

Tarciso Binoti Simas

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

FAU - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

PROURB - Programa de Pós-Graduação em
Urbanismo

tarcisobinoti@gmail.com

A CIDADE COMO UM RECURSO VALIOSO: A IMPORTÂNCIA DA RECICLAGEM DE TERRITÓRIOS SUBUTILIZADOS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

RESUMO

O reconhecimento da cidade como recurso valioso para o desenvolvimento sustentável desperta um olhar sobre a ociosidade de imóveis. Em grande proporção, essa não utilização representa o declínio de bairros degradados, o desperdício de recursos e a expansão territorial para áreas verdes afastadas das centralidades. No contexto brasileiro, essa ociosidade contrasta com a questão do déficit habitacional. É preciso refletir sobre essa contradição entre ociosidade e necessidade de imóveis, o processo de favelização, e, a expansão urbana como fuga dos problemas da cidade. Pelo potencial de infraestrutura urbana, esses bairros subutilizados

podem ser requalificados aos moldes de uma cidade mais sustentável. Ao superar suas barreiras, esses territórios ofertam maior qualidade de vida para a população remanescente, valorizam sua memória e identidade urbana, tornam-se mais atraentes e minimizam interesses de expansão urbana. Trata-se de uma oportunidade de reciclagem da cidade, de crescimento interno e de otimização de suas infraestruturas. Para tal, esse estudo apresenta oportunidades dentro da legislação brasileira e do conceito de cidade compacta com o intuito de direcionar o planejamento urbano para eficiência e sustentabilidade.

PALAVRAS-CHAVE: SUSTENTABILIDADE URBANA - CIDADE COMPACTA - OCIOSIDADE DE IMÓVEIS - DÉFICIT HABITACIONAL - FAVELA

ABSTRACT

The city recognition as a valuable resource for sustainable development awake a look about idle property. In large extent, these unused represents the decline of degraded neighborhood, the resources waste and the territorial expansion into greenfiled farfrom downtown. In Brazil, these idle properties contrast with the issue of housing deficit. This deserves reflect on contradiction between idleness property and necessity, the favelas process, and urban sprawl as escape from city problems. By urban infrastructure potential, these underutilized neighborhoods could be redeveloped to mold a more sustainable city. When their barriers are

overcome, these fields could offer higher life quality for the remnant population, acquire urban memory and identity, attract more interests and minimize urban sprawl. This is an opportunity to recycle the city, to internal growth and to optimize their infrastructures. For this, this study presentes some opportunities of these issues in brazilian legislation and in the concept of compact city in order to direct urban planning to greater efficiency and sustainability.

KEYWORDS: URBAN SUSTAINABILITY - COMPACT CITY - IDLENESS PROPERTIES - HOUSING DEFICIT - FAVELA

INTRODUÇÃO

Na medida em que cada vez mais a população mundial urbana se sobrepõe a rural, aumenta-se o consumo de recursos e a geração de poluição pelas atividades humanas. Estima-se que, para o ano de 2050, a população mundial cause um impacto ambiental quatro vezes maior do que em 2000 (Edwards, 2005:10). Essa enorme urbanização causa um crescimento exponencial no volume dos recursos consumidos e da poluição gerada (Roger et. al., 1995:27). A problematização da relação entre a natureza e a sociedade tem resultado na busca pelo desenvolvimento sustentável (Corbella et. al., 2009:03). Grande parte do debate sobre sustentabilidade urbana se organiza entorno de questões de consumo de energia, forma urbana e transportes (Costa, 1999:65). Logo, a humanidade tem um grande desafio de desenvolver suas cidades de forma mais sustentável.

Para tal, é preciso reconhecer a cidade como um recurso existente valioso e buscar estratégias que a direcionem para sua eficiência. A ociosidade de imóveis e a subutilização de territórios urbanos com infraestrutura devem ser entendidas como um desperdício de recurso e de energia. Além da não utilização, áreas que acumulam imóveis ociosos perdem interesse, tornam-se cada vez mais abandonadas e influenciam no crescimento da cidade para áreas verdes afastadas das centralidades. No contexto brasileiro, a ociosidade de imóveis ganha maior relevância pelo contraste com o déficit habitacional e o processo de favelização. É preciso entender os motivos que resultaram no esvaziamento de população e de investimentos, pois, em geral, são territórios com potencial de infraestrutura, localização estratégica, memória urbana e que podem ser reciclados para minimizar a necessidade de moradias. Nesse

sentido, esse estudo busca uma reflexão sobre a subutilização de territórios infraestruturados, oportunidades sobre essa questão dentro da legislação brasileira e possíveis estratégias para sua requalificação aos moldes de uma cidade mais compacta e sustentável.

SUBUTILIZAÇÃO DE TERRITÓRIOS URBANOS

O desgaste e a falta de manutenção de infraestrutura e serviços urbanos são alguns dos motivos que conduzem territórios para degradação. Na medida em que se acumulam enfermidades, o ambiente urbano entra em declínio, apresenta menor apelo e perde população e investimentos, em sua maioria, para vetores de expansão em áreas verdes afastadas das centralidades. A cidade deixa de superar seus problemas e acumula áreas subutilizadas ao

invés de optar por estratégias de crescimento interno, ocupação de vazios e verticalização. De acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD, 2008), o Brasil possui 7,542 milhões de imóveis vagos (72% localizados em áreas urbanas), dos quais 6,307 milhões estão em condições de serem ocupados, 894 mil estão em construção ou reforma e 340 mil em ruínas. Grande parte desses imóveis ociosos localiza-se principalmente em locais urbanizados e servidos de infraestrutura, em geral nas áreas centrais e estratégicas. Segundo o Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM, 2001), esse prejuízo se traduz em alto custo por habitante, de equipamentos e serviços públicos.

Essa questão se torna mais preocupante ao associar a ociosidade de imóveis ao déficit habitacional. Conforme Tabela 1, é possível observar, nas Regiões Metropolitanas de Salvador, Goiânia, Vitória, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Florianópolis, um número maior de domicílios urbanos vazios do que o déficit habitacional. Segundo a Secretaria Nacional de Habitação (SNH, 2007), a aparente contradição entre a existência de déficit de moradias ao lado de um enorme número de imóveis sem serem habitados se constitui numa fonte de questionamento, pois faltam detalhes sobre a razão da ociosidade, condição, localização, situação de propriedade e padrão da construção desse estoque de moradias. No entanto, esse é um indício significativo da subutilização de infraestrutura urbana, seja pela degradação do ambiente ou pela perda de interesses.

