARRA FUNDA**

Bibiana Carreño Zambra\*

\*Arquiteta pela Faculdade de Arquitetura da Universidad de la República, Uruguay. Mestranda em Projeto de Arquitetura pela FAUUSP. bibianacarreno@gmail.com

### **RESUMO**

Tendo como hipótese a criação do parque linear Brás-Lapa, este artigo científico trata do adensamento da habitação coletiva na área da Barra Funda, próximo às linhas de transporte, buscando a mobilidade e acessibilidade sustentável.

Serão analisadas se estão dadas as condições para suportar esse adensamento, e quais poderiam ser as consequências, nesse território, se isso acontecer; quais são as formas de ocupação que estão gerando as Operações Urbanas Consorciadas na cidade de São Paulo, e se efetivamente é o que se entende por cidade compacta o que tenta promover tal operação, tendo como contraposição dois projetos que têm dado bons resultados na reestruturação de áreas pós-industriais em Paris.

**Palavras-chave:** Habitação coletiva, habitação mista, parque linear Brás-Lapa, mobilidade urbana sustentável, cidade compacta, Barra Funda, adensamento.

### **COLLECTIVE HOUSING DENSIFICATION AND SUSTAINABLE MOBILITY: BARRA FUNDA CASE**

### **ABSTRACT**

*Considering the hypothesis to develop the Linear Park Brás-Lapa, this study focus the densification of multifamily housing in the area of Barra Funda, close to transportation lines, seeking sustainable mobility and accessibility.*

*It will be analyzed if the necessary conditions to support mentioned increase of den-*

*sity are proposed, and which consequences at that territory would be if that happens; which are the occupation ways that are being generated by the Urban Operations Consortium in São Paulo, and if it is effectively the meaning of a compact city, which tries to promote such operation and having as contraposition two projects that have been giving good results in the restructuring of post-industrial areas in Paris.*

**Key words:** *Collective Housing, Mixed Housing, Linear Park Brás-Lapa, Sustainable Urban Mobility, Compact City, Barra Funda, Densification.*

## INTRODUÇÃO

A aprovação da Lei Federal n° 10.257, de 10 de julho de 2001- Estatuto da Cidade, representou um avanço significativo no desenvolvimento da política urbana municipal. Regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo as diretrizes a serem observadas no desenvolvimento da política urbana municipal e, ao mesmo tempo, oferecendo um conjunto de instrumentos, que podem ser utilizados pelos municípios, para alcançar essas finalidades<sup>1</sup>.

Dentre as diretrizes gerais da política urbana, estão a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendida como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; a gestão democrática, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, e a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e demais setores da sociedade, no processo de urbanização, atendido o interesse público.<sup>2</sup>

Quando pensamos em cidades sustentáveis, devemos pensar em vários termos e suas interligações. A questão da habitação é fundamental, quando pensamos na construção da cidade, mas ela deve ser interligada a questões também fundamentais, como a criação de equipamentos coletivos, a integração a soluções de usos mistos,

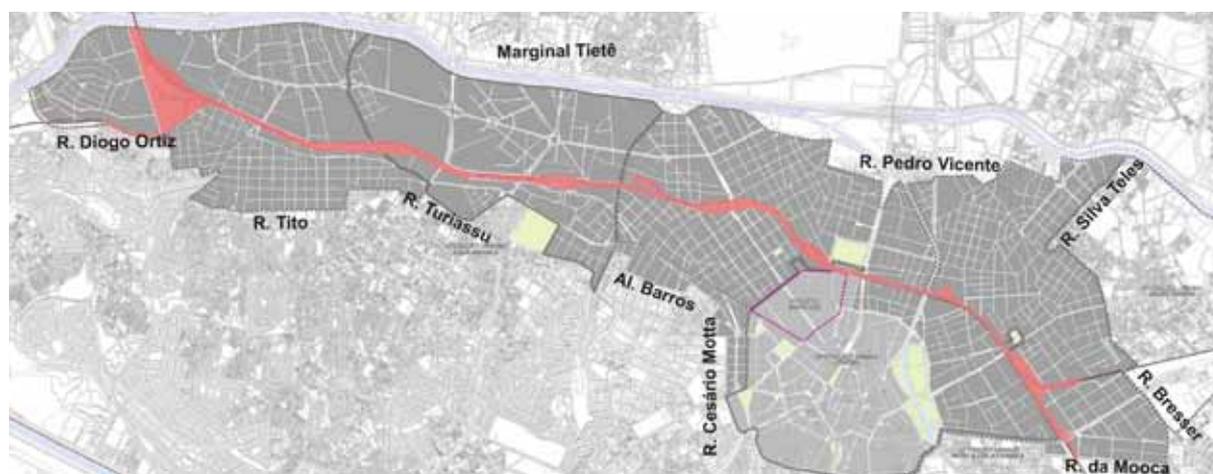
1 Estatuto da Cidade.

