

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DA CIDADE DE SÃO PAULO**

Mariana Nogueira Machado Simões

**COMPARAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO DAS  
CIDADES DE SÃO PAULO, BRASIL E HONG KONG,  
REGIÃO ESPECIAL ADMINISTRATIVA DA CHINA.**

**PUC/COGEAE**

**ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO AMBIENTAL E  
GESTÃO ESTRATÉGICA DA SUSTENTABILIDADE**

**São Paulo**

**2018**

## **MARIANA NOGUEIRA MACHADO SIMÕES**

Comparação do desenvolvimento urbano das cidades de  
São Paulo, Brasil e de Hong Kong, Região Administrativa da China.

Monografia apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de ESPECIALISTA em Direito Ambiental e Gestão Estratégica da Sustentabilidade pelo Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu*, sob a orientação da Professora Doutora Consuelo Yatsuda Moromizato Yoshida.

**São Paulo, 2018**

## MARIANA NOGUEIRA MACHADO SIMÕES

Comparação do desenvolvimento urbano das cidades de São Paulo, Brasil e  
Hong Kong, Região Administrativa Especial da China.

Monografia apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de ESPECIALISTA em Direito Ambiental e Gestão Estratégica da Sustentabilidade pelo Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu*, sob a orientação da Professora Doutora Consuelo Yatsuda Moromizato Yoshida.

Aprovada em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

### BANCA EXAMINADORA

---

Professora Doutora Consuelo Yatsuda Moromizato

---

Professor(a) Doutor(a):

---

Professor(a) Doutor(a):

*À minha família por me permitir a experiência de admirar e entender a ocupação humana. Ao meu esposo, pelo incentivo nesta tese e pelos debates na busca de entender a forma de viver em Hong Kong.*

*À minha família e aos meus amigos que me ajudaram e incentivaram a ter o Qíyou<sup>1</sup> necessário para concluir estas linhas.*

---

<sup>1</sup> Expressão chinesa que significa gasolina. No uso social, significa força de vontade para concluir um projeto.

*Quando a ordem perfeita prevalece, o mundo é como um lar do qual todos participam. Estas são as características de um mundo ideal. O Estado como um bem público.*

*Confúcio (O livro dos ritos, cap. 9)*

## RESUMO EM PORTUGUÊS

Busca-se analisar a importância do planejamento urbano como instrumento da política de desenvolvimento das cidades grandes, notadamente as metrópoles e megalópoles globais em crescimento progressivo. Para tanto, foram escolhidas como objeto de estudo os conceitos e as normas urbanísticas das cidades de São Paulo, no Brasil, e de Hong Kong, Região Administrativa Especial da China. As duas cidades são metrópoles globais, e possuem problemas de infraestrutura e de urbanismo semelhantes. Foram comparadas as leis de cada cidade, e as soluções urbanas escolhidas para a gestão de cada uma delas. A vivência desta autora na cidade de Hong Kong, juntamente com a anterior prática do Direito com ações de regularização fundiária na cidade de São Paulo foram os elementos basilares e inspiradores deste estudo. Utilizou-se o método de pesquisa histórica e empírica na elaboração do trabalho. Visitas a museus em Hong Kong, estudo de leis e ordenanças das duas cidades, entrevistas com autoridades de desenvolvimento urbano e pesquisas históricas foram a base das análises aqui realizadas. Os sistemas jurídicos dos dois países são diferentes. Contudo, o objetivo de cada norma permite o exame em conjunto. Abordou-se, de forma breve, a efetividade de cada Plano Diretor de São Paulo e das normas Hongkonguesas. Espera-se que os resultados trazidos neste estudo possa inspirar soluções para problemas ambientais e sociais na cidade de São Paulo, de forma que a atual e as futuras gerações possam viver melhor.

**PALAVRAS-CHAVES:** DESENVOLVIMENTO URBANO, PLANO DIRETOR, ORDENANÇA DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL, ESTUDO COMPARADO, SÃO PAULO, HONG KONG, ESTRATÉGIA DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL.

## ABSTRACT

The aim of this study is to analyze the importance of urban planning as an instrument for developing policy of large urban centers, especially the globally growing metropolises and megacities. For this purpose, the Urban Planning of the São Paulo, Brazil, and Hong Kong, Special Administrative Region of China, were chosen as object of this study. These two cities are global metropolis, they have similar infrastructure and urban planning problems. The laws of each city were compared to understand the urban solutions chosen for the management of each one. The experience of this author in the city of Hong Kong along with the previous practice of Law in the city of São Paulo, with land regularization actions, were the basic and inspiring elements of this study. We've used the method of historical and empirical research in the elaboration of this work. Visits to museums in Hong Kong, study of laws and ordinances of the two cities, interviews with authorities at urban development and historical research were the basis of the analyzes carried out here. The legal systems of the two countries are different. However, the purpose of each regulamentation allows the joint examination. The effectiveness of each São Paulo Master Plan and the Hong Kong urban studies were briefly discussed. Perhaps, this work will be able to inspire solutions to environmental and social problems in the city of São Paulo so that current and future generations can live better and preserve their history and heritage

KEY WORDS: URBAN PLANNING, SÃO PAULO, HONG KONG, COMPARISSON STUDY, PLANO DIRETOR, TOWN PLANNING ORDINANCE, STATUTARY PLANS, URBAN PLANNING STRATEGY.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

**OZP** – *Outline Zoning Plan* - Plano de Desenvolvimento Territorial.

**DPA** – *Development Planning Areas* - Plano de Áreas a Serem Desenvolvidas.

**URA** – *Urban Renew Authority* - Autoridade de Renovação Urbana

**MSN** - *Master Schedule of Notes to Statutory Plans* - Plano Mestre de Notas aos Planos Estatutários.

## LISTA DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| Figura 01 – Zoneamento de São Paulo, mapa IX, 1974.....                         | 24 |
| Figura 02 – Sistema municipal de planejamento urbano.....                       | 35 |
| Figura 03 – Mapa de Hong Kong, 2018.....  | 52 |
| Figura 04 – Diagrama das Normas Estatutárias de Hong Kong.....                  | 63 |
| Figura 05 – Quadro síntese do processo de elaboração do Estudo Urbanístico..... | 68 |
| Figura 06 – Corredores de ligação da região do Delta do Rio das Pérolas.....    | 69 |
| Figura 07 – Diagrama de avaliação de opções de planejamento urbano.....         | 76 |

## SUMÁRIO

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUÇÃO.....</b>   | <b>12</b> |
| <b>CAPÍTULO 1 - PLANEJAMENTO URBANO.....</b>   | <b>16</b> |
| 1.1. AS CIDADES AQUI ESTUDADAS. ....   | 16        |
| 1.2. PRINCÍPIOS DO DIREITO URBANÍSTICO BRASILEIRO.....                               | 16        |
| 1.3. A POLÍTICA URBANA E A ORDEM URBANÍSTICA. ....                                   | 18        |
| 1.4. COMPETÊNCIA URBANÍSTICA FEDERATIVA NO BRASIL E O PLANO DIRETOR. ....            | 19        |
| <b>CAPÍTULO 2 - PLANOS DIRETORES DA CIDADE DE SÃO PAULO.....</b>                     | <b>23</b> |
| 2.1. O PLANO DIRETOR DE JOSÉ CARLOS DE FIGUEIREDO FERRAZ (1972).....                 | 23        |
| 2.1.1. EFETIVIDADE DO PLANO DIRETOR DE 1972. ....                                    | 25        |
| 2.2. O PLANO DE JÂNIO QUADROS (1988).....  | 26        |
| 2.2.1. A EFETIVIDADE DO PLANO DIRETOR DE 1988 ....                                   | 28        |
| 2.3. PLANO DIRETOR DE MARTA SUPPLY (2002).....                                       | 29        |
| 2.3.1. A EFETIVIDADE DO PLANO DIRETOR DE 2002.....                                   | 32        |
| 2.4. O PLANO DIRETOR DE FERNANDO HADDAD (2014).....                                  | 33        |
| 2.4.1. A EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DESTES PLANOS DIRETORES. ....                          | 33        |
| 2.4.2. O PLANO DIRETOR E O CONJUNTO DE LEIS URBANÍSTICAS MUNICIPAIS. ....            | 33        |
| 2.4.3. A ORGANIZAÇÃO DO PLANO DIRETOR.....   | 36        |
| 2.4.4. A MACROZONA DE ESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO URBANA.....                        | 36        |
| 2.4.5. A MACROZONA AMBIENTAL E AS ÁREAS VERDES DO MUNICÍPIO. ....                    | 38        |
| 2.4.6. DOS TRANSPORTES ....  | 41        |
| 2.4.7. DA REDE HÍDRICA. ....   | 41        |
| 2.4.8. DAS REDES DE ESTRUTURAÇÃO.....  | 42        |
| 2.4.9. DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS.....  | 42        |
| 2.4.10. POLÍTICAS DO MUNICÍPIO.....  | 47        |
| 2.4.11. EQUIPAMENTOS URBANOS E INSTRUMENTOS DE PARTICIPAÇÃO POPULAR.....             | 49        |
| 2.4.12. EFETIVIDADE DO PLANO DE 2014.....  | 50        |
| <b>CAPÍTULO 3 - O PLANEJAMENTO URBANO DE HONG KONG.....</b>                          | <b>52</b> |
| 3.1. CARACTERÍSTICAS DE HONG KONG ....   | 52        |
| 3.2. A ESTRUTURA DO SISTEMA DE TERRAS E COMPETÊNCIA ADMINISTRATIVA DE HONG KONG..... | 53        |
| 3.3. ORGANIZAÇÃO DOS PODERES COMPETENTES PARA AS NORMAS URBANÍSTICAS ....            | 55        |
| 3.4. A ORGANIZAÇÃO DAS NORMAS URBANÍSTICAS DA CIDADE.....                            | 56        |
| 3.5. DESCRIÇÃO DA ORDENANÇA DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E DE SEUS CAPÍTULOS.....     | 56        |
| 3.6. ELABORAÇÃO DA ORDENANÇA DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL.....                        | 57        |
| 3.7. ORDENANÇA 131 A: ELABORAÇÃO DAS NORMAS ESTATUTÁRIAS. ....                       | 58        |
| 3.8. A ORDENANÇA 131 B: O GRUPO DE APELAÇÃO.....                                     | 59        |
| 3.9. A ORDENANÇA 131 C: A RETOMADA DO USO POR DESCUMPRIMENTO DE FUNÇÃO.....          | 59        |
| 3.10. O GRUPO I: O GRUPO DE NORMAS ESTATUTÁRIAS.....                                 | 60        |

|  |           |
|--|-----------|
| 3.11. GRUPO II: ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO. ....           | 63        |
| 3.12. HONG KONG 2030: VISÃO E PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO. ....                   | 65        |
| 3.12.1. OBSERVAÇÕES DOS ANTIGOS ESTUDOS TRAZIDAS PARA O ATUAL. ....            | 65        |
| 3.12.2. ELABORAÇÃO DO PLANO ESTRATÉGICO DO ESTUDO DE DESENVOLVIMENTO URBANO. . | 67        |
| 3.12.3. ESTRATÉGIAS DO ESTUDO HONG KONG 2030 – ALGUNS DESTAQUES. ....          | 69        |
| 3.12.4. FORMAS DE PENSAR O USO DA TERRA PELO ESTUDO HONG KONG 2030 .....       | 74        |
| 3.13. EFETIVIDADE DO PLANO HONG KONG 2030.....                                 | 77        |
| 3.14. A PRÓXIMA ESTRATÉGIA URBANA: O ESTUDO HONG KONG 2030+.....               | 78        |
| 3.15. FUNÇÕES SOCIAIS DA PROPRIEDADE URBANA DE SÃO PAULO E DE HONG KONG. ....  | 80        |
| <b>CONCLUSÃO.....</b>  | <b>83</b> |
| <b>ANEXO I – ZONAS DA CIDADE DE SÃO PAULO NO ATUAL PLANO DIRETOR.....</b>      | <b>90</b> |
| <b>ANEXO II - LOCALIZAÇÃO DE HONG KONG .....</b>                               | <b>91</b> |
| <b>ANEXO III - FORMA DE PREPARAÇÃO DAS NORMAS ESTATUTÁRIAS .....</b>           | <b>92</b> |
| <b>ANEXO IV – LEGISLAÇÃO CHINESA E DE HONG KONG.....</b>                       | <b>93</b> |
| 1. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA.....                             | 93        |
| 2. LEI BÁSICA DE HONG KONG .....   | 94        |
| 3. ORDENANÇA DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL .....                                 | 95        |
| CAPÍTULO 131 A.....  | 96        |
| CAPÍTULO 131 B .....   | 96        |
| CAPÍTULO 131 C .....   | 96        |
| <b>BIBLIOGRAFIA .....</b>  | <b>97</b> |

## INTRODUÇÃO

O que é uma cidade? É uma construção humana em uma relação de espaço-tempo-tecnologia, oriundas de uma interpretação cultural de cada sociedade sobre as suas necessidades. Neste trabalho foram estudados o desenvolvimento urbano de duas metrópoles: São Paulo, no Brasil, e Hong Kong, Região Autônoma Especial da República Popular da China.

Entendendo-se que a cidade é um bem ambiental síntese, neste trabalho foram comparadas as principais soluções apresentadas em dois núcleos urbanos encravados em áreas montanhosas, com climas semelhantes, grande concentração populacional e um conjunto complexo de atividades econômicas exercidas, e, de suma importância para os países e regiões em que estão localizadas portanto, de relevantes impactos. As duas cidades possuem alcance mundial, são sede de grandes empresas, conglomerados econômicos e líderes políticos, sociais e culturais. Hong Kong tem como meta ser a capital mundial da Ásia, aquela capaz de representar o Continente no mundo. São Paulo por seu porte, economia e excelência em serviços exerce a função de cidade global da América Latina.

Dentre as bases utilizadas para desenvolvimento do presente trabalho, a experiência decorrente da prática com o Direito Brasileiro, especialmente no que se refere à regularização fundiária, foi importante e essencial, pois nessas atuações foram constatados cenários complexos e caóticos do desenvolvimento urbano de cidades no estado de São Paulo. Com as dificuldades encontradas nesses trabalhos e a posterior vivência fora do Brasil, foram experimentadas soluções urbanas efetivas e diferentes das apresentadas no Brasil. Isso aliado à conclusão do curso de Direito Ambiental e Gestão Estratégica de Sustentabilidade e o aprendizado sobre Direito Urbanístico, foi evidenciada a relevância da aplicação do conhecimento adquirido em um caso concreto, e, conseqüentemente a necessidade de trazer soluções inspiradoras para os atuais gestores brasileiros, um dos principais objetivos da análise comparada apresentada.

Para tanto, dentre outras fontes, foram analisados os planos gestores de 1972, 1988, 2002 e o atual, promulgado em 2014. E diante disso, a proposta foi apresentar um debate sobre o formato das leis, algumas de suas disposições urbanísticas e a proposição para realizar o desenvolvimento de São Paulo.

Hong Kong não possui uma ocupação perfeita. Se o desenvolvimento urbano do município for medido por algumas das mesmas exigências legais aplicadas no Brasil há muito que ser realizado. A cidade enfrenta problemas gravíssimos de poluição do ar, grande

adensamento populacional, o altíssimo custo de vida – que, por vezes, inviabiliza a permanência de jovens na cidade - dentre outras questões. Contudo, esta cidade do Extremo Oriente encontrou boas soluções para o seu trânsito com a *pedestrianização*; para a acomodação de seus cidadãos, com o estabelecimento de bairros e infraestrutura capaz de trazer uma melhor segurança e sensação de pertencimento daqueles que se instalam na cidade; para os seus prédios altíssimos e densamente ocupados, que possuem toda a infraestrutura social em um raio de alcance piedonal da população; para a qualidade de vida dos cidadãos, pois mantêm parques, trilhas em meio às matas, lindas praias despoluídas e preserva de forma não habitada 60% de seus 1.106 km<sup>2</sup>, sendo 40% formados por áreas de preservação; a implementação de soluções inovadoras e eficazes para tratar as suas águas marítimas e fluviais sem comprometer o espaço habitado, como a construção de estações de tratamento de esgoto em cavernas.

Uma visita a Hong Kong nos anos de 1940 mostraria um local menos desenvolvido em termos de urbanização. Ausência de tratamento de água e esgoto, problemas com o fornecimento de água e de luz, além de uma forma de habitação capaz de fazer propagar doenças e facilitar a ocorrência de desastres, como incêndios, faziam parte do cotidiano dos cidadãos. Era uma cidade dividida, ocupada pelos habitantes asiáticos e pobres morando ao nível do mar e os morros e encostas ocupados pelos ingleses e europeus ricos. Esses locais onde moravam os mais abastados eram as áreas melhor urbanizadas, proibidas aos chineses. À época, Hong Kong era uma colônia inglesa. Essa política colonizadora aliada às diferenças linguística construía um local repleto de preconceitos, separações e exploração predatória do ambiente natural.

Em 1939 foi promulgada a Ordenança de Planejamento territorial, que vigora até os dias de hoje, com algumas modificações daquela originalmente publicada. Após o término da ocupação japonesa, ocorrida na cidade durante a Segunda Guerra Mundial, iniciou-se a era dos Estudos Urbanísticos, que orientavam o desenvolvimento da cidade por servirem de embasamento das disposições das Normas Estatutárias.

Essa Ordenança regula o funcionamento dos órgãos de planejamento urbano e determina a realização de estudos urbanísticos de forma contínua para análise da efetividade e orientação das normas regionais de gestão urbana, as Normas Estatutárias que regulam o planejamento de cada região de Hong Kong. O Estudo Urbanístico é o denominado Grupo Estratégico e as normas formam o Grupo Estatutário. Elas são de dois tipos: o Plano de Zoneamento de Regiões (*Outline Zoning Plan - OZP*) e o Plano para Regiões a Serem desenvolvidas (*Development*

*Planning Areas – DPA*). Os Estudos Urbanísticos são realizados por um comitê de técnicos do Departamento de Planejamento Urbano. São elaborados em diversas etapas, começam estudando as soluções urbanísticas de grandes cidades, depois as suas necessidades e passam às amplas consultas populares, oferecendo a possibilidade de modificação através de impulso da população. Eles originam as soluções adotadas pelas duas normas estatutárias e seus resultados são veiculados a cada dez anos. Os Estudos Urbanísticos trazem as orientações para o desenvolvimento da cidade e de suas regiões. Assim, a cada novo estudo, são atualizadas as todas as normas estatutárias, revogam-se as antigas e realizam novas.

Cada região da cidade tem uma dupla de Normas Estatutárias: um Plano de Zoneamento de Região (*Outline Zoning Plan- OZP*) e um Plano para Regiões a Serem Desenvolvidas (*Development Planning Areas – DPA*). Elas são a regulamentação para cada bairro.

A expertise de campo de residir na cidade de Hong Kong e o testemunho de vivenciar a realização de diversas obras urbanas para fortalecê-la perante outras cidades chinesas inspirou o estudo. As cidades asiáticas estão em um processo de rápida e tecnológica urbanização. Todas fazem parte de regiões com uma economia muito aquecida e fazem frente a Hong Kong como locais para atrair sedes de empresas e pessoas que trabalhem de forma qualificada e produzam bens e tecnologia de alto valor agregado. Então, essa cidade asiática objeto de nosso estudo foi obrigada a desenvolver-se e manter-se interessante para reter população, capital, movimentação de transportes e de pessoas e tecnologias capazes de trabalhar com alto valor agregado.

Nota-se que há muito trabalho a ser feito para que as soluções urbanísticas atinjam o necessário para o correto cumprimento da função ambiental urbana em São Paulo. Entende-se que vale a pena olhar para uma cidade que conseguiu manter o seu destaque regional e mundial: Hong Kong.

O sistema de Direito em vigor no Brasil é decorrente do sistema Romano-Germânico de Direito. O sistema legal em vigor na cidade de Hong Kong é o *Common Law*, oriundo da colonização inglesa

O objetivo padrão utilizado como parâmetro neste estudo foi o cumprimento da função social da propriedade urbana trazidos pelas normas de cada lugar. Com base nisso, foram analisadas as soluções urbanísticas trazidas por cada norma, dentro dos seus respectivos sistemas, ou seja, independentemente, das diferenças existentes, mas, com foco uno na finalidade primordial: o cumprimento da função social.

Em relação à cidade de São Paulo, será apresentada uma análise histórica dos planos gestores e diretores que já vigoraram na cidade. Em relação a Hong Kong, será estudada a Ordenança de Planejamento Urbano com as últimas modificações, ou seja, a lei que vigora neste ano de 2018 e disposições e as soluções urbanísticas trazidas pelo estudo urbanístico que inspiraram as atuais Normas Estatutárias em vigor na cidade: o Hong Kong 2030.

No capítulo primeiro são apresentadas as cidades estudadas e suas características, os princípios do Direito Urbanístico Brasileiro, debate-se a política urbana do Brasil e a Ordem Urbanística de acordo com o conceituado pela Carta Magna e, por fim, analisou-se a competência em assuntos urbanísticos e o Plano Diretor. Neste capítulo foram abordados os conceitos e parâmetros legais que utilizados para analisar o desenvolvimento urbano.

No segundo capítulo os tópicos debatidos foram: os Planos Diretores de São Paulo, iniciando a análise com o primeiro Plano Diretor, o do Prefeito José Carlos de Figueiredo Ferraz, promulgado em 1972; após, analisou-se o do Prefeito Jânio Quadros, promulgado em 1988; em seguida o Plano Diretor da Prefeita Marta Suplicy, promulgado em 2002; e, por fim, o Plano Diretor atual, o do Prefeito Fernando Haddad, o promulgado em 2014.

No terceiro capítulo estudou-se o planejamento urbano de Hong Kong. Primeiramente, o leitor é contextualizado nas características da cidade; depois apresenta-se a estrutura do sistema de terras e da competência administrativa de Hong Kong. Realizada essa introdução, é apresentado ao leitor a organização das normas urbanísticas da cidade, a descrição delas e de suas funções ao longo de alguns tópicos. Assim é apresentado o Grupo I, o das Normas Estatutárias, para em seguida apresentar-se o Grupo II, o dos Estudos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano, a sua forma de organização, as suas disposições e uma breve análise de sua efetividade. No antepenúltimo item apresentamos o Estudo Hong Kong 2030 +, que passa a vigorar a partir do ano de 2018. E, por fim, realizamos a comparação do exercício da função social pelas propriedades de São Paulo e de Hong Kong.

Com este estudo espera-se trazer uma luz sobre o debate de soluções urbanísticas para a cidade de São Paulo, também podendo inspirar o pensamento sobre o desenvolvimento urbano adotado pelos administradores municipais. O estudo aqui apresentado não é definitivo. Ao contrário, é um ponto de partida para pesquisas e ações mais complexas e apuradas, de forma a permitir a inserção das cidades brasileiras no contexto mundial de cidades bem desenvolvidas.

## CAPÍTULO 1 - PLANEJAMENTO URBANO

### 1.1. As cidades aqui estudadas.

Cada núcleo urbano traz em si as características do povo que o desenvolveu em atenção às suas necessidades básicas, às suas comodidades e melhoramentos tecnológicos. Assim, buscamos estudar os conceitos de desenvolvimento urbano e as leis de duas cidades de alcance global<sup>2</sup>: cidades de São Paulo e de Hong Kong.

Hong Kong estabeleceu para si o objetivo de ser a cidade mundial da Ásia<sup>3</sup>. No índice elaborado pela companhia Deloitte<sup>4</sup> que examina quais cidades do mundo conseguem atrair mais talentos e gerar empregos baseados em conhecimento, a cidade aparece em quinto lugar mundial, atrás de Londres, Nova Iorque e Paris. A cidade é líder mundial em infraestrutura, além de ser um dos primeiros lugares em competitividade, desenvolvimento e segurança.

São Paulo concentra 43% dos serviços no Brasil, está perto de portos, possui um aeroporto nacional e um internacional nas suas imediações, possui grande movimento financeiro. O número de sua população, a importância cultural da cidade e de seus serviços fazem ações realizadas em São Paulo ecoar pelo mundo.<sup>5</sup>

Neste trabalho será feito um breve comparativo entre o Plano Diretor da Cidade de São Paulo e a Ordenança de Planejamento Territorial de Hong Kong com o seu respectivo Estudo de Planejamento Urbano.

### 1.2. Princípios do Direito Urbanístico brasileiro.

Princípio que tem o significado de começo, de origem. No Direito é entendido como a essência orientadora das normas e das diversas áreas jurídicas. Clóvis Beviláqua<sup>6</sup> ensina que princípio é o elemento fundamental da cultura jurídica humana em nossos dias (in Comentários ao Código Civil, I, 108), presidem à manutenção da ordem geral. Os princípios orientam as interpretações jurídicas. Quem deseja compreender uma questão deve, antes de tudo,

---

<sup>2</sup>CALASANS, Maria Leonor de. Ranking das cidades Globais. Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo.

Última modificação 15.07.2016. Disponível em: <<http://www.iea.usp.br/imagens/cidades-globais-1/view>>

<sup>3</sup>HONG KONG. Governo de Hong Kong. Hong Kong Asia's World City.

<sup>4</sup>CALEIRO, João Paulo. Por que estas são as cidades mais globais do planeta. Revista Exame. 24 de mar. 2016.

<sup>5</sup>CUNHA, Joana. Com características de cidade Global, SP responde por 43% dos serviços no país. P. Folha de São Paulo em 29.04.2018.

<sup>6</sup> in Melo Filho, Álvaro Melo. **Princípios do Direito Registral Imobiliário.**

compreender os princípios do ramo do Direito correspondente, para entender em qual sentido eles apontam.

Para entender o Direito Urbanístico, dentro do contexto trazido pelo Estatuto da Cidade, o professor Vicente Amadei<sup>7</sup> traz dois grupos de princípios: os supranormativos, extraídos das normas que formam o conjunto de Direito Positivo, e os intranormativos, aqueles colhidos da natureza das coisas, oriundos das regras de Direito Natural, basilares sociais das normas jurídicas.

Os seis supranormativos são decorrentes do autor espanhol German Alvares Sotomayor<sup>8</sup>. O primeiro é o princípio da *Subsidiariedade*, ele nos ensina que o Estado deve se abster de atuar quando a sociedade o fizer e com isso suprir as suas necessidades. O segundo é o da *Necessidade*, determina que só cabe atuação urbanística se a sociedade necessitar. O terceiro, é o da *Viabilidade*. A operação urbanística deve realizar as suas atuações de modo efetivo, as determinações de governos não podem ser utópicas. O quarto princípio é o da *Justiça*, determina que a carga e os benefícios pelas ações urbanísticas devem ser repartidos por todos os indivíduos da sociedade. O quinto é o da *Homogeneidade Institucional*, determina que nenhum método urbanístico deverá ser empregado em desacordo com os princípios basilares de uma sociedade, como propriedade privada, liberdade e outros. O sexto, é o da *Fidelidade ao Destino da Sociedade*: toda operação urbana se justifica pelo destino e características da sociedade em ação solidária, destina-se ao bem comum de todos.

Os princípios intranormativos trazem a síntese principiológica do Estatuto da Cidade. Entende o professor Vicente Amadei<sup>9</sup> que essa norma sintetiza o que é mais importante no Direito Urbanístico brasileiro. O primeiro princípio é o da *Primazia Social*<sup>10</sup>, ele determina a prevalência do interesse público sobre o privado, especialmente nas questões de interesse social<sup>11</sup>. O segundo, é da *Sustentabilidade*<sup>12</sup>, trata do dever da combinação dos seguintes

---

<sup>7</sup> Amadei Vicente, Urbanismo Realista.

<sup>8</sup> CASTRO, German Alvarez de Sotomayor Y. **El Urbanismo: su presente y su futuro**, in los mitos actuales. Ed. Speiro, 1969, pp. 336-339

<sup>9</sup> BRASIL, Casa Civil. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.**

<sup>10</sup> Também chamado de: “Princípio da Prevalência do Interesse Público – social sobre o interesse particular”

<sup>11</sup> Esse princípio consta no artigo primeiro e segundo da lei federal 10.257 de 2001, e também se concretiza nos instrumentos para centrar a propriedade na função social, como previsto no art. 182 da Constituição Federal e também confere relevância à função social da propriedade.

<sup>12</sup> Também conhecido como: “Princípio de Ordenação e desenvolvimento sustentável, quer para a geração atual, quer para a geração futura”. Esse princípio está no artigo segundo do Estatuto da Cidade e demanda que as ações

elementos: conformidade com a realidade, respeito ao meio ambiente, esforço de efetividade. O terceiro, é o da *Gestão Democrática*<sup>13</sup>: aborda a participação popular na formação e execução dos planos, bem como instrumentos de gestão democrática da cidade. O quarto, é o da *Cooperação*<sup>14</sup>, é a conjugação de esforços entre o poder público e a iniciativa privada na consecução dos objetivos urbanísticos de uma cidade. O quinto, é o da *Universalidade*<sup>15</sup>, quando há a obrigatoriedade da presença do Poder Público planejar a *urbe*, consertando um planejamento anteriormente realizado ou um planejamento inexistente. O sexto e último princípio intranormativo é o da *Descentralização*<sup>16</sup>: o foco das operações urbanísticas é a situação concreta de cada cidade, as medidas devem ser diversas e heterogêneas, adequadas às necessidades de cada lugar.

### 1.3. A Política Urbana e a Ordem Urbanística.

O Estatuto da Cidade<sup>17</sup> regulamenta a política urbana no Brasil no nível federativo e as suas disposições foram recepcionadas pelos artigos 158 e 159 da Lei Orgânica Municipal de São Paulo. Essa norma federal cria a expressão “ordem urbanística”, que passa a integrar o conjunto dos valores ou bens a serem defendidos pelo Estado Brasileiro. O artigo 1º dessa lei federal 10.257 de 2001 define<sup>18</sup> a Ordem Urbanística como *o conjunto de normas de ordem pública e de interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança, do equilíbrio ambiental e do bem-estar dos cidadãos.*

---

urbanísticas sejam responsáveis com a vida presente e as ações não devem prejudicar a vida futura, o que afasta o urbanismo de improviso, indiferente ou permissivo.

<sup>13</sup> Ele está nos artigos 2º, II, 43 e 45 do Estatuto da Cidade. E Esse princípio busca a sintonia entre a Administração Pública e a sociedade. Um grande problema na execução deste princípio é a partidarização política da gestão urbana, o que corrompe a prática urbanística de acordo com os princípios.

<sup>14</sup> Presente nos artigos 2º, III, 32,34 e 46do Estatuto da Cidade.

<sup>15</sup> Ou Princípio de atuação urbanística integral- preventiva (planejamento) e corretiva (saneamento) e dinâmica. O Estatuto da Cidade traz elementos preventivos no seu artigo 4º, I a III e instrumentos corretivos, trazidos no artigo 4º, IV, alíneas a, h, i, j q. Essa tendência reparativa já existia na lei 6.766 de 1979. E, por fim, esse princípio reflete o que está dito no artigo 39 do Estatuto da Cidade, que o Plano Diretor deve englobar a cidade como um todo e ser revisado a cada dez anos.

<sup>16</sup> Ou Princípio da heterogeneidade de políticas urbanas, ou de respeito às diferenças regionais e às peculiaridades de cada cidade. O primeiro foco é o município, por isso o foco nas medidas regionais. Entende-se que o município é o principal vetor da ordenação urbanística e na peculiaridade de cada cidade deve ser medida a eficácia das atuações urbanísticas.

<sup>17</sup> O Estatuto da Cidade surgiu como projeto de lei em 1989, proposto pelo então senador Pompeu de Souza (1914 - 1991). Entretanto, a transformação do projeto em lei deu-se apenas em 2001, mais de 12 anos depois, com a aprovação do substitutivo de autoria do então deputado federal Inácio Arruda. Sancionado pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, tornou-se a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

<sup>18</sup> BRASIL. Casa Civil. Lei 10.257 de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

A ordem urbanística integra a categoria dos direitos sociais e difusos, nasceram com a contemporaneidade e abarcam direitos maiores do que a esfera de um indivíduo. Assim, é um interesse social, maior do que o individual.

O objetivo da política urbana trazido pela norma é ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, regulamentando ao nível federal as disposições do artigo 182 da Carta Magna.

O Estatuto da Cidade<sup>19</sup> elenca dezesseis diretrizes gerais<sup>20</sup> para toda a federação para que haja o cumprimento da política urbana<sup>21</sup>.

#### **1.4. Competência Urbanística Federativa no Brasil e o Plano Diretor.**

A Constituição Federal do Brasil trata sobre política urbana no artigo 182 traz dois objetivos constitucionais: ordenar o pleno desenvolvimento da cidade e garantir o bem-estar de seus cidadãos. O plano diretor é o instrumento normativo básico eleito pela norma federal para a política de desenvolvimento das cidades. O artigo 30 determina que os municípios possuem

<sup>19</sup>BRASIL. Casa Civil. Lei 10.257 de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

<sup>20</sup> Resumidamente são: 1. Garantir uma cidade sustentável; 2. Garantir a participação popular na gestão municipal; 3. Defender a cooperação entre agentes públicos e privados para o desenvolvimento das cidades; 4. Distribuir a população no território do município de forma equilibrada, corrigindo os efeitos sobre o meio ambiente; 5. Garantir os equipamentos urbanos de transporte, serviços para toda a população; 6. Usar o solo de forma racional e adequada, sem polos geradores de tráfego ou concentração excessiva de população; 7. Integrar cidades urbanas e rurais; 8. Velar para que os padrões de consumo de bens e serviços seja compatível com o limite da sustentabilidade social, ambiental e econômica do município; 8. Distribuição igualitária dos ônus e bônus da urbanização; 9. Racionalizar a geração e uso de dinheiro público, privilegiando o uso em atividades que geram bem estar sócia, para diversas camadas sociais; 9. Investir em bens públicos para valorizar o mobiliário urbano; 10. Proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, paisagístico e arqueológico; 11. A participação conjunta do poder público e da população local em audiências sobre o desenvolvimento de atividades potencialmente destrutivas ao meio ambiente natural ou artificial, com o objetivo de assegurar o conforto da população; 12. Regularização fundiária e a urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda; 13. Simplificação das normas de uso e ocupação do solo; 14. Equilíbrio entre os agentes públicos e privados para realização de empreendimentos de urbanização, atendendo o interesse social; 15. Estimulo a usar no parcelamento urbano soluções para otimizar o uso dos recursos ambientais e do espaço; 16. Tratamento prioritário, com destaque, às obras de infraestrutura, energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento.

<sup>21</sup> O Estatuto da Cidade determina em seu artigo 2º que a política urbana cumpra a sua função social quando, em relação ao meio ambiente, forem observadas as diretrizes gerais de: 1. Garantir-se o direito ao saneamento ambiental, 2. Realizar-se o planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e dos seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, 3. Ordenar-se e controlar o uso do solo, de forma a evitar a poluição e a degradação ambiental, 4. Adotarem-se padrões de produção e consumo de bens e serviços compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental do município, 5. Proteger-se, preservar-se e recuperar-se o meio ambiente natural e construído e o patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico.

competência para legislar sobre questões locais e suplementar em relação Às leis federais e estaduais. O Plano Diretor é de competência municipal.

O Conselho das Cidades publicou a Resolução nº 34 de 2005, alterada pela resolução nº 164 de 2014 dispõe sobre o conteúdo mínimo dos Planos Diretores a serem veiculados em todo o território nacional. Determina que o os Planos Diretores devem ser adaptados à realidade de cada cidade onde são publicados e têm como objetivo fundamental:(...) *definir o conteúdo da função social da cidade e da propriedade urbana, de forma a garantir o acesso a terra urbanizada e regularizada, o direito à moradia, ao saneamento básico, aos serviços urbanos a todos os cidadãos, e implementar uma gestão democrática e participativa(...)*<sup>22</sup>

A Constituição do Estado de São Paulo<sup>23</sup> regula as atividades cuja competência não são vedadas pela Constituição Federal. Nos artigos 180 a 183 trata dos municípios. Estabelece no artigo 180 que os Estados e o os municípios deverão: assegurar o desenvolvimento pleno das cidades e o bem-estar dos seus habitantes; a participação de entidades comunitárias na resolução de problemas de grupos sociais; fiscalizar o cumprimento de normas urbanísticas e ambientais e criar áreas especiais para tais atividades. O artigo 181 afirma que todo o território dos municípios e todas as diretrizes para desenvolvimento urbano da área municipal devem ser abordadas pelo Plano Diretor. Como exceção, no parágrafo primeiro do artigo 181, está previsto que pode haver normas regionais que sejam vinculantes às disposições do Plano Diretor, como as leis de regiões metropolitanas ou de Unidades de Conservação. Deve sempre prevalecer a norma mais restritiva em respeito do território municipal. Em competência concorrente, aos Estados cabe direcionar e estabelecer uma região industrial mas cabe ao município criar e regulamentar tais regiões.