A não utilização desse estoque de moradia representa desperdício pelas energias e recursos empreendidos. Além disso, na medida em que se baixa o interesse pelo território subutilizado, intensifica-se a busca por imóveis em áreas satisfatórias, com infraestrutura urbana operante

Região Metropolitana	Total de domicílios urbanos	Déficit habitacional	Domicílios urbanos vazios	Saldo
Belém	407.226	-103.560	38.672	-64.888
Maceió	235.855	-41.825	34.440	-7.385
Salvador	784.604	-102.626	112.040	9.414
Fortaleza	700.632	-112.056	98.089	-13.967
São Luís	203.088	-56.737	27.831	-28.906
Recife	836.872	-135.062	94.504	-40.558
Natal	226.895	-31.521	30.547	-974
RIDE do D. F.	725.900	-105.228	84.924	-20.304
Goiânia	454.187	-46.967	57.604	10.637
Vitória	390.772	-35.719	56.038	20.319
Belo Horizonte	1.145.431	-101.543	157.541	55.998
Rio de Janeiro	3.230.357	-272.321	414.623	142.302
São Paulo	4.800.662	-343.160	651.707	308.547
Curitiba	717.154	-48.685	84.255	35.570
Porto Alegre	1.068.710	-72.747	93.226	20.479
Florianópolis	196.426	-12.207	24.277	12.070

Fonte: FJP e CEI, 2000.

Tabela 1 - Déficit habitacional e domicílios vagos nas Regiões Metropolitanas

e alta qualidade de vida, que se tornam saturadas e supervalorizadas. Para quem não tem condições de adquirir o mínimo espaço nessas áreas, opta por bairros novos em expansão. O resultado é uma cidade que perde a oportunidade de conciliar oferta de imóveis, qualidade de vida urbana e preço justo. Logo, surge uma falsa sensação de escassez de imóveis enquanto, na verdade, observa-se uma ociosidade na maioria das regiões metropolitanas brasileiras.

A cidade deixa de adquirir eficiência e desconsidera conceitos de zelo pelo existente, cidadania e sustentabilidade. O crescimento

urbano difuso ocupando áreas verdes, distantes e pouco urbanizadas (urban sprawl) é totalmente insustentável (econômica, ambiental e socialmente). Isso repercute no alto custo da urbanização, pouca disponibilidade dos espaços não construídos (não urbanizados), sistema de transporte pendular, dependência do transporte particular, elevado custo das habitações, perda do senso de comunidade e utilização ineficiente de recursos como água e energia (Costa, 1999:67). As expansões territoriais para subúrbios diminuem as reservas naturais remanescentes no entorno das cidades, como áreas verdes, recursos

hídricos, zonas rurais ou reservas ambientais, e, aumentam a proporção de área urbanizada, impermeável e com atividades humanas.

A criação de subúrbios residenciais, com baixa autonomia e alta dependência das áreas centrais, aumenta os deslocamentos entre os bens de consumo e de produção das áreas de dormitórios. Para mobilidade urbana, este modelo aumenta o tempo, gasto energético, poluição, congestionamento, estresse, etc. dos deslocamentos. E, portanto, é incapaz de manter o transporte público viável (Edwards, 2005:59). Nesses moldes, o sistema de transporte passa a exercer um papel secundário e derivado das atividades. Essa visão setorial impede a sustentabilidade financeira das empresas de transporte, uma vez que essa segregação espacial entre local de moradia e local de emprego gera viagens pendulares e monodirecionais nos horários de pico. As viagens têm um comportamento desequilibrado: extremamente lotado em um determinado sentido, enquanto que no outro há ociosidade através de veículos praticamente vazios. A dependência do automóvel e a setorização do uso solo contribuem para reduzir a movimentação de pessoas nas ruas, tornando o espaço público em um local vazio e sem vida. Somado à violência urbana das metrópoles, esta tipologia induz a população para dentro do controle da propriedade particular, diminuindo ou isolando ainda mais o contato com o espaço público. A sociedade busca através de shopping center e condomínios fechados uma solução de se enclausurar em territórios particulares protegidos, segregando ricos e pobres, e retirando o verdadeiro significado do conceito de cidadania (Roger et. al., 1995:09). Os shoppings e condomínios fechados se constituem como entidades antiurbanas, isoladas e apartadas do que se passa a sua volta, pois está livre dos males produzidos pela própria sociedade (Duarte, 2006:116). Emerge assim, segundo Koolhaas (2009

apud Leite et. al., 2012:57), um padrão de cidades genéricas de baixíssima densidade aonde o lazer ocorre em parques temáticos disneyficados e os raros encontros sociais são em malls. Segundo Filho (2003:24), de cidadãos, enriquecidos culturalmente com os contatos humanos variados da cidade na essência do conceito urbanidade, se tornam alienantes, isoladores e solitários, sem o desejável senso urbano de pertencimento, de qualidade de vida urbana rica em encontros, trocas e acontecimentos.

Os deslocamentos pendulares (dependência do automóvel e oferta de transporte público ineficiente), falta de vida social urbana e infraestrutura insuficiente são alguns dos indícios da insustentabilidade desse modelo de crescimento para subúrbio. Deve-se reconhecer que essa expansão, como fuga dos problemas da cidade, não é uma solução eficiente e satisfatória. No entanto, é preciso entender melhor os motivos que influenciam na perda de interesses dos territórios centrais. Para isso, adentra-se, brevemente, na reação de negação da cidade tradicional, no fenômeno de obsolescência industrial e no processo de favelização.

NEGAÇÃO DA CIDADE TRADICIONAL

O anseio de solucionar os problemas da cidade através da migração para áreas verdes pode ser associado a uma ideologia surgida durante a revolução industrial. No século 19, a indústria favoreceu inicialmente o fenômeno da concentração de pessoas (mão de obra) nas cidades aonde havia a presença de matérias-primas, fontes de energia, possibilidades de transportes etc. (Guiducci, 1980:61). No entanto, as aglomerações da cidade industrial tornaram-se ambientes degradados pela alta densidade, falta de recursos e baixa saúde pública (Sutcliffe, 1994). Como resposta, alguns socialistas utópicos idealizaram a reordenação da sociedade em

comunas autossuficientes com uma produção e consumo de pequena escala, organização basicamente artesanal e o retorno à natureza.

