XV SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO
A Cidade, o Urbano, o Humano Rio de Janeiro, 18 a 21 de setembro de 2018

COMPANHIA CITY ALÉM DOS RIOS: OS BAIRROS-JARDINS NA ZONA NORTE DE SÃO PAULO (1975-1992)

EIXO TEMÁTICO: VILAS E CIDADES, URBANIZAÇÃO E REGIONALIZAÇÃO

Deborah Sandes de Almeida, Mestranda em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo na FAU USP, sandesdeborah@usp.br

RESUMO

Esta comunicação visa apresentar a pesquisa de mestrado que busca compreender a atuação da *Companhia City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company* no processo de expansão e crescimento do território da cidade de São Paulo a partir da década de 1970 – momento importante de expansão das periferias da cidade – com foco na Zona Norte, acompanhando suas ações de 1975 até 1992. Seguindo os padrões urbanísticos já consagrados em outras regiões da cidade, notadamente o Centro e a Zona Oeste, a Companhia City implantou naquela região uma série de loteamentos que deram origem a novos bairros: Parque Nações Unidas, City América, City Recanto Anastácio, Jardim dos Pinheiros e City Empresarial Jaraguá, influenciando com sua morfologia particular os loteamentos vizinhos abertos no mesmo período. A Companhia City pode ser considerada, portanto, um dos agentes indutores da transformação da região, através da atração de novas faixas de população para este território além rios em expansão, com ampla disponibilidade de áreas livres e a possibilidade de receber nessas áreas loteamentos apoiados em conceitos e princípios norteadores dos bairros-jardim já implantados no início do século XX nos loteamentos Jardim América, Pacaembu, Alto da Lapa, entre outros. As perguntas que norteiam a pesquisa são quais os interesses vigentes na cidade e na Companhia City neste período, na segunda metade do século XX, que induziram a expansão para esta porção do território e quais as consequências desta expansão territorial no contexto urbano de São Paulo e na formação e consolidação da paisagem residencial desta região.

PALAVRAS-CHAVE: Companhia City; São Paulo; História Urbana.

CITY COMPANY BEYOND THE RIVERS: THE NEIGHBORHOODS-GARDENS IN THE NORTH OF SÃO PAULO (1975-1992)

ABSTRACT

This communication aims to present the master's research that seeks to understand the performance of the City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company in the process of expansion and growth of the territory of the city of Sao Paulo from the 1970s - an important moment of expansion of the peripheries. Following the urban patterns already established in other regions of the city, notably the Center and the West Zone, the City Company implemented in that region a series of allotments that gave origin to new neighborhoods: Parque Nações Unidas, City America, City Recanto Anastácio, Jardim dos Pinheiros and City Empresarial Jaraguá, influencing with its particular morphology the neighboring allotments opened in the same period. The City Company can, therefore, be considered as one of the agents that led to the transformation of the region through the attraction of new population ranges to this territory, beyond expanding rivers, with a wide availability of free areas and the possibility of receiving in these areas supported lots in concepts and guiding principles of the neighborhoods-garden already implanted in the beginning of the XX century in the allotments Jardim América, Pacaembu, Alto da Lapa, among others. The questions that guide the research are the current interests of the city and City Company during the second half of the twentieth century that led to the expansion of this portion of the territory and the consequences of this territorial expansion in the urban context of Sao Paulo and in the formation and consolidation of the residential landscape of this region.

KEY-WORDS: *City Company; São Paulo; Urban History.*

INTRODUÇÃO

O presente artigo é um desdobramento do projeto de pesquisa desenvolvido para ingresso como mestranda no Programa de Pós Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo no ano de 2018. Em linhas gerais, a pesquisa pretende contribuir para a compreensão do processo de crescimento da cidade de São Paulo, investigando de que forma se deu a expansão deste território, através da análise dos fatores que induziram a extrapolação da barreira hidrográfica formada pelos rios Tietê e Pinheiros, que contribuíram para a expansão periférica do território da cidade. Tem como fio condutor a implantação dos bairros-jardins na Zona Norte de São Paulo e suas conexões com o tecido urbano em expansão para além do núcleo central da cidade, buscando entender como se deu a flexibilização deste conceito e das implicações socioeconômicas carregadas por ele em São Paulo de modo a acompanhar e abranger novas classes sociais em formação, a partir da década de 1970, no contexto de expansão urbana da cidade de São Paulo.

Através do levantamento de fontes primárias no acervo da Cia. City em São Paulo e nos acervos e arquivos municipais e da investigação do processo histórico de urbanização e implantação de bairros na Zona Norte de São Paulo, busca-se refletir criticamente acerca das mudanças nos padrões conceituais e urbanísticos estabelecidos por aqueles bairros ligados a City na cidade e sua influência na formação e consolidação da paisagem residencial, para áreas além da região central da cidade.