2 Prefeitura de São Paulo. Secretaria de Desenvolvimento Urbano.

a conexão às redes de transporte público, a busca da preservação da qualidade ambiental, a busca da integração social pelo convívio e utilização do mesmo espaço-cidade para todos seus cidadãos. Estas favorecem a integração e a transformação da habitação em capital valorizável, tanto para o usuário, quanto para a cidade.

Este artigo pretende estudar os espaços disponíveis para a implantação de habitação coletiva que ofereça possibilidade de moradia aos cidadãos. Moradia urbana, num bairro consolidado, com infraestrutura de transportes e serviços, com potencialidade de resgate da sua ecologia, no trabalho, nas ruas, parques e praças, rios e córregos. Uma opção que escape às intenções imobiliárias da operação Água Branca<sup>3</sup>, e tente misturar no bairro a população da Favela do Moinho, a qual será realocada para a criação do Parque Linear<sup>4</sup>. Mistura de rendas, numa infraestrutura urbana bem abastecida, bem conectada e que vise desenvolver um sistema de mobilidade urbana sustentável, integrando modos de circular, privilegiando os espaços de uso público, de circulação de pedestres e bicicletas.

A área de estudo, Barra Funda, se insere, de acordo com o Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, na operação Urbana Lapa - Brás.<sup>5</sup>



**Figura 1:** Operação urbana Lapa-Brás. Área de abrangência. Fonte: [www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/LAPABRAS\\_ABRANG\\_1273183814.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/LAPABRAS_ABRANG_1273183814.pdf)

3 Operação Urbana Água Branca. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

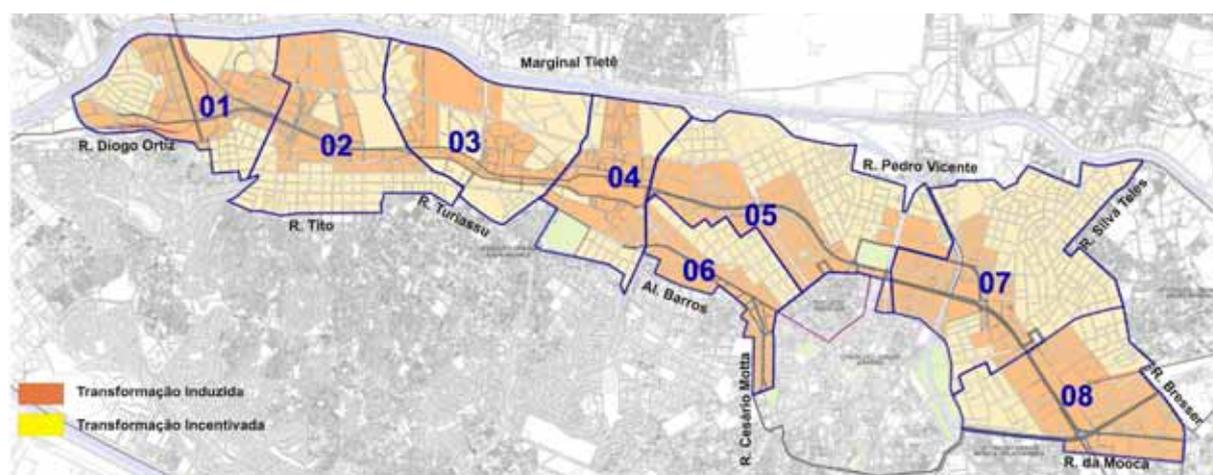
4 Áreas Livres, contribuição para uma paisagem sonora de qualidade.

5 Operação Urbana Lapa-Brás. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



**Figura 2.** Fonte: [www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento\\_urbano/novas\\_operacoes\\_urbanas/termos\\_de\\_referencia/index.php?p=17816](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/novas_operacoes_urbanas/termos_de_referencia/index.php?p=17816)

A operação Urbana Lapa - Brás, agrupa as operações Água Branca, Diagonal Norte e Diagonal Sul, e tem como objetivo principal eliminar a dificuldade de mobilidade e acessibilidade gerada pela presença da ferrovia, que separa os bairros situados ao norte e ao sul dela, e estabelecer um plano de drenagem dos bairros, ao longo das várzeas dos rios Tietê e Tamanduateí.<sup>6</sup>