A proposta mais expressiva é a do inglês Ebenezer Howard (1850-1928), repórter britânico, que na virada do século 19 para 20, publica a proposta de Garden-Cities for tomorrow (Cidades-Jardins para o amanhã). Howard considerava a Cidade-Jardim como a união feliz entre a cidade e o campo, somando as vantagens e eliminando os inconvenientes de cada um, em um modelo definido por um diagrama dividido por bulevares radiais, com um jardim central que reúne o setor administrativo e cultural (Hartmann, 1994). Em função das péssimas condições de vida da classe operária, essa proposta rejeitou além dos erros e equívocos da cidade, o próprio modelo de urbanização. De acordo com Jacobs (2009:16), Howard considerava uma afronta à natureza esse tipo de aglomeração de pessoas. Essa reação aos horrores da “cidade encortificada” induziu a obsessão aos males de superpopulação da cidade (Hall, 1995:57). Idealiza-se, assim, bairros de subúrbio (suburbs), o que está distante da cidade e que se comporta como seu complemento (Idelfonso Cerda apud Costa, 2006:100).

Com isso, surge, no final do século 19, um instrumento técnico de racionalidade e de normas relativas às edificações e parcelamento do uso do solo (Filho, 1992:06). O invento do zoning (zoneamento) tornou-se um elemento significativo do fenômeno da revolução industrial, do êxodo rural e da ação econômica (Mancuso, 1980:18). A partir daí, as intervenções urbanísticas retratam a lógica da racionalidade industrial no desenho das cidades, através da fragmentação do território em zonas separadas e monofuncionais, com o intuito de ampliar o mecanismo de controle sobre o espaço.

Com a criação dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) e, em especial, com a elaboração da Carta de Atenas em 1933, o pensamento urbano modernista difunde-se pelo mundo de forma hegemônica e, com isso, o desprezo pela idade antiga, a abolição da rua, a exigência de que os imóveis fossem implantados longe dos fluxos de circulação e a proposição do zoning funcional (Duarte, 2006:69).

Para a negatividade do fenômeno de urbanização de alta densidade, propõe-se uma neo ruralização da vida (Guiducci, 1980:42). A rua torna-se um lugar ruim para os seres humanos, as casas devem estar afastadas dela, voltadas para dentro (de preferência para uma área verde cercada) e a unidade básica do traçado urbano não é mais a rua e sim a quadra ou superquadra (Jacobs, 2009:20). O planejamento urbano busca a ilusão de isolamento e privacidade, como num subúrbio. Isso repercute na eliminação da ideia do bairro como uma unidade autônoma e individualizada e a progressiva homogeneização do espaço urbano. A cidade se dispersa: novas casas e fábricas são construídas em sua periferia apoiadas por novas tecnologias do transporte (automóvel, bonde, trem elétricos, metrô e ônibus) que permitem que esse processo de suburbanização se concretizasse (Hall, 1995:57). A doutrina das Cidades-Jardim se traduz em uma ideologia antiurbana, aonde a solução dos problemas urbanos está em territórios de baixa densidade entremeados a áreas verdes e lagos, como nos projetos de Brasília, pelo Lucio Costa, e Chandigarh, na Índia por Le Corbusier (Filho, 1992:11). Nos Estados Unidos, durante o século 20, essa ideologia se traduz no modelo de subúrbios espraiados e de baixa densidade com a apresentação de uma ilusão de vida mais natural e tranquila. O processo de globalização se confundiu com um processo de americanização e contribuiu para exportar essa tipologia urbanística para todo

o mundo como o modelo de vida confortável (Leite et. al., 2012:58).

No Brasil, o crescimento da população urbana, no século 20, resultou em relevantes desigualdades, infraestruturas precárias, favelização, poluição, baixamobilidade, déficit habitacional, criminalidade, baixo desenvolvimento etc. A deterioração da vida urbana é um dos fatores que reforçam a negação da cidade tradicional. No entanto, as forças, o lucro e estratégias de ocupação do mercado imobiliário impulsionam a expansão urbana para áreas afastadas. Surgem, assim, subúrbios, com suas respectivas peculiaridades, em modelos populares, periféricos, irregulares, de classes média e alta, de densidade variada e baixa autonomia. Em relação às atividades de produção, observa-se também o esvaziamento de indústrias das áreas centrais. Esse fenômeno de obsolescência industrial é destacado a seguir.

OBSOLESCÊNCIA INDUSTRIAL

O esvaziamento das atividades industriais também representa a subutilização ou obsolescência de seu território. Esse fenômeno pode ser explicado pelas transformações de processos de produção e de estratégias econômicas nas últimas décadas do século 20. O baixo crescimento econômico e o aumento das taxas de desemprego e de inflação resultaram em modificações estruturais no sistema de produção, principalmente após a crise do petróleo de 1973 (Leite et. al., 2012:82). A transição para uma economia de serviços, informação, economia do conhecimento e criativa apresenta uma lógica espacial diferente em sua operação (Newton et. al., 2014:14). Os princípios da organização industrial baseados na produção em massa passaram para um sistema predominantemente de serviços com fragmentação do processo de produção. Essas transformações tiveram grandes repercussões no desenvolvimento de regiões metropolitanas,

principalmente naquelas inseridas na cadeia de fluxos internacionais, produtivos, financeiros e culturais.

Segundo Frenkel (2008:11), essa nova etapa do sistema capitalista, marcada pelas transformações tecnológicas, crescimento do setor terciário e intensificação do comércio em escala global, derivaram no esvaziamento de imóveis industriais. Essa modificação do modelo de produção, mais flexível, articulado e ágil, resultou na obsolescência e abandono de grandes áreas fabris e portuárias impactantes. Parte das cidades do mundo desenvolvido sofreu um agudo processo de diminuição da função industrial no final do século 20, deixando grandes áreas abandonadas, geralmente localizadas ao longo das principais vias de transporte, rios, canais e junto ao mar (Roger et. al., 1995). Caiado (2004:02) exemplifica esse fenômeno nos centros industriais de Detroit e Chicago, nos Estados Unidos, de Liverpool, no Reino Unido, e de Osaka, no Japão. Na medida em que não foram reutilizadas, essas zonas tornaram-se cada vez mais degradadas e subutilizadas.