O Plano Diretor deve englobar o município como um todo<sup>24</sup>. O conteúdo mínimo da norma está previsto no artigo 42 do vigente Estatuto da Cidade qual seja: *I – a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infraestrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5o*

---

<sup>22</sup> Conselho das Cidades. RESOLUÇÃO RECOMENDADA Nº 34 DE 01 DE JULHO DE 2005 ALTERADA PELA RESOLUÇÃO RECOMENDADA Nº 164 DE 26 DE MARÇO DE 2014 DOU de 14/07/2005, seção 1, pag. 89 e DOU de 20/10/2014, seção 1, pag. 64, respectivamente.

<sup>23</sup> SÃO PAULO. Assembléia Legislativa. Constituição Estadual, atualizada até a emenda 46.

<sup>24</sup> BRASIL. Casa Civil. Lei 10.257 de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

*desta Lei; II – disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35<sup>25</sup> desta Lei; III – sistema de acompanhamento e controle.*

A Lei Orgânica do município de São Paulo<sup>26</sup> regula o exercício dessa competência no que tange à elaboração do Plano. A participação popular é garantida em todo o processo, na forma disciplinada pelo §3º do artigo 143. O artigo 144 determina que o Plano Diretor é norma integrante do Normas de Planejamento municipais, juntamente com o Plano Plurianual e os planos regionais.

Pelo artigo 150 da Lei Orgânica Municipal o Plano Diretor é o instrumento global e estratégico da política de desenvolvimento urbano municipal. Todos os agentes públicos e privados devem se orientar por ele. Todo o município de São Paulo deve ser abrangido por ele, que deverá definir as diretrizes para o uso do solo, para os sistemas de circulação levando em consideração as peculiaridades locais.

O artigo 70 atribui ao Prefeito a competência de propor o Plano Diretor. O artigo 69-A estabelece que em até noventa dias depois de sua posse, o Prefeito deverá apresentar um plano de metas para a sua gestão e isso incluirá os objetivos relativos ao Plano Diretor, denominado de Plano Diretor Estratégico. As mudanças que o Prefeito achar necessárias ao Plano Diretor em virtude de seu Plano de Metas deverão ser amplamente noticiadas antes de seguirem para a Câmara. À Câmara Municipal cabe aprovação do Plano Diretor em votação por maioria de três quintos, de acordo com os incisos 3º e 4º do artigo 40 cominado com o art. da lei orgânica municipal.

Durante o processo de aprovação ou revisão do Plano Diretor a Câmara deverá realizar pelo menos duas audiências públicas, de acordo com o artigo 41 da Lei Orgânica Municipal, para garantir a participação do cidadão, na forma determinada pela Constituição Federal, Estadual e o artigo 150 da Lei Orgânica Municipal. Após a aprovação pela Câmara, segue para análise do Chefe do Executivo. Se houver algum veto ao projeto, esse seguirá para votação e aprovação. Se não houver veto, o Executivo publicará o Plano, na forma do artigo 42 e 69 da Lei Orgânica Municipal. O artigo 55 da Lei Orgânica determina que haja um Conselho de Representantes para fiscalizar o cumprimento das determinações do Plano Diretor.

---

<sup>25</sup> Os artigos referidos tratam, respectivamente, de Direito de Preempção, Outorga Onerosa do Direito de Construir, Operações Urbanas Consorciadas, transferência do direito de construir.

<sup>26</sup> SÃO PAULO. Câmara Municipal. Lei Orgânica do Município.

Essa norma deve ser revisada a cada 10 anos. Como bem ensina o doutrinador Paulo Affonso Leme Machado, o Plano Diretor *não pode tudo conter e tudo prever, atrofiando a capacidade criadora dos munícipes, mas, de outro lado, a liberdade de iniciativa não deve levar à anarquia, que contraria a função social da cidade e torna o indivíduo uma ilha*<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> MACHADO, Paulo Afonso Leme. Direito Ambiental Brasileiro. 23<sup>o</sup> ed. São Paulo, Malheiros, 2015, p. 449

## CAPÍTULO 2 - PLANOS DIRETORES DA CIDADE DE SÃO PAULO

Em 1930, o engenheiro Francisco Prestes Maia publicou um livro pela editora Melhoramentos chamado de *Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*, mais conhecido como *Plano de Avenidas*. Esse plano orientou dois prefeitos da cidade de São Paulo: Fábio Prado e Prestes Maia. Dispunha sobre a orientação do transporte da cidade, privilegiando transporte de superfície em vias e avenidas radiais e perimetrais, previa a expansão do centro histórico e a integração desse sistema com linhas férreas.<sup>28</sup> Mas esse era um plano de orientação da gestão executiva, não um diploma normativo. Foi um processo desenvolvido a partir dos conhecimentos e interesses de técnicos da engenharia. Sem participação popular. Até 1973, São Paulo não possuía Plano Diretor e, com isso, a aprovação das construções ficava sob a responsabilidade da Divisão de Fiscalização de Obras Particulares da Prefeitura Municipal. Essa breve introdução histórica permite a contextualização da cidade para a análise, de forma resumida, dos Planos Diretores da cidade de São Paulo no intuito de permitir a compreensão da forma de desenvolvimento urbano que vista hoje na cidade.

### 2.1. O Plano Diretor de José Carlos de Figueiredo Ferraz (1972)

Em 1972, nessa gestão do Prefeito José Carlos Alberto Figueiredo Ferraz, sob a égide da Constituição Federal de 1967, foi aprovado o primeiro instrumento urbanístico que pode ser entendido como Plano Diretor da Cidade de São Paulo, chamado Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI). A lei nº 7.688 de 30 de dezembro de 1971<sup>29</sup>, cujo projeto de lei foi o 125 de 1971, trazia como objetivo principal ordenar e disciplinar o desenvolvimento físico, econômico, social e administrativo da cidade de São Paulo.

Chamado de PDDI, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, tinha como principais orientações<sup>30</sup>: *1º planejamento urbano tinha de ser contínuo; 2º, tinha de*

---

<sup>28</sup> TOOGE, Ricardo. Uma ideia de Prestes Maia: o Plano de Avenidas da cidade de São Paulo. FOLHA DE SÃO PAULO. 10.06.2014. Disponível em <http://www.saopauloinfoco.com.br/plano-avenidas/>. Acesso em 12.02.2018

<sup>29</sup> SÃO PAULO, Lei 7.688 de 30 de dezembro de 1970. Dispõe sobre instituição do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São Paulo - PDDI-SP, e dá outras providências.

<sup>30</sup> RIBEIRO, Benjamin Adiron cit. Por PESSOA, Jorge. Entrevista com Benjamin Adiron Ribeiro. Rev. Vitruvius: ISSN 2175-6708. Ano 16. Publ. Mai. 2015.

*ser dinâmico, constantemente se atualizando, e não a cada dez anos, mas constantemente; e 3º tinha de ser integrado, tinha de colocar como interdependentes todas as funções urbanas.*

Dentro do escopo do município estava a criação e manutenção de um ambiente urbano favorável ao exercício das funções urbanas de habitar, circular, trabalhar e cultivar o corpo e o espírito. A preservação do meio ambiente contra a poluição do ar, água, solo, mananciais de água e da paisagem, a divisão no uso de propriedades de acordo com critérios de densidade no uso, a possibilitação de boa circulação de pessoas começaram a ser previstas por lei.

O diploma legislativo possui 57 artigos e trouxe disposições inovadoras para a sua época. A prefeitura preocupava-se em evitar a deterioração da cidade e a recuperação das áreas já decaídas. Traz no artigo 3º a disposição sobre o Sistema municipal de planejamento integrado, algo também inovador. À semelhança de Hong Kong, designou-se um comitê de técnicos para estudar e pensar o urbanismo da cidade e trouxe a intenção de pensar o urbanismo continuamente por um comitê que não seria mudado a cada legislatura. Outra solução inovadora trazida pelo plano é a determinação de datas limites<sup>31</sup> para realizar tarefas e atingir metas em diversos

equipamentos urbanos, desde creches, passando por comunicação, infraestrutura e outros.

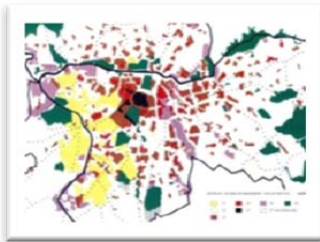


Figure 1 - Zoneamento São Paulo, mapa IX, 1974

Era organizado em torno dos resultados dos estudos para o Plano Urbanístico Básico<sup>32</sup>, que aproveitavam os estudos do Padre Debret<sup>33</sup> sobre a cidade de São Paulo, contudo foi elaborado sem consultas populares. Dividiu o município em Unidades Territoriais e determinou uma gestão administrativa descentralizada (artigo 3º,

IV, “a”).

<sup>31</sup>Os períodos de metas a serem atingidas eram de 1972 a 1974, 1975 a 1976, 1977 a 1981.

<sup>32</sup> Plano elaborado na gestão do prefeito Faria Lima. Elaborou-se o Plano Urbanístico Básico(PUB) da cidade. Foram contratados arquitetos Norte Americanos e Brasileiros e, em dois anos de estudos e projetos, apresentaram um plano propondo uma estrutura urbana baseada no modelo dos Estados Unidos, com altas densidades concentradas no centro da cidade e o restante da área municipal (96%) distribuídos em bolsões residenciais de baixa e média densidades, servidos por uma malha viária de 815 km de vias expressas.

<sup>33</sup> O processo de planejamento de Debret foi a partir dos núcleos urbanos em torno de equipamentos sociais criados pela comunidade<sup>33</sup>. Núcleos de comércios, com vendas, farmácias, mercados e em torno de cada um deles surgia um bairro todo. Os loteamentos eram feitos, ou se formavam, em decorrência da ampliação daquele núcleo. Esses eram as chamadas unidades de primeiro grau ou unidades elementares. Eram estruturas espontâneas, realizados sem planejamento, sem preocupação com as curvas de nível dos terrenos. Quando se reuniam várias unidades elementares e o governo instalava algum equipamento público, como uma escola, surgia a Unidade de Segundo Grau. Depois, essa unidade de segundo grau poderia ficar um pouco maior, evoluindo para um centro de bairro, que possuía uma concentração maior de comércio e de serviços. Em alguns desses bairros haviam áreas de desenvolvimento histórico. Essas eram chamadas de Unidade de Terceiro grau, que foram denominadas de subprefeituras.

Em torno das unidades de terceiro grau, que passaram a ser chamadas de unidades completas. Hoje, chamamos essas unidades de subprefeituras. E, entremeando esses bolsões, deveriam ser instaladas várias vias locais, que seriam circundadas pelas vias expressas. Instalando-se um esquema de grelhas de vias expressas, permitindo a livre circulação de pessoas e bens. Assim<sup>34</sup> as subprefeituras, também denominadas de distritos, ficavam ligadas entre si e ao centro principal, o centro da cidade. A Subprefeitura era, de fato, uma pequena cidade, e ela teria que conter todos os elementos básicos de um aglomerado urbano de unidades ainda menores, as unidades elementares, chamadas de *unidades de vizinhança*. Essa era a proposta: cada Subprefeitura teria seu sistema viário, os cruzamentos seriam facilitados para eliminar os semáforos. Era um plano que privilegiava edificações e o sistema viário.

As áreas de mananciais e outras que possuíam muitos recursos naturais e estavam sem ocupação realizada ou planejada eram denominadas de locais sem uso definido. Não se realizava o planejamento pensando em aperfeiçoar o uso de recursos naturais e de suas fontes. Não se pensava em Capital Natural.

Outro ponto que destacamos foi a determinação do adensamento populacional apenas até o coeficiente de aproveitamento 4. Ou seja, o Plano não previa uma cidade altamente adensada.

### **2.1.1. Efetividade do Plano Diretor de 1972.**

As vias expressas previstas nesse plano acabaram não sendo todas construídas, dificultando a implementação do que havia sido planejado. Mas deu a cidade a forma de desenvolvimento que vemos hoje – com o centro recebendo as vias expressas, circundados por bolsões residenciais que são entremeados pelas vias locais. Após 20 anos de vigência desta lei, 50% dos bolsões residenciais que haviam sido planejados para a cidade já tinham a sua destinação alterada. E, com a definição de coeficientes de aproveitamento variáveis dentro da cidade, houve uma valorização artificial de terrenos, estimulando preços maiores nas áreas com maior potencial construtivo. Isso gerou um processo de exclusão sócio-espacial, que se intensifica a partir da década de 1970<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Zoneamento da cidade de São Paulo durante o Plano Diretor de 1974.

<sup>35</sup> Rolnik, Kowarick e Somekh, apud. Nobre

## 2.2. O Plano de Jânio Quadros (1988)

O Plano Diretor do Prefeito Jânio Quadros foi aprovado por decurso de prazo, um recurso utilizado para evitar discussões na câmara. Sancionado por meio da lei 10.676 de 07 de novembro de 1988, oriunda do Projeto de Lei 261 de 1988, trouxe orientações gerais para a organização urbana da cidade, inovou instituindo as Operações Consorciadas e Interligadas e também trouxe inovações em relação à urbanização das favelas.

O Plano foi elaborado por iniciativa do prefeito, embasou-se em uma série de estudos realizados pela SEMPLA – Secretaria Municipal de Planejamento. Estudaram a evolução da migração para a cidade, realizou-se um histórico das ocupações e também dos usos dados pelos proprietários aos seus imóveis, esses dados serviram como base para a elaboração do novo plano.

Jânio Quadros<sup>36</sup> absorve da gestão Mário Covas o conceito de Operações Consorciadas em seu Plano Diretor. O índice urbanístico e categorias de uso de uma propriedade poderiam ser modificados mediante a doação, pelo particular, de moradias de Interesse Social para a prefeitura. Esse instrumento foi incorporado ao Estatuto da Cidade posteriormente.

Entende-se que as Operações Interligadas e Operações Consorciadas foram as maiores inovações deste plano. Foram os primeiros instrumentos de ação conjunta dos setores públicos e privados para melhorar a urbanização. Outros instrumentos de interação entre o público e o privado, de forma mais impositiva eram o IPTU progressivo no tempo; a transferência do potencial construtivo e a urbanização compulsória. Medidas radicais de imposição do plano diretor para a população, não causaram protestos, foram entendidas como necessárias ao bem da cidade.

Os objetivos estratégicos do plano eram: elevar o padrão de vida da população em diversas áreas como saúde, educação, cultura e as condições habitacionais, diminuindo a desigualdade social urbana; elevar<sup>37</sup> a qualidade do meio ambiente urbano, resguardar os recursos naturais e o patrimônio cultural; aumentar a eficiência econômica da cidade e diminuir os custos de investimentos operacionais para os setores público e privado; aumentar a eficácia da atuação governamental, aumentando a coordenação entre as pastas dos 3 níveis de governo; aumentar a arrecadação.

---

<sup>36</sup> 1985 a 1989

<sup>37</sup> O plano não especifica o que é esse “Elevar a qualidade”.

Em relação ao urbanismo, o plano diretor dividiu o município em três áreas: área consolidada, onde havia infraestrutura de bens e serviços já instalada, centros de comércio e bem povoada; área intermediária, onde havia razoável infraestrutura urbana e subaproveitamento das áreas urbanizadas, com comércios regionais; áreas periféricas, com urbanização esparsa, pouca ou nenhuma infraestrutura e sem centros de comércio. A expansão urbana do Plano previa um adensamento da ocupação de áreas já urbanizadas.

Em relação à habitação<sup>38</sup>, trazia como objetivos gerais a realização de projetos de interesse social com participação da iniciativa privada através das operações interligadas, melhorar os mecanismos para conseguir mais terras para projetos de regularização das habitações subnormais e também continuar concentrando as áreas industriais ao longo dos rios Tamandateí, Pinheiros e Tietê.<sup>39</sup>

Para o meio ambiente, o Plano Diretor trazia como objetivos estratégicos a preservação das águas, do relevo e do meio ambiente existente; o aumento das praças e áreas verdes urbanas e o aumento da doação de áreas para se tornarem áreas verdes em troca da transferência de potencial construtivo. Objetivos que entendemos inovadores foram: o controle da ocupação em áreas de drenagem de rios e fundos de vale; a não ocupação em áreas *non-aedificandi*; a exigência da apresentação de estudo de impacto ambiental para a realização de empreendimentos; o aumento de áreas verdes para interesses contemplativos e a exigência de reparação aos danos ambientais causados. Não mencionam a forma de apuração da responsabilidade, mas prevê a obrigação de reparar.

Em relação ao transporte urbano o objetivo era o aumento da interligação do subúrbio ao centro e também do transporte coletivo, com ampliação das linhas de ônibus e metrô e a interligação da via com a construção de perimetrais. Como é dito no estudo publicado junto ao Plano Diretor as vias eram organizadas de forma radioconcêntrica. E, pelo determinado nos objetivos gerais, nota-se que o Plano Diretor objetivava o desenvolvimento do transporte urbano priorizando a via rodoviária e não metroviária.

---

<sup>38</sup> E, nesse contexto, sob inspiração da Carta do Embú, foi trazido a este Plano Diretor o conceito de solo criado, instrumento essencial para regulamentar as relações de urbanização na cidade em virtude da sua verticalização. O Centro de Estudos e Pesquisas em Administração Municipal, por meio de seus técnicos, realizou um debate resultou na chamada Carta de Embu que foi aprovada após o seminário que discutiu aspectos teóricos e conceituais sobre o instituto da Outorga Onerosa do Direito de Construir.

<sup>39</sup> FERRAZ, Caio Silva dir. **Entre rios: a urbanização de São Paulo**. Ed. Contexto. Publ. 25 mai. 2011.

PICCINI, em seu livro sobre os cortiços de São Paulo na década de 1980, menciona que o Plano Diretor do prefeito Jânio Quadros trazia disposições onde era prevista uma parceria entre o poder público e os agentes privados para financiar e solucionar a questão dos cortiços na cidade e das favelas. Antes da elaboração do Plano Diretor por este prefeito, foi realizada uma pesquisa pela SEMPLA a respeito dos cortiços na cidade. As suas conclusões foram colocadas na lei. Após a sanção do plano, foi promulgada a lei 10.209 de 1986, conhecida como lei do desfavelamento. Foi a primeira vez na cidade de São Paulo que administração pública classificou as favelas como “habitações subnormais” e trouxe soluções de regularização fundiária dos locais. Em seu artigo segundo, a lei 10.209 de 1986 determina que através das operações interligadas, trazidas no Plano Diretor, os proprietários poderiam apresentar projetos de regularização fundiária e aumentar o potencial construtivo de um local ocupado por favelas para regularizá-lo.

### **2.2.1. A efetividade do Plano Diretor de 1988.**

O Plano Diretor instituído no governo Jânio Quadros trouxe como grande inovação os instrumentos das Operações Interligadas, Operações Consorciadas e soluções para habitações subnormais. Esses instrumentos depois vieram a constar no Estatuto da Cidade. O entendimento de que a urbanização ou a melhoria da reurbanização áreas da cidade deve ser atrelada à possibilidade do desenvolvimento de áreas mal ocupadas. Posteriormente, esse instrumento de gestão seria classificado por Vicente de Abreu Amadei<sup>40</sup> como um instrumento de execução ou de realização da função ambiental da propriedade urbana. Assim, instituiu-se a possibilidade de a iniciativa privada doar terras à gestão pública para que houvesse uma mudança nos índices urbanísticos de sua propriedade. Com isso, a gestão da prefeitura poderia construir moradias populares na região com terras doadas.

Também a consolidação e adensamento da ocupação das áreas industriais ao longo dos rios Tamanduateí, Pinheiros e Tietê – algo prejudicial no entendimento da autora – são oriundas das disposições deste Plano Diretor.

---

<sup>40</sup> AMADEI, Vicente de Abreu. **Urbanismo Realista.** in YOSHIDA, Consuelo Yatsuda Moromizato. **Sustentabilidade urbano-ambiental: os conflitos sociais, as questões urbanístico-ambientais e os desafios à qualidade de vida na cidade.** In Sustentabilidade e temas fundamentais de Direito Ambiental. MARQUES, José Roberto. org. Milenium: Campinas, 2009. P. 87

### 2.3. Plano Diretor de Marta Suplicy (2002)

A lei municipal 13.430 de 2002 promulgou o Plano Diretor da gestão da prefeita Marta Suplicy e revogou a lei municipal 10.676 de 1988, o Plano Diretor de Jânio Quadros. Foi submetido à Câmara Municipal pelo projeto de lei 290 de 2002, incorporou as exigências do Estatuto da Cidade para o Plano Diretor.<sup>41</sup> É o primeiro Plano Diretor realizado incorporando as disposições a Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade. A norma é bem longa, possui ao todo 308 artigos.

Esse Plano Diretor foi complementado em 2004 pela lei municipal 13.883<sup>42</sup>, oriunda do projeto 129 do ano de 2004, que trouxe duas inovações: controle dos prédios por razões paisagísticas e o incentivo para colocar moradias de baixa renda no centro de São Paulo.

O desenvolvimento urbano teria duas metas: a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida. Na exposição de motivos desse Plano Diretor<sup>43</sup>, o executivo municipal menciona que os direitos básicos a serem garantidos são: *da cidadania, à moradia, ao ambiente saudável, à paisagem, à acessibilidade, ao trabalho e à renda*<sup>44</sup>.

Por este Plano, cidade é entendida como *obra coletiva*. Os atores desta obra são o setor público governamental, o público não-governamental, o privado, os movimentos sociais e a sociedade civil organizada. É o primeiro plano que traz esta conceituação.

Trouxe diretrizes de ações estratégicas até o ano de 2004 e diretrizes gerais para ações até o ano de 2010. As ações estratégicas seriam para poder facilitar a implementação das diretrizes gerais por isso é denominado *Plano Diretor estratégico*<sup>45</sup>, instituiu o chamado Sistema de Planejamento e Gestão.

A norma divide a administração da cidade em dois níveis de atuação gerando uma regionalização municipal<sup>46</sup>: integração municipal no primeiro nível e plano regional no segundo

---

<sup>41</sup> Exigência do artigo 42 do Estatuto da Cidade.

<sup>42</sup> Os desenvolvedores da lei 13.883 de 2004, que veio a regulamentar o Plano Diretor Estratégico da lei 13.430 de 2002, trouxeram na exposição de motivo do projeto dessa lei, o Projeto de Lei nº 139 de 2004, um arrazoado sobre como enxergavam o desenvolvimento urbano de São Paulo até aquela época.

<sup>43</sup> São Paulo. Câmara Municipal. Aprova o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Projeto de lei 290 de 2002.

<sup>44</sup> SÃO PAULO. Câmara Municipal. Plano Diretor Estratégico. Lei 13.430, pub. 13 set. 2002.

<sup>45</sup> Os instrumentos urbanísticos da norma são mencionados como meio para realizar os objetivos estratégicos<sup>45</sup> até o ano de 2010.

<sup>46</sup> Contudo, a lei não trouxe conteúdo programático a ser expresso por esses planos diretores regionais. Na gestão da prefeita Marta Suplicy, apenas Perus fez um plano diretor local, Os planos diretores regionais das subprefeituras deveriam ser aprovados pela Câmara Municipal.

nível. Tem um caráter integrativo<sup>47</sup>. Interessante destacar que o artigo 3º do Plano determina como algo essencial a resolução das questões dos municípios que fazem divisa com a cidade, para que haja uma melhoria regional no desenvolvimento urbano.<sup>48</sup>

Os idealizadores desse Plano dividiram a cidade em elementos de ação, quais sejam: i. *Elementos estruturadores*, tidos como os elementos centrais da cidade: a Rede Hídrica Estrutural, a Rede Viária Estrutural, a Rede Estrutural de Transporte Coletivo, a Rede Estrutural de Eixos e Polos de Centralidades; ii. *Elementos integradores*: o lugar onde a população realiza as suas atividades cotidianas: áreas de habitação, equipamentos sociais, áreas verdes e espaços públicos. Em relação ao uso do solo, São Paulo foi dividida em duas Macrozonas: i. *Macrozona de Proteção Ambiental*: onde qualquer atividade estará subordinada à necessidade de manter ou restaurar o ambiente natural; ii. *Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana*<sup>49</sup>: áreas para desenvolver as atividades urbanas. Essas Macrozonas obedeceram às seguintes formas de zoneamento: zonas exclusivamente residencial; zona predominantemente industrial e zona mista; quatro tipos de zonas especiais: de preservação ambiental e cultural; de produção agrícola; de habitação e de interesse social. Neste Plano Diretor foram utilizados dois fatores<sup>50</sup> para elaborar o planejamento urbano, o fator social e o fator de planejamento.

No título III do Plano Diretor é revogada a fórmula do uso do potencial construtivo em vigor na cidade desde o Plano de 1972<sup>51</sup>. Foi fixado um coeficiente de aproveitamento único para

---

<sup>47</sup> Os denominados Preceitos Condutores do Plano foram trazidos no artigo sétimo da lei. Eles orientavam as ações do planejamento urbano, eram eles: i. A solidariedade para com a população mais carente expressa por políticas públicas que visam a geração de emprego e renda; ii. a oferta de equipamentos sociais; iii. a requalificação profissional e o fomento ao crédito popular; iv. o fortalecimento do setor público municipal, recuperando sua iniciativa de planejamento e sua função reguladora; v. a mobilidade e a acessibilidade por transporte coletivo, orientando as prioridades do sistema viário; vi. a valorização do sítio urbano e a recuperação ambiental da própria cidade já construída; vii. a redistribuição da renda fundiária urbana e a política de parcerias, transferindo parte dos ganhos imobiliários para prioridades que beneficiem a todos; viii. a implementação de políticas habitacionais de cunho social.

<sup>48</sup> Artigo 3º, lei 13.430, pub. 13 set. 2002. São Paulo. Câmara Municipal.

<sup>49</sup> Deverão se submeter às exigências relacionadas aos elementos estruturadores e aos regionais das subprefeituras

<sup>50</sup> O fator de planejamento regulamenta a política urbana numa determinada área, em função de sua localização, características sócio-econômicas e do mercado imobiliário no local. O fator social se refere ao uso ou finalidade do empreendimento imobiliário. Esses dois fatores seriam suficientes para delinear e orientar a verticalização e o desenvolvimento urbano para certas áreas, ou seja, a atração ou contenção do mercado imobiliário. Contudo, para limitar a outorga onerosa de potencial construtivo adicional em determinado prazo, foram fixados estoques de área construída adicional, para cada um dos 96 distritos do município.

<sup>51</sup> A chamada Fórmula de Adiron foi uma solução desenvolvida por Benjamin Adiron Ribeiro no Plano Diretor de 1972 estabeleceu uma proporção inversa entre o Coeficiente de Aproveitamento e Taxa de Ocupação do lote. O empreendedor poderia aumentar o coeficiente de aproveitamento do lote a medida que diminuía a Taxa de Ocupação. Assim, os arquitetos passaram a utilizar a taxa de ocupação mínima para conseguir o aproveitamento máximo do terreno, o que deixou os prédios de São Paulo cada vez mais altos. Como era utilizado o coeficiente

a cidade. Manteve a previsão das Operações Urbanas Consorciadas para o aumento do potencial construtivo<sup>52</sup>.

Foi instituído um instrumento de resolução de conflitos da comunidade em questões urbanísticas: o "Acordo de Convivência". Por esse instrumento, os conflitos decorrentes do uso do solo deverão ser negociados, arbitrados e resolvidos por iniciativa do Executivo. É a primeira vez que esse modo alternativo de resolução de conflitos é incluído no Plano Diretor da cidade de São Paulo.

Quanto a instrumentos decorrentes do Estatuto da Cidade, o exercício do Direito de Preempção neste Plano Diretor foi atrelado a obras públicas, majoritariamente. Apesar do artigo 26 do Estatuto da Cidade permitir uma série de finalidades para as áreas recebidas em virtude do direito de preempção, a Prefeitura resolveu priorizar as áreas que receber para o desenvolvimento dos chamados “piscinões”, os reservatórios de coletas de águas pluviais para evitar enchentes, e para a criação de parques.

Entendendo que a densidade da cidade deve ser controlada, este plano diretor trouxe a ideia de regularização de atividades e usos do solo de acordo com a densidade das ocupações e a capacidade das vias de tráfego.

Foi disposto que o planejamento urbano a ser realizado deveria englobar diferentes tipos de cidades, todas contidas na Cidade de São Paulo<sup>53</sup>, quais sejam:

*a) A cidade real, aquela que existe no presente, com suas ruas, construções, cidadãos e alguma organização e inclui: - a cidade legal ou formal; - a cidade ilegal, ou informal.*

*b) A cidade em construção, aquela que está crescendo em decorrência dessas duas dinâmicas mencionadas, aquela que ocupa os "vazios" do tecido urbano, ou se expande para a zona rural, ou para os municípios vizinhos, formal ou informalmente.*

---

mínimo, as zonas de ventilação e iluminação dos prédios, exigidos pelo Código de Obras, tornaram-se grandes e os edifícios ficaram no meio dos lotes. E, essa forma de cálculo desincentivava o uso comercial do térreo. Assim, o uso misto dos prédios foi ficando cada vez menor na cidade.

<sup>52</sup> O empreendedor poderia aumentar 50% desse potencial de sua área se houvesse transferência de potencial construtivo de outro imóvel ou benefícios para a comunidade, ou ainda, através de aquisição de Outorga Onerosa e pode chegar a quatro vezes a área do terreno nos locais indicados pelo Plano Diretor ou em áreas de Operações Urbanas Consorciadas.

<sup>53</sup> Entendeu-se que a cidade era formada por lotes de 250 metros quadrados por um lado e grandes propriedades unifamiliares por outro. A tendência destacada era a de desenvolvimento da cidade com grandes empreendimentos de centros multiusos e também conjuntos habitacionais de interesse social. Dessa forma, os lotes grandes tinham seus usos multiplicados para várias pessoas e atividade.

*c) A cidade que se reconstrói para atender as necessidades futuras, corrigindo os erros de imprevidência do passado, ou seja, a cidade em reestruturação, abrindo avenidas ou implantando transporte coletivo de massa, ou grandes redes de infra-estrutura, ou, em síntese, aquela que se renova, se reurbaniza, freqüentemente mediante "cirurgias" quase sempre dispendiosas.*

### **2.3.1. A efetividade do Plano Diretor de 2002.**

O arquiteto Jorge Wilhelm concedeu uma entrevista<sup>54</sup> dizendo que o Plano Diretor Estratégico sancionado na gestão da prefeita Marta Suplicy não foi plenamente eficaz, muitos de seus instrumentos não foram colocados em prática por falta de regulamentação de leis específicas para tanto. A ideia de descentralização da administração municipal não foi amplamente aceita e veiculada, pois 10 anos depois, em 2012, a data da entrevista, apenas o município de Perus possuía um Plano Diretor local sancionado.

Foi um plano elaborado com intensa participação popular, consulta aos cidadãos. Entendia-se que a cidade era vivida nos bairros e vizinhanças locais, a ideia de descentralizar centros de gestão foi para efetivar as normas de gestão urbana. Havia a intenção de repopular-se mais o centro de São Paulo, com habitações residenciais de família de baixa renda e isso não ocorreu.

Os instrumentos urbanísticos das Operações Consorciadas, Operações Interligadas e Outorga Onerosa foram uma das principais fontes de recurso para a prefeitura municipal. Os gestores acharam por bem destinar os recursos oriundos desses programas para um fundo municipal, chamado FUNDURB. Mas isso, em parte, contrariava disposições do Estatuto da Cidade. Assim, houve uma mudança no projeto, o dinheiro arrecadado com a Outorga Onerosa do Direito de Construir foi determinado para a atividade do artigo 31<sup>55</sup> do Estatuto da Cidade e as decorrentes dos Certificados do Potencial Adicional de Construção poderia ser destinados ao

---

<sup>54</sup> BRETA, Tadeu. **Plano Diretor teve participação social, mas esbarrou na falta de vontade política.** Publicada em 06.09.2012, última modificação em 11.09.2012. Disponível em <http://www.redebrasilatual.com.br/cidades/2012/09/plano-diretor-teve-participacao-social-mas-nao-foi-totalmente-implementado-por-falta-de-vontade-politica> Acesso em 23.03.2018

<sup>55</sup> Essas atividades são: regularização fundiária, execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, constituição de reserva fundiária, ordenamento e direcionamento da expansão urbana, implantação de equipamentos urbanos e comunitários, criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental, proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

fundo municipais, apesar do Estatuto da Cidade determinar que fosse destinado para a própria operação urbana consorciada.

## **2.4. O Plano Diretor de Fernando Haddad (2014)**

### **2.4.1. A Exposição de Motivos deste Plano Diretor.**

Este Plano Diretor foi apresentado à câmara municipal pelo projeto de lei 688 de 2013<sup>56</sup>. Na Exposição de Motivos deste projeto de lei, o redator destaca que São Paulo realizou o seu desenvolvimento urbano com base em um denominado *padrão periférico de urbanização*. Esse padrão é a produção social do espaço urbano através de loteamentos irregulares, sem saneamento básico, moradias precárias construídas de forma ilegal e sem requisitos urbanísticos, as autoconstruções, em áreas sem infraestrutura, nem serviços, conectadas ao centro por linhas de ônibus de longos percursos e com desempenho de baixa qualidade.<sup>57</sup>

Os lugares muito povoados e sem equipamentos sociais para o lazer, a falta de salubridade e os grandes congestionamentos, em virtude da priorização do modelo de transporte rodoviário são mostrados como os principais problemas da cidade. Os pontos positivos da capital destacados são os equipamentos culturais e o bom capital natural da cidade – com terra fértil, fauna, bom ar e fonte de águas.

É mencionado que o momento social da economia de São Paulo mudou. As atividades produtivas mudaram o seu objeto e nos Eixos Industriais do Tamanduateí e do Tietê – outrora tão incentivados por Jânio Quadros - não possuem mais a importância e essencialidade que tinham. Há diversos polos de economias terciárias que não estão nessas áreas. Há edifícios anteriormente industriais e que hoje são utilizados como residências. Assim, surge a necessidade de adequar os equipamentos urbanos nessas regiões, melhorando as condições de habitabilidade.

### **2.4.2. O Plano Diretor e o conjunto de leis urbanísticas municipais.**

O atual Plano Diretor da Cidade de São Paulo foi promulgado pela lei municipal 16.050 de 31.07.2014 e prevê orientar o desenvolvimento de São Paulo até 2029, ano que o plano deve

---

<sup>56</sup> SÃO PAULO. Prefeitura de São Paulo. Projeto de lei nº 688 de 2013.

<sup>57</sup> *Idem*.

ser revisto. É oriundo de diversas consultas populares e trabalhos de técnicos balizados pelas orientações do Prefeito. O projeto de lei tramitou por um ano. Foi objeto de debates e participações populares junto à câmara, a tramitação iniciou em 26.09.2013, promulgado em 31.07.2014. Possui 5 títulos, 18 capítulos, diversas seções e subseções, tudo disposto em 155 páginas, 11 mapas e 13 quadros. Realizado sob a égide da Constituição Federal de 1988, do Estatuto da Cidade e, pela primeira vez, também sob o Estatuto da Metrópole, a lei federal 13.089 de 2015. O pensar de forma integrada com outras regiões metropolitanas foi balizado por essa lei federal que versa sobre regiões metropolitanas.

Os objetivos a serem cumpridos sob a égide do Plano Diretor estão no seu artigo 5º, são eles: I - Função Social da Cidade; II - Função Social da Propriedade Urbana; III - Função Social da Propriedade Rural; IV - Equidade e Inclusão Social e Territorial; V - Direito à Cidade; VI - Direito ao Meio Ambiente Ecologicamente Equilibrado; VII - Gestão Democrática. As definições desses objetivos também são trazidas no artigo quinto<sup>58</sup>.