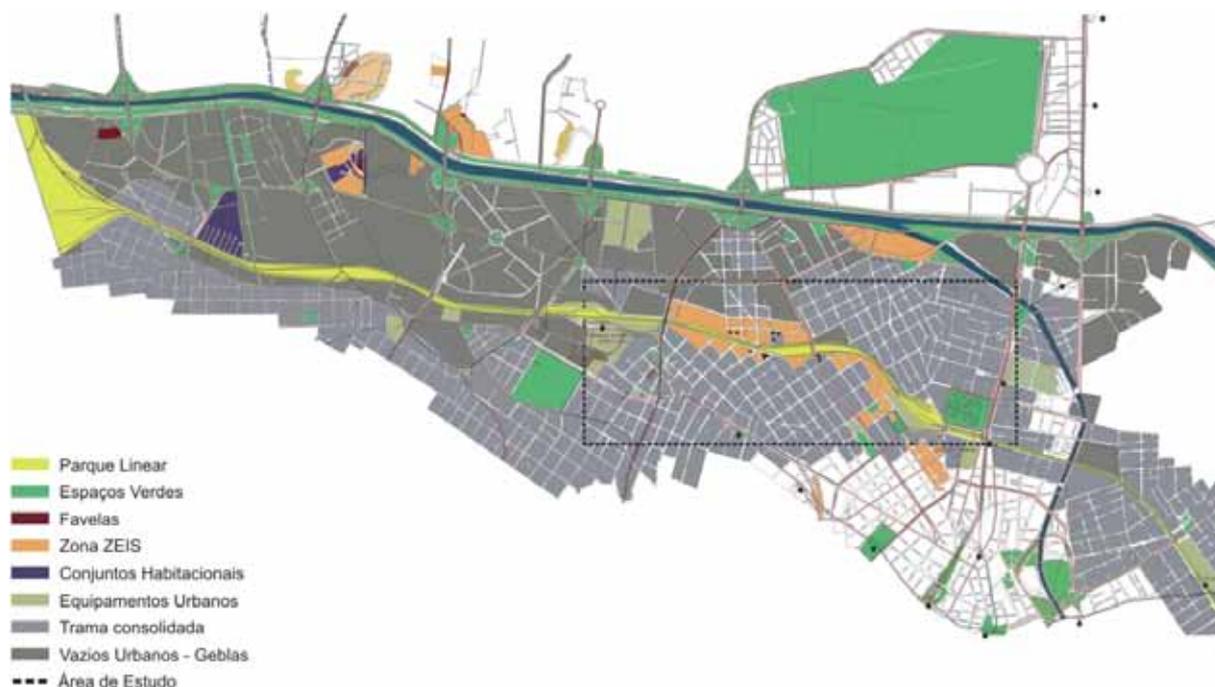


**Figura 3:** Operação urbana Lapa-Brás. Setores de Projeto. Fonte: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/OUC\\_LAPABRAS\\_SETORES\\_1273183839.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/OUC_LAPABRAS_SETORES_1273183839.pdf)

Este projeto prevê o rebaixamento da linha férrea, desde a estação da Lapa até a do Brás, alcançando uma extensão de 12 quilômetros. Na superfície, a proposta prevê uma via de porte estrutural, mas com características urbanísticas diferenciadas - de uso lindeiro intenso, com parques e ciclovias -, que promoverá melhorias na acessibilidade e permitirá que os eixos transversais de ambos os lados, hoje interrompidos pela presença dos trilhos, possam se conectar. A implantação dessa via criará condições para a demolição do Elevado Costa e Silva e a revitalização de seu entorno.<sup>7</sup>

6 Operação Urbana Lapa-Brás. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

7 Operação Urbana Lapa-Brás. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.



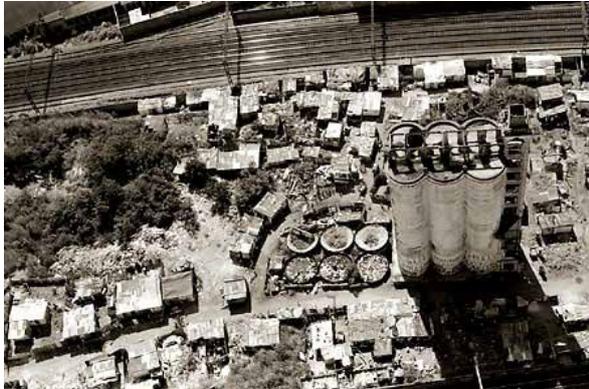
**Figura 4:** Implantação do parque e morfologia urbana. Mapa área de estudo, elaborado pela autora. Base de dados: mapa Habisp.