No Brasil, esse fenômeno de obsolescência de zonas industriais tem características distintas de países centrais, como a deterioração da vida urbana na metrópole, maior pressão dos movimentos sindicais e ambientalistas, limitação de ampliação das instalações pelo entorno consolidado, elevado custo do solo e dificuldade de transporte de carga (Caiado, 2004:12). Além disso, é preciso considerar as questões de favelização, altas taxas de criminalidade, baixa qualidade ambiental e carência de infraestruturas. Assim, a produção industrial parte para o interior e periferias em busca de melhores condições, interesses fiscais, menores custos etc., e os ambientes centrais tornam-se cada vez mais subutilizados. Entretanto, a diminuição das atividades de produção contrasta com a ocupação de favelas nas proximidades.

Como parte da realidade brasileira, o processo de favelização merece uma reflexão maior em atenção às baixas condições de vida e de seus vínculos estabelecidos com o território.

FAVELIZAÇÃO

Os assentamentos irregulares surgiram em função do crescimento da população urbana (oriunda do êxodo rural), da falta de aparato formal das cidades, de território ocioso e da localização estratégica em relação a empregos e serviços. O aumento da população em favelas foi maior do que os interesses e possibilidades dos governantes em promover assentamentos regulares e infraestrutura básica. Até certo ponto, a desordem urbana se torna uma postura cômoda pela acumulação de uma reserva de mão de obra de baixo custo e informal (Alva, 1996). Por outro lado, as favelas deixam de ser percebidas como assentamentos provisórios e pontuais e, ao atingir relevância, passam a ser assistidas como uma questão da cidade. Os reflexos das disparidades reverberam tanto na cidade informal quanto na formal através de exclusão social, dificuldade de acesso ao trabalho formal, aumento da criminalidade, baixos índices de desenvolvimento humano, entre outros.

Todavia, por ser vítima da negligência do poder público, a favela não pode ser tratada como um problema para a cidade. Pelo contrário, ela representa um impeditivo das classes mais baixas de ingressar na cidade formal e é uma solução encontrada de forma espontânea para o desafio do déficit habitacional. De acordo com Lefebvre (2006:75), a favela “acolhe” os camponeses com esperança de mudança e desempenha o papel de mediador (insuficiente) entre o campo e a cidade, entre a produção agrícola e a industrial. Dessa maneira, as favelas merecem respeito pela ocupação à lugares ociosos da cidade (salvo os casos de risco civil e ambiental que

merecem maior atenção), pelo esforço humano de autoconstrução e pelo relacionamento estabelecido entre sua população e o próprio local. O homem, um animal territorial, utiliza o espaço para gerir os seus intercâmbios pessoais e reivindica seus direitos sobre o território (Lynch, 2010:195). Segundo o antropólogo francês Marc Augé (apud Filho, 2003:35), a simples existência de pessoas transforma os “não lugares” em “lugares”, e estabelece relações e afetos nesses espaços. Logo, estratégias de isolamento das favelas por barreiras físicas ou de remanejamento para conjuntos residenciais periféricos devem ser descartadas. Além do modelo ineficiente desses subúrbios e do desperdício de recursos, essas medidas desrespeitam a territorialidade da comunidade e o esforço humano para sua construção. No entanto, é preciso reconhecer que a construção desses assentamentos foi realizada sem plano de ocupação e recursos tecnológicos dos quais a “cidade formal” dispõe. São territórios que sofrem com a falta de serviços básicos, como educação, saúde, transporte, saneamento e segurança, mas também com discriminações, dificuldade de acesso ao trabalho formal, riscos civis, exclusão social e, por isso, devem ser assistidas como uma dívida social urbana por parte da sociedade (Filho, 1992:72). É preciso saldar essa dívida com mais atenção às favelas e proporcionar-lhes maior integração com a cidade e melhores índices de desenvolvimento humano.

Diante de inúmeras questões, busca-se uma reflexão sobre possibilidades de minimizar as disparidades entre imóveis (residenciais e de produção) ociosos e a necessidade habitacional. Trata-se de um desafio urbano complexo, todavia sua compreensão tem o intuito de otimizar as infraestruturas urbanas, requalificar territórios degradados e subutilizadas, ofertar melhor qualidade de vida, minimizar o déficit habitacional,

abrandar as expansões territoriais para áreas verdes e tornar as cidades mais sustentáveis.

DESAFIO URBANO

Para direcionar as cidades para a sustentabilidade, é preciso encontrar estratégias que aumentem sua eficiência, minimizem seus desperdícios, ofertem melhor qualidade urbana e impulsionem o desenvolvimento social, econômico e ambiental. Diante desse complexo desafio, destaca-se uma oportunidade de reflexão sobre a gestão do território urbano, de imóveis ociosos, da necessidade habitacional e da expansão imobiliária. Entende-se que a construção civil e a instalação de infraestruturas urbanas representam um demorado consumo de recursos. Para minimizar esse dispêndio, a infraestrutura existente deve ser reconhecida como fonte valiosa de recursos e as expansões territoriais só devem ser realizadas em casos extremamente necessários. O reconhecimento e a reflexão da infraestrutura urbana permitem a gestão de ações de recuperação sobre as estruturas insustentáveis, como territórios urbanos com imóveis não utilizados. Os territórios subutilizados ou degradados devem ser reciclados como uma oportunidade de ocupação de sua ociosidade, de crescimento interno, de melhor qualidade urbana e de eficiência da cidade. Para tal, apresentam-se o tratamento das questões de subutilização e ociosidade de imóveis dentro da legislação nacional, o conceito de cidade compacta e contextualização com a realidade brasileira do déficit habitacional.