Dentre esses, o principal objetivo do Plano Diretor Estratégico é garantir a melhoria da qualidade de vida em todos os bairros. Nas áreas consolidadas, ele diminui o potencial construtivo e impõe um gabarito máximo, garantindo um limite para a produção imobiliária e a preservação da qualidade de vida ao mesmo tempo em que estabelece um aumento do potencial construtivo junto aos corredores de transporte público coletivo que se alongam às periferias.

---

<sup>58</sup> Lei Municipal 16.050, de 31 jul. 2014. Artigo 5º, definições trazidas: § 1º Função Social da Cidade compreende o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social, ao acesso universal aos direitos sociais e ao desenvolvimento socioeconômico e ambiental, incluindo o direito à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho, ao sossego e ao lazer. § 2º Função Social da Propriedade Urbana é elemento constitutivo do direito de propriedade e é atendida quando a propriedade cumpre os critérios e graus de exigência de ordenação territorial estabelecidos pela legislação, em especial atendendo aos coeficientes mínimos de utilização determinados nos Quadros 2 e 2A desta lei. § 3º Função Social da Propriedade Rural é elemento constitutivo do direito de propriedade e é atendida quando, simultaneamente, a propriedade é utilizada de forma racional e adequada, conservando seus recursos naturais, favorecendo o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores e observando as disposições que regulam as relações de trabalho. § 4º Equidade Social e Territorial compreende a garantia da justiça social a partir da redução das vulnerabilidades urbanas e das desigualdades sociais entre grupos populacionais e entre os distritos e bairros do Município de São Paulo; § 5º Direito à Cidade compreende o processo de universalização do acesso aos benefícios e às comodidades da vida urbana por parte de todos os cidadãos, seja pela oferta e uso dos serviços, equipamentos e infraestruturas públicas; § 6º Direito ao Meio Ambiente Ecologicamente Equilibrado é o direito sobre o patrimônio ambiental, bem de uso comum e essencial à sadia qualidade de vida, constituído por elementos do sistema ambiental natural e do sistema urbano de forma que estes se organizem equilibradamente para a melhoria da qualidade ambiental e bem-estar humano; § 7º Gestão Democrática é a garantia da participação de representantes dos diferentes segmentos da população, diretamente ou por intermédio de associações representativas, nos processos de planejamento e gestão da cidade, de realização de investimentos públicos e na elaboração, implementação e avaliação de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. SÃO PAULO. Câmara Municipal. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002.

Nessas vias, o Plano Diretor prevê o adensamento populacional com o fim de estimular o uso misto dessas áreas e a geração de empregos, além de garantias de socialização do espaço público.

Atualmente, o conjunto de leis municipais que disciplinam as questões urbanas de São Paulo é formado por: (i) Plano Diretor Estratégico, a lei municipal principal aqui estudada e traz<sup>59</sup>; (ii) Planos das Prefeituras Regionais<sup>60</sup>; (iii) Lei de Parcelamento e uso e ocupação do solo; (iv) Código de Obras<sup>61</sup> e edificações<sup>62</sup>; (v) Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de São Paulo<sup>63</sup> (PDUI).

O sistema municipal de planejamento urbano pode ser compreendido com o seguinte sistema:



Figure 2 - Sistema Municipal de Planejamento Urbano

Salientamos, que no capítulo II do Plano Diretor os artigos 27 a 88 tratam de forma extensa da relação do Plano Diretor Estratégico com a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e Paisagem Urbana. Forma um apanhado das diretrizes dos elementos estruturadores do

<sup>59</sup> Traz o amplo conjunto de diretrizes, estratégias e medidas para ordenar a transformação do município, implicando em novas regras que devem ser seguidas tanto pelo poder público como pela iniciativa privada. SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **O que são Planos Regionais.**

<sup>60</sup> Aplicam as diretrizes do Plano Diretor em uma administração de forma descentralizada junto à chamadas Macrorregiões ou subprefeituras, que englobam no mínimo três bairros da cidade de São Paulo. Não tratam de questões suprarregionais, apenas adequam as diretrizes do Plano Diretor para as peculiaridades locais.

<sup>61</sup> SÃO PAULO. Câmara. **Lei municipal 16.642.** Publ. 09 de mai. de 2017.

<sup>62</sup> Sancionado em maio de 2017, disciplina as regras gerais a serem observadas no projeto, no licenciamento, na execução, na manutenção e na utilização de obras, edificações e equipamentos, dentro dos limites do imóvel, bem como os respectivos procedimentos administrativos, executivos e fiscalizatórios, sem prejuízo do disposto na legislação estadual e federal pertinente.

<sup>63</sup> É um plano de governança intermunicipal que visa desenvolver uma gestão conjunta entre o município de São Paulo e aqueles que compõem a Região Metropolitana da Cidade em temas de interesse comum. Segue o que é trazido pela lei federal 13.089 de 12 de janeiro de 2015 que instituiu o Estatuto da Metrópole.

Plano trazidos acima<sup>64</sup>. A autora entende que isso torna o capítulo II do Plano Diretor uma pré-lei de Zoneamento, vinculando o legislativo municipal a trabalhar de acordos com parâmetros pré-determinados por essa norma.

### 2.4.3. A organização do Plano Diretor

Para fazer a gestão do município, a Prefeitura municipal dividiu-o em cinco dimensões: a *dimensão social*, cuja gestão visa garantir os direitos essenciais como moradia, mobilidade, infraestrutura básica, equipamentos sociais; a *dimensão ambiental*: que visa preservar e ampliar os espaços livre e verdes, em equilíbrio com as áreas construídas; *dimensão imobiliária*: estabelece as regras para a produção dos edifícios destinados à moradia e ao trabalho; *dimensão econômica*: incentiva as atividades produtivas e comerciais indispensáveis para gerar trabalho e renda; *dimensão cultural*: espaços importantes para promover a memória, a identidade da cidade através de seus espaços culturais e criativos.

A organização do território municipal foi realizada dividindo-o em *Macrozonas*, divididas em *Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana* e a *Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental*; *Macroáreas*, onde as ações de desenvolvimento urbano e as aplicações dos instrumentos urbanísticos devem ocorrer e *Rede de Estruturação Urbana e Transformação Urbana*<sup>65</sup> onde são concentradas as transformações estratégicas propostas pelo Plano Diretor.

### 2.4.4. A Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana.

A *Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana* é dividida em 4 macroáreas: (i) *Macroárea de Estruturação Metropolitana*, (ii) *Macroárea de Ocupação Consolidada*, (iii) *Macroária da Qualificação da Urbanização*, (iv) *Macroárea da Redução da Vulnerabilidade Urbana*.

---

<sup>64</sup> Determina como a lei deve ser escrita, quando deve ser revisada, quais as diretrizes e tópicos que deve abordar, quais as formas de divisão do município, o que se aplica e como se define cada tipo de divisão do Zoneamento Municipal.

<sup>65</sup> Os objetivos para a *Rede de Estruturação Urbana e Transformação* vêm explicados no longínquo artigo 23 do Plano Diretor, em resumo, são: o adensamento populacional, com a diversificação de edifícios e melhoria das construções, áreas que interajam melhor o privado com o público, interligação das moradias com o transporte, priorização do transporte coletivo sobre o privado e incremento do comércio regional são os objetivos dos urbanistas e nos parecem soluções para melhorar a convivência urbana e a habitabilidade da cidade de São Paulo.

*A Macroárea de Estruturação Metropolitana*<sup>66</sup> são as áreas das planícies fluviais dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí. Estão ligadas ao centro da cidade e prolongadas junto às avenidas Jacu-Pêssego, Cupecê e Raimundo Pereira de Magalhães e das rodovias Anhanguera e Fernão Dias. É o núcleo das vias de circulação de automóveis de São Paulo, engloba as vias industriais utilizados no passado industrial de São Paulo. Seus polos de geração de riqueza e emprego estão sendo alterados, com a criação de novas atividades produtivas e a necessidade de adaptação das vias de transporte de massa. É nesta macroárea que o município de São Paulo prevê a necessária recuperação dos rios e das bacias fluviais, das ilhas fluviais, uma maior atenção ao saneamento básico, à descontaminação das áreas e ao sistema de drenagem. Há aqui também a previsão para a necessária regularização fundiária de habitações precárias e localizadas às margens das águas e a compatibilização dos usos habitacionais com as características geomorfológicas da região. O adensamento populacional no centro de São Paulo, para moradias de baixa renda. Menciona o interesse em diversificar os transportes urbanos. E, por fim, objetiva preservar o patrimônio ferroviário da cidade. Contudo, apesar de serem áreas ambientalmente sensíveis, há ainda o incentivo de manter o incremento da atividade industrial metropolitana nesses locais.

*A Macroárea de Urbanização Consolidada* é a área localizada a sudoeste do município de São Paulo. Tem uma urbanização de padrão elevado caracterizado por forte saturação viária, concentração de empregos e serviços. É formada pelas zonas exclusivamente residenciais e por bairros predominantemente residenciais que sofreram um forte processo de transformação, verticalização e atração de usos não residenciais, sobretudo serviços e comércio. Nesta área o Plano Diretor prevê a contenção da urbanização, concentração em atividades residenciais. Não prevê a ampliação de áreas verdes. Mas, ao mesmo tempo, o Plano Diretor incentiva o uso misto, deseja através da gestão da urbanização, incentivar a moradia de diferentes classes no espaço urbano, adensando a ocupação.

*A Macroárea de Qualificação da Urbanização* é caracterizada pela existência de usos residenciais e não residenciais instalados em edificações horizontais e verticais, com um padrão

---

<sup>66</sup> Está dividida em três setores : I - Setor Orla Ferroviária e Fluvial, formado pelos seguintes subsetores: a) Arco Leste; b) Arco Tietê; c) Arco Tamanduateí; d) Arco Pinheiros; e) Arco Faria Lima - Águas Espriadas - Chucru Zaidan; f) Arco Jurubatuba; II - Setor Eixos de Desenvolvimento, formado pelos seguintes subsetores: a) Arco Jacu-Pêssego; b) Avenida Cupecê; c) Noroeste - Avenida Raimundo Pereira de Magalhães e Rodovia Anhanguera; d) Fernão Dias; III - Setor Central, organizado a partir do território da Operação Urbana Centro e entorno.

médio de urbanização e de oferta de serviços e equipamentos.<sup>67</sup> Novamente, o Plano Diretor objetiva controlar a ocupação urbana para evitar a sobrecarga das atuais vias de mobilidade. Esse incremento incentiva o aumento da oferta de emprego nessas áreas. É objetivo também do Plano Diretor realizar a regularização fundiária dessas áreas, que possuem urbanização precária, com a melhoria da oferta de serviços, dos equipamentos e infraestruturas urbanas e melhorar as centralidades dos bairros.

A *Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana* é a área localizada na periferia da área urbanizada do território do município de São Paulo. É uma área ocupada predominantemente pela população de baixa renda, em moradias precárias e irregulares, com inundações, saturação das vias de comunicação, falta de equipamentos públicos e habitantes em situação de vulnerabilidade. Os objetivos para esta área são trazer mais políticas públicas para as pessoas melhorarem suas condições de vida, desenvolver usos não residenciais ao longo das vias de comunicação e nas áreas centrais de comércio da região, de forma a gerar fontes de trabalho e renda para os habitantes locais, diminuindo a necessidade de procurarem emprego longe de onde moram. A regularização fundiária é uma preocupação trazida nos objetivos. O Plano Diretor prevê dotar a região de mais equipamentos urbanos, infraestrutura e melhorar a qualidade ambiental. Um dos objetivos é prevenir o surgimento de novas ocupações irregulares. Contudo, menciona-se como objetivo “garantir a segurança da posse”.

#### **2.4.5. A Macrozona Ambiental e as áreas verdes do município.**

A segunda Macrozona que dividiram a cidade de São Paulo foi a *Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental*<sup>68</sup>. Engloba as regiões com notável predomínio de maciços florestais e

---

<sup>67</sup> Artigo 14 da lei 16.050 de 31 de julho de 2014.

<sup>68</sup> No primeiro objetivo é destacada a conservação e a recuperação dos serviços ambientais relacionados à produção e água, biodiversidade, proteção do solo, regulação climática e reduzir a vulnerabilidade social das pessoas que moram em ambientes insalubres. Também trazem como objetivo a proteção da biodiversidade, dos recursos hídricos, às legislações respectivas à esses bens ambientais. Objetivam também proteger as áreas geotecnicamente frágeis, além de realizar a compatibilização do parcelamento do solo urbano com as condições de relevo, de solo, hídricas e com a preservação de bens e áreas de valor histórico, paisagístico, cultural e religioso da região. Objetivam também diminuir os problemas de enchentes, contaminações e desbarrancamentos – apesar de incentivarem na Macroárea de Estruturação metropolitana o incremento das vias de transporte existentes que, em sua maioria, estão ao longo dos rios. Além disso, objetivam que as ações urbanas sejam compatibilizadas com as diretrizes socioambientais da Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo e as às leis da Mata Atlântica. Salientam que pretendem promover as atividades econômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável e também a melhoria das condições urbanas e ambientais nos assentamentos irregulares,

formações nativas. Neste ambiente estão os mananciais de abastecimento hídrico e a biodiversidade da cidade de São Paulo. É determinado pelo artigo 16 cuidados especiais para a conservação das áreas, garantindo a prestação dos serviços ambientais. Aqui estão os remanescentes florestais importantes da cidade, essenciais à segurança alimentar e à conservação do equilíbrio ambiental e também as tribos indígenas. Apesar de ser um ecossistema tão delicado, há a previsão de uso urbano para todas as atividades, até mesmo mineração.

Esta *Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental* é dividida em quatro Macroáreas, conforme o artigo 16, quais sejam: (i) *Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental*<sup>69</sup>, (ii) *Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental*; (iii) *Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável*; (iv) *Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais*.

O fortalecimento da indústria e do comércio é uma das formas determinadas pelo plano para melhorar a economia os problemas encontrados nesses bairros. O plano salienta a intenção de fortalecer as áreas de comércio e vias estabelecidas, que estão todas em cima das várzeas dos rios. O que entendemos como prejudicial.

Na *Macroárea de Controle e Qualificação Urbana e Ambiental* ocorre reflorestamento, áreas de exploração mineral e algumas áreas com concentração de atividades industriais. O Plano Diretor entende que este é um território ótimo para o que chama de qualificação urbanística e ambiental, bem como para a construção de habitação, equipamentos e serviços, respeitadas as condicionantes ambientais<sup>70</sup>.

---

compatibilizando as moradias com a preservação da qualidade dos bens ambientais, das áreas de valor histórico e cultural onde haja ocupação humana. O levantamento cadastral dos assentamentos urbanos consolidados está entre os objetivos, para fins tributários e de controle do uso e ocupação do solo. Um fato relevante dentre os objetivos na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental é o objetivo de conter a expansão urbana sobre áreas de interesse ambiental. Nesse mesmo ponto, também objetivam proteger e recuperar os mananciais hídricos e as áreas de produção agrícola sustentável.

<sup>69</sup> A Macroárea de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental é localizada no extremo da área urbanizada da cidade de São Paulo. São ocupações irregulares em sua maioria, com poucos equipamentos urbanos, pouca oferta de serviços, vias de acesso precárias, infraestrutura urbana inexistente ou insuficiente, ausência ou insuficiência de saneamento básico, baixo índice de desenvolvimento urbano e assentamentos precários população, geralmente de população de baixa renda, que em alguns casos, vive em áreas de riscos geológicos e de inundação. Essa forma de ocupação compromete a prestação de serviços ambientais e são áreas de baixa qualidade de serviços ambientais, reconhece o Plano Diretor no artigo 18.

<sup>70</sup> Os objetivos específicos desta são: I - melhoria das condições urbanísticas e ambientais dos bairros existentes com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas; II - incentivo aos usos não residenciais, inclusive as atividades industriais e de logística, visando à ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e a redução do deslocamento entre moradia e trabalho; III - promoção da urbanização e regularização fundiária dos assentamentos urbanos precários e irregulares existentes, dotando-os de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, garantido o direito social à moradia adequada; IV - contenção da expansão e do adensamento construtivo e demográfico dos assentamentos urbanos precários e irregulares existentes; V - construção de habitações de interesse social nos vazios

*Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável*<sup>71</sup>. Área ao sul do território de São Paulo. Possui vários fragmentos de vegetação nativa e também produção agrícola, além de sítios e chácaras de passeio. Esta região está localizada integralmente dentro da Área de Proteção de Mananciais definida na legislação estadual, abrangendo o território das Áreas de Proteção Ambiental Capivari-Monos e Bororé-Colônia. E, até pelas suas peculiaridades, a Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável integra a zona rural, sendo vedado o parcelamento do solo para fins urbanos.

*Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais*<sup>72</sup> é caracterizada pela existência de sistemas ambientais cujos elementos e processo ainda conservam suas características naturais.

---

intraurbanos, definidos como ZEIS 4, com provisão de equipamentos e serviços, respeitadas as condicionantes ambientais, para reassentamento de populações moradoras na própria Macrozona de Proteção Ambiental, em especial aquelas provenientes de áreas de risco e de preservação permanente; VI - melhoria e complementação do sistema de mobilidade com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalização; VII - minimização dos riscos geológico-geotécnicos e dos riscos decorrentes da contaminação do solo e prevenção de novas situações de risco; VIII - controle, qualificação e regularização das atividades não residenciais existentes, inclusive as industriais, em especial na bacia hidrográfica do córrego Aricanduva; IX - recuperação das áreas mineradas e degradadas suscetíveis a processos erosivos, minimizando a ocorrência de poluição difusa; X - universalização do saneamento ambiental, por meio da expansão da rede de água e esgoto e de outras tecnologias adequadas a cada caso; XI - apoio e incentivo à agricultura urbana e periurbana; XII - proteção do patrimônio ambiental, histórico e cultural; XIII - manutenção e incentivo das atividades minerárias e usos correlatos, assegurando a condição rural dos imóveis.

<sup>71</sup> Os objetivos específicos relacionados a esta Macroárea são: I - contenção da urbanização do território; II - proteção da paisagem rural considerando seu valor ambiental, histórico e cultural; III - promoção do desenvolvimento da zona rural com sustentabilidade ambiental, econômica e social, e estímulo à agricultura orgânica; IV - conservação e recuperação dos fragmentos florestais, corredores ecológicos e das áreas de preservação permanente; V - manutenção da permeabilidade do solo e controle dos processos erosivos; VI - compatibilização dos usos com as condicionantes geológico-geotécnicas e de relevo dos terrenos, com a legislação de proteção e recuperação aos mananciais e com a legislação referente à Mata Atlântica; VII - gestão integrada das unidades de conservação estaduais e municipais e terras indígenas; VIII - garantia de proteção às terras indígenas, delimitadas e em processo de homologação, de forma a coibir a ocupação dessas áreas até que sua situação seja definida pelo Ministério da Justiça; IX - garantia de saneamento ambiental com uso de tecnologias adequadas a cada situação; X - garantia de trafegabilidade das estradas rurais, conservando a permeabilidade do solo e minimizando os impactos sobre os recursos hídricos e a biodiversidade; XI - manutenção e recuperação dos serviços ambientais prestados pelos sistemas ambientais existentes, em especial aqueles relacionados com a produção da água, conservação da biodiversidade, regulação climática e proteção ao solo; XII - manutenção das áreas de mineração ativa, com controle ambiental, e recuperação ambiental das áreas de mineração paralisadas e desativadas; XIII - incentivo à criação de Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN); XIV - cumprimento das determinações previstas para as Unidades de Conservação de Proteção Integral, inclusive zona de amortecimento, e de Uso Sustentável existentes e as que vierem a ser criadas, nos termos da legislação federal, estadual e municipal pertinente.

<sup>72</sup> Os objetivos específicos que o Plano Diretor determinou para esta macroárea são: I - manutenção das condições naturais dos elementos e processos que compõem os sistemas ambientais; II - preservação dos bens e áreas de interesse histórico e cultural; III - proteção das espécies vegetais e animais, especialmente as ameaçadas de extinção; IV - respeito às fragilidades geológico-geotécnicas e de relevo dos seus terrenos; V - implementação e gestão das unidades de conservação existentes; VI - criação de novas unidades de conservação de proteção integral; VII - promoção de atividades ligadas à pesquisa, ao ecoturismo e à educação ambiental.

Sistemas de áreas protegidas, áreas verdes e espaços livres<sup>73</sup>. Este traz o conjunto das áreas que a lei determina a proteção, como a Mata Atlântica, as Áreas de Preservação Permanentes, acrescidas aos parques, clubes e até cemitérios. O conjunto de áreas verdes de São Paulo é de natureza bem diversa e dinâmica. São objetivos deste sistema: (i) proteção da biodiversidade; (ii) conservação das áreas prestadoras de serviços ambientais; (iii) proteção e recuperação dos remanescentes de Mata Atlântica; (iv) qualificação das áreas verdes públicas; (v) incentivo à conservação das áreas verdes de propriedade particular; (vi) conservação e recuperação dos corredores ecológicos na escala municipal e metropolitana; (vii) cumprimento das disposições do Sistema Nacional de Unidades de Conservação.

#### **2.4.6. Dos transportes**

*Rede Estrutural de Transporte Coletivo.* Segundo o Plano Diretor, um dos elementos que dividem a cidade é o grupo que trata das vias de transporte coletivo de média e de alta capacidade que atravessam toda a zona urbana do município. Tanto as linhas já construídas, quanto as em construção e em planejamento. Sejam para trem, metrô, monotrilho, VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), VLP (Veículo Leve sobre Pneus) ou corredores exclusivos para ônibus. Os urbanistas que elaboraram este plano entendem que esta nesta área deve haver um adensamento do uso do solo, com mais população e maiores construções, em consonância com uma melhora urbanística dos espaços públicos e da oferta de serviços. Estes são os eixos que permitem o adensamento da ocupação da cidade de São Paulo, são os eixos que são *definidores da estruturação e da transformação urbana*.

#### **2.4.7. Da Rede Hídrica.**

*Rede Hídrica Ambiental.* Este elemento urbanístico é composto da rede formada pelo conjunto das águas de São Paulo, das cabeceiras de drenagem, das nascentes, dos olhos d'água e das planícies aluviais e também dos parques urbanos, lineares e naturais, áreas verdes significativas e áreas protegidas, localizado em todo o território do Município. No artigo 24 do

---

<sup>73</sup> Ao nosso ver, este dispositivo deveria estar incluído junto da política ambiental do município mas acharam por bem deixá-lo em capítulo separado.

Plano Diretor é dito esses quatro zoneamentos formam o *arcabouço ambiental* da cidade, que desempenha funções estratégicas para garantir o equilíbrio e a sustentabilidade urbanos.

No artigo 24 é determinado que, caso haja a necessidade de remover a população moradora de ocupações irregulares que estão em áreas próximas ou correlatas aos cursos d'água Poderá haver Projetos de Intervenção Urbana para implementar estes objetivos<sup>74</sup>

#### **2.4.8. Das Redes de Estruturação**

São os locais<sup>75</sup> onde deve haver um incremento da habitação, do saneamento, da drenagem, das áreas verdes, da mobilidade e equipamentos urbanos e sociais por parte do poder público em prol dos cidadãos a fim de melhorar equilibrar as qualidades da moradia pela cidade e desenvolver polos de comércio e de serviço, elevando o padrão urbano nessas regiões desta unidade. Na Rede de Estruturação, interligam-se as áreas verdes e espaços livres, o saneamento, os sistemas de mobilidade urbana, os grupos de equipamento urbano e social e centralidades. Ou seja, essa unidade perpassa todas outras deste plano, interliga-se com todas elas em um ponto ou outro.

#### **2.4.9. Dos Instrumentos Urbanísticos**

No capítulo III, são trazidos os instrumentos de política urbana e os de gestão ambiental para o município. Lembremos que o Estatuto da Cidade exige minimamente a presença de cinco

---

<sup>74</sup> Sendo dever da prefeitura entregar casas à esta pessoas depois.

<sup>75</sup> Os objetivos desta rede são: I - promover a intervenção, mediante projetos urbanísticos que integrem as políticas e investimentos públicos, especialmente nas áreas de risco nos territórios de alta vulnerabilidade social e urbana; II - requalificar os sistemas ambientais da cidade, considerando as infraestruturas de saneamento e drenagem, a partir da constituição e articulação de espaços livres que contribua para a ampliação e requalificação dos espaços públicos, da moradia, da rede de equipamentos urbanos e sociais e de parques lineares, existentes ou planejados; III - aprimorar e articular o sistema de mobilidade local ao Sistema de Transporte Coletivo, priorizando os modos de transporte não motorizados; IV - promover o desenvolvimento econômico local visando ao incremento de atividades produtivas articuladas às transformações do território como mecanismo de inclusão social; V - garantir, em todos os distritos, no horizonte temporal previsto nesta lei, a implantação da rede básica de equipamentos e de serviços públicos de caráter local nas áreas de educação, saúde, cultura, esporte, lazer, segurança, áreas verdes e atendimento ao cidadão, dimensionados para atender à totalidade da população residente.

instrumentos urbanos em um plano diretor<sup>76</sup>, neste Plano há mais e interligados com instrumentos de Gestão Ambiental.

Há o Consórcio Imobiliário<sup>77</sup> que permite ao município incorporar áreas privadas subaproveitadas, construir um empreendimento que melhore o uso da área de acordo com o Plano Diretor. Será pago ao proprietário do lote incorporado uma participação no empreendimento realizado.

Direito de Preempção, nos artigos 103 a 107 do atual Plano Diretor é regulamentado o direito de a prefeitura requerer para si, por meio de compra, um terreno particular colocado à venda. É um direito de preferência do ente público<sup>78</sup>. A obrigatoriedade da presença deste instrumento no Plano Diretor foi prevista pelo Estatuto da Cidade.

Arrecadação de Bem Abandonado<sup>79</sup>. No caso de imóvel foi abandonado, aqueles que estão sob a posse de outro que não o dono, no caso de não houver pagamento de tributos e a não ocupação, a prefeitura poderá declarar um bem como vago e o arrendar. Após três anos poderá incorporá-lo ao patrimônio municipal.

Cota de Solidariedade<sup>80</sup>. Para que um empreendimento imobiliário considerado de grande porte seja declarado como concluso, a prefeitura exige a doação pelo empreendedor de 10% do valor do terreno construído, ou 10% do valor do terreno construído deve ser depositado para o Fundo urbano ou, ainda, o empreendedor poderá construir casas de interesse social utilizando esses 10% correspondente ao valor do terreno.

Na seção II são disciplinados os Instrumentos relacionados ao Direito de Construir. O primeiro deles o Direito de Superfície, nos artigos 113 e 114, quando é disciplinada a possibilidade de a prefeitura receber para si ou para suas concessionárias ou autarquias a

---

<sup>76</sup> Direito de Preempção; Outorga Onerosa do Direito de Construir; Áreas onde poderão realizar as mudanças do uso do solo para as outorgas onerosas; Operações Urbanas Consorciadas e Transferência do Direito de Construir.

<sup>77</sup> E, pelo Plano Diretor de São Paulo no caso de imóveis que estão sujeitos aos instrumentos indutores do cumprimento da função social, aqueles subaproveitados, a Prefeitura poderá utilizar o instrumento de Consórcio Imobiliário para viabilizar construção de Habitações de Interesse Social e também outros empreendimentos que a prefeitura ache necessário. Uma vez incorporado ao patrimônio público, o ente municipal tem 5 anos para realizar as obras. Regulamentação realizada no artigo 102 do Plano Diretor.

<sup>78</sup> No caso de São Paulo, a prefeitura poderá fazer essa requisição sempre que uma área colocada à venda for necessária para a execução de projetos de interesse social; regularização fundiária; constituição de reserva fundiária; ordenamento e direcionamento da expansão urbana; implantação de equipamentos urbanos e comunitários; criação de espaços públicos de lazer ou áreas verdes ou, ainda, para a criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental.

<sup>79</sup> As disposições sobre isto estão nos artigos 108 e 109 do Plano Diretor.

<sup>80</sup> São entendidos como empreendimentos de grande porte aqueles a partir de 20.000,00 de área construída. Esse instrumento segue a diretriz de socializar o acesso às novas infraestruturas, na regularização da habitação de pessoas consideradas vulneráveis e também na melhoria das edificações da cidade como um todo.

superfície a até mesmo o subterrâneo de uma área para construir um empreendimento relacionado ao cumprimento dos objetivos do Plano Diretor. O mesmo pode acontecer com os particulares com áreas da prefeitura do município, podem desenvolver os seus projetos no Direito de Superfície.

Outorga Onerosa do Direito de Construir<sup>81</sup>. A diferença entre o coeficiente básico utilizado e aquele potencial pode ser vendido pelo seu detentor e adquirido por quem deseja realizar prédios mais altos. O dinheiro decorrente dessa transação vai para o Fundo da Prefeitura. A presença deste instrumento no Plano Diretor é exigido pelo Estatuto da Cidade.

Transferência do Direito de Construir<sup>82</sup>. Esta transferência ocorre quando uma propriedade é doada, desapropriada ou o dono por algum dos motivos elencados em lei, deseja não utilizar o direito de construir em seu imóvel e o transfere para outro local ou empreendimento. Ele receberá por isso.

Outros Instrumentos são o de Estruturação e Intervenção Urbana, são aqueles para realizar grandes mudanças em bairro e regiões inteiras da cidade, com a finalidade de fazer um melhor aproveitamento das características ambientais, de moradia, atendendo às necessidades de adensamento populacional, regularização fundiária e um aumento de polos geradores de bens, serviços e de empregos.

Projetos de Intervenções Urbanas, conta com iniciativa popular, o município pode criar fundos para arrecadação de investimento, desapropriar imóveis e realizar readequações urbanísticas para reconstruir uma área que entenda ser necessária sofrer readequação fundiária. Se no entorno de um lugar que for realizado esse Projeto de Intervenção Urbana for ocupado por urbanização precária, será realizada a regularização fundiária. Os instrumentos que podem ser utilizados para implementar esses Projetos de Intervenção urbana (PIU) são: (i) Operações Urbanas Consorciadas; (ii) Concessão Urbanística; (iii) Áreas de Intervenção Urbana; (iv) Áreas de Estruturação Local. Assim, vemos que estes projetos de intervenção urbana são os que permitem realmente mudar a cidade, realizando reorganizações de grande porte.

---

<sup>81</sup> O coeficiente básico de aproveitamento de imóveis na cidade de São Paulo é 1, podendo chegar até 4 nas áreas dos Eixos de Operação Estruturada, os eixos de transporte urbano, onde há planos de adensamento populacional – de residências, comércio, bens e serviços. O artigo 116 considera o potencial construtivo como bem dominical, de titularidade apenas da Prefeitura. Somente ela pode negociar.

<sup>82</sup> Este instituto é regulado entre os artigos 122 a 133 do atual Plano Diretor. O proprietário receberá o valor do terreno calculado de acordo com fórmulas trazidas nesses artigos que regulam este instrumento.

Operações Urbanas Consorciadas<sup>83</sup>. Instituto obrigatório pelo Estatuto da Cidade está regulamentado no plano diretor pelos artigos 137 a 143. Permite intervenções enormes, como aconteceu na região da Faria Lima, em operação urbana consorciada realizada pelo Prefeito Paulo Maluf. Os locais onde estas operações serão prioritárias para acontecer são nos arcos dos Rios Tamanduateí, Jurubatuba, Tietê e Pinheiros.

Concessões Urbanísticas. Mediante autorização legislativa, o poder público poderá intervir autorizando uma concessão por meio de lei a um particular para realizar um Projeto de Intervenção Urbana, nos moldes acima ditos.

Áreas de Intervenção Urbana<sup>84</sup>. Aqui não é tratado um instrumento em si, como os acima tratados, há uma classificação de áreas. As áreas que sofrem de favelamento, falta de condições ambientais, de equipamentos públicos, de transportes, de centralidade de produção e de emprego devem sofrer uma intervenção e serem readequadas para atingir os parâmetros do Plano Diretor, na forma tratada pelos artigos 145 a 148.

Áreas de Intervenção Local. Relacionadas aos locais onde há alto grau de vulnerabilidade social e ambiental. São áreas que deverão sofrer ação da Prefeitura para adequar a habitabilidade, a interação com os recursos ambientais, de infra-estrutura e de desenvolvimento com as diretrizes do Plano Diretor.

Esses são os instrumentos de política urbana, previstos para as grandes intervenções urbanas. Muito amplos e criativos quanto às soluções, mas muito repetitivos quanto aos tópicos abordados. Os campos de ação de cada instrumento podem sobrepor-se um ao outro, trazendo mais dificuldade para implantar as melhorias que a cidade precisa.

Instrumentos de Gestão Ambiental. Os instrumentos urbanísticos de Gestão Ambiental são: Estudo e Relatório de Impacto Ambiental; Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança; Estudo de Viabilidade Ambiental; Termo de Compromisso Ambiental; Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta Ambiental; Pagamento por Prestação de Serviços Ambientais. Os três primeiros estão tratados em legislação federal específica e mais abrangente que o Plano

---

<sup>83</sup> Para financiar este tipo de intervenção, podem ser emitidas as CEPACs – Certificado de Potencial Adicional de Construção. Eles são alienados em leilões arrecadando valores muito altos, para financiar as obras. Então, as operações urbanas consorciadas fazem uma transformação no local onde ocorrem e também no entorno onde os CEPACs adquiridos pelas construtoras podem ser utilizados para aprovarem os seus projetos com maior potencial de construção.

<sup>84</sup> Quaisquer dos instrumentos de gestão ambiental ou intervenção urbana trazidos neste artigo podem ser utilizados para realizar as intervenções necessárias.

Diretor de São Paulo. As situações trazidas pelo Plano são as mesmas que a lei exige para a apresentação desses estudos e relatórios para o desenvolvimento de algum projeto. A avaliação ambiental estratégica e o termo de compromisso ambiental são instrumentos para remediar ou orientar os impactos que podem ocorrer em atividades de menor porte. Algo que é de competência municipal é a abordagem dos Pagamentos por Prestação de Serviços Ambientais. É dito que deve haver uma regulamentação desses pagamentos pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, devendo as disposições se interligarem com o determinado na lei municipal que institui a Política de Mudanças Climáticas no Município. A ausência de disposições vinculantes no Plano compromete a efetividade desse instrumento na cidade.

Dos instrumentos de Regularização Fundiária. O Plano Diretor reconhece a existência de ocupações irregulares na cidade e a necessidade de existir um plano de ação para regularizar essas ocupações. Este capítulo da lei trata de forma abrangente e com certa eficácia das possibilidades de um morador obter a regularização fundiária de sua propriedade e dos instrumentos para isso. Seção curta, simples e eficaz, com clara participação dos movimentos sociais. Os instrumentos para gestão fundiária são: (i) Zonas Especiais de Interesse Social; (ii) a concessão do direito real de uso; (iii) a concessão de uso especial para fins de moradia; (iv) a usucapião especial de imóvel urbano, individual ou coletivo; (v) a demarcação urbanística; (vi) a legitimação de posse; (vii) a assistência técnica, jurídica e social gratuita.

Dos Instrumentos de Proteção ao Patrimônio Cultural. O plano diretor reconhece como elementos do patrimônio cultural de São Paulo as áreas, imóveis, edificações e lugares de valor cultural e social que representem um papel importante na cultura de São Paulo. Essas áreas são divididas em quatro tipos pelo zoneamento do plano<sup>85</sup>. Os instrumentos de preservação dessas áreas são: tombamento; inventário do patrimônio cultural; registro das Áreas de Proteção Cultural e Territórios de Interesse da Cultura e da Paisagem; registro do patrimônio imaterial; chancela da paisagem cultural; Levantamento e Cadastro Arqueológico do Município. Os instrumentos de proteção ao patrimônio cultural têm o objetivo de identificação, proteção, valorização dos espaços. Algo muito interessante trazido por esta lei é o instrumento de resolução dos conflitos decorrentes da interação desses bens com a sociedade. Em caso de agressão ou abandono do bem, o infrator deverá fazer um Termo de Ajustamento de Conduta Cultural.