Esta porção territorial apresenta certa homogeneidade, no que toca aos problemas estruturais, embora estes se apresentem com intensidade variável: a ferrovia cindiu esse espaço, ocasionando padrões bastante distintos de desenvolvimento urbano, de um lado e de outro; a situação geográfica – várzeas dos rios Tietê e Tamandateí - se apresenta na forma de inundações constantes. Embora, na porção mais próxima ao centro histórico da cidade, a cicatriz ferroviária tenha sido melhor absorvida, apresentando bordas ocupadas, as dificuldades de realizar sua transposição constituem ainda um fator de isolamento de extensas áreas, com a conseqüente degradação. Na porção mais a oeste, as bordas da orla ferroviária têm ocupação mais recente, e é comum observar grandes áreas ainda vazias, embora não contínuas, junto às ferrovias. Nos interstícios, tanto ao norte quanto ao sul, vem ocorrendo um intenso processo de verticalização, o que demonstra a necessidade de se equacionar a questão da inserção urbanística dos sistemas de transporte de alta capacidade. Neste setor, é visível a descontinuidade e desarticulação do sistema viário.<sup>8</sup>

Com a criação do parque linear Brás - Lapa, a Prefeitura espera atrair, somente para esta região, mais 400 mil moradores, nos próximos 20 anos, o que representa 200 habitantes por hectare. Atualmente, a área tem 135 mil moradores - há áreas de apenas 20 habitantes por hectare.

8 Operação Urbana Lapa-Brás.

## A BARRA FUNDA



**Figuras 5, 6, 7 e 8:** Fotos da área do Moinho, mostrando a área ocupada pela favela e a área vazia.  
Fonte: [www.nelsonkon.com.br](http://www.nelsonkon.com.br)

A localização da Barra Funda, no contexto geral da cidade, oferece grandes vantagens de acessibilidade, dada sua proximidade da área central e seu potencial de articulação com outras regiões do Município, facilitado pelas infraestruturas viárias e de transporte. Além das linhas de trem 6 e 7, conta com as linhas de metrô 1, 2 e recentemente a 4. Tem também o Terminal Rodoviário Barra Funda e uma grande quantidade de infraestruturas viárias, como a Marginal do Tietê, a Avenida do Estado etc. Estas grandes infraestruturas de transporte e viárias hoje cindem seu território, pelo fato de que não compõem um sistema articulado.



**Figura 9:** Área do Memorial da América Latina  
Foto: [Divulgaçao/opatifundio.com](http://Divulgaçao/opatifundio.com)

Além disto, a herança da época industrial deixou grandes marcas em sua trama, mas hoje oferece uma grande quantidade de terra disponível na área central da cidade, com potencial de transformação. Seu território oferece os elementos que evidenciam esse potencial, porém os maiores obstáculos ficam por conta dos problemas fundiários e das limitações da legislação urbana para interferir em tal problemática.

Inserida neste contexto, a área da Barra Funda apresenta condições bastante particulares, no que se refere à habitação, devido à diversidade de níveis de renda que coexistem, com a Favela do Moinho e a grande quantidade de cortiços da zona coexistindo em uma área consolidada da cidade, com boas infraestruturas e serviços, e os novos grandes empreendimentos imobiliários de médio padrão. Isto poderia ser uma característica muito favorável na construção de uma cidade mais compacta, mas a falta de um projeto urbano integrado, com a consequente falta de espaços urbanos de qualidade, ruas, calçadas e praças, favorece cada vez mais o uso do automóvel, o que se soma à existência da ferrovia, que cinde a trama urbana, e a cidade que dá as costas a ela, gerando, assim, descontínuos urbanos cada vez mais marcados.



**Figura 10:** Mapa da área de estudo, elaborado pela autora. Base de dados: mapa Habisp.

A Favela do Moinho, que surgiu no ano de 2004, quando 30 famílias ocuparam o terreno que na época pertencia à CPTM<sup>9</sup>, conta com 375 núcleos familiares e uma po-

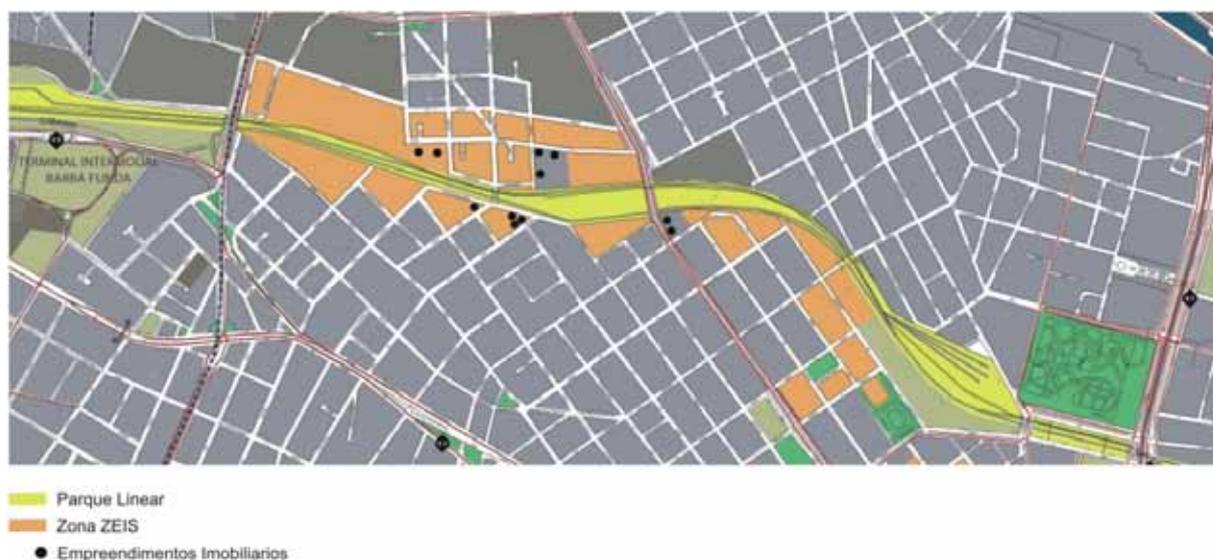
9 Alonso Lopez, arq., Diretor da Habi Centro. "sao paulo- projetos de urbanização de favelas" SP 2010