LEGISLAÇÃO NACIONAL BRASILEIRA

Dentro da legislação nacional brasileira, encontra-se a abordagem da não utilização ou subutilização de imóveis e territórios na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e no

Estatuto da Cidade. Na Constituição de 1988, o Artigo 182, do Capítulo II destinado à Política Urbana, apresenta que o Poder Público municipal pode exigir do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado a promoção de seu adequado aproveitamento sob pena sucessiva de: parcelamento ou edificação compulsórios; imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU) progressivo no tempo, e, desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública. Isso deve acontecer mediante lei específica para área incluída no plano diretor executada pelo Poder Público municipal, assim como a política de desenvolvimento urbano, de expansão urbana, e, as exigências fundamentais para que a propriedade urbana cumpra função social, fator determinante para classificação de utilização ou subutilização (Constituição da República Federativa do Brasil, 1988).

O Estatuto da Cidade (Lei 10.257, 2001) reinteira, através do Artigo 5, que em caso de solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, o plano diretor deve determinar o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios, assim como, as condições e os prazos para implementação da referida obrigação. No Artigo 42, aponta-se que essa aplicação deve ser delimitada a partir da existência de infraestrutura e de demanda para utilização. Em caso de descumprimento dessas condições, o Artigo 7 ratifica a Constituição de 1988 alegando que o Município pode aplicar o IPTU progressivo no tempo de cinco anos. Em seguida, o Município pode desapropriar o imóvel com pagamento em títulos da dívida pública (Artigo 8). Após desapropriação, o Poder Público municipal deve fazer seu adequado aproveitamento do imóvel no prazo máximo de cinco anos, incidindo sobre Prefeito improbidade administrativa quando deixar de proceder (Artigo 52).

O Estatuto da cidade também estabelece normas

de ordem pública e de interesse social para caracterizar a (sub)utilização da propriedade urbana a partir do pleno desenvolvimento de suas funções sociais. Em relação à função social, destaca-se, no Artigo 2, o planejamento a evitar a utilização inadequada dos imóveis urbanos e a retenção especulativa de imóvel urbano que resulte na sua subutilização ou não utilização. Considera-se também por subutilizado o imóvel cujo aproveitamento seja inferior ao Índice de Aproveitamento do Terreno (IAT) mínimo definido pelo plano diretor (ver Artigo 5). Para regeneração de áreas degradadas ou subutilizadas, o Estatuto também menciona que o plano diretor pode ofertar a outorga onerosa do direito de construir acima do IAT básico ou com alteração de uso do solo para estimular a construção, mediante contrapartida a ser definida (Artigos 28 e 29). Segundo o Artigo 32, o plano diretor pode instaurar uma Operação Urbana Consorciada (OUC) caracterizada pela revisão de normas edilícias, regularização de construções e concessão de incentivos sobre um conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados para alavancar projetos de requalificação urbanística.

No geral, observa-se que a Constituição e o Estatuto da Cidade reconhecem o desperdício da não utilização ou subutilização de imóveis e territórios urbanos. Ambos oferecem, ao Plano Diretor Municipal, instrumentos para requalificação de territórios (como a OUC) e penalidades às propriedades urbanas em descumprimento às funções sociais. No entanto, apesar da penalidade máxima de desapropriação de imóvel com pagamento em títulos da dívida pública, entende-se que os recursos de lei não devem ser os únicos estímulos para ocupação dessa ociosidade. É preciso orientar o Plano Diretor das cidades, como

sugerido no Estatuto da Cidade, para desenvolver uma OUC que alavanque a requalificação urbana. Nesse sentido, explana-se o conceito de cidade compacta como norteador para reciclagem desses territórios com o intuito de aproveitar melhor suas infraestruturas, ofertar maior qualidade de vida e direcionar a cidade para a sustentabilidade.

CIDADE COMPACTA

O direcionamento para uma cidade compacta visa tornar suas atividades mais concentradas, diversificadas, conectadas e adaptáveis a mudanças (RRP, 1999). O desenvolvimento urbano, através de uso misto do solo e sistema de mobilidade eficiente, tende a aproveitar melhor as infraestruturas urbanas, promover eficiência energética e reduzir a geração de poluição (Leite et. al., 2012:135). É uma configuração de serviços, trabalho e lazer próximos à residência, com acesso a uma rede de mobilidade orientada ao transporte não motorizado e público que permita maior inclusão social e responsabilidade ambiental (RRP, 2000). O melhor proveito das infraestruturas tem o intuito de reduzir o consumo de energia per capita e o custo de infraestrutura por habitante se comparado com modelos de cidade de baixa densidade ou com demasiadas áreas subutilizadas. Isso permite que os bairros se tornem mais independentes e aumenta-se a chance de suprir desejos e necessidades próximos a sua residência através de transporte não motorizado. As linhas de transporte público devem funcionar integradas e orientar o desenvolvimento de alta densidade urbana (Vuchic, 2007). O desempenho satisfatório de acessibilidade e mobilidade contribui para fortalecer a equidade social, combater a pobreza e incluir os desfavorecidos (Ahmed et. al., 2008). Segundo Leite et. al. (2012:14), tornar a cidade mais sustentável é transformá-la numa rede estratégica de núcleos policêntricos compactos

e densos, aproveitando infraestruturas existentes e liberando territórios verdes. Assim, o sistema de transporte trabalha conectando os diversos núcleos da cidade, de forma mais equilibrada, descentralizada e com menor ociosidade da capacidade. Segundo Edwards (2005:200), esse modelo permite a viabilidade do transporte público, com todos os seus benefícios ambientais, sociais, econômicos e estratégicos.

Para tal, enfatiza-se a utilização e o tratamento de terrenos urbanos infraestruturados, subutilizados e degradados em primeiro lugar. No entanto, de acordo com Newton et. al. (2014:11), o desenvolvimento urbano em áreas verdes continua sendo assistido pelo governo e pela indústria como uma opção mais interessante. É preciso reverter essa visão, pois o território urbano deve ser reconhecido como uma fonte valiosa de recursos e melhor aproveitado. De acordo com Costa (1999:65), o adensamento em territórios infraestruturados deve ser um desencorajador às cidades-dormitório ou núcleos de comércio e serviços que dependam exclusivamente do automóvel. A requalificação das áreas centrais, segundo Lefebvre (2006:116), reformula um direito à cidade pela vida urbana, centralidade renovada, locais de encontro e de trocas, ritmos de vida e empregos etc.