---

<sup>85</sup> Artigo 64 da lei 16050 de 31 de julho de 2014.

#### 2.4.10. Políticas do Município.

O terceiro título do Plano Diretor traz as políticas do município. Agora, quase no final da norma, depois de ter havido uma série de determinações e diretrizes do que deve ser realizado, eles trazem políticas reguladoras de vários assuntos. Entendemos que essas políticas reguladoras deveriam ser introduzidas logo no início da lei, em consonância com as diretrizes municipais e no capítulo referente a cada tema tratado.

Em 139 artigos, este terceiro, e extenso, título trata sobre as seguintes políticas: (i) Política de Desenvolvimento Econômico Sustentável; (ii) Política e Sistema de Mobilidade; (iii) Política e Sistema Ambiental; (iv) Política e Sistema de Saneamento Ambiental; (v) Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres; (vi) Desenvolvimento Social e Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais; (vii) Política de Habitação Social; (viii) Política de Proteção ao Patrimônio Arquitetônico e Urbano; (ix) Sistema de Infraestrutura

Política de desenvolvimento econômico sustentável. Nesta, é previsto o aumento do número de empregos em diversas áreas da cidade, para que houvesse um menor deslocamento pelos moradores, com várias centralidades de produção econômica internas. Para implementar essa política, subdividiram a cidade em : (i) Polos estratégicos de desenvolvimento econômico – regiões pobres onde há oferta de mão de obra e baixo número de empregos, com necessidade de melhorar a infraestrutura e incentivar as economias locais. Estão localizados na Macroárea de Estruturação Metropolitana; (ii) Centralidades lineares e polares: são os locais onde há muita atividade terciária que precisam ser melhoradas e melhor aproveitadas<sup>86</sup>. (iii) Polos de economia criativa: região onde a criatividade, a forma de expressão e viver humanos são fontes geradoras de riquezas<sup>87</sup>; (iv) Parques tecnológicos<sup>88</sup>: áreas onde deve ser desenvolvida economia de tecnologia de alto valor agregado. Até o momento, não houve grande implementação dessas disposições; (v) Polos de desenvolvimento rural sustentável: são as áreas com atividades rurais na cidade – sejam elas chácaras, sítios, loteamentos. Estão localizadas predominantemente na Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável. A intenção é melhorar a infraestrutura, criar

---

<sup>86</sup> Centros de comércio e serviços ao longo dos eixos de transporte, aeroporto, centros de bairro e centro da cidade de São Paulo. A intenção é requalificar o comércio e melhorar a infra-estrutura;

<sup>87</sup> Nesses locais é proposta uma simplificação das burocracias para regularizar negócios, incentivos fiscais para fomentar atividades e consultoria técnica para desenvolver economicamente os projetos criativos. Não há lugar específico, é sempre onde houver patrimônio tombado, área de artes, mídia e outras expressões

<sup>88</sup> Criou-se o Parque Tecnológico do Jaguaré e Parque tecnológico Leste como centralizadores dessas atividades.

entrepósitos agrícolas para a coleta e venda da produção, pagar às propriedades que prestarem serviço ambiental, incentivar o uso sustentável da terra e da produção, implantar nessas áreas mecanismos para qualificar a produção rural, transformando-a em sustentável e certificada. Institui o dever de criar o Plano Municipal para produção rural Sustentável e o cria o Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural Solidário e Sustentável, criando mais normativas; (vi) Zona Predominantemente Industrial – ZPI: já definida no capítulo que trata do zoneamento urbano.

Política e sistema de mobilidade. Traz as diretrizes, objetivos e as soluções que o poder público entende como melhores para todo o sistema de transporte da cidade de São Paulo, composto por: (i) sistema viário; (ii) sistema de circulação de pedestres; (iii) sistema de transporte coletivo público; (iv) sistema de transporte coletivo privado; (v) sistema cicloviário; (vi) sistema hidroviário; (vii) sistema de logística e transporte de carga; (viii) sistema aeroviário. A integração desses meios de transportes e até mesmo o de compartilhamento de automóveis, bem como as disposições quanto ao Plano de Mobilidade Urbana são trazidos nestes dispositivos. Estratégias interessantes como a utilização de meio de transporte não motorizado, melhorar a integração entre diferentes modais de transporte, o incentivo de sistema compartilhado de transporte, bem como redução do tempo de viagem dos habitantes da cidade são alguns dos objetivos desta política.

Política e Sistema Ambiental. Traz as orientações quanto à interação das normas e diretrizes para o Planejamento Urbano com o dever de preservar o meio ambiente trazido por diversas normas federais vigentes à época do plano e também com os objetivos de preservação, recuperação e descontaminação das áreas onde há patrimônio ambiental natural. Cria instrumentos como o IPTU Verde que são inovadores na sua forma, ele concede desconto aos moradores que utilizam as suas áreas com de forma mais racional em relação ao meio ambiente.

Políticas do Sistema de Infraestrutura<sup>89</sup>. As diretrizes dessa política são de distribuir de modo equânime as infraestruturas da cidade, não depositar materiais radiativos, respeito aos lençóis freáticos e outros bens ambientais, bem como uma interligação da política da cidade com a do Estado e dos municípios no entorno da região de São Paulo.

---

<sup>89</sup> Esse sistema de infraestrutura é composto pelo sistema de saneamento ambiental, rede estrutural de transportes e todo o sistema necessário para o abastecimento de água, luz, redes de fibra ótica, telecomunicações e as obras e serviços e infraestrutura.

Política e sistema de Saneamento Ambiental<sup>90</sup>. Sendo que naquelas áreas onde há maior preservação e aquelas de contenção urbana – as Macroáreas de Preservação de Ecossistemas Naturais e a de Contenção Urbana e Uso Sustentável - o saneamento é regulado por lei federal para as atividades rurais e as legislações para unidade de conservação. Os objetivos para essa política são: (i) acesso universal ao saneamento básico; (ii) conservação dos recursos ambientais; (iii) recuperação ambiental de cursos d'água e fundos de vale; (iv) não geração, redução, reutilização, reciclagem, tratamento dos resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos.

Política de Habitação Social. A política urbana prioriza as populações de baixa renda e a necessidade regularização fundiária das ocupações, dentre outros objetivos. Para isso prevê a possibilidade de empréstimos, subsídios e outros incentivos econômicos a fundo perdidos, com o intuito de desenvolver as habitações urbanas. Por fim, prevê o desenvolvimento da política urbana do município de São Paulo, em lei paralela a esta. Os objetivos desta política são: (i) assegurar o direito à moradia digna como direito social; (ii) reduzir o déficit habitacional; (iii) reduzir as moradias inadequadas; (iv) reduzir os impactos de assentamentos precários sobre áreas de proteção ambiental.

#### **2.4.11. Equipamentos urbanos e instrumentos de participação popular.**

Os equipamentos sociais e urbanos. O sistema de equipamentos necessários para efetivar os direitos do cidadão à escola, moradia, etc. estão reunidos neste capítulo. São eles: (i) os equipamentos de educação; (ii) os equipamentos de saúde; (iii) os equipamentos de esportes; (iv) os equipamentos de cultura; (v) os equipamentos de assistência social; (vi) os equipamentos de abastecimento e segurança alimentar. Fazem parte das diretrizes quanto a estes programas instalá-los em áreas subocupadas, aproveitar terrenos ociosos para tanto. Os objetivos deste campo são: a proteção às famílias e pessoas, priorizando aquelas em situação de vulnerabilidade; a redução das desigualdades sociais, suprimindo as carências com os equipamentos públicos; suprir

---

<sup>90</sup> Os sistemas de saneamento ambiental são formados pela integração dos sistemas de abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem, gestão integrada de resíduos sólidos e os equipamentos e serviços necessários para viabilizar o abastecimento público Coletando da fonte até a torneira das casas; a coleta, afastamento, tratamento e disposições final e adequada dos esgotos sanitários, desde a produção até o lançamento final no meio ambiente; o manejo das águas pluviais; a coleta, o transporte, o transbordo, o tratamento e destinação dos resíduos sólidos produzidos na cidade; e o tratamento desses resíduos com a reciclagem, a reutilização e as políticas de não geração e de tratamento sustentável

todas as áreas habitacionais com esses equipamentos, para garantir o lazer, o esporte, a educação, dentre outros; ampliar a mobilidade urbana dos pedestres; garantir a segurança alimentar e a alimentação de todos na cidade.

Os instrumentos de participação popular do plano estão previstos no artigo 318 a 336. São formados por: órgãos públicos; sistema municipal de informação; instâncias e instrumentos de participação social. Esses elementos preveem a realização de audiências públicas, participação de comitê formado por pessoas da iniciativa pública e privada e reuniões com o Ministério das Cidades para elaborar, revisar e executar as políticas do plano diretor e as leis municipais.

#### **2.4.12. Efetividade do Plano de 2014.**

O capítulo V deste Plano Diretor disciplina o Sistema Municipal de Planejamento e o Sistema de Informações, Monitoramento e Avaliação do PDE. Dos artigos 343 a 359 são disciplinados, dentre outros tópicos, a obrigatoriedade de revisão dos planos regionais e sistemas de monitoramento dos resultados do Plano Diretor. É determinado que os planos regionais fossem revistos 360 dias depois do início da vigência do PDE. Isso ocorreu entre agosto de 2015 e novembro de 2016<sup>91</sup>. Há o monitoramento oficial da realização das metas do PDE em site aberto ao público<sup>92</sup>. Consultamos o índice sobre mobilidade urbana nas manhãs de trânsito e o informado é que houve uma diminuição de trinta minutos no índice de lentidão máxima das manhãs.<sup>93</sup>

A secretaria do estado de Meio Ambiente, de São Paulo, desenvolveu o IGR (índice de gestão de resíduos) para medir a eficiência com o qual os municípios tratam os seus resíduos. A medição desse índice começou em 2009, em vários municípios do estado de São Paulo. O cálculo do IGR é realizado de acordo com fórmula desenvolvida pela Secretaria de Meio Ambiente<sup>94</sup>. O índice de São Paulo atesta que essa política não está funcionando adequadamente.

---

<sup>91</sup> PREFEITURA DE SÃO PAULO. Assessoria de Imprensa. **Prefeitura publica decreto que institui os Planos Regionais das Subprefeituras.**

<sup>92</sup> PREFEITURA DE SÃO PAULO. Observa Sampa.

<sup>93</sup> PREFEITURA DE SÃO PAULO. Observa Sampa. **Lentidão máxima-média no pico da manhã.**

<sup>94</sup> Leva em consideração o índice de qualidade de gestão de resíduos sólidos, o índice de qualidade dos aterros de resíduos e o índice de qualidade de usinas de compostagem. Os índices incluídos no IGR são calculados anualmente pela CETESB.  $IGR = 0,6 * IQG + 0,35 * IQR + 0,05 * IQC$ . In SÃO PAULO. Secretaria do Meio Ambiente.

Ainda temos o rio Tietê e Pinheiros, além de outros, muito poluídos e muitos esgotos não tratados na cidade. Pelo observatório municipal, Observasampa, houve um aumento de trinta e um por cento para cinquenta por cento dos resíduos coletados na cidade entre 2012 e 2017<sup>95</sup>.

Este Plano Diretor foi premiado pela ONU Habitat em 2017, em virtude de abordar diversos temas e ter conseguido realizar certas mudanças estruturais na cidade.<sup>96</sup> Também, na vigência desse plano a nota de avaliação de cidade para grau de investimento pela agência Fitch Ratings foi classificado em 2015 de AA+ em escala nacional e BBB- em escala global. Atualmente, a cidade é classificada em BB- em escala mundial. Foi uma boa conquista em escala nacional e essa conquista vem se mantendo<sup>97</sup>, contudo isso é por conta do grau de movimentação financeira de São Paulo, que movimenta em torno de dez por cento da riqueza do Brasil. Naquela mesma época Hong Kong também tinha o índice AA+<sup>98</sup> mas para escala mundial.

Em reportagem de 2016, o jornal Estado de São Paulo fez uma reportagem<sup>99</sup> onde menciona que o muito do que foi previsto no Plano Diretor ainda não tinha saído do papel. Não houve a intensificação da ocupação ao longo das vias estruturais, nem mesmo construção de prédios nas regiões do entorno das estações de Metrô. E, não haviam ainda instituído a lei para pagamento por serviços ambientais da cidade. Essa, como outras normas indicadas pelo Plano Diretor, ainda não haviam sido realizadas, tornando ineficaz boa parte do Plano Diretor.

A análise leva a crer que um objetivo acaba por anular outro, pois ocupações irregulares dão-se apenas em cima de posses que, geralmente, estão em locais sem infraestrutura básica adequada. Entendemos que essa questão não deveria estar no texto do Plano Diretor, afinal direitos de posse são questões de matéria civilista e a segurança da posse objeto de ações possessórias. Isso acaba por alimentar o ciclo da cidade com ocupações irregulares. A posse é matéria para ser debatida no judiciário e não do executivo.

---

<sup>95</sup> PREFEITURA DE SÃO PAULO. Observa Sampa.

<sup>96</sup> NASSIF, Luis. Jornal GGN. ONU premia Plano Diretor de São Paulo da gestão Haddad. Publ. 07.01.2017.

<sup>97</sup> ESTADO DE MINAS. Fitch reafirma rating da cidade de Sao Paulo.

<sup>98</sup> COUNTRY&ECONOMY. Rating: Hong Kong credit rating.

<sup>99</sup> FERRAZ, Adriana. Após 2 anos Plano de Haddad continua no papel, mercado culpa a crise. O ESTADO DE SÃO PAULO. Publicado em 31.07.2016.

## CAPÍTULO 3 - O PLANEJAMENTO URBANO DE HONG KONG.



### 3.1. Características de Hong Kong

<sup>101</sup>A região administrativa de Hong Kong está localizada sudeste asiático, na foz do Delta do Rio das Pérolas. De 1842 a 1997, Hong Kong foi uma cidade colonial inglesa, território ultramarino do império inglês. Em 1997 foi devolvida à China e hoje é uma região autônoma, com a sua política e administração possuindo um relativo grau de independência em relação à China Continental. Hong Kong é uma cidade com livre comércio, baixos impostos e mínima intervenção governamental. Foi incorporada pela China Continental sob o princípio de “Um país, dois sistemas. A cidade de Hong Kong é formada pelas ilhas e pela área continental. O região nas ilhas é formada pelas maiores, que são as de Hong Kong,



Figure 3 - Mapa de Hong Kong, 2018

Lamma, Lantau e Ap Lei Chau, e as centenas de pequenas menores ilhas. Há também a parte continental, onde estão as regiões de Kowloon e Novos Territórios. Todas essas áreas somam 1.106,34 km<sup>2</sup> onde 60% é terra ocupada por cidade e 40% são áreas de preservação<sup>102</sup>. A área de mar tem 1.650,00 km<sup>2</sup>.

Tem aproximadamente 7,34 milhões de pessoas, 6.780 pessoas por quilômetro quadrado, sendo noventa e um por cento dos habitantes descendentes de chineses e os demais de outras nacionalidades. É das regiões mais densamente povoadas do mundo e o distrito mais populoso era o de Kwun Tong, com 57.250 pessoas por km<sup>2</sup><sup>103</sup>. O PIB per capita é de aproximadamente USD\$ 37.000,00 por pessoa.<sup>104</sup> A força de trabalho é formada por três milhões, novecentos e

<sup>100</sup> HONG KONG. Governo. **Símbolo da cidade de Hong Kong:** o dragão voando.

<sup>101</sup> Google maps. Disponível em:

<sup>102</sup> HONG KONG.Planning Department. **Land Utilization in Hong Kong.**

<sup>103</sup> HONG KONG. Governo. **Hong Kong: The facts.**

<sup>104</sup> TRADING ECONOMICS. UK Construction Output Growth Hits 7-Month High.

quarenta e cinco mil pessoas e dois milhões e cento e trinta mil pessoas moram em 803.400,00 apartamentos públicos, ou seja, moradias populares subsidiadas para receber pessoas que não poderiam pagar pela sua casa<sup>105</sup>.

Há muitos parques e terras alagadas ao norte da cidade e a maior parte dos morros tem a vegetação nativa preservada. Oitenta por cento do território da cidade é montanhoso. A única área plana é ao norte dos Novos Territórios, onde se estabeleceu a população tradicional e onde há algumas áreas rurais.

Hoje o governo de Hong Kong entende que possui os seguintes desafios: o fornecimento de terras, o desenvolvimento da ocupação urbana de forma sustentável e a diminuição do valor dos imóveis.

### **3.2. A estrutura do sistema de terras e competência administrativa de Hong Kong.**

Hong Kong é uma região administrativa autônoma da República Popular da China. A República Popular da China é um Estado Socialista, subordinado à ditadura democrático-popular. O sistema socialista é o sistema básico da China. A Constituição Chinesa proíbe a sabotagem do sistema socialista por qualquer organização ou indivíduo. Proíbe todos os atos que atentem contra a unidade das nacionalidades ou que instiguem à secessão<sup>106</sup>. Isso é algo sério para Hong Kong, pois até os dias de hoje há movimentos separatistas<sup>107</sup>. Nenhum logrou êxito.

As regiões autônomas, como Hong Kong, têm poder para se autogovernar, podem exercer as funções de Estado com competência para fazer regulamentos políticos, econômicos e culturais de acordo com as características locais. Mas serão submetidos à aprovação da Comissão Permanente do Congresso Nacional Popular antes de entrarem em vigor.<sup>108</sup>

Hong Kong possui um diploma legislativo denominado de Lei Básica. Ela regula toda a Organização Político-Administrativa da cidade, é o equivalente à nossa Constituição. O artigo 17<sup>109</sup> da lei básica determina que Hong Kong pode elaborar as suas leis. Elas serão submetidas ao Partido Chinês que poderá aceitar ou recusar a norma. Uma vez aceita, tem plena validade. No caso da legislação sobre terras, foi plenamente aceita. O artigo 8 da Lei Básica determina que

<sup>105</sup> HONG KONG. Planning Department. Hong Kong in a brief 2017.

<sup>106</sup> CHINA. Salão Popular da República Popular Chinesa. Artigos 2º, 3º e 4º.

<sup>107</sup> QUARTZ. The faces of Hong Kong: A timeline of the 20 years since the handover. 29 de junho de 2017.

<sup>108</sup> Artigos 111 a 116 da Constituição da China. CHINA. Salão Popular da República Popular Chinesa. Artigos 2º, 3º e 4º.

<sup>109</sup> HONG KONG. Parlamento. Lei Básica.

as Ordenanças e demais normas promulgadas antes dessa norma devem ser mantidas em vigor, a não ser que a contrariem.

O sistema jurídico de Hong Kong é o Common Law, derivado do direito inglês. As leis que regem a cidade são fundamentadas na Lei Básica – *Basic Law*<sup>110</sup> – que foi adotada em abril de 1990 pelo Congresso Nacional do Povo e tornou-se efetiva em primeiro de julho de 1997, quando a soberania de Hong Kong foi transferida para a China. Assinada de acordo com a Declaração Conjunta Sino-Britânica em 19 de dezembro de 1984, consolida o regime “Um país, dois sistemas”. Com isso, o socialismo praticado na China não se estenderá a Hong Kong até 50 anos após a devolução, realizada em 1997.

Os artigos 120 a 123 da Lei Básica disciplinam o uso de terras na cidade. Determinam que todos os usos concedidos até ou que se estendam após 30 de junho de 1997 continuarão sendo reconhecidos e respeitados. As permissões para uso da terra concedidas entre 27 de maio de 1985 a 30 de junho de 1997, cuja data de concessão não esteja marcada para expirar após 2047 também serão mantidas. Deverão pagar um prêmio de 3% do valor da propriedade a cada ano. Caso alguma licença expire antes de 2047, deverá ser renovada na forma da lei em vigor.<sup>111</sup>

Na região dos Novos Territórios, por uma decisão do Estado em 1898, as terras apenas são herdadas na linha masculina. O artigo 122 da Lei Básica determina que enquanto houver herdeiros masculinos em uma família, a concessão será mantida. Quando uma família não possuir nenhum herdeiro masculino, as terras voltarão para o governo.

As terras<sup>112</sup> em Hong Kong são concedidas aos particulares por meio de arrendamento ou de um subsídio do governo. A concessão governamental especificará o valor do aluguel do governo, a duração do prazo, as restrições ao usuário, cuja violação autoriza o governo a reentrar na terra. Nos prédios há a co-propriedade, há apenas uma concessão e os moradores a dividem através de uma escritura de pacto mútuo. Essa escritura que confere o direito de uso e posse exclusivos. A compra de uma unidade em um imóvel é efetuada pela cessão dos direitos inerentes a essas concessões. Negocia-se o prazo restante da concessão. Após a mudança de soberania, em 01 de julho de 1997, todas as terras deixaram de ser de propriedade da Coroa Britânica e passaram à propriedade da República Popular da China.

---

<sup>110</sup> HONG KONG. Legislative Council. **Basic law: full text.**

<sup>111</sup> HONG KONG. Parlamento. Lei Básica.

<sup>112</sup> LI, Dennis. *The Real State Law Review* – ed 07. *The Law Review*. Publicada em abril de 2018.

O Planejamento Urbano é baseado no desenvolvimento sustentado e tem como objetivo uma cidade organizada, eficiente e com boa qualidade para viver e trabalhar. Com a população e a economia aumentando, a integração e Hong Kong com a China Continental é uma realidade premente. No ano de 2017, 44 milhões de turistas chineses vindos do continente foram recebidos em Hong Kong. Assim, o incremento da infraestrutura de interligação com o Continente é um dos objetivos atuais do desenvolvimento da cidade.<sup>113</sup>

### **3.3. Organização dos poderes competentes para as normas urbanísticas**

A estrutura de organização do poder executivo na cidade de Hong Kong é encabeçada pelo chefe do Poder Executivo. Hierarquicamente abaixo, há o Secretário de Justiça, o Secretário-Chefe para administração e o Secretário das Finanças. Subordinado ao Secretário das Finanças há: (i) o comércio e o desenvolvimento econômico, (ii) os Serviços de Finança e o Tesouro e o Escritório de Desenvolvimento Urbano. O escritório de Desenvolvimento Urbano (*Development Bureau*) é encarregado das políticas de planejamento, uso da terra, construções e reforma urbana da cidade. A este escritório está subordinado o Departamento de Planejamento (*Planning Department*), que é responsável pela formulação, monitoramento e revisão do uso da terra nos distritos. É também o órgão que faz estudos técnicos e estratégicos – como o Plano Hong Kong 2030 - fiscaliza e adota medidas contra o uso não autorizado de imóvel, através do *Planning Enforcement*. O principal órgão para o Planejamento Urbano é o Comitê de Planejamento Urbano (*Town Planning Board*), regido pela Ordenança de Planejamento da Cidade (*Town Planning Ordinance*) e as normas correlatas, servido pelo Departamento de Planejamento (*Planning Department*).

A secretaria de desenvolvimento urbano é dividida em dois setores: o de Planejamento e Terras e o de Trabalhos. Nesse primeiro grupo está o Departamento de Planejamento, o Departamento de Prédios, o Departamento de Terras e o Departamento de Registros de Terras.

---

<sup>113</sup> Obras de infra-estrutura Hong Kong – China Continental incluem a Hong Kong – Macau-Zhuhai Bridge, O trem de alta velocidade com Shanghai, a ampliação de rodovias, dentre outras.

### 3.4. A Organização das normas Urbanísticas da Cidade

O planejamento urbano de Hong Kong é composto (i) pelo Grupo Estatutário. Nesse grupo estão a Ordenança de Planejamento Territorial, o Plano de Zoneamento de Regiões (*Outline Zoning Plan*), o Plano de Áreas a Serem Desenvolvidas (*Development Planning Areas – DPA*) e o Esquema de Planos de Desenvolvimento da Autoridade de Renovação Urbana (*MSN*) e (ii) pelo Grupo das Estratégias de Desenvolvimento Urbano, cujos trabalhos resultam no Estudo de Desenvolvimento Urbano.

### 3.5. Descrição da Ordenança de Planejamento Territorial e de seus capítulos

Ordenança é como são chamadas as leis municipais pelo Direito Inglês herdado por Hong Kong, o *Common Law*. Outra denominação que pode ser usada com para designar leis municipais é *bylaw*<sup>114</sup>. O objetivo da Ordenança é orientar planos e projetos. Ou seja, a norma não é um fim em si, é orientadora de outras. As determinações urbanísticas de cada área deverão ser implantados por projetos regionais e distritais, as Normas Estatutárias. A estratégia de ocupação urbana é feita através do Estudo de Planejamento Territorial.

A Ordenança de Planejamento Urbano é a norma que regula o desenvolvimento urbano da cidade. Há outras ordenanças, como a Ordenança de Uso da Terra, de Estudo de Impacto Ambiental, a Ordenança quanto ao uso das águas. Como o objetivo deste estudo é a Ordenança que em Hong Kong seja equivalente às funções da lei do Plano Diretor concentraremos a abordagem apenas nas disposições da Ordenança de Planejamento Urbano de número 131.

A Ordenança 131 é a principal, como todo o texto de lei. Ela é subdividida em três capítulos, que geram três normas correlatas à principal. A Ordenança 131A trata dos procedimentos das regulações: a preparação de planos para o comitê de planejamento urbano, para o chefe da mesa e o atendimento de seus requerimentos. A Ordenança 131 B trata dos requisitos e processo das apelações junto ao Comitê de Planejamento da Cidade. A Ordenança 131 C trata da retirada de posse e disposição de propriedades.

---

<sup>114</sup> Essas são regulações feitas por autoridades locais ou corporações

A Ordenança de Planejamento Territorial – *Town Planning Ordinance* – foi promulgada em 1939<sup>115</sup>. Em 1996 o governo publicou uma Consulta Popular – *White Bill*<sup>116</sup> - sobre planejamento urbano buscando a opinião pública para uma mudança no sistema. Considerando os comentários públicos que haviam sido coletados, o governo elaborou uma emenda à Ordenança – a *Blue Bill* - e enviou para o Legislativo. Contudo, controverso o assunto, a votação não foi concluída até o prazo final da proposta de emenda. Expirou. Com isso, o governo elaborou uma nova emenda – *The Amendment Bill* – foi apresentada ao legislativo em 2003 e aprovada em 2004<sup>117</sup>. Assim a Ordenança de Planejamento Territorial promulgada em 1939 foi atualizada para a forma que encontramos nos dias de hoje.

Formada por 28 artigos, com alíneas, é uma norma mais resumida e direta do que a lei do Plano Diretor de São Paulo em vigor.

O objetivo desta norma é: *promover a saúde, a segurança, a conveniência e o bem-estar geral da comunidade, prevendo a preparação sistemática e aprovação dos planos para o layout das áreas de Hong Kong, bem como os tipos de edifício adequados para a montagem e para a preparação e aprovação de planos para áreas onde seja necessário permissão para o desenvolvimento.*

### **3.6. Elaboração da Ordenança de Planejamento Territorial.**

A Elaboração da Ordenança segue um rito específico no Conselho Legislativo da Cidade, determinado no *Regras de Procedimento do Conselho Legislativo de Hong Kong*<sup>118</sup>. O artigo 62, determina que o Governo de Hong Kong tem o poder e função de escrever e apresentar ao conselho legislativo leis, moções, emendas. Essas são chamadas de normas governamentais. Sob o artigo 74 é dito que as leis que não se relacionem com expenditure pública, a estrutura política ou ainda operação do governo pode ser introduzida individualmente ou coletivamente por membros do legislativo. Para leis de políticas governamentais é necessário o consenso do chefe do executivo.

---

<sup>115</sup> À parte de algumas mudanças maiores feitas em 1974 e aquelas realizadas em 1991, relacionadas com a fiscalização do cumprimento da ordenança, o texto permanece largamente parecido com a sua forma original.

<sup>116</sup> HONG KONG. Law drafting division: department of justice. **How legislation is Made in Hong Kong: a drafter's view of the process.** Jun de 2012.

<sup>117</sup> HONG KONG. **Planning Department. Town Planning(amendment) Ordinance 2004.**

<sup>118</sup> HONG KONG. Conselho Legislativo da Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China.

O processo da lei de iniciativa do executivo possui as seguintes etapas: (i) o chefe do executivo apresenta o seu projeto para os escritórios e para o painel de política relevante do conselho executivo; (ii) uma vez analisada a relevância do projeto, tendo sido aprovado por esses escritórios, o processo é encaminhado ao departamento de justiça; (iii) após retorna ao conselho executivo; (iv) o conselho executivo manda o projeto para o cartorário do legislativo, (v) o projeto é publicado por duas vezes no jornal local, em inglês e em mandarim; há três leituras do projeto, em cada uma são analisadas diversos requisitos e cabimento do projeto pelos membros do conselho executivo; (vi) se for aprovado após a terceira leitura, segue para aprovação por maioria simples. (vii) uma vez aprovado, é assinado e promulgado pelo chefe do executivo; (viii) é publicado no jornal, entrando em vigor no dia que foi publicado ou no dia que a norma publicada determinar.

### **3.7. Ordenança 131 A: Elaboração das Normas Estatutárias.**

A Ordenança 131 A regulamenta as disposições da Ordenança de Planejamento Territorial quanto à responsabilidade de elaborar os Planos de Desenvolvimento Urbano. Formada por apenas dois artigos. Determina a norma que o Presidente do Comitê de Planejamento Urbano pode exigir que o Diretor de Planejamento prepare qualquer plano ou esboço sob a direção do Conselho que, na opinião do Presidente, seja necessário para o desempenho das funções do Conselho em relação a qualquer área que esteja sujeita a uma direção do Chefe do Executivo na secção.

O Diretor de Planejamento fará com que sejam preparados todos os planos e esboços que o Presidente do Conselho de Planejamento Urbano (“*Town Planning Board*”) exigir. Esse é o comitê mais importante do planejamento urbano da cidade<sup>119</sup>.

---

<sup>119</sup> É o responsável por: 1. desenvolver os projetos de layout e dos planos de desenvolvimento de Hong Kong onde o chefe executivo direcionar, bem como determinar o tipo de prédio que deve haver na região do projeto elaborado; 2. fazer pesquisas, censo de habitantes, de usos de vias ou espaço dos locais correspondentes ao Plano Arquitetônico elaborado. O chefe nomeia pessoalmente ou *ex officio* os membros oficiais e não oficiais do conselho, determinando qual o cargo de cada. O conselho é formado por cinco pessoas, sendo um deles presidente e outro vice-presidente e três pessoas que não são membros oficiais. Para melhor realizar as funções determinadas para o conselho, acima explicadas, o chefe do executivo pode nomear diferentes comitês com os membros do conselho, isso será publicado no jornal. A competência deste conselho é determinada na Ordenança, bem como os assuntos que ele pode delegar e a forma de nomeação dos comitês. Não pode haver reunião dos membros do conselho em maioria e não em totalidade se a maior parte do grupo não for de servidores públicos. A Ordenança também disciplina a forma e as possibilidades de troca de mensagens, votos (“*papers*”) entre os membros dos comitês, por meio do qual são realizadas as votações para o comitê e, tratam, inclusive, das disposições sobre o caso dos membros estarem presentes na cidade ou não, podendo votar à distância.

### **3.8. A Ordenança 131 B: o Grupo de Apelação.**

A Ordenança 131B é a Ordenança de Regulação do Planejamento Urbano (apelações) – Town Planning (Appeals) Regulations. Essa ordenança regula a forma de notificação do Apelante ao secretário do comitê de apelação, a possibilidade de apresentar testemunhas no processo, a forma do julgamento, os casos de desistência da apelação e a forma de arquivo dessas apelações.

Caso alguém entenda ter sido lesado por decisão do Comitê de Planejamento Urbano ou por decisão do Chefe do Executivo, poderá recorrer em prazo e forma previstos na Ordenança de Planejamento Urbano. A queixa será remetida ao Comitê de Apelação, formado por pessoas oriundas do Painel do Grupo de Apelação, indicadas pelo Chefe do Executivo. Desse painel serão escolhidas as pessoas do grupo de apelação. O chefe do Executivo não pode indicar o membro do painel, o oficial de justiça, nem o juiz que trabalhará nesse tribunal. Há uma multa de valor elevado para a parte que for chamado ao Comitê de Apelação em um caso e não aparecer. O procedimento de apelação das autorizações, bem como a formação do Grupo de Apelação é regulamentado pela Ordenança 131 no artigo 17, 17A, 17B, 17C.

### **3.9. A Ordenança 131 C: a Retomada do Uso por Descumprimento de Função.**

A Ordenança que trata sobre as punições acerca do uso incorreto da área é o capítulo C da Ordenança 131, chamado de Ordenança de Planejamento Urbano (Tomada de posse e disponibilidade de propriedade). Em sete artigos, a norma dispõe sobre o processo de notificação do ocupante, o procedimento de retomada da propriedade, a detenção da propriedade pela autoridade de planejamento urbano, o retorno da propriedade ou procedimentos para venda, a disposição de propriedade abandonada, fala sobre os custos para pagamento das despesas, o registro da notificação de desocupação no registro de imóveis e o envio desse registro e a comunicação e publicidade dessa decisão pelo governo aos interessados.

Algo que destacamos é o fato de as Ordenanças preveem multa e retirada daqueles que fazem uso ilegal do território da cidade, não toleram a “posse” de áreas.

O Conselho do Comitê de Planejamento Urbano também pode recomendar ao Chefe do Executivo que retome áreas que interfiram no layout previsto no Plano de Desenvolvimento Territorial e no Plano das Áreas a serem Desenvolvidas. Com exceção das retomadas baseadas

nesta ordenança, nenhuma compensação deverá ser paga a quem negar-se a cumprir a função do plano de zoneamento realizado.

A autoridade pode entrar na área para inspecionar o uso sem avisar, em uma hora razoável, para verificar se a utilização da terra está acontecendo como permitido. Se houver uso não autorizado da terra, haverá multa ou poderá ser retomada a terra sem indenizar nada do que foi instalado no lugar pelo posseiro ou ocupante de uso indevido ou, ainda, determinar que o usuário da terra a reestabeleça na forma que estava antes da entrada em vigor do Plano desrespeitado. Além disso, caso a autoridade suspeite de uso indevido e que traga possibilidades de prejudicar a comunidade pode estabelecer forma e prazo para que ele cesse. Em caso de reincidência no mau uso ou uso não autorizado, o usuário irá pagar uma multa mais alta do que a da primeira vez, dentre outras punições agravadas. Dessas decisões, cabe recurso, na forma prevista na Ordenança de Planejamento Urbano.

Há aqueles desenvolvimentos urbanos e projetos de arquitetura que foram aprovados em planos anteriores a 1974, esses projetos devem ser submetidos ao comitê de planejamento urbano para que sejam feitas adequações do projeto às novas exigências do plano de desenvolvimento urbano em vigor. E, esses projetos aprovados até 1974 devem conter plantas e diagramas no formato pedido pela Ordenança de Planejamento Urbano.

Como podemos notar, a Ordenança de Planejamento Urbano de Hong Kong tem uma natureza mais procedimental, orientadora da forma de ser realizado o planejamento urbano da cidade. Quem traz os planos de desenvolvimento e formas permitidas do uso da terra são os Planos Aprovados de planejamento urbano – os regionais OZP e NDA.

### **3.10. O Grupo I: o Grupo de Normas Estatutárias.**

As normas estatutárias estão relacionadas à Ordenança de Planejamento Territorial, elas são as normas locais que são atualizadas a cada dez anos. São elaboradas com base nos estudos urbanísticos. Incorporam os seus resultados em formato e tornam vinculantes.

Existem dois tipos principais de normas estatutárias, a saber, os Planos de Zoneamento Territorial (*Outline Zoning Plans – OZP*) e Plano de Áreas a Serem Desenvolvidas (*Development Permission Areas – DPA*), preparados e publicados pelo Conselho de Planejamento Urbano (*The Board*) sob a Ordenança de Planejamento Urbano (*Town Planning Ordinance*). Além disso, a Diretoria também considera Norma Estatutária o Plano Mestre de

Notas aos Planos Estatutários (*master Schedule of Notes to Statutory Plans- MSN*) preparados pela Autoridade de Renovação Urbana (*Urban Renew Authority*) sob a Ordenança da Autoridade de Renovação Urbana que servem para guiar as modificações nas duas outras normas.