pulação de aproximadamente 1500<sup>10</sup> moradores, e os cortiços somam 985<sup>11</sup> núcleos familiares, totalizando 1360 famílias.



**Figura 11:** Foto da borda da linha férrea e a Favela do Moinho. Fonte: <http://blog.pittsburgh.com.br>

## A IMPLANTAÇÃO DO PARQUE URBANO LINEAR E A ARTICULAÇÃO COM A CIDADE PELO ADENSAMENTO DA HABITAÇÃO COLETIVA



**Figura 12:** Mapa da área de estudo, elaborado pela autora. Base de dados mapa: Habisp

10 Alonso Lopez, arq., Diretor da Habi Centro. "sao paulo- projetos de urbanização de favelas" SP 2010.

11 Habisp

*“Quanto mais se expandem as cidades, menos rentáveis são os sistemas de transportes coletivos, e mais dependem seus cidadãos dos veículos individuais. A criação da moderna cidade compacta requer a superação de um urbanismo de única função e domínio do carro. A questão é como desenhar cidades nas quais as comunidades aumentem e favoreçam sua mobilidade, como satisfazer as necessidades de mobilidade pessoal sem que o carro engula nossa vida comunitária, como acelerar a implantação de sistemas de transportes ecológicos e equilibrar a utilização dos espaços públicos ao serviço do pedestre e da vida comunitária. A cidade compacta considera todas estas questões, cresce ao redor dos centros com atividade social e comercial conectados pelo transporte público, se constituindo em focos ao redor dos quais crescem os bairros, a cidade compacta cria uma rede de bairros com seus próprios parques e espaços públicos, onde se integra toda a variedade de atividades públicas e privadas.”<sup>12</sup>*

A superação da barreira metro-ferroviária, com a criação do Parque Linear e a consequente reurbanização de sua borda, se apresenta como um importante elemento estruturador e ordenador do território, do ponto de vista urbanístico geral, abrangendo assim a melhoria da mobilidade, da acessibilidade, da reconstituição do tecido urbano pela continuidade do sistema de circulação, com a possibilidade de ocupar ordenadamente áreas vazias ou subutilizadas, com a indução à ocupação de áreas já urbanizadas, com novos padrões fundados no aumento da densidade populacional e construtiva, procurando o equilíbrio entre oferta de moradia e de postos de trabalho, em relação ao aumento da permeabilidade do solo, da cobertura vegetal e dos espaços públicos de convívio e lazer.

A implantação do parque tem por objetivo articular as tramas urbanas cindidas, prover de espaços de qualidade uma área carente deles, e promover a mobilidade e acessibilidade urbana, numa área muito favorecida, pela localização central na cidade de São Paulo. A área de estudo conta com uma interessante área destinada a habitação social, ZEIS. São 40.000 metros quadrados, alinhados à linha férrea e futuro *Parque Linear*; esta localização oferece opções muito adequadas para a construção de novas moradias na área, permitindo seu adensamento, a realocação da população da Favela do Moimbo sem serem retirados do bairro, assim como a oferta de novas moradias, tanto de aluguel social, como para faixas de mercado mais altas, tudo isto integrado numa área que pode proporcionar qualidades de infraestrutura e serviços urbanos.

---

12 Cidades para um pequeno Planeta, Richard Rogers, 2000

A atual lei geral de zoneamento classifica a maior parte dessa porção urbana como zonas mistas e zonas de centralidade<sup>13</sup>, indicando a nova ocupação desejada para as áreas da cidade que já possuem infraestrutura instalada e com maior acessibilidade ao sistema de transporte, em especial o transporte de alta capacidade, caracterizando o que se convencionou chamar de “volta ao centro” e “cidade compacta”<sup>14</sup>

O adensamento habitacional nas áreas centrais consolida a construção da “cidade compacta, densa e socialmente diversa, onde as atividades sociais e econômicas se superpõem e onde as comunidades possam se integrar à vizinhança”.<sup>15</sup>

A área está sendo objeto de múltiplas operações, tentando reverter as estruturas ociosas em uma área de usos residencial, comercial e de serviços, conforme o estabelecido pelo Plano Diretor de 2004, transformando o local numa zona mista, permitindo a outorga onerosa, o que continua o processo de verticalização da cidade. Isto tem permitido o surgimento de novos empreendimentos imobiliários, de grande impacto na trama existente. Estes empreendimentos continuam a fechar a cidade, criando grandes blocos isolados da trama urbana, que favorecem o uso do automóvel, já que não se integram aos sistemas de transporte de massas, nem promovem a mobilidade.