Essa reflexão e reciclagem devem considerar a cidade como um exercício de experimento e aprendizado em função dos complexos desafios urbanos (Elmqvist et. al., 2014:24). De acordo com Filho (2003:184), uma cidade vai acumulando em sua história camadas arqueológicas, com estruturas e tecidos passados resultando em um tipo de colcha de retalhos. As sucessivas transformações urbanas criam textura, identidade, arte, cultura e um sentimento de pertencimento por parte da população. Essa reciclagem de recursos existentes na cidade é uma forma de política inclusiva, pois as

melhorias são diluídas pela própria malha urbana e pela população local. Além de a infraestrutura ser amplamente utilizada, o espaço público se torna vivo socialmente. Quanto mais integração entre as funções urbanas, mais humana é a cidade (Lerner, 2003:57). A concentração e diversidade de atividades distribuídos na calçada contribuem para a movimentação de pessoas em horários diferentes. Assim, a ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, e passa a ser assistida também pelos olhos daqueles que se apropriam dela, chamados por Jacobs (2009:35) de proprietários naturais da rua. A movimentação de pessoas garante o que Roger et. al. (1995:10) chamam de segurança (policimento) natural e espontâneo das ruas.

A oferta de serviços voltados para o exterior contribui para a movimentação de pessoas nas calçadas. De acordo com Duarte (2006:106), lojas de rua e galerias comerciais tem esse potencial, pois estas se abrem para a cidade, ao contrário de shopping center que se fecha. Segundo Lerner (2003:45), serviços pequenos, como um bar ou armazém, contribuem para atrair pessoas, pois estes criam uma ambientação de luz e animação, mas são as próprias pessoas que atraem as pessoas. Assim, as vias públicas devem ser atraentes através de tratamento especial para proporcionar, ao mesmo tempo, vínculos físicos e psicológicos, pois são nelas que ocorre a interação social e, por isso, devem ser consideradas como exercícios de desenho urbano, ao invés de engenharia de tráfego.

A partir dessas diretrizes, é preciso reconhecer e resgatar zonas em decadência através da renovação de infraestruturas, da valorização de seus elementos tradicionais e de um urbanismo atraente e sustentável. O poder público tem o papel de identificar e superar as barreiras existentes para melhorar as condições de vida e

atender as necessidades de novos investimentos. As áreas subutilizadas, como nos casos de zonas industriais obsoletas e de residenciais com imóveis ociosos, podem fazer parte dessas estratégias de reconversão aliadas a políticas urbanas de desregulamentação do solo. Em sua maioria, são territórios bem equipados de infraestruturas urbanas como eletricidade, água, esgoto, transporte público e com localização estratégica na cidade. A potencialidade de reutilização está no ganho de aproveitamento das infraestruturas e acessibilidades já instaladas para criação de novas áreas residenciais integradas aos locais de trabalho, de lazer e de educação, e, com isso, reduzir a pressão sobre os cinturões verdes e periferias (Portas, 2000).

Roger et. al. (1995) apresentaram, em seu livro, a presença de grandes áreas abandonadas de terras industriais ao longo do Rio Tâmisa, em Londres, e que estas poderiam ser uma oportunidade de atender a demanda por moradia e de recolocar o rio como foco da vida urbana. Mais tarde, em 1998, a Inglaterra traçou uma estratégia denominada de Urban Task Force (Força Tarefa Urbanística), liderada por Richard Rogers, para identificar as causas desse declínio urbano e fazer uma prospecção de suas cidades em um futuro de 25 anos. Segundo a Richard Rogers Partnership (RRP, 2000), essa missão tinha que apontar soluções para a necessidade de provisão de mais de 4 milhões de habitações a ser construída e para o crescimento desordenado afastados do centro consumindo áreas verdes em um ritmo alarmante.

Esse trabalho resultou em relatório Towards an Urban Renaissance (Rumo ao Renascimento Urbanístico) com 100 recomendações que orientaram as cidades com princípios de excelência de projeto, de bem-estar social e de responsabilidade ambiental dentro de uma estrutura econômica e legislativa viável. O

objetivo era requalificar os ambientes degradados tornando-os mais vivos, seguros e atraentes para que as pessoas dos subúrbios retornassem a viver nos centros urbanos (RRP, 2000). A meta estabelecida para novas habitações foi de 60% (pouco mais de 2 milhões de unidades) em territórios previamente urbanizados (terrenos vazios e edifícios deteriorados e não utilizados) teriam prioridade de permissão em detrimento de construções em áreas verdes (RRP, 1999). Com isso, esperaram-se melhores índices de poluição, uso de energia, reciclagem de água, eliminação de resíduos, distribuição mais uniforme de oportunidade econômica e renda e melhora nos indicadores sociais de educação, saúde, crime e pobreza.

Segundo Richard Rogers Partnership (RRP, 2005), em seu último Relatório Towards a Strong Urban Renaissance (Rumo a um Forte Renascimento Urbanístico), constatou-se uma migração de retorno para os centros urbanos. De 1990 a 2005, a população do centro de Liverpool quadruplicou. A média nacional de novos empreendimentos em terrenos industriais abandonados é de 70% em comparação com 56% em 1997. A densidade construtiva também aumentou da média de 25 habitações por hectare para 40, promovendo melhor uso do solo e de recursos. Entretanto, o relatório aponta ainda a permanência de desafios e o surgimento de novas questões, como a tendência das famílias de classe média de se afastar em busca de ambientes mais seguros; a dificuldade de acesso de famílias de baixa renda pelo aumento do valor da moradia em centros urbanos habitáveis; a baixa oferta de habitação social, e, a qualidade de projeto arquitetônico que não é o objetivo central para os órgãos públicos.

Apesar do complexo desafio, as diretrizes de uma cidade compacta e a referência do Urban Task Force contribuem na reflexão da sustentabilidade

urbana. Entende-se que esse conceito possa ser aplicado em cidades brasileiras. Para isso, busca-se uma contextualização com a realidade do déficit habitacional, favelização e clima tropical.