**Os Planos de Zoneamento Territorial (*Outline Zoning Plan - OZPs*),** devem ser preparados pelo Comitê de Planejamento Urbano e enviados ao Chefe Executivo. É regulado sob as seções 3 (1) (a) e 4 (1) da Ordenança de Planejamento da Cidade e consiste em três componentes, a saber: o Plano de Zoneamento, as Notas Anexadas ao Plano e uma Declaração Explicativa do Plano. Esses Planos mostram os usos propostos da terra e os principais sistemas de transporte das áreas do esquema de planejamento por regiões. As áreas cobertas por tais Planos são zoneadas para usos como residencial, comercial, industrial, espaço aberto, governo, instituição ou usos comunitários, cinturão verde, áreas de conservação, áreas abrangentes de desenvolvimento, desenvolvimento de tipo de aldeia, armazenamento aberto ou outras finalidades especificadas. Anexado a cada Plano de Ordenamento Territorial há um conjunto de Notas<sup>120</sup> definindo os usos que são sempre permitidos (usos da Coluna 1) em uma determinada zona e outros usos para os quais a permissão do Comitê de Planejamento Territorial deve ser solicitada (usos da Coluna 2). A declaração explicativa não faz parte dessa norma, mas é um componente importante dela, pois reflete as intenções de planejamento e os objetivos dos vários zoneamentos do uso da terra no plano.

**Os Plano de Áreas a Serem Desenvolvidas (*Development Permission Areas - DPA*).** São determinados pelo capítulo (3)(1)(a)(b) da Ordenança de Planejamento Territorial quando atribui ao Comitê de Planejamento Urbano a função de elaborar planos para os usos de cada região de Hong Kong, de acordo com as determinações do Chefe Executivo. Foram preparados

---

<sup>120</sup> Para permitir maior flexibilidade no uso da terra, termos de uso amplo são introduzidos. Uma vez que a permissão de planejamento seja concedida para um uso amplo, todos os usos incluídos nele podem ser intercambiáveis. Isso elimina a necessidade de uma aplicação de planejamento adicional para uma mudança de uso de um tipo para outro sob o mesmo uso amplo. Quando necessário, o Conselho de Planejamento Urbano pode especificar na permissão de planejamento para um uso amplo que determinados usos específicos não são permitidos se tais usos forem considerados inadequados para localização dentro do lugar. Para uma apresentação mais sistemática e fácil compreensão, todos os termos de uso geral e termos de uso existentes são categorizados em 18 grupos nas tabelas de uso 1 e 2. A saber: uso residencial, uso comercial, uso industrial, outros usos e instalações especiais, recreação e lazer, educação, Instalação Médica, Uso Governamental, Uso Social / Comunitário / Instituição, Uso Religioso, Instalação Relacionada ao Funeral, Uso Agrícola, Espaço Aberto, Conservação, Instalação de Transporte Público, Uso Relacionado do Aeroporto, Instalação de Utilidade e Diversos. A primeira coluna na tabela define todos os termos de uso geral nos 18 grupos, enquanto a segunda coluna abrange os termos de uso incluídos. A coluna Observações destaca principalmente as inclusões e exclusões de certos usos sob os termos de uso amplo. Para a interpretação detalhada dos termos de uso individual, consulte as "Definições de Termos / Termos de Uso Amplo Usados nos Planos Estatutários" revisados.

desde a promulgação da Portaria de Planejamento Urbano (*Amendment*) de 1991, principalmente para as áreas não urbanas. O propósito dos Planos *DPA* é fornecer controle de planejamento interino e orientação de desenvolvimento para áreas selecionadas, enquanto se aguarda a elaboração de Planos de Zoneamento Territorial (*OZPs*). Qualquer desenvolvimento que não seja permitido em termos do Plano e sem a necessária permissão de planejamento constitui um desenvolvimento não autorizado e está sujeito à execução e ação penal pela Autoridade de Planejamento. Os Planos de Áreas a Serem Desenvolvidas indicam zonas de uso da terra e são acompanhados por um conjunto de Notas que especificam os usos que são sempre permitidos e requerem permissão do Conselho de Planejamento da Cidade (a Diretoria) e uma declaração explicativa descrevendo os antecedentes. Sendo de natureza provisória, esses planos são eficazes por um período de três anos a partir da data da primeira publicação, a menos que o período efetivo seja estendido pelo Chefe do Executivo. O Conselho precisa preparar um Plano de Desenvolvimento Territorial para substituir um Plano de Área a serem Desenvolvidas, deve ser publicado antes de seu vencimento. As disposições para a execução continuarão a ser aplicáveis nas áreas após os Planos das Áreas para serem Desenvolvidas serem substituídos pelo Plano de Desenvolvimento Territorial Correspondente.

Essas áreas possuem o desenvolvimento limitado, majoritariamente são áreas não urbanas, com a função reservada para o futuro, sem previsão de utilidade no momento. O propósito desta norma é regularizar esse controle do planejamento. Qualquer desenvolvimento realizado nelas sem a permissão da autoridade de planejamento urbano nessa área é infração e vai ser processado de acordo com a Ordenança 131B, podendo ter o imóvel desocupado na forma da Ordenança 131C.

**Plano Mestre de Notas aos Planos Estatutários (*Master Schedule of Notes to Statutory Plans - MSN*)** Os planos do Esquema de Desenvolvimento da Autoridade de Renovação Urbana (URA) considerados pelo Conselho de Planejamento da Cidade (o Conselho) sob a seção 25 (6) da Ordenança de Renovação Urbana como adequados para publicação sob a Ordenança do Planejamento Urbano são considerados planos preliminares preparados pelo Conselho. Acompanhando cada Plano de Desenvolvimento, existe um Diagrama de Uso da Terra e um conjunto de Notas. Um Diagrama de Uso da Terra indica amplamente os tipos de usos planejados; as Notas estabelecidas sobre as utilizações permitidas e os requisitos para a apresentação de um plano mestre de layout ao Conselho. Ao preparar e / ou atualizar as Notas

para várias Normas Estatutárias, o Departamento de Planejamento faz referência ao Plano Mestre de Notas aos Planos Estatutários (*Master Schedule of Notes to Statutory Plans - MSN*) e fazer alterações adequadas para atender às necessidades de áreas individuais. Esse é um terceiro conjunto a ser realizado pelo comitê de Planejamento Urbano, também orientam as retomadas de propriedade, de acordo com o que é dito pela Ordenança 131C, na forma do artigo 25 da Ordenança 131.



Figure 4 - Diagrama das Normas Estatutárias de Hong Kong

121

### 3.11. Grupo II: Estudos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano.

O segundo grupo urbanístico de Hong Kong é o que define as estratégias de desenvolvimento urbano. Essas são consolidadas no Estudo de Desenvolvimento Urbano, concentraremos o nosso estudo no Hong Kong 2030, que inspirou todas as Normas Estatutárias em vigor e está sendo substituído neste ano de 2018 pelo Hong Kong 2030+. Esse é um estudo público, elaborado pelo grupo técnico do Comitê de Planejamento Urbano (*Town Planning Board*), deve ser revisto a cada dez anos, tem caráter orientador ao uso da terra, das disposições das Normas Estatutárias e as metas urbanísticas a serem atingidas pela cidade.

O Estudo de Desenvolvimento Urbano antigo deve ser utilizado como base para desenvolvimento do atual Estudo<sup>121</sup>. Os resultados do antigo plano e as necessidades do próximo são definidos por pesquisa, consultas populares e medições de campo. Os gestores de Hong Kong entendem que é impossível manejar a ocupação e desenvolvimento de uma cidade densamente ocupada e instalada em um ecossistema pujante sem realizar um planejamento de longo prazo, contínuo, técnico e de alto nível.

<sup>121</sup> HONG KONG. *Town Planning Board*.

<sup>122</sup> Disposição da Ordenança de Planejamento Territorial.

O plano Hong Kong 2030 foi o primeiro plano concebido após a reunificação da cidade com a China Continental. Com isso, a integração com o continente passou a ser um dos principais pontos do plano. Ele reconhece a importância estratégica de Hong Kong no sul da Ásia e tem como objetivo firmar Hong Kong como “*Asia’s World City*”, o que poderia ser traduzido como a Cidade Mundial da Ásia, aquela onde há o encontro entre Oriente e Ocidente, com destaque mundial.<sup>123</sup>

Em 1980 a infraestrutura da cidade passou a ser planejada com o uso de um programa computacional denominado “Modelo Uso da terra e otimização do Transporte” (*Land Use Transport Optimisation Model*)<sup>124</sup>. Os planos passaram a ser denominados como “planos de desenvolvimento estratégico”. Através deste sistema são analisadas as infraestruturas necessárias para Hong Kong, as opções estabelecidas e os gestores avaliavam qual era a melhor. Em meados de 1980 os fatores ambientais eram pouco considerados na evolução da cidade. Formava apenas uma pequena parte dos critérios de análise e eram apenas envolvidos na fase final do processo de formulação da estratégia.

O Estudo Urbanístico denominado *Revisão do Desenvolvimento Territorial Estratégico* publicado em fevereiro de 1998 foi o primeiro a enfatizar os atributos ambientais do que o binômio *Uso da terra – transporte*, que eram os enfoques principais dos Estudos antigos. Essa

---

<sup>123</sup> O *HK2030* reconhece que a cidade hoje é desindustrializada e muito mais centro de serviços e comércio do que de produção, tornou-se algo totalmente diferente do que era a 40 anos atrás, quando a sua economia era baseada em fábricas têxteis e manufaturas. A cidade superou a crise dos anos 1990 sem muitos traumas, o desemprego na cidade aumentou para apenas 4,7% o produto interno bruto também foi pouco afetado. A liberalização da economia chinesa e a confirmação do país como um das potências econômicas mundiais trouxe o desafio para Hong Kong de se manter mais qualificada e forte economicamente, pois os serviços mais baratos foram deslocados para a China continental. Os elaboradores do plano também afirmam que não é mais apenas a economia que define o lugar de uma cidade no mundo e sim se o seu crescimento é sustentável. Então, esse é um dos grandes objetivos do plano: fazer o desenvolvimento de Hong Kong de forma sustentável. A população da cidade não cresce mais como antigamente e está envelhecendo. Com isso, deve haver também mais destaque à qualidade de vida do que apenas e tão somente a habitação.

<sup>124</sup> Após a segunda guerra mundial, o governo colonial inglês contratou o arquiteto Sir Leslie Patrick Abercrombie, com o intuito de desenvolver as linhas gerais para nortear o desenvolvimento urbano da cidade. Concluiu o seu estudo sugerindo planos regionais da cidade e readequação dos espaços existentes. Isso resultou na mudança do desenho da cidade. A partir de então, desenvolveu-se a regra de realizar o desenvolvimento estratégico de Hong Kong seguindo a orientação de planos. Após o Plano Abercrombie, a cidade incorporou a obrigação de realizar estudos estratégicos de desenvolvimento urbano de tempos em tempos. Nos anos 1980 foi introduzido um Sistema Computacional, que analisa os dados de evolução e uso da terra em conjunto com o sistema de transporte entendidos como necessários, o programa decide também quais as melhores formas de transporte. Esse sistema foi desenvolvido levando em conta a relação entre o uso da terra, a infraestrutura de construção e a utilização de transporte, bem como a necessidade de conciliar essas duas questões nas políticas de desenvolvimento urbano. Usa uma base computacional denominada “Modelo Uso da terra e otimização do Transporte”, o nome original e inglês é “*Land Use Transport Optimisation Model*”, sendo a sua sigla LUTO.

dupla transformou-se no trio *Uso da terra – Transporte – Meio Ambiente*. Outra grande inovação desse Plano foi a *Revisão das linhas de desenvolvimento territorial (TDS)* com a introdução do conceito de desenvolvimento sustentável nas políticas urbanas da cidade. Essa disposição levou também à realização de um grande estudo com o título de *Desenvolvimento Sustentável para o século 21. (SUSDEV21)* que redefiniu a forma de desenvolvimento de Hong Kong e as propostas da cidade. A cidade passou a ser um sistema onde as políticas, a alocação de recursos, o projeto e a programação do desenvolvimento urbano passariam a ser implementados, monitorados e desenvolvidos de uma maneira sustentável.

Neste trabalho, será estudado o plano que inspirou as Normas Estatutárias em vigor, o Hong Kong 2030 e brevemente o futuro plano, o Hong Kong 2030+ que será publicado em 2018. Isso apenas para contextualizar as atualizações que ele traz, está previsto para ser veiculado em 2018 e passará a orientar as normas a partir de 2019. O departamento de planejamento urbano leva em média 3 anos para elaborar um estudo, que vale por dez anos.

### **3.12. Hong Kong 2030: Visão e Planejamento Estratégico.**

O *Hong Kong 2030: visão planejada e estratégia* ou simplesmente *EstudoHK2030* é direcionado a atualizar o desenvolvimento territorial e estratégico da cidade. O estudo é definido como uma estratégia de planejamento de longo termo para guiar o desenvolvimento da cidade, as instalações de infraestrutura estratégica e implementar os objetivos das políticas governamentais no espaço físico da cidade.

O plano é dividido em dezesseis capítulos e quatro seções. A primeira seção explica o processo de planejamento urbano. A segunda seção explica a visão e os objetivos do planejamento. A terceira seção destaca as escolhas do plano. A quarta seção determina o planejamento urbano e os passos para isso. O plano está todo explicado em 319 páginas.

#### **3.12.1. Observações dos antigos Estudos trazidas para o atual.**

Seguindo a determinação da Ordenança de Desenvolvimento Urbano, o plano Hong Kong 2030 traz algumas lições do plano anterior para melhorar.

A questão mais complexa é o desacordo da população com o decidido pelo poder público. Hong Kong 2030 determinou que o governo precisa estudar mais os fatos fundamentais

que levam ao crescimento bem e as ações de desenvolvimento urbano. Espera-se que a população fique mais satisfeita desta forma. A segunda questão é não adotar opções de trabalho baseadas em necessidades e tópicos do passado, quando as estratégias recomendadas eram basicamente desenvolvidas com base em demandas. Esse tipo de enfoque do antigo plano agora é considerado de curta visão e insensível ao ambiente externo, bem como aos tópicos importantes de desenvolvimento global e regional. A terceira questão é o horizonte de 20 anos para planejamento de certas ações no último plano foi considerado pequeno, deve haver um aumento. O quarto ponto trazido dos resultados do Estudo Urbanístico anterior é que deverá ser garantido que os estudos vão ser efetivos e não se tornarão apenas uma “*previsão do futuro*”, é necessário sempre haver uma checagem do cumprimento das metas determinadas pelo Estudo de Desenvolvimento Urbano.

A população de Hong Kong não está crescendo mais como crescia antigamente. Sempre foi um ponto base do estudo considerar que haveria uma grande quantidade de pessoas na região e esse aumento seria contínuo. Mas isso não tem se realizado, por isso, o plano HK2030 tem um espectro maior de ação, de forma a considerar que a população pode aumentar muito ou não.

O controle de uso dos distritos mais congestionados foi estabelecido e revisado desde os anos de 1960 sob a égide dos Planos de Desenvolvimento Territorial (OZP). A intenção era deixar o uso flexível para que as empresas de cada tempo pudessem adaptar os usos para o que o uso social desejasse. O controle dessas áreas também era feito através dos leasings vinculados a planos administrativos, isso continua mantido<sup>125</sup>.

O adensamento da ocupação é um dos espíritos do desenvolvimento urbano de Hong Kong. Ele gera também a maior necessidade de casas nessas partes urbanizadas da cidade. Essa pressão foi amenizada pela diminuição do tamanho das casas na cidade. A grande altura de prédios e a grande concentração de pessoas também contribuíram para a diminuição de ventilação entre os prédios e a disseminação de doenças. Depois da epidemia de Gripe Aviária, que matou muita gente em Hong Kong, os projetos dos prédios foram remodelados, as exigências das Normas de Diretrizes e Planejamento de Hong Kong foram readaptadas.

---

<sup>125</sup> “Assim, o geralmente flexível controles de intensidade de desenvolvimento criou a característica de ocupação de alta densidade de Hong Kong. Então, novamente, é amplamente reconhecido que existem méritos associados com o desenvolvimento de alta densidade padrão, incluindo melhor utilização da terra, otimização da infraestrutura, uso eficiente dos recursos energéticos e preservação de zonas rurais terra e recursos ecologicamente valiosos, resultando em um forma sustentável de desenvolvimento. Permitir densidades mais altas também facilitar o processo de renovação urbana.” HONG KONG. Planejamento Urbano. Excerto do texto introdutório do Plano HONG KONG 2030.

Entre 1970 a 1990 gigantescos programas de desenvolvimento urbano – as novas cidades – foram realizados em Hong Kong, ao norte da cidade, na região dos Novos Territórios. Foram núcleos urbanos com centros de comércio, casas, escolas. Realmente “Novas Cidades”<sup>126</sup>. Nos locais fora das áreas já urbanizadas, o governo opta por fazer espaços de preservação ambiental. Entendem que isso é uma vantagem em termos ambientais e também uma forma de evitar um maior comprometimento orçamentário.

As áreas próximas ao metrô são consideradas como encontro de desenvolvimento urbano. São áreas que devem ser mais adensadas com comércio e residências, de forma a evitar o impacto no trânsito da cidade, pois tende a evitar a expansão de transportes particulares, bem como ajuda a controlar a expansão do município. Cria, assim, uma forma de desenvolvimento sustentável no município.

### **3.12.2. Elaboração do Plano Estratégico do Estudo de Desenvolvimento Urbano.**

O plano estratégico é entendido como o melhor caminho para responder às ações do futuro que são enormemente dinâmicas. Envolve determinar objetivos e metas, determinando um plano de trabalho estratégico de longo prazo para atingir a esses objetivos. O dinamismo e as incertezas de crescimento da cidade exigem um grau de flexibilidade no processo de planejamento permitindo um constante ajuste e revisão, de forma a permitir mudanças efetivas. Planejamento estratégico, por natureza, é um processo contínuo para permitir um trabalho flexível para atingir as metas estabelecidas.

**A elaboração do plano.** HK2030<sup>127</sup> foi elaborado em quatro etapas de estudo, quais sejam: (i) **Estabelecimento de agenda e revisão das linhas de base.** Etapa das conversas

<sup>126</sup> O planejamento é todo feito para permitir uma vida com escolha de atividades para os moradores da região.

<sup>127</sup> Os objetivos do Estudo Hong Kong 2030 são: 1. Permitir um ambiente de boa qualidade de vida através de: a. Garantir que o desenvolvimento da cidade é realizado respeitando a capacidade de suporte do meio ambiente; b. Aprimorando a paisagem urbana; c. Regeneração das velhas áreas urbanas; d. Conservação da paisagem natural que são ecologicamente, geologicamente, cientificamente importantes e também os locais onde estão os patrimônios culturais da cidade.; 2. Aumento das funções de Hong Kong como centro através de: a. Reserva de terras suficientes para as necessidades de indústria e de comércio da cidade; b. Fortalecer o papel de Hong Kong como centro global, regional e financeiro.; c. Fortalecer o papel de Hong Kong como centro nacional e internacional de transporte, logística e comércio.; d. Desenvolver-se mais como centro de inovação e de tecnologia para o Sul da China; e. Alcançar as necessidades de habitação necessárias à comunidade garantindo o abastecimento adequado de terra e de infraestrutura para o desenvolvimento das casas e dos equipamentos urbanos de lazer.; f. Desenvolver um sistema de transporte seguro, eficiente, economicamente viável e ambientalmente amigável; g. Promover arte, cultura, e turismo para garantir que Hong Kong vai continuar a ser uma destinação mundial com experiências únicas para visitantes; h. Estreitar os laços com a China Continental para colaborar com o rápido crescimento da interação cruzando as fronteiras.

informais com especialistas, estudos de planos de desenvolvimento de grandes cidades do mundo, revisão da estratégia de planeamento, meio ambiente e transporte que já foram realizadas e atualizando-as para as diferentes condições da terra no momento da elaboração do estudo; **(ii) Exame dos pontos chaves do plano e estabelecimento do quadro de avaliação:** identificação dos problemas chaves a serem enfrentados pelo plano, revisão das oportunidades e problemas associados a esses pontos estratégicos, a análise das implicações desses pontos estratégicos no futuro de Hong Kong, o exame da sustentabilidade no uso das terras da cidade, estudos das questões relacionadas à integração sócio-econômica com a China Continental; estabelecimento de um quadro de avaliação para as opções de trabalho; **(iii) Formulação dos cenários e opções:** delinea-se uma visão de desenvolvimento sustentável para Hong Kong; identifica-se a estratégia na direção do desenvolvimento; análise dos componentes chaves para desenvolver direções; preparação da população, de grupos de trabalho e identificação de oportunidades de novas direções de desenvolvimento, identificação das possibilidades de planeamento; desenvolvimento das opções pensadas; **(iv) Formulação das estratégias desenvolvidas e resposta aos planos:** as tarefas chaves neste ponto do estudo incluem: seleção dos elementos desejáveis para formar a opção preferida de desenvolvimento da cidade; análise da opção preferida face ao critério de avaliação; elaboração dos “E-se” cenários; formulação da estratégia dos planos de resposta e da estratégia de planeamento geral.

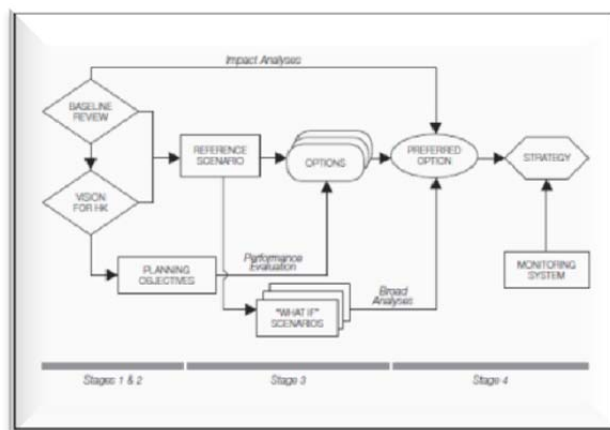


Figure 5 - Quadro síntese do processo de elaboração do estudo.

128

<sup>128</sup> HONG KONG. Town Planning Board. Esquema do processo de elaboração do estudo HK2030.

### 3.12.3. Estratégias do Estudo Hong Kong 2030 – alguns destaques.

O Estudo de Planejamento Urbano traz o histórico de desenvolvimento da cidade em vários temas e as metas para cada um deles. Alguns temas foram escolhidos como destaque e abordados neste estudo.

Em relação ao trabalho, a cidade de Hong Kong prevê um meio ambiente ideal os trabalhos fora da área central e os usos mistos nos bairros, para dispersas pessoas pela cidade, melhorar os engarrafamentos. Em 2007, 90% das viagens de Hong Kong eram por transporte público, sendo 36% de trem.

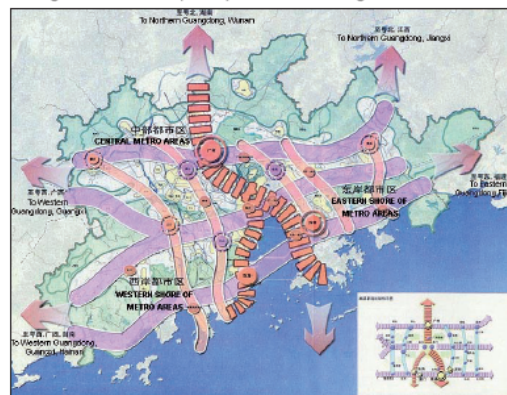
Para os gestores, o trem é o melhor meio de transporte porque polui menos. A intenção deles é incentivar a diminuição do uso dos transportes baseados em vias asfálticas. O caminhar também tem que ser incentivado, com as passarelas de pedestres interligando os prédios. As ruas devem ser ambientes seguros, agradáveis e tranquilos de caminhar, para que o caminhar seja um ato prazeroso.

**“Pedestrianização da Cidade”.** De acordo com o Estudo Hong Kong 2030, o maior empecilho para viagens à pé ou de bicicleta na cidade é o mal tempo e a falta de trilhas para pedestres ou bicicletas. Então, entende-se que se houver condições as pessoas estão dispostas a andar longas distâncias à pé. Então, um dos objetivos do plano é fazer mais estruturas para caminhadas e interligação entre os prédios das cidades, permitindo a caminhada de pedestres.

Em relação ao transporte estratégico<sup>129</sup>, vários corredores ligando a cidade de Hong Kong à China Continental serão instalados e muitas vias expressas foram construídas, para atender ao aumento do número de veículos de passeio e de carga. Os dados levantados pelo Estudo Estratégico Hong Kong 2030 reflete como o transporte de massa tende a concentrar mais pessoas e bens do que os veículos privados, refletindo quão eficaz é.

Também devem ser melhoradas as relações

Figure 5.1 Future spatial pattern of PRD region



Source: Report of the PRD Urban System Plan

Figure 6 – Corredores de ligação da região do Delta do Rio das Pérolas

<sup>129</sup> Quanto ao porto da cidade, entendem que podem aumentar o movimento passando de 13.9 TEU para 31.8 TEU em 2020. Em relação ao aeroporto da cidade, no ano de 2017 movimentou 72,9 milhões de passageiros e 5.5 toneladas de carga, em mais de 1.100,00 voos por dia.

externas de Hong Kong com a China Continental e com outras cidades do sul da Ásia. Desejam aumentar os movimentos de travessia de fronteiras, criando o que chamam de “Círculo de vida de uma Hora”<sup>130</sup>, onde alguém saindo de Hong Kong pode atingir todas as cidades do Delta do Rio Pérola em até uma hora, aumentando a eficiência e o crescimento sustentável da região, bem como a conectividade com o resto da Ásia e com o Mundo.

A ideia é fazer o progresso em uma região com diversos centros, sendo cada centro com uma função diferente e com uma integração simbiótica, um dos estímulos para essa integração é uma boa infraestrutura. O Plano entende que a competição global força as cidades a se desenvolverem como região e não apenas um grande polo. Entendem que estreitar relações e fortalecer a infraestrutura de ligação de Hong Kong com outras cidades deixa a metrópole mais forte economicamente.

Senso de Espaço. O desenvolvimento denso da cidade não significa a tolerância com um ambiente ruim para se viver ou tumultuado. O Plano traz um entendimento, oriundo de pesquisas, onde o senso de espaço não é meramente medido em termo de largura de casas, é uma mistura do efeito psicológico, p.ex. ter e perceber o conforto. Os atributos físicos do espaço também são importantes, como o desenho interno, penetração de luz natural, ar, ventilação, a harmonia com a vizinhança, com o meio ambiente local. É entendido no Hong Kong 2030 que um planejamento urbano sustentável é um planejamento voltado para estratégias com pessoas. Certos locais que possuem importância para as pessoas devem ser preservados e incorporados ao bairro formado.

Entende-se que assim é formado o senso de espaço, um fenômeno social de que é formado por um mix de meio ambiente natural e cultural em um território. O processo para fazer o senso de espaço acontecer é a sequência: “Comunicar – Entender – Interpretar – Planejar”<sup>131</sup>.

---

<sup>130</sup> Iniciativas realizadas para fazer a integração com a China Continental: (i) Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, ponte com 35 km que ligará toda a foz do Delta do Rio das Pérolas, com ponto em cada uma das três cidades acima faladas, que ficarão à distância de uma hora nos pontos mais distantes; (ii) Interligação através do corredor leste de Shenzhen ao Ponto de Controle de Liantang, via prevista para circulação de mercadorias e bens, deslocará o trânsito do centro de Shenzhen para os portos, facilitando o transporte e o escoamento de mercadorias entre as cidades de Hong Kong –Kong, Shenzhen e Dongguan; (iii) Linha rápida de trem Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong (ERL), linha de trem de alta velocidade ligando essas três regiões, em uma rota de 140 km, para velocidades de até 250 km por hora.

<sup>131</sup> Sobre o senso de espaço há quatro elementos: (i) criar um senso de comunidade, para que todos se sintam pertencentes a um lugar; (ii) uso inteligente do espaço e dos espaços construídos, para não comprometer a vida e o uso das gerações futuras e para conservar mais as áreas rurais; (iii) melhorar a qualidade de vida para gerar um ambiente mais saudável, mais verde e mais aprazível, para viver e trabalhar e também como parte do esforço de proteger o meio ambiente; (iv) assegurar um adequado e no tempo necessário atendimento da demanda de casas e de infraestrutura, o importante é o provisionamento de boas casas e de qualidade.

Criar um ambiente de vida de qualidade não apenas atinge objetivos sociais e ambientais como ajuda a atrair e reter trabalhadores, especialmente os bem-qualificados, que são necessários para sustentar o crescimento econômico.

Para os desenvolvedores do Plano Hong Kong 2030, o mérito de cidades desenvolvidas de forma adensada é a diminuição das distâncias de viagem, o aumento da convivência urbana, o aproveitamento melhor os espaços sem espriar a ocupação.

Para que haja boa qualidade de vida, deve haver um bom desenho dos prédios, muitas amenidades visuais e um bom ambiente para viver. Entendem que para conseguir um bom senso de espaço a ocupação deve ser balanceada e urbanizada, ao invés de apenas organizada. O planejamento urbano deve preservar as possibilidades de escolha, possuir opções para quem deseja morar em diferentes tipos de construção, bem como diferentes formas de lazer.

Os elaboradores do Plano mencionam que o desenvolvimento de Hong Kong é semi-orgânico, pois houve o planejamento urbano, entretanto, por vezes, os usos e projetos planejados são substituídos pelo que os habitantes desenvolvem. Por isso também é uma cidade compacta e diversa. Assim, os usos previsto nos planos para as áreas são com base nas aspirações das pessoas de cada região. O patrimônio histórico da cidade encontra-se nesse contexto, de preservar os modos de cada região para que as pessoas possam interagir com os prédios e sentir-se em comunidade.

Infraestrutura urbana. Espaços abertos, energia elétrica suficiente, tratamento de esgoto e de lixo, fornecimento de água e equipamentos urbanos para uso da comunidade, equipamentos culturais e sociais para interação entre as pessoas, são considerados elementos essenciais para uma boa qualidade de vida. E, ao invés de construir novas infraestruturas, renovam e melhoram o uso de algumas antigas – como aterros sanitários – e instauram Políticas e projetos para atingir as metas de infraestrutura.

*Conforme a diferença de riqueza, educação e de pontos de vista na nossa sociedade alarga o acesso justo à infraestrutura urbana (incluindo casas de valor acessível, transporte público, serviços de saúde, educação, etc.) por todos os membros da sociedade pode ajudar a aumentar a mobilidade social, construir um senso mais forte de comunidade e promover harmonia social, que são todos os elementos essenciais do nosso capital social.(DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO URBANO. HONG KONG 2030, 2006)*

Esse parágrafo coaduna com o que é dito no restante do plano. Os usos mistos dos espaços urbanos, a obrigatoriedade de oferta de casas populares, predominância dos transportes

de massa sobre trilhos, a preocupação de haver parques e áreas preservadas permitindo o lazer e a integração social, contribuem para uma coesão da sociedade e um aumento da qualidade de vida na cidade.

Define-se Hong Kong como a demonstração da China de uma cidade global. Deve ser precursora em projetos de sustentabilidade, bem como de marcas e produtos com alta tecnologia e valor agregado. O Plano enfatiza que esse grande desenvolvimento está comprometendo os recursos naturais e trazendo problemas ambientais. Então, concluem que as ações devem ser de forma integrada na região do Delta do Rio das Pérolas mas com ações conjuntas também para evitar as agressões ao meio ambiente.

O plano também prevê a flexibilização do uso de antigos galpões de áreas industriais<sup>132</sup> para que possam sediar pequenas e médias empresas de exportação e de importação que não conseguem se estabelecer no distrito central da cidade – a área nobre para escritórios de profissionais liberais e comércio. Hong Kong criou áreas para fomentar o desenvolvimento de tecnologias, o cluster de tecnologia, pesquisa, design e marca. Entendendo que um crescimento sustentável em meio a uma sociedade interconectada e globalizada também depende do investimento da cidade nessas áreas<sup>133</sup>.

A cultura<sup>134</sup> também é tratada no Plano de desenvolvimento da cidade, como a indústria cultural e criativa. Essa é tida como importante por criar empregos, possibilitar o desenvolvimento de talentos naturais e fazer a interconexão com outros países. Essa economia pode ajudar a base econômica da cidade e facilitar um processo de reestruturação e crescimento mais suave. As necessidades de espaço de terra para a performance dessa indústria são previstas no plano com a intenção de serem acomodadas, sejam elas grandes arenas, pequenas galerias ou espaços para montar obras.

---

<sup>132</sup> As áreas industriais de Hong Kong sofreram muitas mudanças ao longo do tempo. Foram estabelecidas pela primeira vez em 1977, e eram apenas para fábricas de manufaturas. Então, seguindo a mudança de atuação das empresas, o escopo de atividade das indústrias foi estendido por duas vezes, uma em 1990 e outra em 1998. A primeira mudança foi para incluir serviços de design, pesquisa e desenvolvimento de produtos, centros técnicos e de protótipos – todos para suporte de manufaturas. A mudança de 1998 foi para incluir a indústria de radiofusão. Em 2006, 2 dos três distritos industriais estavam plenamente ocupados, o terceiro estava a sessenta por cento de ocupação. As áreas industriais devem também possuir equipamentos urbanos para bem-estar e também áreas para residências.

<sup>133</sup> Para indústrias de produção, entendem que a cidade pode abrigar apenas pequenas plantas de produção e que produzam coisas com alto valor agregado, de forma sustentável.

<sup>134</sup> Onze setores são os maiores componentes dessa indústrias: propaganda; arquitetura; arte, antiguidade, artefatos; design; filme e vídeo; entretenimento digital; música; arte performática; publicidade; software e computação; televisão e rádio.

Turismo é uma das indústrias chefe de Hong Kong para o seu crescimento econômico. Em 2006 foram 25.3 milhões de turistas, trazendo 119 bilhões de dólares. Há grande número de visitantes vindos da China Continental. Há uma expectativa no estudo que Hong Kong será um dos cinco mais procurados destinos no mundo em 2020, e uma das atrações mais populares na região do sul da Ásia. Hong Kong beneficia-se de estar no caminho para a China e para as regiões do Delta do Rio Pérola. Há cruzeiros marítimos que saem e chegam de Hong Kong, parques de diversão como Disneyland e o Ocean Park, bem como outras atrações que trazem turistas a negócios e também a passeio para a cidade. Há também a indústria do Ecoturismo<sup>135</sup>. Há também o turismo cultural, por conta da cidade ser uma fusão do Oriente com o Ocidente. Assim, as artes, o patrimônio tombado da cidade e as atrações culturais também são fontes econômicas.

O baixo crescimento populacional<sup>136</sup> tem permitido uma política de habitação popular mais concentrada. Apesar da população não crescer muito, o número de famílias aumentou. Famílias com menos pessoas demandam mais casas. Então, o espaço das casas foi diminuído. Como há menos crianças, os gestores pensaram na distribuição de áreas para habitação próximas mais a lugares de trabalho do que de escolas, por exemplo.

Os gestores do Plano HK2030 entendem que a cidade é base administrativa para muitas cidades do Delta do Rio das Pérolas e se beneficiaria se exercesse atividades de alto valor agregado, logística, gestão, produção de bens sustentáveis e aumentar o investimento para indústrias de tecnologia, biotecnologia.

O Plano Hong Kong 2030 possui um capítulo onde aborda a necessidade de fazer planejamentos pensando na diferença de pessoas, classes e opiniões, mas com um sentido único: o de desenvolvimento da cidade. Entendem que a sociedade deve ser ouvida em um processo de

---

<sup>135</sup> A cidade possui 23 parques florestais e 4 parques marinhos, sendo um tombado pela Unesco. No ecoturismo de natureza deve haver um cuidado com os equipamentos urbanos a serem instalados e o equilíbrio de diferentes fatores como o desenvolvimento sustentável e o interesse da economia local.