Figura 13. fonte: revista renova SP N°12

O seguinte exemplo mostra quais são os projetos que estão sendo promovidos. A Prefeitura vai ceder um terreno de 9.500 m<sup>2</sup>, para a construção de 600 unidades, localizado na zona ZEIS, em regime PPP (parceria público-privada), à incorporadora que vencer a licitação do empreendimento. Em troca, a empresa privada deve repassar 150 apartamentos para a Prefeitura destinar à locação social – o valor de cada aluguel não

ultrapassará 25% da renda familiar dos interessados, além do condomínio.<sup>16</sup>

13 Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo.

14 Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo.

15 *Cidades para um pequeno planeta*. Richard Rogers, 2000.

16 revista Renova SP, N°12.

O Concurso *Bairro Novo* de 2004<sup>17</sup>, para a área da Barra Funda, teve como objetivo a criação do debate sobre como deveria ser o bairro da cidade de São Paulo no século XXI, desenvolvendo os critérios de implantação de usos mistos, seu relacionamento com as calçadas e as ruas, o uso do transporte coletivo e do automóvel, assim como a criação de espaços públicos.

Todo isto leva a pensar em como deveria se articular o bairro da Barra Funda, dentro do panorama favorável no qual se encontra, e com as grandes oportunidades na reconversão de grandes glebas e estruturas ociosas.

A busca por uma cidade mais sustentável nos leva a repensar as estruturas pelas quais a cidade se expande. “O transporte é o que fará com que uma cidade seja sustentável. As comunidades compactas com usos múltiplos deveriam se agrupar no entorno dos nós de transporte, enquanto as comunidades menores estarão comunicadas a distâncias para se fazer a pé ou de bicicleta.”<sup>18</sup>

A seguir serão apresentados dois projetos, em Paris, para a reconversão urbana de uma área pós-industrial ao longo do Sena. Esta reestruturação se fez por meio do adensamento com consciência da área, do impacto do aumento da população no bairro, da articulação com espaços públicos de qualidade.

São intervenções de escala intermédia, para locar novos usos, como habitação, comércio e equipamentos públicos, que procuram a reconversão estrutural de áreas da cidade, integrando as partes que a compõem e marcando estratégias que possam dirigir os interesses do mercado imobiliário em favor da construção da cidade. Entendendo a cidade não como uma mera somatória de partes independentes, conectadas somente a partir de infraestruturas viárias, suporte do transporte individual.



## BERCY

O projeto urbano foi desenvolvido por Bernard Huet. É um desenvolvimento não sistemático, específico de um programa

**Figura 14.** Fonte: [www.stephanekirkland.com](http://www.stephanekirkland.com)

17 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/04.044/2398>

18 *Cidades para um pequeno planeta*. Richard Rogers, 2000.

misto, que começou a transformação da área a partir do estabelecimento de uma série de orientações básicas e sugestões contextuais, que fixavam um marco para arquiteturas variadas.

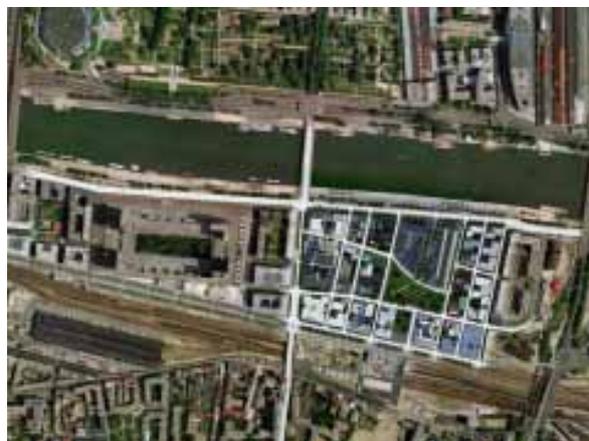
O programa exigia a reconversão de uma área industrial, desvalorizada, carente de serviços e infraestruturas de transporte coletivo, totalmente cindida do tecido urbano que a rodeia, por meio da criação de um parque de 12,5 hectares, 1500 unidades habitacionais (baixa e média renda), 113 mil metros quadrados de escritórios, e 40 mil metros quadrados de serviços

Foram definidas as peles e a relação cheios-vazios. O desenho específico da habitação foi desenvolvido por Jean-Pierre Buffi.