CONTEXTO BRASILEIRO

No Brasil, as zonas subutilizadas e deterioradas podem ter proximidade às favelas e, por isso, a questão merece uma reflexão maior. A infraestrutura subutilizada dessas zonas contrastam com a carência e alta densidade das favelas. O processo de requalificação de territórios subutilizados deve englobar as favelas e reconhecê-las como um recurso existente pelo esforço de autoconstrução, identidade cultural e vínculos estabelecidos com o território. Dessa maneira, estratégias de isolamento por barreiras físicas ou de remanejamento de favelas para conjuntos residenciais periféricos devem ser descartadas. É preciso saldar a dívida social de falta de serviços básicos, discriminações, informalidades, riscos civis, exclusão social etc. com maior atenção às favelas e proporcionar-lhes maior integração com a cidade e melhores índices de desenvolvimento humano.

A estruturação de uma rede de mobilidade orientada para o transporte público e não motorizado tem papel fundamental na conexão entre territórios degradados, favelas e a cidade como um todo. Os ganhos de mobilidade repercutem na inclusão social, na vida econômica e na qualidade ambiental. A subutilização e a escassez de infraestruturas precisam ser equilibradas através de sua reciclagem e complemento a partir de um urbanismo atraente que promova interação social e valorize os vínculos, identidade e memória urbana. O Poder Público, além de renovar as infraestruturas, deve considerar a regularização fundiária, a adequação de moradias em condições subnormais, o incentivo

a densificação populacional e a atração de atividades de produção, comércio e serviço para geração de empregos locais. Tratando-se de climas tropicais, a densidade demográfica deve ser equilibrada para não atenuar o desconforto humano ocasionado pelos fenômenos de ilhas de calor, cânions urbanos, sombras de vento, concentração de poluição e aumento do consumo de energia. Nesse sentido, vale reforçar também a necessidade de aumentar o gradiente verde, oportunidades de lazer e a permeabilidade do solo através da implantação de parques e áreas verdes. Para o sucesso da requalificação, é preciso alinhar o desenvolvimento da cidade concentrado em áreas subutilizadas ou degradadas. Os vetores de crescimento interno devem ser a única estratégia aplicada pelo plano diretor da cidade enquanto houver infraestrutura disponível. Pois no caso de uma dualidade de vetores, a expansão urbana é sempre mais vantajosa e lucrativa para o setor imobiliário em comparação com territórios subutilizados. É preciso reverter esse processo ao reconhecer o território existente como uma fonte valiosa de recursos e minimizar expansões desnecessárias aos moldes de cidades-dormitório ou núcleos de comércio e serviços que dependam exclusivamente do automóvel. Com isso, espera-se que o aumento da qualidade urbana e a desaceleração da expansão territorial impulsionem a ocupação da ociosidade urbana, tanto de imóveis residenciais quanto industriais, comerciais e de serviço, contribuindo para o uso misto do solo.

Se, ao concentrar os esforços de requalificação do conjunto e de vetores para crescimento interno, não houver a ocupação de seus vazios e atração de novos empreendimentos, o Poder Municipal deve utilizar do seu direito, previsto na Constituição de 1988 e no Estatuto da Cidade, e estabelecer regras e condições no seu plano diretor para o

adequado aproveitamento sob pena máxima de desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública. Nesse caso, entende-se, conforme Estatuto da Cidade, que a propriedade está em desacordo com a função social quando não há utilização, o uso é inadequado pela definição do plano diretor, há retenção especulativa de imóvel urbano e/ou o lote apresenta IAT inferior ao mínimo definido.

As desapropriações podem ser uma estratégia, do Poder Municipal, para aumentar seu estoque de imóveis e de terrenos a ser convertido em projetos de interesse social, uso comunitário e demais necessidades. Diante da realidade brasileira, entende-se procedente a conversão da ociosidade em habitação de interesse social como uma oportunidade de redução de parte do déficit de moradias. Entretanto, é preciso equilibrar as atividades para tornar o uso do solo misto. A reutilização desses espaços deve concentrar e diversificar novas atividades complementares às existentes, como atividades de ensino, de capacitação, culturais, esportivas, artísticas, de lazer, de saúde, de utilidades, de serviços públicos etc. Esse desenvolvimento mútuo pode aumentar as chances de suprir os desejos e necessidades de sua população dentro do o conjunto e assim tornar-se um núcleo mais autônomo da cidade.

Por fim, entende-se que, na realidade brasileira, o planejamento do conjunto de zonas subutilizadas e degradadas deve estar integrado às favelas adjacentes a fim de requalificar o ambiente urbano como um todo. Essa reciclagem deve seguir os moldes de uma cidade mais compacta através da diversificação e densificação de atividades, mobilidade eficiente, vida social urbana, espaços públicos atraentes, maior qualidade de vida, oferta de empregos locais, valorização da identidade e memória local. Para a cidade, o tema abrange questões complexas como a ociosidade

de imóveis, a subutilização de infraestruturas urbanas, a necessidade habitacional, a favelização e a expansão urbana desnecessária para áreas verdes. Apesar do desafio urbano complexo, sua superação pode ser uma oportunidade de inclusão social, aumento da qualidade ambiental, maior distribuição de oportunidade econômica, maior eficiência das infraestruturas urbanas, desaceleração sobre áreas verdes e um desenvolvimento mais sustentável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o intuito de orientar as cidades para sustentabilidade, entende-se que o reconhecimento da infraestrutura urbana existente é primordial. Para tal, enfatiza-se a utilização e o tratamento de territórios infraestruturados, subutilizados e degradados em primeiro lugar e em detrimento à expansão urbana desnecessária. Isso significa poupar as energias e os recursos empreendidos na cidade existente, aumentar sua eficiência e aplicar os recursos de forma mais distributiva para sua população. Os territórios subutilizados e os imóveis ociosos devem ser orientados para o misto de funções urbanas (habitação, produção e consumo), ocupação de vazios, densificação, modernização das infraestruturas e melhoria na qualidade ambiental.

No contexto brasileiro, a proximidade com favelas e a necessidade habitacional tornam a reciclagem de territórios subutilizados ainda mais relevante. É preciso reconhecer a favela como um recurso valioso principalmente pelos vínculos estabelecidos com o território e saldar uma dívida social proporcionando maior integração com a cidade, regularização de suas moradias e melhores índices de desenvolvimento. O contraste entre imóveis vazios e o déficit habitacional precisa ser mais aprofundado, pois esse pode ser uma

oportunidade da aplicação dos recursos previstos na Constituição de 1988 e no Estatuto da Cidade. De qualquer maneira, entende-se que as penalidades previstas não devem ser estímulos para gerar atração e ocupação da ociosidade, mas podem sim ser aplicadas após a requalificação do espaço urbano. Apesar do longo tempo para cumprimento das etapas de requalificação e das penalidades, esse pode ser uma oportunidade de pressionar o mercado imobiliário a concentrar seus esforços nos interesses coletivos, ou, de arrecadar imóveis e terrenos para o Poder Público Municipal. Para isso, a cidade deve canalizar seus recursos em vetores de crescimento interno, verticalização e ocupação de seus vazios em prol do interesse coletivo.