<sup>136</sup> A população de Hong Kong cresceu em torno de um milhão por década, aproximadamente 1.9% ao ano. A taxa de fertilidade caiu de 3 filhos por mulher em 1970 para uma média de menos de um filho por mulher em 2006 e a expectativa de vida para mulheres aumentou de 80 para 86 anos e para homens de 68 para 75 anos, entre 1970 e 2006. Assim, a população da cidade têm envelhecido. Paralelamente a isso, em 2006, data de elaboração do Plano Hong Kong 2030, 40% dos nascimentos na cidade de Hong Kong é de mães chinesas – que não adquirem para seus filhos a naturalidade de Hong Kong. A força de trabalho de Hong Kong, em 2006, era de 52 % da população. Há grande número de população flutuante na ilha, como pessoas que vêm apenas para trabalhar, estudantes, dentre outros. E, com o crescimento no número de idosos, parte das casas construídas devem ser adaptadas às suas necessidades. Até pensaram em fazer políticas para limitar a população em Hong Kong mas os gestores concluíram que uma população pequena não significa necessariamente que não cause impacto, pois se a terra for mal usada, o impacto será o mesmo ou maior do que uma área populosa.

pensamento coletivo, com manifestação dos cidadãos e também dos formadores de opinião. O plano ressalta que o mais importante é entender a abordagem geral para o desenvolvimento da cidade e estabelecer o papel do governo como agente fomentador desse objetivo. Entendem que o mais importante é pensar nas decisões de hoje e quais as consequências e legados que deixarão para as futuras gerações.

#### **3.12.4. Formas de pensar o uso da terra pelo Estudo Hong Kong 2030**

Por muito tempo, os urbanistas pensaram que crescer e desenvolver uma cidade era sinônimo de progresso e prosperidade. Mas quando o plano Hong Kong 2030 foi feito, em 2006, já trouxe o conceito das teorias que chamou de as mais modernas acerca do urbanismo, onde entendiam que o crescimento inteligente é aquele planejado e feito de forma racional, não apenas expandir um centro ocupado.

O não desenvolvimento e a não ocupação de uma cidade pode significar miserabilidade e estagnação, até mesmo retração. Além disso, pode levar a uma baixa oferta de casas e de emprego, o que não supriria a necessidade da população. Causando períodos de tensão e estímulos indesejados no mercado imobiliário.

Os gestores entendem que é mais razoável gerir o crescimento da cidade, tornando melhor o uso de terrenos abandonados e controlar a expansão das terras não utilizadas, evitando expansões indevidas, acompanhando as demandas e ofertas reais do mercado. Um fator crítico é o tempo que o mercado e os desenvolvedores da cidade levam para fazer isso, se não for razoável o governo deve interferir para promover o alcance dos objetivos traçados pela cidade.

O Plano Hong Kong 2030 prevê de 10 a 15 anos para o processo de formação de terra, desde o estudo até a implantação de toda a infraestrutura correlata. Manter um banco de terras para desenvolvimento futuro é uma das soluções encontradas, mas os investimentos em terra só podem ser feitos se houver demanda justificada e não comprometer a economia. Com esse pensamento foram construídos 8 novos bairros em Hong Kong, chamadas de “Novas Cidades”.

A escolha de desenvolvimento<sup>137</sup> adotada é providenciar a demanda apenas um pouco a mais do que é requerida. Por exemplo, realizar a construção de um pedaço de infraestrutura

---

<sup>137</sup> Planejamento do uso da terra. Há cinco critérios que desejam atender nesse quesito: (I) o fornecimento de terra de forma a suprir as várias formas de necessidade de terras. As fontes para isso incluem reservas de terra em meio a locais de construção, algumas áreas rurais degradadas, bem como um retrofit de áreas já ocupadas; (ii) o

rodoviária pode acabar com problemas de tráfego. Para usos relacionados com habitação e emprego, fornecer a demanda reprimida pode levar ao aumento do preço das propriedades.

Para determinar o uso da terra nos diversos espaços da cidade, analisa-se a demanda por diferentes usos daquele local para, com isso, decidir cada um que deve ser tomado. Se a provisão de infraestrutura econômica ficar aquém da demanda, Hong Kong pode ser superada pelas suas concorrentes.

A cidade de Hong Kong é muito populosa, o que traz uma sensação psicológica de lotação como também impacta a temperatura e como o ar flui. Então, há uma preocupação com a formação das ilhas de calor urbanas. Para combater isso, além do dever de utilizar na ocupação a menor quantidade de terra, com o máximo de aproveitamento, há a orientação para fazer crescer e manter os parques, privilegiar soluções que gerem caminhos curtos do trabalho para casa e menos necessidade de carros. O uso de terra de forma mais intensiva permite um melhor microclima.

Para analisar todas as opiniões trazidas nas consultas aos populares e aos formadores de opinião, o governo desenvolveu duas propostas: a centralizadora e a descentralizadora.

Na opção centralizadora, entende-se que as áreas urbanas já ocupadas serão desenvolvidas primeiro e nenhuma nova área de desenvolvimento será construída até 2020. A demanda para casas e escritório será suprida com a reurbanização de áreas vagas e subutilizadas e aquelas oriundas de retrofit. A demanda por escritórios e comércio será controlada pelo mercado, ele se verá forçado a repensar o modo que projetam as áreas comerciais hoje.

---

fornecimento de equipamentos de infra-estrutura para absorver as diferentes necessidades de desenvolvimento: nesse critério entende-se que o governo deve fornecer as grandes infra-estruturas antes da demanda mas que cabe ao mercado fornecer casas e acomodações para os diversos usos econômicos. Apenas os usos que precisem de grande quantidade de terra ou altamente imprevisíveis devem ser bancados pelo governo com a aquisição de novas terras; (iii) Distribuição de emprego e áreas para casa. Como há muito emprego no centro da cidade e não tanto nas áreas dos Novos Territórios o governo pretende descentralizar os empregos e as terras destinadas aos usos para negócios para regiões afastadas do centro para não sobrecarregar o transporte. Assim, prevê a reforma das áreas do antigo aeroporto e de indústrias para abrigarem centros de emprego. (iv) Separação de usos incompatíveis: a separação das áreas ambientalmente vulneráveis como “Áreas para não ir” é o primeiro critério utilizado para garantir a preservação no uso dos espaços de Hong Kong. E, as áreas que abriguem atividades potencialmente poluidoras também são classificadas como “Áreas para não ir” e todo o desenvolvimento em seu entorno é rigorosamente fiscalizado. Essas ações minimizam os impactos em áreas com atributos ecológicos, bem como evita a interface de áreas residenciais e industriais com os locais que possam gerar ou sofrer impactos negativos – as áreas ambientais e as com contaminantes, respectivamente falando.

A opção descentralizadora é o oposto. Primeiro constroem-se novas cidades na região de Novos Territórios, antes e depois de 2020. O desenvolvimento das áreas perto do metrô será feito de maneira mais devagar. Esta opção entende que um novo polo de empregos poderá ser desenvolvido em duas regiões na fronteira com a China Continental, Lok Ma Chau Loop e Hung Shui Kiu. A provisão para escritórios será de acordo com as demandas de mercado e um novo polo de escritórios será desenvolvido na área do antigo aeroporto de Kai Tak.

Como o objetivo maior do Plano Hong Kong 2030 é o desenvolvimento sustentável<sup>138</sup> - a opção de desenvolvimento urbano deve ser aquela que realize as suas atividades com o menor impacto possível. Os critérios de desenvolvimento sustentável foram utilizados para decidir qual seria a opção de desenvolvimento urbano: a centralizadora ou a não-centralizadora.

A opção escolhida<sup>139</sup> para esta segunda etapa é um misto dessas duas opções acima. Optaram por desenvolver e aumentar bastante a densidade de ocupação em áreas próximas ao metrô e melhorar os usos das áreas já ocupadas. O governo conduz os proprietários a uma reforma nos edifícios e também melhora os equipamentos urbanos daquela região. Essas ações são realizadas procurando fazer edifícios bonitos arquitetonicamente e também preservando o patrimônio histórico da cidade no desenvolvimento dos bairros.

Em termos de desenvolvimento futuro, as áreas centrais dos distritos são o ponto focal para o desenvolvimento e atividades urbanas. Outras oportunidades de desenvolvimento urbano serão realizadas em três eixos<sup>140</sup>. Esses espaços seguirão as seguintes formas de desenvolvimento: I- A área de Desenvolvimento do Metrô: uso intensivo para negócios e

<sup>138</sup> Os objetivos de desenvolver a cidade de forma desenvolvimento sustentável são: descobrir caminhos para aumentar a prosperidade e melhorar a qualidade de vida, enquanto reduz a poluição geral e o desperdício; satisfazer as necessidades desta geração sem comprometer as gerações futuras; diminuir a pegada ambiental e ajudar a preservar recursos, incluindo recursos culturais.

<sup>139</sup> Processo de escolha do modelo de desenvolvimento urbano: O capítulo 9 traz as opções para uso da terra e desenvolvimento da cidade de acordo com o modelo centralizado e com o modelo descentralizado. O capítulo 10 traz as exigências do desenvolvimento de forma sustentado. O capítulo 12 menciona as avaliações dos impactos opção escolhida pela segunda etapa, a forma concentrada ou desconcentrada de desenvolvimento. Também faz uma avaliação de sustentabilidade dessa avaliação.

<sup>140</sup> Os três eixos de desenvolvimento são: I- a primeira em uma direção norte-sul, alinhada com a rodovia leste; II- a segunda partindo do centro e indo para a ilha de Lantau; III- o terceiro eixo é o alinhamento localizado ao Norte dos Novos Territórios perto da fronteira Norte de Shenzhen.

Figure 10.1 Three-Step Evaluation Approach

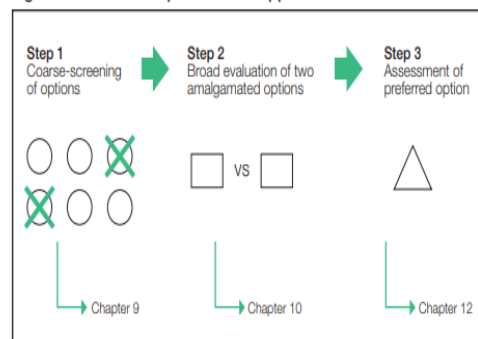


Figure 7 – Diagrama de avaliação de opções de planejamento urbano.

comércio e casas para estilo urbano de morar, II – Desenvolvimento Central : casas com centro de comércio e lazer e prédios para educação e conhecimento; III – o Eixo de Desenvolvimento do Sul – prédios logísticos e de turismo; IV- Eixo de desenvolvimento do Norte: tecnologia não intensiva e zonas de comércio e outras instalações que capitalizem a estratégica localização de estar na fronteira.

Para o restante de Hong Kong, em áreas que ainda não foram muito desenvolvidas foi recomendado um baixo nível de ocupação urbana, para que a conservação seja considerada prioridade. E, o fato de as áreas de grande adensamento urbano estarem localizadas perto do metrô permite que as áreas não desenvolvidas fiquem intocadas com capacidade de prover as necessidades das futuras gerações e evitar um maior comprometimento fiscal, além de permitirem uma melhor qualidade de vida.

### **3.13. Efetividade do Plano Hong Kong 2030<sup>141</sup>**

Hong Kong preserva a sua cultura, a forma chinesa de pensamento no planejamento urbano. Entende-se que tudo tem que ser feito com harmonia e equilíbrio, assim a cidade incorporou princípios do Feng Shui em seu desenvolvimento<sup>142</sup> – na arte de viver em harmonia com a natureza. Os prédios devem ser harmoniosos com o entorno. A estética e os níveis micro e macros de desenvolvimento tanto das novas áreas a serem construídas quanto da renovação nas antigas são todos regulados por essas diretrizes do design urbano.

A Consultoria Mercer<sup>143</sup> avaliou a maior parte das cidades mundiais e classificou Hong Kong como a 77ª melhor cidade para se viver enquanto São Paulo é a 122ª no mesmo ranking. Esse índice avalia a infraestrutura instalada e a qualidade de vida propiciada pelas cidades, capazes de atrair e reter os melhores talentos globais. Algo essencial para o bom desempenho de uma empresa. Assim, o resultado da política urbana de Hong Kong influencia diretamente nessa capacidade de retenção de talentos, classificando-a quase cinquenta posições melhor do que São Paulo.

---

<sup>141</sup> “Fazer menos com mais”: as ações do governo devem atingir boa qualidade, alta eficiência enquanto está sendo prudente com o uso de recursos e ser cauteloso em começar projetos do zero. É melhor requalificar o espaço já utilizado.”, in Hong Kong 2030.

<sup>142</sup> FREITAS, Ana. **A influência do Feng Shui na Paisagem Urbana de Hong Kong**. Revista Nexo. Publ. 14 set.2016.

<sup>143</sup> MERCER. Quality of Living Ranking. Publicado em 2018.

Hong Kong tornou-se a capital mundial dos Super-Ricos<sup>144</sup>, pessoas com fortuna pessoal acima dos trinta milhões de dólares americanos. Superou cidades como Nova Iorque ou Londres nesse quesito neste ano de 2018. A empresa Delloite, em pesquisa divulgada no Brasil pela Revista Exame<sup>145</sup>, classificou Hong Kong como a líder mundial de infraestrutura. Destacou o aeroporto da cidade, classificado como excelente, além de ser um dos primeiros lugares em competitividade, desenvolvimento e segurança.

Trouxemos os resultados de destacadas pesquisas internacionais que analisaram de forma comparativa o desenvolvimento de Hong Kong. Mostra-se que a ocupação da cidade ainda não é realizada de forma perfeita mas que as ações escolhidas pelo Grupo Estratégico através do Estudo Hong Kong 2030, que foram efetivadas através das Normas Estatutárias, todas sob a égide da Ordenança de Planejamento Territorial trouxe bons resultados para a cidade, capazes de coloca-la bem no cenário mundial.

A alta nos preços das moradias, a poluição de águas, o alto valor do custo de vida na cidade são problemas a ser enfrentados pela nova estratégia de desenvolvimento urbano. Mas a presença de tantos super-ricos na cidade, a excelente infraestrutura e o bom capital social de trabalho são capazes de trazer elementos para equilibrar a economia e orientar boas formas de desenvolvimento da cidade.

### 3.14. A Próxima Estratégia Urbana: o Estudo Hong Kong 2030+.



Hong Kong 2030+ é o próximo Estudo de Desenvolvimento Urbano previsto para vigorar em Hong Kong. O procedimento para sua elaboração foi: em 2015 houve a consolidação das linhas de base do estudo e dos pontos chaves, a análise da terra necessária e das fontes de recurso da terra, a formulação de propostas para o desenvolvimento do espaço urbano; em 2016 iniciaram as consultas públicas, após o término das consultas públicas há as avaliações técnicas e a finalização das avaliações técnicas e da estratégia territorial para em 2018 ser publicado o plano.

<sup>144</sup> ÉPOCA NEGÓCIOS ONLINE. Hong Kong é a nova capital mundial dos Super-Ricos. Publicado em 06 de set. 2018.

<sup>145</sup> Delloite *apud*. CALEIRO, João Pedro. Por que estas são as sete cidades mais globais do planeta? Publicada em 13 set.2016.

<sup>146</sup> Logo do atual plano de desenvolvimento urbano de Hong Kong.

Cidade muito conectada e com muita tecnologia instalada, Hong Kong deixa todo o seu plano de cidade disponível na internet<sup>147</sup>. Nesse site há as diretrizes ambientais, problemas e infraestrutura apresentadas no Estudo, bem como as informações sobre como integração da cidade com as demais cidades do Delta do Rio das Pérolas; a distância de vôo de metade da população do mundo – Índia, China, Indonésia; e, por fim, a sua integração no sistema “*Belt and Roads*”. Esse é um sistema que integra desde o extremo leste da China em ferrovias até o extremo oeste da Europa: Inglaterra. Um gigantesco sistema de infra-estrutura que interliga o continente asiático ao Europeu, levando pessoas e mercadorias.

Fazendo um comparativo com o atual Plano Diretor de São Paulo, apesar de Hong Kong a cidade busca a implementação de uma efetiva integração não apenas com cidades vizinhas como também com países vizinhos e continentes vizinhos. Ou seja, o número de pessoas e a complexidade de interligações entre as cidades e países não está sendo barreira para que os gestores de Hong Kong insiram a cidade no mundo.

A visão do deste plano de desenvolvimento da cidade é: “*Tornar-se a cidade mais habitável, competitiva e sustentável das cidades mundiais da Ásia.*” Nessa visão, Hong Kong se reconhece como cidade central não apenas do país onde hoje faz parte, a China, como também do continente Asiático. Reconhece como o poder de possuir uma economia forte, infraestrutura e condições ambientais necessárias ao bem habitar humano pode transformar o poder de alcance da cidade e a sua inserção na esfera global.

Quanto ao Plano de Desenvolvimento urbano em si, há três objetivos do Projeto Aprovado, a saber: **(i) Uma cidade densamente ocupada e com ótimas condições de vida:** Fazer planos e projetos para uma cidade de alta densidade com boas condições de vida e moradia. O alcance desse objetivo é através de reformas de áreas urbanas que são densamente ocupadas e otimizando o desenvolvimento das áreas que estão sendo desenvolvidas. **(ii) Estar aberta a novos desafios econômicos e oportunidades:** De inicial vila de pescadores, passou a entreposto comercial, depois a centro de indústria têxtil, após isso centro de serviços, finanças e bancos – tudo isso sem deixar de ser um grande entreposto, hoje com um dos maiores portos do mundo. Enfim, desenvolvimento dinâmico e incentivado pelos gestores, que agora reforçam o objetivo de receber os desafios e transformar em novas oportunidades. **(iii) Criar capacidade para um desenvolvimento sustentável.** Nesta parte entra a importância de uma boa

---

<sup>147</sup>HONG KONG. Comitê de Planejamento Urbano. Estudo Hong Kong 2030+.

infraestrutura para a cidade – água, luz, esgoto, transportes de massa e individuais, em meio à preservação de noventa por cento do seu território e daquelas áreas consideradas parques ambientais. Os gestores preveem criar a capacidade de desenvolvimento enquanto melhoram e regeneram a capacidade ambiental.

### 3.15. Funções Sociais da Propriedade Urbana de São Paulo e de Hong Kong.

Para a Professora Dra. Consuelo Yoshida<sup>148</sup>, a cidade é um bem ambiental síntese. O meio ambiente urbano é constituído pela soma do meio ambiente artificial, cultural, do trabalho e natural. A cidade é a soma das pessoas e do habitat. A construção de uma cidade é fruto de um processo social. Ele deve contar com participação da população. Também deve integrar os interesses econômicos, de preservação cultural e ambiental no desenvolvimento da cidade, para que o planejamento seja eficiente e resulte em um lugar de bom convívio das pessoas propiciando o desenvolvimento da sadia qualidade de vida de uma sociedade urbana.<sup>149</sup>

O parágrafo segundo do artigo 182 da Constituição Federal Brasileira determina que a função social de um imóvel urbano é cumprida quando: “*atende as exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor*”. Com isso, no momento em que há uso de uma propriedade sem seguir as determinações do Plano Diretor o poder público fica habilitado a aplicar as sanções de desapropriação, parcelamento ou edificação compulsórios<sup>150</sup> ou, ainda, o IPTU progressivo no tempo<sup>151</sup> ou a desapropriação do bem<sup>152</sup>. Contudo, de acordo com o Código Civil Brasileiro<sup>153</sup> e com o mesmo Estatuto da Cidade<sup>154</sup> um cidadão pode adquirir a posse do imóvel independentemente do bom cumprimento da função social do bem. O possessor precisa exercer algum dos direitos inerentes à propriedade para que possa requerer o bem como seu. E, pelo atual Plano Diretor de São Paulo, uma das funções da Prefeitura é resguardar a posse<sup>155</sup>.

<sup>148</sup> YOSHIDA, Consuelo Moromizato Y. Sustentabilidade Urbano Ambiental: os conflitos sociais, as questões urbanístico-ambientais e os desafios à qualidade de vida nas cidades. In Sustentabilidade e temas fundamentais de Direito Ambiental. José Roberto Marques. Org. Millenium, 2009

<sup>149</sup> *Ibid* p.

<sup>150</sup> BRASIL, Congresso Nacional, Lei Federal 10257: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Art. 5º.

<sup>151</sup> Id. Artigo 7º

<sup>152</sup> Id. art. 8º

<sup>153</sup> BRASIL, Congresso Nacional. Código Civil Brasileiro. Lei 10.406 de 2002, artigos 1204, art.1210, art. 1223, art. 1196.

<sup>154</sup> BRASIL, Congresso Nacional, Lei Federal 10257: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Art.9º.

<sup>155</sup> SÃO PAULO, Câmara Municipal. Lei municipal 16.050 de 31 de julho de 2014. Artigo 13, IV.

Em Hong Kong, aplicam-se as regras derivadas do *Common Law*. As concessões de terras são feitas em uma base de arrendamento. A "propriedade" da terra arrendada é concedida por meio de um arrendamento ou de um subsídio do governo. O subsídio do governo contera condições que, quando satisfeitas, levarão a considerar que um arrendamento do governo foi emitido (a prática é que o governo não emitirá um arrendamento governamental real). A concessão ou subvenção governamental geralmente especificará o aluguel do governo, a duração do prazo, os convênios de construção e as restrições do usuário, cuja violação autoriza o governo a reentrar na terra.<sup>156</sup> A Ordenança de Planejamento Territorial é a norma reguladora do desenvolvimento urbano. Quem não obedece aos usos previstos nessas normas é submetido às disposições das seções 1(a) e (b), 22 e 23 da Ordenança de Planejamento Territorial.<sup>157</sup> Todas as terras da cidade são de propriedade do governo. A Ordenança de Planejamento Territorial determina que sejam realizados Estudos de Desenvolvimento Urbano continuamente, a cada dez anos. O estudo realizado pelo Comitê de Normas Técnicas determina o layout da cidade e serve como base das normas estatutárias que determinam o zoneamento da cidade. Neste ano de 2018, o estudo que está em vigor é o Hong Kong 2030. O período de vigência deste estudo é de 2007 a 2018. Caso o particular não utilize a terra de acordo com o layout definido pelas normas, será notificado a devolver a propriedade e caso o uso seja ilegal, em desacordo com o determinado ou não autorizado, o particular será multado, o governo poderá derrubar, ocupar ou modificar o uso de sua propriedade sem nenhuma indenização.

Assim, chega-se à conclusão que no Brasil, desenvolveu-se uma cidade legal e outra ilegal, em virtude da tolerância com os diversos usos decorrentes da posse. Geralmente, nessas áreas o descumprimento da função social da terra é tolerado. Em Hong Kong, pessoas que ocupam áreas sem desacordo com a autorização obtida são retiradas do local e colocadas em programas de moradia popular, caso necessitem de moradia. O prédio construído pode ser demolido ou utilizado pelo governo, de acordo com a discricionariedade dos gestores. Com isso, raramente há o descumprimento das normas relacionadas à ocupação urbana e predomina o uso correto para todos os lugares da cidade. Em São Paulo podemos entender que a tolerância com não cumprimento da função social da propriedade urbana resulta nessa realidade triste das

---

<sup>156</sup> HONG KONG. Conselho Legislativo. Lei Básica, 1997. Arts. 120 a 123.

<sup>157</sup> HONG KONG. Town Planning Board. Town Planning Ordinance (Capítulo 123).

idades ilegais e sem infraestrutura. E, com isso, o modelo de urbanização brasileiro atual assim é comentado pelo Ministério das Cidades:

*O modelo de urbanização brasileiro produziu nas últimas décadas cidades caracterizadas pela fragmentação do espaço e pela exclusão social e territorial. O desordenamento do crescimento periférico associado à profunda desigualdade entre áreas pobres, desprovidas de toda a urbanidade, e áreas ricas, nas quais os equipamentos urbanos e infra-estruturas se concentram, aprofunda essas características, reforçando a injustiça social de nossas cidades e inviabilizando a cidade para todos. Grande parcela das cidades brasileiras abriga algum tipo de assentamento precário, normalmente distante, sem acesso, desprovido de infraestruturas e equipamentos mínimos. Na totalidade das grandes cidades essa é a realidade de milhares de brasileiros, entre eles os excluídos dos sistemas financeiros formais da habitação e do acesso à terra regularizada e urbanizada, brasileiros que acabam ocupando as chamadas áreas de risco, como encostas e locais inundáveis. Por outro lado, em muitas cidades, principalmente em suas áreas centrais, uma massa enorme de imóveis se encontra ociosa ou subutilizada, reforçando a exclusão e a criação de guetos – tanto de pobres que não dispõem de meios para se deslocar, quanto de ricos que temem os espaços públicos –, realidade que contribui para a violência, para a impossibilidade de surgimento da cidadania.<sup>158</sup>*

---

<sup>158</sup>BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano. 2018

## CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho pôde ser visto como dois sistemas urbanísticos baseados em formas e sistemas jurídicos diferentes são organizados para conseguir os mesmos objetivos: regular a ocupação humana em centros urbanos, organizar o desenvolvimento dos meios de transportes e dos sistemas de infraestrutura, da forma de habitação, bem como limitar e orientar a interação da cidade com os elementos do meio ambiente natural.

Foram analisados o desenvolvimento da forma de elaboração dos planos diretores de São Paulo e dos sistemas de ocupação de Hong Kong. Nessa cidade asiática, cada Estudo Urbanístico publicado serve como base às Normas Estatutárias: os Planos de Área a Serem Desenvolvidas (*Development Permission Areas - DPA*), o Plano Mestre de Notas aos Planos Estatutários (*Master Schedule of Notes to Statutory Plans - MSN*) e os Planos de Zoneamento Territorial (*Outline Zoning Plans – OZP*).

Essas normas de caráter vinculante fazem valer e ser aplicado na cidade todo o trabalho do comitê técnico do Grupo de Estudos Estratégicos. Isso acontece independentemente do governo e do partido que estiver no poder. Assim, uma continuidade na política de desenvolvimento urbano é garantida para a sociedade.

Diferente do sistema da cidade de São Paulo, onde o desenvolvimento urbano e a implementação de instrumentos a serem utilizados para que a função social da propriedade seja alcançada são variáveis de acordo com as orientações e interesses político-partidários, caminhando em consonância com a intenção do chefe do Executivo. O Estatuto da Cidade garante um mínimo de conteúdo para o Plano Diretor e o Desenvolvimento Urbano, contudo a metrópole paulista não segue uma continuidade nas linhas de ação urbanística. Isso compromete a eficácia de um bom desenvolvimento da ocupação urbana.

Como ensina Yoshida<sup>159</sup>, a cidade é um *Macrobem Ambiental*. Tratando-se de um bem jurídico que congrega o meio ambiente cultural, artificial, natural e do trabalho e não deve ser governada ao sabor de interesses políticos e sim com vistas ao atendimento das necessidades destas e das futuras gerações.

---

<sup>159</sup> In YOSHIDA, Consuelo Yatsuda Moromizato. Sustentabilidade urbano-ambiental: os conflitos sociais, as questões urbanístico-ambientais e os desafios à qualidade de vida na cidade. In Sustentabilidade e temas fundamentais de Direito Ambiental. MARQUES, José Roberto. org. Milenium: Campinas, 2009. P

O comprometimento do equilíbrio entre os diferentes tipos de meio ambiente citados impossibilitará futura capacidade de vida. Nesse sentido, lembremos: “*A cidade, holisticamente considerada, apresenta as mesmas características do bem difuso: consistem em um bem jurídico unitário, imaterial, indivisível e adéspota, ou seja, não é de apropriação exclusiva.*”<sup>160</sup> Assim, uma cidade não deve ser entendida como bem de um governante ou outro, de uma única população ou outra e sim um bem ambiental complexo inserido em uma realidade cultural, natural, tecnológica onde a necessidade de sobrevivência humana é atendida em atos decorrentes do conhecimento de um povo, sua organização social e cultural, adaptadas e respeitando as limitações do meio ambiente natural onde o núcleo ocupacional está inserido.

São Paulo é uma das maiores metrópoles da América Latina e sedia grandes grupos empresariais, além de abrigar mão de obra qualificada em número suficiente para assegurar a sua importância no continente sul-americano. A cidade desenvolveu-se a partir de núcleos de desenvolvimento espontâneo de centralidades, de forma espalhada<sup>161</sup>. Depois, os centros dos núcleos urbanos iniciais foram substituídos pelas indústrias e locais de trabalho. Na década de 1970, o primeiro Plano Diretor da cidade trouxe o conceito de desenvolvimento das cidades Norte-Americanas com o denominado “Sistema de Grelhas”, acima explicado. A cidade continuou sem uma ocupação adensada e foi espalhada ao longo de ruas, estradas e rodovias, começando daí a dependência dos modais de vias asfálticas. O último Plano Diretor deseja modificar a atual forma de expansão e movimentação urbana, concentrando a população ao longo das vias mais movimentadas apenas e não por toda a cidade, como antes, e priorizando o transporte público, ainda em vias asfálticas.

São Paulo prevê o quociente de ocupação apenas em uma vez o tamanho da propriedade, mais do que isso deverá haver taxa ao empreendedor, a Outorga Onerosa. Esse valor deveria ser revertido para as habitações populares e na prática causa mais espraiamento da ocupação da

---

<sup>160</sup> In YOSHIDA, Consuelo Yatsuda Moromizato. Poluição nas cidades... cit em **Sustentabilidade urbano-ambiental: os conflitos sociais, as questões urbanístico-ambientais e os desafios à qualidade de vida na cidade.** In Sustentabilidade e temas fundamentais de Direito Ambiental. MARQUES, José Roberto. org. Milenium: Campinas, 2009

<sup>161</sup> O estudo elaborado pelo Padre Lebreton foi realizado entre 1955 a 1957 a pedido do prefeito Vladimir Toledo Piza e mapeou o desenvolvimento da cidade de São Paulo de acordo com os agrupamentos urbanos que a compunham, as denominadas centralidades. As unidades de primeiro grau eram aquelas habitações menores que se formavam no entorno de um comércio, igrejas, etc., as de segundo grau é uma união de unidades de primeiro grau em escala que necessite um equipamento urbano maior, como uma escola. E as unidades maiores, as de terceiro grau são formadas pela união de diversas unidades de primeiro e segundo grau, equivale à uma atual subprefeitura. (LEBRET *apud* RIBEIRO, Benjamin Adiron. **Entrevista.** Revista Vitruvius, ano 16, publ. 16 mai. 2015)

cidade, pois os prédios sempre serão mais baixos do que poderiam, uma sobrecarga no uso dos recursos ambientais e no sistema de transporte, em virtude de os caminhos a serem percorridos serem maiores.

Hong Kong também foi desenvolvida em torno de diversos núcleos de ocupação histórica, muitas vezes habitações milenares. Com a chegada dos ingleses, a ocupação passou a ser realizada no entorno dos portos e indústrias que necessitavam de mão de obra, gerando um adensamento de população no entorno desses centros. As áreas rurais ficaram menos povoadas e diversos desastres urbanos ocorreram, como o incêndio de Shek Kip Mei. Até que os Estudos Urbanísticos Estratégicos decidiram incluir a habitação popular e o planejamento de vizinhanças tão grandes, como novas cidades, entre seus objetivos. Assim, as Normas Estatutárias, regularam uma ocupação cada vez mais adensada, sempre em torres e ao longo de vias férreas.

Os gestores urbanos priorizaram a habitabilidade na cidade, uma das mais recentes medidas foi a pedestrianização da cidade e o desenvolvimento de áreas públicas capazes de gerar bem estar à população do entorno. Hong Kong chega ao ano de 2018 como uma das cidades mais densas do mundo (27.000 hab/km<sup>2</sup>), com 90% das viagens feitas por transporte público e priorizando as linhas férreas de transporte.

São Paulo é uma cidade central na economia brasileira. Centro de serviços, estudos, cultura e política, ha muito superou o título de cidade mais industrializada do Brasil. As ações das empresas nela sediada são de caráter global. Contudo, as condições de vida na cidade ainda são afetadas pela deficiência no transporte público, excesso de trânsito, falta de água e de energia, poluição de fontes de água. Apesar de um Plano Diretor tão amplo, nota-se que as suas ações não possuem a eficácia necessária. Em nossos estudos, notamos que os governantes não se preocupam na manutenção da continuidade de uma boa política urbanística. Sempre desejam inovar em todas as soluções durante o seu mandato, essa descontinuidade acaba por gerar as ineficácias acima faladas. Com isso, entendeu-se que os governantes, não se sentem obrigados a manter uma continuidade de políticas de desenvolvimento, preocupam-se mais em adaptar os planos diretores da cidade às suas propostas partidárias, sem considerar que a cidade possa perder o seu lugar entre as relevantes economicamente no país.

Hong Kong, por sua vez, é uma metrópole inserida em uma das regiões mais densamente povoadas do mundo, uma sociedade onde os pais mandam os filhos para estudarem nas melhores universidades do mundo e eles vão trabalhar onde puderem receber melhores salários e melhores

moradias, sem preocupação em manter-se na comunidade onde nasceram. A gestão é voltada para soluções que preocupadas em atrair e reter talentos mundiais para que a economia possa ser mantida e o seu produto interno bruto como cidade possa continuar dentre um dos mais altos do mundo. Hong Kong tem praticamente todo o esgoto tratado, não há falta de água, nem de luz, o sistema de transporte é eficiente, tornando-se a opção de 90% das viagens realizadas pelos habitantes da cidade. Há o problema dos apartamentos e espaços de trabalho pequenos, bem como do alto valor dos imóveis, além da contaminação do ar decorrente de ventos que sopram da China continental. Contudo, a cidade é capaz de causar admiração pela sua boa gestão urbana e proporcionar uma boa qualidade de vida.

A economia chinesa é uma das que mais têm crescido e no entorno de Hong Kong há cidades que intencionalmente concorrem entre si para obter para atrair as empresas, obter melhor posição econômica e a mão de obra mais qualificada, a fim de suplantar a importância de Hong Kong no cenário regional e na sociedade global. Assim, esta cidade está submetida a uma grande pressão para manter-se como uma cidade atrativa para trabalhadores qualificados. Por isso as soluções dentro da proposta de: *“Urbanismo sustentável e resiliente”*.

Este trabalho foi realizado de forma empírica e comparativa, com base na experiência de campo vivenciada em ambas as cidades, o que proporcionou a análise efetiva e realista de moradia e trabalho nas metrópoles de São Paulo e de Hong Kong. O morar na cidade de Hong Kong permitiu presenciar a boa qualidade de vida gerada com a instalação de um sistema de transporte efetivo, sistemas de fornecimento de água, luz, gás que não falham bem como a disposição de vizinhanças de forma a garantir uma sensação de pertencimento aos residentes do lugar. Algo que, como visto, foi planejado no Estudo Hong Kong 2030.

Foi possível uma vida com qualidade nesta grande metrópole que preza pela manutenção de áreas verdes, a não ocupação dos morros e a despoluição das fontes fluviais, vizinhanças com elementos que tragam a sensação de pertencimento aos residentes do lugar e sempre a beleza das áreas. Além disso, essa experiência pode proporcionar também o testemunho realista dos dias de grande poluição do ar, a má sensação gerada pela vida em adensamento populacional em bairros com planejamento antigo e o custo de vida demandado para viver na região mas isso foi suplantado pelo conjunto da cidade.

Questões positivas e negativas que levaram a relembrar a vivência na aplicação do Direito Brasileiro em questões de regularização fundiária, bem como as dificuldades vividas

pelos habitantes de São Paulo na sua locomoção, e a falência do sistema de infraestrutura urbana – constantes faltas de água, luz, congestionamentos, ausência de moradias - e a dificuldade para implantar políticas efetivas de moradia.

Primeiramente, intentou-se fazer uma contextualização histórica e social do desenvolvimento urbano das cidades estudadas, para que o leitor pudesse entender a sociedade de onde derivam os conceitos urbanísticos trazidos. Depois, foram abordados os conceitos de Direito do uso das terras e da competência urbanística em dois países com sistemas jurídicos totalmente diversos. Após, estudou-se as soluções e instrumentos urbanos aplicados a um bem viver nas cidades e, por fim, foram analisados aspectos da efetividade desses Sistemas de Desenvolvimento Urbano.

O Estatuto da Cidade exige uma série de medidas que não foram realizadas em São Paulo e sim em Hong Kong. Nota-se que não houve uma linha contínua de orientação do desenvolvimento urbano. Estudos que foram realizados em certos governos, como o do Padre Le Bret realizado entre 1956 a 1958, demoraram muitos anos para serem considerados em proposições legislativas e suas soluções foram implementadas parcialmente, muitas vezes apenas porque havia divergências políticas entre quem começou um estudo e o prefeito que iria implementar as soluções por ele sugeridas. Nota-se como cada plano diretor da cidade de São Paulo levava mais em conta as preferências partidárias de cada gestor do que uma boa urbanização da cidade e solução efetiva de seus problemas.