Figuras 15, 16, 17 e 18.

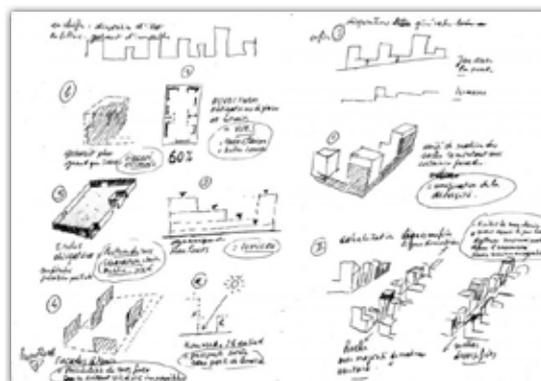
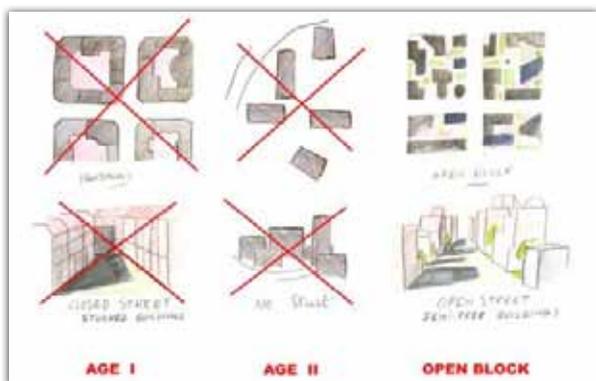
**MASSENA**



**Figuras 19 e 20.** Fonte: [http://www.arthitectural.com/atelier-christian-de-portzamparc-quartier-massena/portzamparc-massena\\_photo\\_nicolas\\_borel\\_01/](http://www.arthitectural.com/atelier-christian-de-portzamparc-quartier-massena/portzamparc-massena_photo_nicolas_borel_01/)

Neste projeto, Portzamparc propõe uma nova tipologia de blocos de apartamentos, originada pela variedade de elementos interligados, que estabelecem sua individualidade sem deixar de manter relações mútuas. Grandes blocos urbanos, que são furados de forma seletiva, estabelecendo diversidade de espaços abertos. Mais do que um estrito plano de massas, o projeto foi concebido como uma série de regras, que permitem variedade.

Faz uso do seu conceito, desenvolvido na década dos 80, de Cidade para a Terceira Geração, com a definição do espaço público e da permeabilidade de forma flexível, calibrada de acordo com o contexto específico. A moradia transcorre entre o espaço público da rua e os espaços criados pelo conjunto, com uma definição clara e ao mesmo tempo permeável, fazendo que os limites se diluam.



**Figuras 21 e 22.**

O programa do projeto urbano se desenvolve num área de 12,5 hectares, com a construção de 67.200 metros quadrados de habitação, 39.000 metros quadrados de comércio, 117.600 metros quadrados de escritórios e 5.200 metros quadrados de serviços, 1,2 hectares de jardins públicos.



Figuras 23, 24, 25, 26, 27 e 28.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Operação Urbana Água Branca busca o investimento imobiliário na área, “promovendo um crescimento urbano ordenado, utilizando novos padrões de ocupação do solo e incentivando o uso dos espaços vazios, para a criação de um polo de serviços na zona Oeste equipado com novos espaços públicos e semipúblicos de estar, lazer e circulação”<sup>19</sup>

“As propostas de participação já aprovadas permitirão a construção de novas unidades residenciais, contribuindo para o repovoamento do distrito da Barra Funda, que vem perdendo população nas últimas três décadas.”<sup>20</sup>

*“Ha um mito nostálgico de que bastaria termos dinheiro suficiente para eradicar todos os nossos cortiços em dez anos, reverter a decadência dos grandes bolsões apagados e monótonos que foram os subúrbios de ontem e anteontem, fixar a classe média itinerante e o capital circulante de seus impostos e talvez até solucionar o problema do trânsito.*

*Mas veja só o que construímos com os primeiros bilhões: conjuntos habitacionais de baixa renda que se tornaram núcleos de delinquência, vandalismo e desesperança social generalizada, piores do que pretendiam substituir; conjuntos habitacionais de renda média que são verdadeiros monumentos à monotonia e à padronização, fechados a qualquer tipo de exuberância ou vivacidade de vida urbana; conjuntos habitacionais de luxo que atenuam sua vacuidade, ou tentam atenuá-la, com uma vulgaridade insípida; centros comerciais que são fracas imitações de lojas suburbanas padronizadas; passeios públicos que vão do nada a lugar nenhum e nos quais não há gente passeando; vias expressas que evisceram as grandes cidades. Isso não é reurbanizar as cidades, é saqueá-las.”<sup>21</sup>*

Cabe se perguntar, com base nos conceitos desenvolvidos neste artigo científico, qual vai ser o rumo que vai tomar a Operação Urbana nessa área, com a evidência de que a zona ZEIS está sendo cedida ao mercado imobiliário, esquecendo o propósito pelo qual foram criadas - de uso social da terra -, com projetos fora de escala, de alto impacto na área e que não se vinculam ao bairro, onde são implantados, repetindo um modelo que não tem em consideração a mobilidade, a acessibilidade e a articulação nas suas diversas escalas.