Ao superar suas barreiras, esses territórios podem ofertar maior qualidade de vida para a população remanescente, adquirir memória e identidade urbana, tornar-se mais atraentes e minimizar interesses de expansão urbana. Trata-se de uma reciclagem de territórios subutilizados, ou seja, a construção da cidade dentro da cidade. As sucessivas transformações urbanas, além de superar os entraves, proporcionam identidade e aumentam sua eficiência. Os esforços para requalificação, modernização e manutenção direcionam o território urbano para a sustentabilidade. Espera-se que esse artigo possa contribuir na reflexão dessas questões e no desenvolvimento de futuros estudos e trabalhos práticos orientados para a sustentabilidade da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ahmed, Q. I., Lu, H., Ye, S. (2008). "Urban transportation and equity: A case study of Beijing and Karachi". *Transportation Research Part A* 42, s.l., p. 125–139.
- Alva, E. N. (1996). *Metrópoles (In) Sustentáveis*. Rio de Janeiro, Editora Relume Dumará.
- Caiado, A. S. C. (2004). "Reestruturação produtiva e localização industrial: a dinâmica industrial na RMSP entre 1985 e 2000". XXXII Encontro Nacional de Economia, João Pessoa.
- Corbella, O. D., Barbosa, G. S. (2009). "La Busqueda de la Sustentabilidad: Principios Urbanos Ambientais". 1º Congreso Internacional sobre Ciudades Sustentables, s.l.
- Costa, H. S. M. (1999). "Desenvolvimento Urbano Sustentável: Uma contradição de termos?" *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, s.l.
- Costa, R. G. R. (2006). Entre "Avenida" e "Rodovia": A história da Avenida Brasil (1906-1954). Rio de Janeiro, Tese de Doutorado, Pós-graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Constituição da República Federativa do Brasil (1988). Disponível em <<https://legislacao.planalto.gov.br>>. Acesso em 13 de maio de 2012, às 19 horas.
- Duarte, C. F. (2006). *Forma e Movimento*. Rio de Janeiro, Editora Viana & Mosley e Programa de Pós-Graduação em Urbanismo.
- Edwards, B. (2005). *O guia básico para a sustentabilidade*. s.l., Editora Gustavo Gili S.A.
- Elmqvist, T., Barnett, G., Wilkinson, C. (2014). Chapter 3: Exploring urban sustainability and resilience. En: Pearson, L. J., Newton, P. W., Roberts, P. *Resilient Sustainable Cities: A Future*. s.l., Editora Routledge.
- Filho, C. M. C. (2003). *Reinvente seu bairro: Caminhos para você participar do planejamento de sua cidade*. s.l., Editora 34.
- Filho, C. M. C. (1992). *Cidades Brasileiras: Seu controle ou o caos - O que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil*. São Paulo, Editora Studio Nobel – Coleção Cidade Aberta.
- FJP e CEI, Fundação João Pinheiro e Centro de Estatística e Informações (2000). *Déficit Habitacional no Brasil - Municípios Selecionados e Microrregiões Geográficas, Estimativas do Déficit Habitacional Básico*. s.l., s.e.
- Frenkel, D. B. (2008). *A revitalização urbana e as viagens a pé: uma proposta de procedimento auxiliar na análise de projetos*. Rio de Janeiro, Dissertação de Mestrado, Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Guiducci, R. (1980). *A cidade dos cidadãos: Um urbanismo para todos*. s.l.: Editora S.A.
- Hall, P. (1995). *Cidades do amanhã*. s.l., Editora Perspectiva.
- Hartmann, K. (1994). "Ciudades-jardim". En: *Visiones urbanas, europa 1870-1993 la ciudad del artista. La ciudad del arquitecto*. Barcelona, Editora Electa, Centro de cultura contemporânea de Barcelona, Exposición de 21 de junho a 9 de outubro de 1994.
- IBAM, Instituto Brasileiro de Administração Municipal (2001). *Estatuto da Cidade para compreender...* Rio de Janeiro, s.e.
- Jacobs, J. (2009). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Editora Martins Fontes.
- Lei 10.257 (2001). *Estatuto da Cidade*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Leis_2001/l10257.htm>. Acesso em 26 de Março de 2014, às 12 horas.
- Leite, C., Awad, J. C. M. (2012). *Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento sustentável num planeta urbano*. São Paulo, Editora Bookman.
- Lefebvre, H. (2006). *O direito à cidade*. São Paulo, Centauro Editora.
- Lerner, J. (2003). *Acupuntura urbana*. s.l.: Editora Record.
- Lynch, K. (2010). *A boa forma da cidade*. s.l., Edições 70.
- Mancuso, F. (1980). *Las experiencias del Zoning*. Barcelona, Editoria Gustavo Gili S.A.
- Newton, P. W., Doherty, P. (2014). Chapter 2: The challenges to urban sustainability and resilience. En: Pearson, L. J., Newton, P. W., Roberts, P. *Resilient Sustainable Cities: A Future*. s.l., Editora Routledge.
- PNAD, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (2008). Disponível em: <[http:// biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/panorama.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/panorama.pdf)>. Acesso em 27 de Janeiro de 2014.
- Portas, N. (2000). *Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades*. Rio de Janeiro, Caderno de Urbanismo n° 2. Disponível em <www.rio.rj.gov.br/smu>. Acesso em 02 de Junho de 2012, às 13 horas.
- Roger, R., Gumuchdjian, P. (1995). *Cidades para um pequeno planeta*. s.l., Editora Gustavo Gili S.A.
- RRP, Richard Rogers Partnership (2005). *Towards a Strong Urban Renaissance*, Urban Task Force. Londres, s.e. Disponível em <<http://www.richardrogers.co.uk/render.aspx?>