Há autores que atribuem a um desenvolvimento capitalista<sup>162</sup> adotado por São Paulo o desenvolvimento das periferias sem qualidade de vida, a ausência de estruturas de saneamento, o sistema de transporte adotado e o espraiamento da ocupação da cidade. Neste estudo foi demonstrado que esses pontos levantados são fruto apenas de políticas de gestão descontínuas e ineficazes, mais compromissadas com o benefício de quem está próximo do poder – sejam Movimentos Trabalhadores ou Lideranças Partidárias – do que com o bom desenvolvimento da cidade, capaz de garantir o seu lugar como cidade de primeira importância no Brasil.

Hong Kong deseja ser uma cidade global, como Londres e Nova Iorque. Para isso, mantêm o planejamento a longo prazo. Os gestores honkongueses entendem que essas cidades

---

<sup>162</sup> MARICATO *apud* MOURA, Iuri Barroso de; OLIVEIRA, Gabriel Tenenbaum de; FIGUEIREDO, Aline Cannataro de. **Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE-SP): análise das estratégias sob a perspectiva do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável**. Revista Cidade e Movimento : Cap.07. Publ. IPEA, Brasília, 2016

globais, nas quais se inspiram, conseguem abastecer a si próprias e ao mundo em diversas áreas como finanças, comércio, turismo, informações, indústria e transporte, enquanto são sede de várias empresas multinacionais. A sólida fundamentação econômica da cidade tornou isso possível e também permitiu aos seus habitantes aproveitar uma relativa alta renda. Os planejadores da cidade ressaltam no capítulo sobre o futuro de Hong Kong do Estudo de Planejamento Urbano em vigor a importância de manter um desenvolvimento sustentado para o crescimento da cidade, pois só desta forma as gerações futuras terão os recursos que eles precisam para manter tanto a sociedade próspera, bem como uma comunidade com uma alta qualidade de vida. Estabelecem também que para a metrópole sediar grandes empresas multinacionais, deve possuir um centro da cidade bonito e bem desenvolvido, capaz de receber escritórios que movimentam conteúdo financeiro relevante. A comissão ressalta que Hong Kong não pode ser complacente acerca da força e da capacidade da sua estrutura física. Entendem que esforços contínuos devem amplamente realizados, estreitando os seus laços físicos com a China Continental, criando ações coordenadas de infraestrutura com o Continente. Muitos HongKongers ainda protestam contra essa união de esforços e de política com a China mas o desenvolvimento urbano está sendo realizado nesse sentido. E, também, destacam que Hong Kong deve maximizar o uso da sua terra limitada usando conceitos urbanísticos inovadores, utilizando um potencial construtivo que maximize o uso e contribua com a qualidade de vida. A aderência da cidade ao princípio do desenvolvimento sustentável também deve ser para haver um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico, social e as necessidades ambientais. Assim, as presentes e futuras gerações poderão ter qualidade de vida.

Os gestores que elaboraram o plano entendem que a cidade deve ter boa estética, deve ser um prazer à vista dos visitantes e não um dessabor. Entendem que a cidade é compacta, o que permite a inserção de passarelas interligando os prédios, ruas e praças, mas sem prejudicar a beleza das áreas públicas.

Quem visita Hong Kong percebe como a cidade priorizou o bem-estar humano com a política de fazer diversas interligações com um ou mais benefícios ao pedestre – podem ser elevadas, subterrâneas, com longas escadas rolantes, ar-condicionado - entre prédios e bairros permitindo um bem-estar em longas caminhadas, o que leva, muitas vezes, os habitantes da cidade optarem pelas caminhadas e não pelos carros. Nem todas as calçadas são adaptadas e

confortáveis. Mas as que existem estão muito bem integradas com o sistema de mobilidade de massa, permitindo uma circulação pela cidade que não depende de transporte particular.

Isso permite uma redução na poluição e uma melhoria na qualidade de vida dos habitantes.

Outro ponto que destacamos da ocupação urbana de Hong Kong é a peremptoriedade do obediência ao uso de áreas conforme o determinado pelas Normas Estatutárias. Essa não tolerância com a posse ou com a precariedade de ocupações permite um melhor controle da ocupação da cidade, segurança jurídica para os cidadãos e garantia de qualidade de vida nas regiões, pois não focos de ilegalidade na ocupação. Essas ilegalidades toleradas pelo Plano Diretor da cidade de São Paulo, que elenca o resguardo da posse entre uma das obrigações da Prefeitura, é um dos motivos dessa proliferação de cidades ilegais, ineficácia da coleta de água e esgoto, aumento de insegurança e poluição dos mananciais e do solo da cidade.

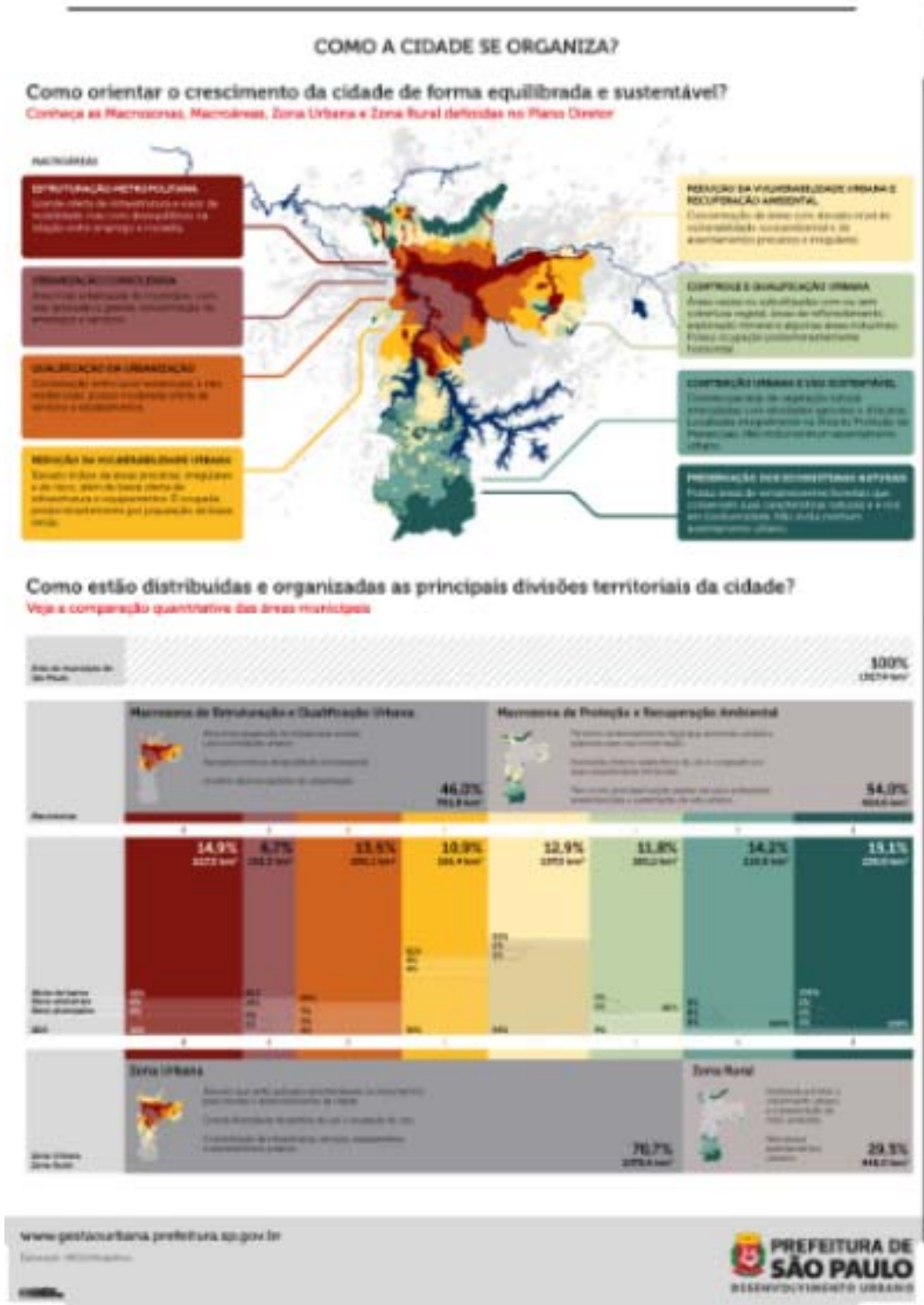
A obrigação de resguardar a beleza, a harmonia e o equilíbrio na forma atual de Planejamento de Hong Kong também é algo que a autora almeja para a cidade de São Paulo. Infelizmente, a tolerância com a posse, a não fiscalização quanto ao cumprimento da função social da cidade permitiu o desenvolvimento de regiões que sediam núcleos de violência urbana, degradação de equipamentos urbanos e da qualidade de vida. A obrigatoriedade de harmonia das atuais normas Hongkonguesas permite aos habitantes dessa cidade uma melhor qualidade de vida.

Estudar as leis, o sistema jurídico e o contexto histórico do desenvolvimento urbano dessas duas cidades visa trazer uma melhor compreensão dos porquês das políticas adotadas e pensar sobre a urbanização em grandes metrópoles brasileiras, como São Paulo.

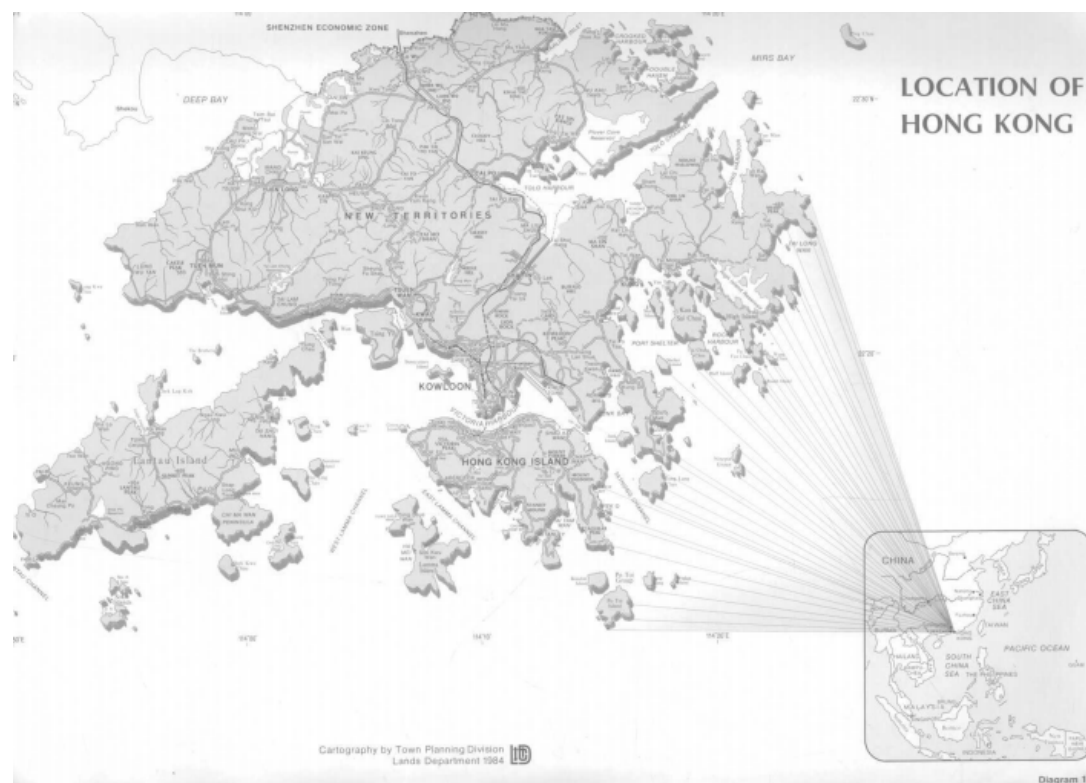
Este trabalho não é exaustivo sobre o tema, ao contrário. Entende-se que, como estudante do curso de especialização e advogada com experiência em regularização fundiária é necessário pensar a ocupação urbana do Brasil a fim de obter melhores soluções e, com isso, conseguir efetivar cada vez melhor o dever desta geração de agir de forma sustentável para resguardar o meio ambiente para as futuras gerações.

A proteção ao meio ambiente hoje é um dever global e as consequências são transfronteiriças. Assim, entende-se que ante os motivos acima apresentados, era importante realizar um estudo empírico e comparativo da forma de ocupação urbana de dessas duas grandes metrópoles: São Paulo e Hong Kong.

## ANEXO I – Zonas da cidade de São Paulo no atual Plano Diretor.



## ANEXO II - Localização de Hong Kong



163

## Localização dos Planos de Desenvolvimento Territorial(OZP)



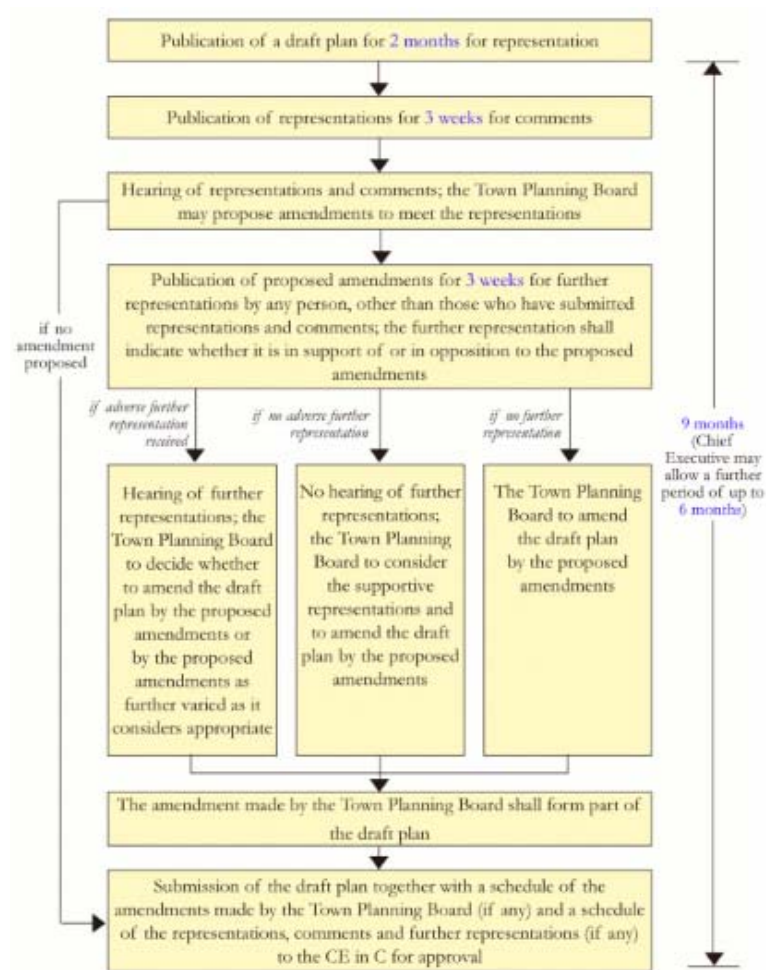
164

<sup>163</sup> HONG KONG, Governo. *Town Planning in Hong Kong*. Town Planning division.

<sup>164</sup> HONG KONG, Governo. Mapa dos Planos de Ordenamento Territorial na Cidade.

### ANEXO III - Forma de preparação das Normas Estatutárias

Planos de Zoneamento de Áreas ( *Outline Zoning Plan - OZP* ) e das Área de Permissão de Desenvolvimento ( *Development Permission Areas - DPA* ).



## ANEXO IV – Legislação Chinesa e de Hong Kong

### 1. Constituição da República Popular da China<sup>165</sup>

Artigo 1.º A República Popular da China é um Estado socialista subordinado à ditadura democrático-popular da classe operária e assente na aliança dos operários e camponeses. O sistema socialista é o sistema básico da República Popular da China. É proibida a sabotagem do sistema socialista por qualquer organização ou indivíduo.

Artigo 3.º Os órgãos do Estado da República Popular da China aplicam o princípio do centralismo democrático. (...) A divisão de funções e poderes entre os órgãos centrais e os órgãos locais do Estado obedece ao princípio de deixar a maior liberdade à iniciativa e ao entusiasmo das autoridades locais sob a direção unificada das autoridades centrais.

Artigo 30.º A divisão administrativa da República Popular da China é a seguinte:

1.º O país divide-se em províncias, regiões autónomas e municipalidades diretamente dependentes do Governo Central; 2.º As províncias e as regiões autónomas dividem-se em prefeituras autónomas, distritos, distritos autónomos e cidades; 3.º Os distritos e os distritos autónomos dividem-se em cantões, cantões de nacionalidades e vilas.

As municipalidades diretamente dependentes do Governo Central e outras grandes cidades dividem-se em distritos e bairros. As prefeituras autónomas dividem-se em distritos, distritos autónomos e cidades. Todas as regiões autónomas dividem-se em distritos, distritos autónomos e cidades. Todas as regiões autónomas, prefeituras autónomas e condados autónomos são zonas autónomas nacionais.

Artigo 31.º O Estado pode criar regiões administrativas especiais sempre que necessário. Os regimes a instituir nas regiões administrativas especiais deverão ser definidos por lei a decretar pelo Congresso Nacional Popular à luz das condições específicas existentes.

Artigo 116.º Os congressos populares das zonas nacionais autónomas têm competência para fazer regulamentos de autonomia e regulamentos específicos à luz das características políticas, económicas e culturais da nacionalidade ou das nacionalidades das respectivas zonas. Os regulamentos de autonomia e os regulamentos específicos das regiões autónomas serão submetidos à aprovação da Comissão Permanente do Congresso Nacional Popular antes de entrarem em vigor. Os das prefeituras e distritos autónomos serão submetidos à aprovação das comissões permanentes dos congressos populares das províncias ou regiões autónomas antes de entrarem em vigor e deverão ser comunicados à Comissão Permanente do Congresso Nacional Popular para informação.

---

<sup>165</sup> CHINA. Congresso Nacional Popular. **Constituição de 4 de Dezembro de 1982**. Publicação Revista Administração n.º 48. Edição SAFP.

## 2. Lei Básica de Hong Kong<sup>166</sup>

Artigo 1. A Região Administrativa Especial de Hong Kong é uma parte inalienável da República Popular da China.

Artigo 6. A Região Administrativa Especial de Hong Kong protege o direito de propriedade privada da propriedade de acordo com a lei.

Artigo 7. A terra e os recursos naturais dentro da Região Administrativa Especial de Hong Kong serão propriedade do Estado. O Governo da Região Administrativa Especial de Hong Kong será responsável pela sua gestão, uso e desenvolvimento e pelo seu arrendamento ou concessão a indivíduos, pessoas coletivas ou organizações para utilização ou desenvolvimento. As receitas delas derivadas serão exclusivamente à disposição do governo da Região.

Artigo 8. As leis anteriormente em vigor em Hong Kong, ou seja, o direito comum, regras de equidade, decretos, legislação subordinada e direito consuetudinário devem ser mantidas, exceto para qualquer que contrarie esta lei, e sujeito a qualquer alteração pelo legislador do Hong Região Administrativa Especial de Kong

Artigo 11. De acordo com o Artigo 31 da Constituição da República Popular da China, os sistemas e políticas praticados na Região Administrativa Especial de Hong Kong, incluindo os sistemas social e econômico, o sistema para salvaguardar os direitos e liberdades fundamentais de seus residentes, o poder executivo, legislativos e judiciais, e as políticas pertinentes, basear-se-ão nas disposições desta Lei.

Artigo 120 Todos os arrendamentos de terra concedidos, decididos ou renovados antes do estabelecimento da Região Administrativa Especial de Hong Kong, que se estendem além de 30 de junho de 1997, e todos os direitos relativos a tais arrendamentos, continuarão a ser reconhecidos e protegidos pela legislação da Região.

Artigo 121 No que respeita a todos os arrendamentos concedidos ou renovados quando os arrendamentos iniciais não contenham direito de renovação, durante o período de 27 de maio de 1985 a 30 de junho de 1997, que se estende além de 30 de junho de 1997 e terminará em 30 de junho de 2047, É exigido que pague um prêmio adicional a partir de 1º de julho de 1997, mas será cobrada uma renda anual equivalente a 3% do valor tributável da propriedade naquela data, ajustado de acordo com quaisquer alterações no valor tributável a partir de então.

Artigo 122 No caso de lotes de lotes antigos, lotes de povoações, pequenas casas e explorações rurais semelhantes, onde a propriedade se encontrava em 30 de Junho de 1984, detida por, ou, no caso de pequenas casas concedidas após essa data, onde o imóvel é cedido, o locatário desceu pela linhagem masculina de uma pessoa que residia em 1898 em uma aldeia estabelecida em Hong Kong, a renda anterior permanecerá inalterada enquanto a propriedade for ocupada por aquele locatário ou por um de seus legítimos sucessores na linhagem masculina.

Artigo 123 Quando os arrendamentos de terra sem direito a renovação expirarem após o estabelecimento da Região Administrativa Especial de Hong Kong, eles serão tratados de acordo com as leis e políticas formuladas pela Região por conta própria.

---

<sup>166</sup> HONG KONG. Congresso Legislativo. Lei Básica. Última atualização em abril de 2017.

### 3. Ordenança de Planejamento Territorial

#### Capítulo 131

Para promover a saúde, a segurança, a conveniência e o bem-estar geral da comunidade, prevendo a preparação sistemática e a aprovação de planos para o lay-out de áreas de Hong Kong, bem como para os tipos de edifícios adequados para a montagem e para a preparação e aprovação de planos para áreas nas quais é necessária permissão para o desenvolvimento. (Alterado em 4 de 1991 s. 2) [23 de junho de 1939]

#### 3. Funções do Conselho:

(1) Com vistas à promoção da saúde, segurança, conveniência e bem-estar geral da comunidade, a Junta empreenderá a preparação sistemática de: (a) elaborar planos para o layout das áreas de Hong Kong que o Chefe do Executivo possa orientar, bem como para os tipos de edifícios adequados à montagem; e (b) esboçar planos de área de permissão de desenvolvimento das áreas de Hong Kong que o Chefe do Executivo possa dirigir. (Alterado 62 de 2000 s. 3)

(2) No decorrer da preparação dos planos mencionados na subseção (1), a Diretoria fará as averiguações e arranjos (incluindo, se julgar conveniente, a retirada de qualquer recenseamento dos ocupantes de quaisquer edifícios ou dos usuários). de quaisquer vias ou espaços), pois pode considerar necessário para a preparação de tais projetos. (Substituído 4 de 1991 s. 5)

#### 4. Conteúdo dos Planos:

(1) Os projetos de planos do Conselho, preparados de acordo com a seção 3 (1) (a) para o layout de qualquer área podem mostrar ou prever - (4 de junho de 1991 s. 6) (a) ruas, ferrovias e outras comunicações principais; (b) zonas ou distritos separados para uso residencial, comercial, industrial ou outros usos especificados; (c) reservas para fins governamentais, institucionais ou comunitários; (d) parques, áreas de recreação e espaços abertos similares; (e) zonas ou distritos separados para usos indeterminados; (f) áreas de desenvolvimento abrangentes; (g) Parques nacionais, zonas de protecção costeira, locais de interesse científico especial, cinturões verdes ou outras utilizações especificadas que promovam a conservação ou a protecção do ambiente; (h) zonas ou distritos separados para uso no desenvolvimento de tipo de aldeia, agricultura ou outros usos rurais especificados; (i) zonas ou distritos separados para uso em armazenamento aberto; e qualquer assunto, qualquer que seja, pode ser mostrado ou fornecido, ou especificado, ou em relação aos planos, por meio de tais diagramas, ilustrações, notas ou assunto descritivo, conforme o Conselho julgar apropriado; e quaisquer diagramas, ilustrações, notas e assuntos descritivos devem fazer parte dos planos. (2) O Conselho pode recomendar ao Chefe do Executivo no Conselho a retomada de qualquer terreno que interfira com o layout de uma área mostrada em um projeto ou plano aprovado ou em um plano de lay-out aprovado conforme a seção 4A; e a retomada para evitar tal interferência será considerada como retomada para fins públicos dentro do significado da Lei de Reinício de Terras (Cap. 124). (Emenda 2 de 1988 s. 2; 29 de 1998 s. 44; 62 de 2000 s. 3) (3) Excepto no caso de recomeço nos termos da referida Portaria, não será paga qualquer compensação ao titular ou a qualquer pessoa interessada em qualquer exploração, devido ao facto de pertencer ou ser afetada por qualquer zona ou distrito separado nos termos da subseção (1) (b)

4(A) Áreas a não serem desenvolvidas (1) Sem restringir o que o Conselho pode, nos termos das seções 3 e 4, mostrar ou prever num plano, o Conselho pode, por uma nota sobre o plano, em relação a uma área de desenvolvimento abrangente, proibir a realização de qualquer edifício. obras, conforme definido na Portaria de Edifícios (Cap. 123), exceto— (...)

**17.(B) Apelações.** (1) Um requerente que for prejudicado por uma decisão do Conselho em uma revisão sob a seção 17 poderá apelar apresentando, no prazo de 60 dias após a notificação da decisão do Conselho sob a seção 17 (6), um aviso de apelação expondo as razões para o recurso e outras informações que possam ser prescritas. (2) O apelante e o Conselho podem comparecer perante um Conselho de Recursos pessoalmente, quando aplicável, ou por um representante autorizado. (...)

## Capítulo 131 A<sup>167</sup> – Regulamento da Ordenança de Planeamento Urbano

**Preparação de planos para diretoria:** (1) O Presidente do Conselho pode requerer que o Diretor de Planeamento prepare qualquer plano ou esboço sob a direção do Conselho que, no parecer do Presidente, seja necessário para o desempenho das funções do Conselho em relação a qualquer área que seja sujeita à direção do Chefe do Executivo, nos termos da secção 3. (62 de 2000 s. 3) (2) O Diretor de Planeamento fará com que sejam preparados todos os planos e esboços que o Presidente do Conselho exigir de acordo com o parágrafo (1).

## Capítulo 131 B<sup>168</sup> - Regulamento do Planeamento da Cidade (Apelos)

**2. Interpretação.** Nestes regulamentos, a menos que o contexto exija “Conselho de Apelação” (上訴委員會) significa o Conselho de Apelação constituído sob a secção 17A da Portaria; “Apelante” (上訴人) significa uma pessoa que interpõe recurso nos termos da secção 17B (1) da Portaria; “Conselho” (規劃委員會) significa o Conselho de Planeamento da Cidade nomeado sob a secção 2 da Portaria.

**3. Nota de recurso (1)** Um apelante deverá enviar uma notificação de apelação ao secretário do Conselho de Apelação, que deverá incluir: a) o nome, endereço e número de telefone do recorrente; b) o nome, endereço e número de telefone do representante autorizado do requerente; c) pormenores da decisão impugnada; (d) os fundamentos do recurso; (e) o nome, endereço e número de telefone de todas as testemunhas propostas; e (f) detalhes das provas a serem dadas pelas testemunhas e documentos e qualquer outra coisa a ser produzida pelo ou em nome do apelante, suficiente para assegurar que o Conselho de Apelação e o Conselho sejam plena e razoavelmente informados sobre os fundamentos do recurso

## Capítulo 131 C<sup>169</sup> - Regulamento do Planeamento da Cidade (Retomada de posse e disposição da propriedade)

(1) Antes de exercer seu poder de acordo com a secção 23 (7A) da Portaria para tomar posse, remover, deter e dispor de propriedade que esteja na terra à qual uma notificação nos termos da secção 23 (1), (2) ou (3) da Portaria relacionada (“aviso inicial”), a Autoridade deverá servir uma notificação adicional (“aviso de remoção”) sobre a pessoa servida com o aviso inicial exigindo que ele remova, ou faça com que seja removida, a propriedade daquela terra.

<sup>167</sup> HONG KONG. Conselho Legislativo. Ordenança 131 A, regulamentações das ordenanças. Publicado em 26 mar. 1954.

<sup>168</sup> HONG KONG. Conselho Legislativo. Ordenança 131 B, Apelações. Publicada em 19 nov. 1991.

<sup>169</sup> HONG KONG. Conselho Legislativo. Ordenança 131 B (retomada de posse e disposição da propriedade). Publicada em 24 nov. 1994.

## BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Carlos. **Dez problemas urbanos de São Paulo**. Deustch Welle Brasil. Matéria publicada em 23.07.2018. Disponível em <https://www.dw.com/pt-br/dez-problemas-urbanos-de-s%C3%A3o-paulo/g-35993400> Acesso em 04 set. 2018.

AMADEI, Vicente de Abreu. **Urbanismo realista: a lei e a cidade. Princípios de Direito Urbanístico. Instrumentos da Política Urbana e Questões Controvertidas**. Campinas: Millenium, 2006 cit. por YOSHIDA, Consuelo Yatsuda Moromizato. Sustentabilidade urbano-ambiental: os conflitos sociais, as questões urbanístico-ambientais e os desafios à qualidade de vida na cidade. In Sustentabilidade e temas fundamentais de Direito Ambiental. MARQUES, José Roberto. org. Milenium: Campinas, 2009

AMADEI, Vicente de Abreu. **Urbanismo realista: a lei e a cidade. Princípios de Direito Urbanístico. Instrumentos da Política Urbana e Questões Controvertidas**. Campinas: Millenium, 2006

AMORIM, Fernando de Oliveira. **Participação social no processo de planejamento urbano e o direito à cidade. Dever compartilhado e direito fragmentado: o caso do projeto Nova Luz em São Paulo/SP**. Projeto de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Publ. Topos, v.6. n° 1, UNESP:SP, 2012

BARBOSA, Adoniran. **Abrigo de Vagabundos**. Música gravada em 1958 por Demônios da Garoa. In SACONI, Rose e ENTINI, Carlos Eduardo. Como era São Paulo sem Plano Diretor. O Estado de São Paulo. Publ. 20 set. 2013 Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-sem-plano-diretor,9276,0.htm>> Acesso em 02 fev. 2018

BARROS, José D'Assunção. **Delineamentos para compreensão de uma cidade medieval**. Alétheia Revista de Estudos sobre Antiguidade e Medievo. Volume 1 1/1, publ. 2013

BRASIL ENGENHARIA. **Cia City 100 anos: a importância da urbanização para São Paulo**. Publicado em 14 mar. 2012. Disponível em: <<http://www.brasilengenharia.com/portal/construcao/385-cia-city-100-anos-arquitetos-e-representantes-de-associacoes-falam-sobre-a-importancia-da-urbanizacao>> Acesso em 23 fev. 2018

BRASIL, Casa Civil. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm)> Acesso em 17 jul. 2018

BRASIL, Congresso Nacional. Código Civil Brasileiro. **Lei 10.406 de 2002, artigos 1204, art.1210, art. 1223, art. 1196**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)> Acesso em set. 2018

BRASIL. Casa Civil. **Institui o Estatuto da Metrópole:** altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Lei Federal 13.089, publ. 12 jan. 2015. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm)> Acesso em 06abr 2018

BRASIL. Casa Civil. **Constitui o Federal. Artigo 225.** Versão com a E.C. n  91. Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)> Acesso em 04 abr. 2018

BRASIL. Casa Civil. Lei Federal 6938 de 1981. **Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formula o e aplica o,** e dá outras providências. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm) > Acesso em 04 abr.2018

BRASIL. Conselho das Cidades. **RESOLU O RECOMENDADA N  34 DE 01 DE JULHO DE 2005 ALTERADA PELA RESOLU O RECOMENDADA N  164 DE 26 DE MARÇO DE 2014.** Pub. 20 out. 2014. Disponível em: < [http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005\\_alterada.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005_alterada.pdf) > Acesso em 06 abr. 2018

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano. **O desenvolvimento urbano no Brasil.** Disponível em <<https://cidades.gov.br/desenvolvimento-urbano>> Acesso em 08 fev. 2018.

BRASIL. Senado Federal. **O Estatuto da Cidade: o que  ?** Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/senado/programas/estatutodacidade/oquee.htm> > Acesso em 08 fev. 2018

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Tese de número 4.** Disponível em: < [www.stj.jus.br/SCON/jt/](http://www.stj.jus.br/SCON/jt/)> Acesso em 20 mai.2018

BRETA, Tadeu. SP: **Plano Diretor teve participa o social, mas esbarrou na falta de vontade política.** Publicada em 06 set. 2012, última modifica o em 11 set. 2012. Disponível em: < <http://www.redebrasilatual.com.br/cidades/2012/09/plano-diretor-teve-participacao-social-mas-nao-foi-totalmente-implementado-por-falta-de-vontade-politica>> Acesso em 23.03.2018

CALASANS, Maria Leonor de. **Ranking das cidades Globais.** Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo.  ltima modifica o 15.07.2016. Disponível em: <http://www.iea.usp.br/imagens/cidades-globais-1/view> Acesso em 04 set. 2018

CALEIRO, João Paulo. **Por que estas são as cidades mais globais do planeta.** Revista Exame. 24 de mar. 2016.

CARVALHO, Jorge Pessoa. **A tipologia dos edifícios de apartamento e sua relação com o tecido urbano da cidade:** um estudo de suas transformações nos últimos 40 anos. Universidade de São Paulo: faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2008.

CASTRO, German Alvarez de Sotomayor Y. **El Urbanismo: su presente y su futuro**, in los mitos actuales. Ed. Speiro, 1969

CHINA. Congresso Nacional Popular. **Constituição de 4 de Dezembro de 1982.** Publicação Revista Administração n.º 48. Edição SAFP. Disponível em: <<https://bo.io.gov.mo/bo/i/1999/constituicao/index.asp#s6a112>> Acesso em 08 de maio de 2018

COLLADO, Pedro Escribano in SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo.** 32ª ed. rev. Atual. Ed. Malheiros, SP.