---

19 Habisp

20 Habisp

21 *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Jane Jacobs.

A criação do Parque Linear será uma compensação urbana muito importante, numa área carente de espaços públicos de qualidade, com grandes problemas no que se refere à mobilidade urbana e em transformação morfológica. Tudo isto cria um pano de fundo muito propício para a implantação de tecidos urbanos mistos, que incorporem habitação, serviços, comércio e escritórios, articulando a grande infraestrutura existente numa escala de cidade desenhada para o morador, que propicie o encontro na rua, e devolva esse espaço democrático a todos seus habitantes, na área central da cidade de São Paulo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLESTEROS, Mario A.; FERRÉ, Albert; HWANG, Irene; KUBO, Michael; SAKAMOTO, Tomoko; TETAS, Anna; PRAT, Ramon (Edts.). **VERB CRISIS**. Respuestas arquitectónicas ante un mundo en transformación. Barcelona: Actar, 2008.

BRASIL. **Estatuto da cidade**: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Câmara dos Deputados/ Coordenação de Publicações, 2001.

BUSQUETS, Joan. **Ciudades x Formas**: Una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico. Itália: Editorial Museo di Arte Moderna e Contemporânea di Trento e Rovereto, 2007.

CORBALÁN, Mauricio; SALABERRI, Paola; TORROJA, Pío; VÁZQUEZ, Adriana; WEPFWE, Daniel; NENNINGER, Norberto. GPA, Gris Público Americano. **Paraformal**: Ecologías Urbanas. Buenos Aires: Editorial Bismán, 2010.

ELALI, Glaice. **Conjunto Rincão**: Sonho e realidade. Avaliação da ocupação de um conjunto habitacional através da satisfação e percepção de seus usuários - uma contribuição metodológica. Dissertação (Mestrado) - FAUUSP. São Paulo, 1996.

FERNÁNDEZ, Wagner Raúl. Las ciencias del ambiente construido y los estudios del hábitat y vivienda. Un nuevo marco para fortalecer la construcción transdisciplinar. Revista **INVI**, v. 16, n. 043, agosto, 2001.

GARCÍA, Rolando. **Sistemas complejos**. Conceptos, métodos y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria. 1 ed. Barcelona: Gedisa, 2006.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 1961.

KON, Sergio; DUARTE, Fábio (Orgs.). **A desconstrução do caos**. São Paulo: Perspectiva, 2008. (Coleção *Debates*)

MONTANDON, Daniel Todtmann; SOUZA, Felipe Francisco de. **Land Readjustment e Operações Urbanas Consorciadas**. São Paulo, 2007.

MONTANER, Maria; MUXI, Zaida. **Política y Arquitectura**. Ensayos para mundos alternativos. Barcelona: Gustavo Gili, 2011.

MORIN, Edgar. **Introducción al pensamiento complejo**. Barcelona: Gedisa, 1996.

NAVAZINAS, Vladimir. **Arquitetura possível: Os espaços comuns na habitação de interesse social em São Paulo**. Dissertação (Mestrado) – FAUUSP. São Paulo, 2007.

ROGERS, Richard; Gumuchdjan, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

ROSA, Marcos L. **Microplanejamento**. Práticas urbanas criativas. São Paulo: Cultura, 2011.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SANTOS Constantino, Carlos Adriano. **A COHAB-SP e uma nova política habitacional**. Dissertação (Mestrado) – FAUUSP. São Paulo, 2007.

### **Sites consultados**

[http://www.architectural.com/atelier-christian-de-portzamparc-quartier-massena/portzamparc-massena\\_photo\\_nicolas\\_borel\\_01/](http://www.architectural.com/atelier-christian-de-portzamparc-quartier-massena/portzamparc-massena_photo_nicolas_borel_01/)

<http://www.stephanekirkland.com>

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/04.044/2398>

<http://www.divulgaçao/opatifundio.com>

<http://www.habisp.inf.br>

<http://www.prefeitura.sp.gov.br>

<http://www.prefeitura.sp.gov.br>

<http://www.nelsonkon.com.br>

[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/OUC\\_LAPA-BRAS\\_SETORES\\_1273183839.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/OUC_LAPA-BRAS_SETORES_1273183839.pdf)