CONFERÊNCIA EUROPEIA PARA CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade.** Publ. Aalborg, Dinamarca, 1994. Disponível em: <<https://www.cm-coimbra.pt/index.php/servicos/documentacao-geral/menu-area-de-ficheiros/ambiente-1/9761-carta-de-aalborg/file>> Acesso em 25 mai. 2018.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA. **A Carta de Atenas.** 1933. P. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Internacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>> Acesso em 25 mai. 2018

CONSELHO DAS CIDADES. **RESOLUÇÃO RECOMENDADA Nº 34 DE 01 DE JULHO DE 2005 ALTERADA PELA RESOLUÇÃO RECOMENDADA Nº 164 DE 26 DE MARÇO DE 2014** DOU de 14/07/2005, seção 1, pag. 89 e DOU de 20/10/2014, seção 1, pag. 64, respectivamente. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005\\_alterada.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005_alterada.pdf)> Acesso em 06 abr. 2018

COUNTRY&ECONOMY. **Rating: Hong Kong credit rating.** Disponível em: <<https://countryeconomy.com/ratings/hong-kong>> Acesso em 28 mai. 2018

CUNHA, Joana. **Com características de cidade Global, SP responde por 43% dos serviços no país. P. Folha de São Paulo em 29.04.2018.** Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/o-melhor-de-sao-paulo/servicos/2018/04/1966520-com-caracteristicas-de-cidade-global-sp-responde-por-cerca-de-43-do-volume-de-servicos-no-pais.shtml>> Acesso em 06 set. 2018

DALEFFE, Adriano. **Solo Criado e Disciplina Urbanística da Propriedade** in Revista de Informação Legislativa. Brasília a. 34 n. 134 . abr./jun. 1997

DELACROIX, Laurence et al. Longman: **Dictionary of Contemporary English.** For advanced Learners. 6th Ed. Inglaterra: Pearson Education Limited, 2015. 2161 páginas

DELLOITE *apud*. CALEIRO, João Pedro. **Por que estas são as sete cidades mais globais do planeta?** Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/por-que-estas-sao-as-7-cidades-mais-globais-do-planeta> Publicada em 13 set.2016. Acesso 09 set. 2018

ENTINI, Carlos Eduardo e BATISTA, Liz. **Planos Diretores de São Paulo que não foram adiante.** Estado de São Paulo. São Paulo. Publ. 24 jan. 2014. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,planos-urbanisticos-de-sao-paulo-nao-foram-adiante,9639,0.htm> > Acesso em 27 mai. 2018

ÉPOCA NEGÓCIOS ONLINE. **Hong Kong é a nova capital mundial dos Super-Ricos.** Disponível em:< <https://epocanegocios.globo.com/Mundo/noticia/2018/09/hong-kong-e-nova-capital-mundial-dos-super-ricos.html>> Publicado em 06 de set. 2018. Acesso em 10 set.2018

ESTADO DE MINAS. **Fitch reafirma rating da cidade de Sao Paulo.** [https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2017/10/26/internas\\_economia,911768/fitch-reafirma-rating-da-cidade-de-sao-paulo-em-bb-com-perspectiva-ne.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2017/10/26/internas_economia,911768/fitch-reafirma-rating-da-cidade-de-sao-paulo-em-bb-com-perspectiva-ne.shtml) Acesso em 28 mai. 2018

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e zoneamento urbano de São Paulo: 1947 a 1972.** São Paulo: EDUSP, 2005. Disponível em: <[https://books.google.com.hk/books?id=Ln9UYnuNNO4C&pg=PA251&lpg=PA251&dq=benjamin+adiron+ribeiro&source=bl&ots=doJ2rxRGqW&sig=UjvMw7iBiju2Z\\_8DTZfyfKiyuz0&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwiNq4CI06DZAhVU5rwKHek2AeQQ6AEIVDAI#v=onepage&q=benjamin%20adiron%20ribeiro&f=false](https://books.google.com.hk/books?id=Ln9UYnuNNO4C&pg=PA251&lpg=PA251&dq=benjamin+adiron+ribeiro&source=bl&ots=doJ2rxRGqW&sig=UjvMw7iBiju2Z_8DTZfyfKiyuz0&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwiNq4CI06DZAhVU5rwKHek2AeQQ6AEIVDAI#v=onepage&q=benjamin%20adiron%20ribeiro&f=false)> Acesso em fev. 2018

FERRAZ, Caio Silva dir. **Entre rios: a urbanização de São Paulo.** Ed. Contexto. Publ. 25 mai. 2011. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=Fwh-cZfWNic>> Acesso em fev. 2018

FISHER, Elisabeth. **Environmental Law: a very short introduction.** 1ed. Oxford University Press, Grã-Bretanha, 2017

FREITAS, Ana. **A influência do Feng Shui na Paisagem Urbana de Hong Kong.** Revista Nexo. Publ. 14 set.2016 Disponível em:< <https://www.nexojournal.com.br/expresso/2016/10/14/A-influ%C3%Aancia-do-Feng-Shui-na-paisagem-urbana-de-Hong-Kong>> Acesso em 09 set. 2018

GARNER, Bryan A. **Garner's dictionary of legal usage.** Publ. Oxford University Press. Impresso nos EUA, 3. Ed., 2011

GIAQUINTO, Paulo Ricardo. **Planos Diretores Estratégicos de São Paulo: nova roupagem, velhos modelos.** Tese (Doutorado para Arquitetura e Urbanismo). Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2010. P. 48 Disponível em: <http://tede.mackenzie.br/jspui/bitstream/tede/2576/1/Paulo%20Ricardo%20Giaquinto1.pdf> Acesso em 11 jul. 2018

GODOY, José Henrique Artigas de. **A práxis de Lebret: economia humana, desenvolvimentismo católico e a industrialização do Nordeste.** Revista religião e sociedade, Rio de Janeiro, vol.36, n.2: p.188-219, 2016. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/rs/v36n2/0100-8587-rs-36-2-00188.pdf>> Acesso em fev.2018

GOOGLE MAPS. **Mapas Hong Kong.** Publicado em 2018. Disponível em: < [HONG KONG, Government. \*\*Town Planning in Hong Kong.\*\* Town Planning division. Impresso pelo governo de Hong Kong, 1984. Disponível em <http://ebook.lib.hku.hk/HKG/B32056199.pdf> Acesso em 16 abr. 2018](https://www.google.com.hk/search?q=bairros+de+hong+kong+mapa&dcr=0&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjh16uSwrTaAhWJVrwKHU3uA1AQ_AUICigB&biw=1366&bih=662#imgdii=lkj1_20D3fzSSM:&imgcr=E5XSrNcRI8Y07M:> Acesso em 12 abr. 2018</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

HONG KONG, Governo. **Mapa dos Planos de Ordenamento Territorial na Cidade.** Disponível em: < [https://www.info.gov.hk/tpb/en/list\\_of\\_plans/coverage.html](https://www.info.gov.hk/tpb/en/list_of_plans/coverage.html)> Acesso em 10 set. 2018

HONG KONG. Transport department. **Hill side escalator.** Disponível em [www.td.gov.hk/transportinhongkong/hillsideescalator](http://www.td.gov.hk/transportinhongkong/hillsideescalator) Acesso em 30 mai. 2018

HONG KONG. Autoridade para a habitação. **Ocupação de Shek Kip Mei antes do incêndio.** Disponível em: < <https://www.housingauthority.gov.hk/linear/en/about-us/public-housing-heritage/public-housing-development/index.html>> Acesso em 15 abr. 2018

HONG KONG. Autoridade para e habitação. **Primeiro conjunto de habitação popular construído pela Autoridade para a Habitação.** Publ. 1957. Fonte: <<https://www.housingauthority.gov.hk/linear/en/about-us/public-housing-heritage/public-housing-development/index.html>> Acesso em 15 abr. 2018

HONG KONG. Autoridade para habitação. **Wah Fu Estate: o primeiro bairro de assentamentos populares.** Disponível em: < <https://www.housingauthority.gov.hk/linear/en/about-us/public-housing-heritage/public-housing-development/index.html>> Acesso em 15 abr. 2018

HONG KONG. Civic Exchange. **The User's Guide to the Town Planning Process: how the public can participate on the Hong Kong Planning System.** Ago. 2006 Disponível em: < [http://www.civic-exchange.org/Publish/LogicaldocContent/200608URBAN\\_TownPlanningProcess\\_en.pdf](http://www.civic-exchange.org/Publish/LogicaldocContent/200608URBAN_TownPlanningProcess_en.pdf)> Acesso em 10 abr.2018

HONG KONG. Civil Aviation Departament. **KAI TAK AIRPORT 1925 – 1998.** Disponível em <https://www.cad.gov.hk/english/kaitak.html> Acesso em 20 mai.2018

HONG KONG. Civil Engineering and Development Departament. **Central and Wan Chai Reclamation.** Disponível em [www.cedd.gov.hk](http://www.cedd.gov.hk). Acesso em 30 mai. 2018

HONG KONG. Comitê de Planejamento Urbano. **Estudo Hong Kong 2030+**. Disponível em: <[http://www.hk2030plus.hk/about\\_b.htm](http://www.hk2030plus.hk/about_b.htm).> Acesso em mai. 2018

HONG KONG. Congresso Legislativo. **Lei Básica**. Disponível em: <<http://www.basiclaw.gov.hk/en/basiclawtext/index.html>> Acesso em 10 de set. 2018

HONG KONG. **Conselho Legislativo da Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China**. Disponível em [https://www.legco.gov.hk/education/english/resources/teach\\_sheets.html](https://www.legco.gov.hk/education/english/resources/teach_sheets.html). Acesso em 31 mai. 2018

HONG KONG. Conselho Legislativo da Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China. **Diagrama das Normas Estatutárias de Hong Kong**. Disponível em: < [https://www.info.gov.hk/tpb/en/list\\_of\\_plans/intro.html#top](https://www.info.gov.hk/tpb/en/list_of_plans/intro.html#top)> Acesso em 10 set. 2018

HONG KONG. Conselho legislativo. **Hong Kong e-Legislation**. Disponível em: <[https://www.elegislation.gov.hk/index/chapternumber?p=01&TYPE=&TYPE=2&TYPE=3&CAP\\_NO\\_FR=131&LANGUAGE=E](https://www.elegislation.gov.hk/index/chapternumber?p=01&TYPE=&TYPE=2&TYPE=3&CAP_NO_FR=131&LANGUAGE=E)> Acesso em 20 abr. 2018

HONG KONG. Conselho Legislativo. **Ordenança 131 A, regulamentações das ordenanças**. Publicado em 26 mar. 1954. Disponível em: <https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap131A@1997-07-01T00:00:00> Acesso em 10 set. 2018

HONG KONG. Conselho Legislativo. **Ordenança 131 B (retomada de posse e disposição da propriedade)**. Publicada em 24 nov. 1994. Disponível em: <<https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap131C@2005-06-10T00:00:00>> Acesso em 10 set. 2018

HONG KONG. Conselho Legislativo. **Ordenança 131 B, Apelações**. Publicada em 19 nov. 1991. Disponível em: < <https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap131B@1997-07-01T00:00:00>> Acesso em 10 set. 2018

HONG KONG. Departamento de Drenagem. **Sewerage Master Plan de 2009 e Drainage Services Department in Brief 2016-2017**. Disponível em: <[www.dsd.gov.hk](http://www.dsd.gov.hk).> Acesso em 06.06.2018

HONG KONG. Departamento de Informação de Hong Kong. **Hong Kong: The Facts**. Town Planning. Jan.2010. Disponível em: <[http://www6.cityu.edu.hk/construction\\_archive/major\\_reference\\_pdf.aspx?id=224](http://www6.cityu.edu.hk/construction_archive/major_reference_pdf.aspx?id=224).> Acesso em 10 abr.2018.

HONG KONG. Departamento de Planejamento de Hong Kong. **Executive Summary: Urban Design Guidelines for Hong Kong**. Hong Kong, nov. 2002. Disponível em: <[https://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/comp\\_s/udg/udg\\_es/udg\\_es\\_eng.pdf](https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/udg/udg_es/udg_es_eng.pdf)>. Acesso em 10 abr. 2018

HONG KONG. Departamento de Planeamento Urbano. **Ordenança de Planeamento Territorial**. Publ. 23 de jun. 1939. Versão com a emenda de abr. 1991. Disponível em: <<https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap131>> Acesso em 18 abr. 2018

HONG KONG. Departamento de Planeamento Urbano. **Excerto do texto introdutório do Plano HONG KONG 2030**. Disponível em: <[https://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/comp\\_s/hk2030/eng/finalreport/pdf/E\\_Foreword.pdf](https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030/eng/finalreport/pdf/E_Foreword.pdf)> Acesso em 23.04.2018

HONG KONG. Departamento de Planeamento Urbano. **Hong Kong 2030**. Última revisão em 23 jan. 2018. Disponível em: <[https://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/comp\\_s/hk2030/eng/finalreport/pdf/E\\_FR.pdf](https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030/eng/finalreport/pdf/E_FR.pdf)> Acesso em 23 abr. 2018

HONG KONG. Departamento de Planeamento Urbano. **Hong Kong 2030+**. Última data de revisão 10 de jul. de 2017. Disponível em: <[http://www.hk2030plus.hk/about\\_a.htm](http://www.hk2030plus.hk/about_a.htm)> Acesso em 21 abr. 2018

HONG KONG. Departamento de Planeamento Urbano. **Hong Kong: The facts of Town Planning**. Disponível em: <<https://www.gov.hk/en/about/abouthk/facts.htm>> Acesso em 12 abr. 2018.

HONG KONG. Departamento de Planeamento. **Hong Kong: the facts: new towns, new developments areas and urban developments**. Disponível em: <[www.gov.hk](http://www.gov.hk)> Acesso em 30 mai. 2018

HONG KONG. Departamento de Planeamento. **Utilização da terra em Hong Kong**. Disponível em: <[www.pland.gov.hk](http://www.pland.gov.hk)>. Acesso em 12 abr. 2018

HONG KONG. Departamento de transporte. **Environmental Report 2016**. Disponível em : <[www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_1110/er2016e.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_1110/er2016e.pdf)> Acesso em mai. 2018

HONG KONG. Departamento de transporte. **Hong Kong Strategic Route Map**. Disponível em: <[www.td.gov.hk](http://www.td.gov.hk)> Acesso em 30 mai. 2018

HONG KONG. Departamento de Transporte. **Travel Characteristics Survey**. P. fev. 2014, v. 1.0. Disponibilizado em 28.02.2014. Disponível em: <[http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_4652/tcs2011\\_eng.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_4652/tcs2011_eng.pdf)> Acesso em 21 mai. 2018

HONG KONG. Environment Bureau. **Hong Kong Biodiversity Strategy and action Plan. 2016-2021**. Disponível em: <[http://www.afcd.gov.hk/english/conservation/Con\\_hkbsap/files/HKBSAP\\_ENG\\_2.pdf](http://www.afcd.gov.hk/english/conservation/Con_hkbsap/files/HKBSAP_ENG_2.pdf)> Acesso em 04 set. 2018

HONG KONG. Government records service. **History in Pictures: birth and early growth of the city**. Disponível em: [www.gres.gov.hk](http://www.gres.gov.hk) Acesso em mai.2018

HONG KONG. Governo de Hong Kong. **Hong Kong Asia's World City**. Disponível em: <https://www.brandhk.gov.hk/html/en/AboutHongKong/AsiaSWorldCity.html> Acesso em 06 set. 2018

HONG KONG. Governo de Hong Kong. **Qualidade do Ar na cidade de Hong Kong**. Disponível em: < <https://www.gov.hk/en/residents/environment/air/airquality.htm>> Acesso em 06 jun. 2018

HONG KONG. Governo de Hong Kong. **Símbolo da cidade de Hong Kong: o dragão voando**. Disponível em: [https://www.gov.hk/en/about/abouthk/docs/2017HK\\_in\\_brief.pdf](https://www.gov.hk/en/about/abouthk/docs/2017HK_in_brief.pdf) Acesso em 21 abr. 2018

HONG KONG. Governo. **Hong Kong: The facts**. Disponível em: [www.gov.hk](http://www.gov.hk). Acesso em 29 mai. 2018

HONG KONG. Governo. **Símbolo da cidade de Hong Kong: o dragão voando**. Fonte: [https://www.gov.hk/en/about/abouthk/docs/2017HK\\_in\\_brief.pdf](https://www.gov.hk/en/about/abouthk/docs/2017HK_in_brief.pdf) Acesso em 29 mai. 2018

HONG KONG. Hong Kong Airport. **Hong Kong Airport at a glance**. Disponível em: <<http://www.hongkongairport.com/en/the-airport/hkia-at-a-glance/fact-figures.page>> Acesso em 03 mai. 2018.

HONG KONG. Hong Kong Heritage Museum. **Escritório do Patrimônio da Cultura Intangível de Hong Kong**. Disponível em: < [https://www.lcsd.gov.hk/CE/Museum/ICHO/en\\_US/web/icho/sam\\_tung\\_uk\\_museum.html](https://www.lcsd.gov.hk/CE/Museum/ICHO/en_US/web/icho/sam_tung_uk_museum.html)> Acesso em 25 mai 2018

HONG KONG. Hong Kong Housing Authority. **Public House Development**. Disponível em: < <https://www.housingauthority.gov.hk/linear/en/about-us/public-housing-heritage/public-housing-development/index.html>> Acesso em 15 abr. 2018

HONG KONG. Law drafting division: department of justice. **How legislation is Made in Hong Kong: a drafter's view of the process**. Jun de 2012. Disponível em: <[www.blis.gov.hk/blis/eng/pdf/2012/drafting2e.PDF](http://www.blis.gov.hk/blis/eng/pdf/2012/drafting2e.PDF)> Acesso em 31 mai. 2018

HONG KONG. Legislative Council of Hong Kong. **How laws are made**. Legislative council in brief n.7. Disponível em: < <https://www.legco.gov.hk/education/files/english/Factsheet/Factsheet7.pdf> > Acesso em 31 mai. 2018

HONG KONG. Legislative council. **Town Planning(amendment) Ordinance 2004**. Disponível em: <[https://www.pland.gov.hk/pland\\_en/tech/\\_doc/tp\\_bill/pamphlet2004/index.html](https://www.pland.gov.hk/pland_en/tech/_doc/tp_bill/pamphlet2004/index.html)> Acesso em 31 mai. 2018

HONG KONG. Parlamento de Hong Kong. **Ordenança de Planejamento Urbano**: cap. 131 das ordenanças de Hong Kong. Disponível em: < <https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap131>>. Acesso em 21 abr. 2018

HONG KONG. Parlamento de Hong Kong. **Crown Land Ordinance**. Disponível em: <<https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap124>> Acesso em abr.2018

HONG KONG. Parlamento de Hong Kong. **Land Resumption Ordinance**. Disponível em: <<https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap124>> Acesso em mai.2018

HONG KONG. Planejamento Urbano. **Excerto do texto introdutório do Plano HONG KONG 2030**. Disponível em: < [https://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/comp\\_s/hk2030/eng/finalreport/pdf/E\\_Foreword.pdf](https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030/eng/finalreport/pdf/E_Foreword.pdf) > Acesso em 23 abr. 2018

HONG KONG. Planning Department. **Hong Kong in a brief 2017**. Disponível em: < [https://www.gov.hk/en/about/abouthk/docs/2017HK\\_in\\_brief.pdf](https://www.gov.hk/en/about/abouthk/docs/2017HK_in_brief.pdf)>. Acesso em jun.2018

HONG KONG. Planning Department. **Town Planning in Hong Kong.pdf**. Publ. em 2017 Disponível em: <<https://www.gov.hk>> Acesso em jun. 2018

HONG KONG. Press Bureau. **Hong Kong: the facts**. Disponível em: <<https://www.gov.hk/en/about/abouthk/facts.htm>>. Acesso em 04 set. 2018

HONG KONG. Town Planning Board. **List of plans**. Disponível em: <[www.info.gov.hk](http://www.info.gov.hk)> Acesso em 31 mai. 2018

HONG KONG. Town Planning Division (Departamento de Terras) **Town Planning in Hong Kong**. Governo de Hong Kong: imprensa do Governo de Hong Kong, 1984. Disponível em: < <http://ebook.lib.hku.hk/HKG/B32056199.pdf> > Acesso em: 16 abr.2018

HONG KONG. Transport Department. **Pedestrianisation**. Disponível em: [http://www.td.gov.hk/en/transport\\_in\\_hong\\_kong/pedestrianisation/pedestrianisation/index.html](http://www.td.gov.hk/en/transport_in_hong_kong/pedestrianisation/pedestrianisation/index.html) Acesso em 30 mai. 2018

HONG KONG. Transport Department. **Transport in Hong Kong**. Disponível em: <<https://www.td.gov.hk>> Acesso em 30 mai. 2018

HONG KONG. Transport department. **Environmental Report 2016**. Disponível em: < [www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_1110/er2016e.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_1110/er2016e.pdf) > Acesso em jun. 2018

HONG KONG. Transport department. **Pedestrianisation**. Disponível em: <[www.td.gov.hk/transportinhongkong/pedestrianisation](http://www.td.gov.hk/transportinhongkong/pedestrianisation)> Acesso em 30 mai. 2018

HONG KONG.Planning Department. **Land Utilization in Hong Kong**. Disponível em [www.pland.gov.hk](http://www.pland.gov.hk). Acesso em 12 abr. 2018

HOWARD, Ebenezer. **O diagrama dos “Três Magnetos” in To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform**, Ed. Swan Sonnenschein & Co., Londres, 1898. Disponível em: < <https://archive.org/details/tomorrowpeaceful00howa> > Acesso em 14.06.2018

INSTITUTO DO SOLO CRIADO. **Carta de Embu**. CEPAM: fundação prefeito Faria Lima. Publ. 1977. Disponível em: < <http://infoocidade.blogspot.hk/2011/03/o-solo-criado.html>> e <<https://drive.google.com/file/d/0B9Gf6gzZoDQ1NmUyNmRkYtMGZmNS00YzJhLWFjMzktNGRmZjU5ZTBiZjI3/view>> Acesso em mar.2018

KENYA, Alex Abiko; DE ALMEIDA, Marco Antônio Plácido; BARREIROS, Mário Antônio Ferreira. **Urbanismo: história e desenvolvimento**. Dept. Engenharia de Construção Civil, USP: São Paulo. Publ. 1995. Disponível em: < <http://reverbe.net/cidades/wp-content/uploads/2011/08/urbanismo-historiaedesenvolvimento.pdf>> Acesso em 25 mai. 2018

LAM, Carrie. **Waterfront development in Hong Kong.ppt**. Publicado por Hong Kong. Governo. Disponível em: <[http://gia.info.gov.hk/general/201203/29/P201203290357\\_0357\\_91974.pdf](http://gia.info.gov.hk/general/201203/29/P201203290357_0357_91974.pdf)> Acesso em 30 mai. 2018

LI, Dennis. **The Real State Law Review – ed 07**. The Law Review. Publicada em abril de 2018. Disponível em: < <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-real-estate-law-review-edition-7/1167943/hong-kong>> Acesso em set. 2018

MACHADO, Paulo Afonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 23º ed. São Paulo, Malheiros, 2015, p. 449Disponível em: < <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0688-2013.pdf>>. Acesso em 06 abr. 2018

MACHADO, Paulo Afonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 23º ed. São Paulo, Malheiros, 2015

MARICATO, E. Brasil, cidades. Petrópolis: Vozes, 2001 *apud* MOURA, Iuri Barroso de; OLIVEIRA, Gabriel Tenenbaum de; FIGUEIREDO, Aline Cannataro de. **Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE-SP): análise das estratégias sob a perspectiva do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável**. Revista Cidade e Movimento : Cap.07. Publ. IPEA , Brasília, 2016

MELO FILHO, Álvaro Melo. **Princípios do Direito Registral Imobiliário**. Biblioteca Digital Medicina Anima. Associação dos Registradores de São Paulo. Disponível em:< <https://arisp.files.wordpress.com/2008/06/008-melo-principios.pdf>> Acesso em 20 jul. 2018.

MERCER. **Quality of Living Ranking**. Publicado em 2018. Disponível em: < <https://mobilityexchange.mercer.com/Portals/0/Content/Rankings/rankings/qol20181852963/index.html>> Acesso em 10 set. 2018

MOURA, Iuri Barroso de; OLIVEIRA, Gabriel Tenenbaum de; FIGUEIREDO, Aline Cannataro de. **Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE-SP): análise das estratégias sob a perspectiva do desenvolvimento orientado ao transporte sustentável.** Revista Cidade e Movimento : Cap.07. Publ. IPEA , Brasília, 2016

NASSIF, Luis. Jornal GGN. **ONU premia Plano Diretor de São Paulo da gestão Haddad.** Publ. 07.01.2017. Disponível em: < <https://jornalggn.com.br/noticia/onu-premia-plano-diretor-de-sao-paulo-da-gestao-haddad>> Acesso em 28 mai. 2018

NASSIF, Luis. Jornal GGN. **ONU premia Plano Diretor de São Paulo da gestão Haddad.** Publ. 07.01.2017. Disponível em: < <https://jornalggn.com.br/noticia/onu-premia-plano-diretor-de-sao-paulo-da-gestao-haddad>> Acesso em 28 mai. 2018

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. **Novos instrumentos urbanísticos em São Paulo: limites e possibilidades.** Disponível em: < [http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e\\_nobre/instrumentos\\_urbanisticos\\_sao\\_paulo.pdf](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/instrumentos_urbanisticos_sao_paulo.pdf) > Acesso em 23.03.2018.

O ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: O Estado de São Paulo. SACONI, Rose e ENTINI, Carlos Eduardo. **Como era São Paulo sem Plano Diretor.** Publ. 20 set. 2013. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-sem-plano-diretor,9276,0.htm>>

ONU Habitat III. **Nova Agenda Urbana.** Quito, 2016. Disponível em: < <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Portuguese.pdf>> Acesso em 26 mai. 2018

PACHECO, Priscila. **Plano diretor estratégico de São Paulo é premiado pela ONU.** The City Fix Brasil: WRI Brasil-Ross Center. Publ. 12 jan. 2017. Disponível em: <<http://thecityfixbrasil.com/2017/01/12/plano-diretor-estrategico-de-sao-paulo-e-premiado-pela-onu/>> Acesso em 20 jan. 2018

PESSOA, Jorge. **Entrevista com Benjamin Adiron Ribeiro.** Rev. Vitruvius: ISSN 2175-6708. Ano 16. Publ. Mai. 2015. Disponível em: < <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/16.062/5523?page=2> > Acesso em 10 fev.218

PICCINI, Andrea. **Cortiço na Cidade: conceito e preconceito na reestruturação do centro de São Paulo.** 2ª Edição. Annablume: São Paulo, 2004

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Assessoria de Imprensa. **Prefeitura publica decreto que institui os Planos Regionais das Subprefeituras.** Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/noticias/prefeitura-publica-decreto-que-institui-os-planos-regionais-das-subprefeituras/>> Acesso em 09.09.2018

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Observa Sampa**. Disponível em: <http://observasampa.prefeitura.sp.gov.br/index.php/indicadores/indicadores-por-tema/?category=Mobilidade%20Urbana>. Acesso em ago.2018

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Observa Sampa. Lentidão máxima-média no pico da manhã**. Acesso em: <http://observasampa.prefeitura.sp.gov.br/index.php/indicadores/indicadores-por-tema/?category=Mobilidade%20Urbana> Acesso em ago. 2018

PRESTES, Vanêscia Buzelato. **Estudo de caso: novos paradigmas da advocacia pública municipal – atuação preventiva e multidisciplinaridade – relato de um caso de aplicação do direito de superfície na regularização fundiária**. Direito Ambiental e as funções sociais essenciais à justiça. Coord. Antônio Herman Benjamin e Guilherme Purvin de Figueiredo. Revista dos Tribunais: São Paulo, 2011

QUARTZ. **The faces of Hong Kong: A timeline of the 20 years since the handover**. 29 de junho de 2017. Disponível em: < <https://qz.com/1011155/the-faces-of-hong-kong-a-timeline-of-the-20-years-since-the-handover/>>

ROGGE, Michel. **Refugiados de Hong Kong vindos de Shek Kip Mei**, incêndio em 1953. Hong Kong, 11 out. 2011. Disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=452&v=Dt8USmzvKbo](https://www.youtube.com/watch?time_continue=452&v=Dt8USmzvKbo)> Acesso em 14 abr. 2018

ROLNIK, R., KOWARICK, L. & SOMEKH, N. (orgs.)(1991) São Paulo: crise e mudança. São Paulo: in Nobre, Eduardo Alberto Cusce. **Novos instrumentos urbanísticos em São Paulo: limites e possibilidades**. Disponível em: <[http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e\\_nobre/instrumentos\\_urbanisticos\\_sao\\_paulo.pdf](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/instrumentos_urbanisticos_sao_paulo.pdf)> Acesso em 23.03.2018

SABOYA, Renato. **História do Pensamento Urbano do Brasil**. Urbanidades: urbanismo, planejamento e planos diretores. Publ. 10 nov.2008. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2008/11/urbanismo-e-planejamento-urbano-no-brasil-1875-a-1992/> Acesso em 20 fev.2018

SACONI, Rose e ENTINI, Carlos Eduardo. **Como era São Paulo sem Plano Diretor**. O Estado de São Paulo. Publ. 20 set. 2013 Disponível em: < <https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-sem-plano-diretor,9276,0.htm>> Acesso em 02 fev. 2018

SALES, Roberto. **Só metade das cidades brasileiras tem plano diretor, aponta IBGE**. São Paulo: Valor Econômico. Publicada em 15 abr. 2016. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/4525231/so-metade-das-cidades-brasileiras-tem-plano-diretor-aponta-ibge>> Acesso em 06.04.2018

SÃO PAULO Câmara Municipal. **Lei 16.050**. Publ. 31 jul. 2014. Disponível em: <[http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE\\_SUPLEMENTO-DOC.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf)> Acesso em 6 fev. 2018

SÃO PAULO. Assembleia Legislativa. **Constituição Estadual, atualizada até a emenda 46**. Disponível em: <<http://www.legislacao.sp.gov.br/legislacao/dg280202.nsf/a2dc3f553380ee0f83256cfb00501463/46e2576658b1c52903256d63004f305a?OpenDocument>> Acesso em 07.09.2018

SÃO PAULO. Câmara de São Paulo. **Lei municipal 16.642**. Publ. 09 mai. 2017 Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16642-de-09-de-maio-de-2017>> Acesso em 06 abr. 2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os planos regionais estratégicos das subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o uso e ocupação do solo no município de São Paulo**. Projeto de lei 139 de 2004. Publ. 23 mar. 2004 Disponível em: <<https://www.radarmunicipal.com.br/proposicoes/projeto-de-lei-139-2004>>. Acesso em 20.03.2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002**. Disp. Em: <[http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE\\_SUPLEMENTO-DOC.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf)> Acesso em 06.04.2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002**. Lei Municipal 16.050, de 31 jul. 2014. Disp. Em: <[http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE\\_SUPLEMENTO-DOC.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf)> Acesso em 06.04.2018

São Paulo. Câmara Municipal. **Aprova o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**. Projeto de lei 290 de 2002. Disponível em: <<https://www.radarmunicipal.com.br/proposicoes/projeto-de-lei-290-2002>> Acesso em 13 mar. 2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Aprova o Plano Diretor, institui o sistema de planejamento do Município de São Paulo, e dá outras providências**. Lei 10.676, 07 nov. 1988. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L10676.pdf>> Acesso em 17.02.2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Artigo 14 da lei 16.050 de 31 de julho de 2014**. Disponível em [http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE\\_SUPLEMENTO-DOC.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf) Acesso em 06 de abr. 2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Decreto 57537.** Disponível em: <[http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Decreto-57537-16\\_DOC.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Decreto-57537-16_DOC.pdf)> Acesso em 04 mar. 2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Dispõe sobre a construção de Habitações de Interesse Social para moradores de habitação sub-normal, concede incentivos e dá outras providências.** Lei 10.209. Publ. 09 dez. 1986. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1986/1020/10209/lei-ordinaria-n-10209-1986-dispoe-sobre-a-construcao-de-habitacoes-de-interesse-social-para-moradores-de-habitacao-sub-normal-concede-incentivos-e-da-outras-providencias>> Acesso em 18 mar. 2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Dispõe sobre instituição do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São Paulo - PDDI-SP.** Lei 7.688. Publ. 30 set. 1970 Disponível em:< <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L7688.pdf>>. Acesso em 12.02.2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Exposição de Motivos do Projeto de lei 139 de 2004.** Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0139-2004.pdf>> Acesso em 23mar2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Institui a política de mudança do clima no município de São Paulo.** Lei 14.933. Publ. 05 jun.2009 Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/2009/1493/14933/lei-ordinaria-n-14933-2009-institui-a-politica-de-mudanca-do-clima-no-municipio-de-sao-paulo>> Acesso em 04 jan. 2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Justificativa do Projeto de Lei 290 de 2002.** Disponível em: < <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0290-2002.pdf>> Acesso em 18 mar. 2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Lei municipal que estabelece coeficiente e aproveitamento de lotes, densidade demográfica, área mínima de lote por habitação e área mínima de espaços livres e dá outras providências.** Lei nº 5261, de 04 jul. 1957: revogada pela Lei nº 6877/1966. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1957/527/5261/lei-ordinaria-n-5261-1957-estabelece-coeficiente-de-aproveitamento-de-lotes-densidade-demografica-area-minima-de-lote-por-habitacao-e-area-minima-de-espacos-livres-e-da-outras-providencias?q=5261>> Acesso em mar.2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Lei Orgânica do Município.** Disponível em <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/educacao/cme/LOM.pdf> Acesso em 07.09.2018

São Paulo. Câmara Municipal. **Leis Municipais.** Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br>> Acesso em 17 fev.2018.

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Plano Diretor Estratégico**. Lei 13.430, pub. 13 set. 2002. Disponível em: <[http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=14092002L%20134300000](http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=14092002L%20134300000)> Acesso em 20 mar.2018

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Projeto de Lei 261 de 1988**. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL0261-1988.pdf>> Acesso em 03 abr. 2018

São Paulo. Comissão de Constituição e Justiça. **Parecer 744 de 2002 sobre o projeto de lei 290 de 2002**. Publicado em 13 jun. 2002. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0290-2002.pdf>> Acesso em 18 mar.2018

SÃO PAULO. Prefeitura de São Paulo. **Projeto de lei nº 688 de 2013**. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0688-2013.pdf>>. Acesso em 06 abr. 2018

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **Estratégias Ilustradas do Plano Diretor**. Publicado em 31 jul. 2014. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/01/Plano-Diretor-Estrat%C3%A9gico-Lei-n%C2%BA-16.050-de-31-de-julho-de-2014-Estrat%C3%A9gias-ilustradas.pdf>> Acesso em 20 set. 2018

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. **O que são Planos Regionais**. Disponível em <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/planos-regionais/> Acesso em 06 abr. 2018

SÃO PAULO. Secretaria de Meio Ambiente. **Índice de gestão de resíduos sólidos**. Disponível em: <<http://www2.ambiente.sp.gov.br/cpla/residuos-solidos/indice-de-gestao-de-residuos-igr/>> Acesso em 28 mai. 2018

SÃO PAULO. **Secretaria do Meio Ambiente**. Disponível em <http://www2.ambiente.sp.gov.br/cpla/residuos-solidos/indice-de-gestao-de-residuos-igr/> Acesso em 28.05.2018

SARAIVA. **VADEMECUM**. Ob. Col. 21ed. atual. e ampl. ed. Saraiva, São Paulo, 2016  
 SENADO FEDERAL. Subsecretaria de Edições Técnicas. **Estatuto da Cidade**. 3ª ed., 2008, Brasília, 102p. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf?sequence=6>> Acesso em 09 fev. 2018

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 32ª ed. rev. Atual. Ed. Malheiros, SP, 2010

STODDART R.N. **View of Hong Kong Island from Kowloon**. Hong Kong Museum of Art.

Superior Tribunal de Justiça. **Jurisprudência em teses**. Brasília, 18 de março de 2015, nº 30. Disponível em : <[www.stj.jus.br](http://www.stj.jus.br)> Acesso em 24 mai. 2018

TOLEDO, Roberto Pompeu de. **A capital da solidão: uma história de São Paulo das origens à 1900**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012

TOOGE, Ricardo. **Uma ideia de Prestes Maia: o Plano de Avenidas da cidade de São Paulo**. São Paulo. Folha de São Paulo. Publ. 10 jun. 2014 Disponível em: <<http://www.saopauloinfoco.com.br/plano-avenidas/>> Acesso em 12 fev. 2018

TRADING ECONOMICS. **UK Construction Output Growth Hits 7-Month High**. Disponível em [www.tradingeconomics.com](http://www.tradingeconomics.com). Acesso em 28 mai. .2018

TRADING ECONOMICS. UK Construction Output Growth Hits 7-Month High. Disponível em [www.tradingeconomics.com](http://www.tradingeconomics.com). Acesso em 28 mai..2018

WELSH, Frank. **A History of Hong Kong**. 3 ed. Rev. Grã-Bretanha: Ed. Harper Collins: 1997 rev.

YOSHIDA, Consuelo Yatsuda Moromizato Matsumoto. **Anotações de aula ministrada na especialização em Direito Ambiental da Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica: notas tomadas pela autora deste trabalho**. Ago. 2016

YOSHIDA, Consuelo Yatsuda Moromizato. **Funções sociais das cidades e da propriedade urbana. Parcelamento compulsório, IPTU progressivo no tempo e desapropriação-sanção**. Slides. Cogeae PUC-SP. 2016.

YOSHIDA, Consuelo Yatsuda Moromizato. **Poluição em face das cidades no Direito Ambiental Brasileiro: a relação entre a degradação social e a degradação ambiental**, Tese. Doutorado em Direito das Relações Sociais, PUC, 2001 citado e, **Sustentabilidade urbano-ambiental: os conflitos sociais, as questões urbanístico-ambientais e os desafios à qualidade de vida na cidade**. In Sustentabilidade e temas fundamentais de Direito Ambiental. MARQUES, José Roberto. org. Milenium: Campinas, 2009

YOSHIDA, Consuelo Yatsuda Moromizato. **Sustentabilidade urbano-ambiental: os conflitos sociais, as questões urbanístico-ambientais e os desafios à qualidade de vida na cidade**. In Sustentabilidade e temas fundamentais de Direito Ambiental. MARQUES, José Roberto. org. Milenium: Campinas, 2009