A COMPANHIA CITY E A ZONA NORTE DE SÃO PAULO

A Companhia City faz parte da história da cidade de São Paulo, tendo sido responsável por dar forma a trechos significativos de seu território desde o início do século XX. Sua atuação está intrinsicamente ligada ao crescimento da cidade, e a potência e velocidade desse crescimento, decorrentes da inserção da Província na economia do Império e em seguida, do Estado na jovem República. Nas palavras de Silvia Wollf, que estudou o inicio da atuação da City em São Paulo:

> São Paulo vinha desenvolvendo-se em progressão geométrica desde a década de 1870, marcha ainda mais acelerada na virada do século com a articulação do trinômio estabelecido pela economia cafeeira, pela circulação e comercialização de seus produtos através das ferrovias e do porto de Santos e pelos amplos contingentes populacionais atraídos para as regiões sob influência dessa mesma economia. [...] No processo de cosmopolização dos costumes e crescimento populacional e urbano, os limites da São Paulo tradicional foram rompidos, e a cidade estendeu-se, através de ruas e viadutos, em continuidade ao traçado existente, mas também desbravando regiões descontinuadas da trama urbana.[1]

A cidade vinha se transformado em um núcleo urbano relativamente estruturado, que passaria a depender dos investidores privados para a abertura de novas ruas e da implantação de linhas de bondes e do transporte ferroviário que pudessem ligar as áreas mais afastadas ao centro, onde todo o comércio e serviços se localizavam:

> [...] Ao fechar o século XIX, a articulação do núcleo central da cidade com seu entorno imediato ocorreu, pelo menos num primeiro momento, pela conjugação de um sistema de novos

1 WOLFF, Silvia Ferreira Santos. *Jardim América*: O Primeiro Bairro-Jardim de São Paulo e Sua Arquitetura. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2015.

> loteamentos residenciais sustentados pelos bondes, que eram naquele momento o seu principal sistema de transporte urbano. Apesar de incipiente, o transporte público ligou o núcleo central às suas áreas de expansão, conectando as diferentes atividades urbanas à moradia e servindo tanto à casa burguesa quanto ao cortiço operário. Simultaneamente, a rede ferroviária já iniciava a organização dos arredores industriais e de habitação suburbana.[2]

É neste contexto de crescimento e expansão que, no início da segunda década do século XX, a partir da união de investidores ingleses, franceses e brasileiros, foi criada em Londres a *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Ltda*, mais conhecida como Companhia City[3], com a finalidade de realizar operações imobiliárias e de urbanização em São Paulo.

Como se sabe, a Cia. City instalou-se em São Paulo em 1912, adquirindo terrenos para loteamento, no total de mais de 15 milhões de metros quadrados correspondentes a áreas fora do centro, mas ainda inseridas no perímetro urbano da cidade, com foco no eixo oeste-sudoeste (onde já ocorria a concentração e expansão das elites emergentes e de setores médios, nas regiões de Higienópolis e da Av. Paulista). Iniciou o planejamento e construção de bairros inspirados no conceito de "cidade-jardim", criado na Inglaterra por Ebenezer Howard, e reproduzido no Brasil através dos projetos urbanísticos elaborados pelos arquitetos ingleses Richard Barry Parker e Raymond Unwin[4]

Nestes projetos, além de propiciar a implantação de bairros residenciais destinados a classes médias e classes médias altas[5], prevendo moradias de alto padrão para seus moradores, a Cia. City também oferecia a infraestrutura necessária para viabilizar e valorizar seus empreendimentos, como a pavimentação das ruas, a arborização das áreas comuns, a implantação do sistema de gás encanado, água e esgoto, bem como amplos espaços públicos, praças e parques para promover a convivência entre os moradores. Todas essas características, usos, padrões de ocupação e restrições eram estabelecidas e regulamentadas em contrato, impedindo que os proprietários alterassem os padrões de uso e ocupação dos lotes adquiridos, o que garantiu a preservação das características originais de seus empreendimentos[6].

> Desde o início de suas atividades no Brasil, a Cia. City mantém estreitas relações com a administração da cidade e com empresas concessionárias (*Light and Power* e *São Paulo Railway Station*), na medida em que seus loteamentos, distantes das áreas centrais, precisam ser acompanhados de significativas obras de infraestrutura e provisão de serviços públicos [...] subsidia as empresas concessionárias para provisão de luz e gás e também empresas de transporte coletivos para que promovam acesso a seus terrenos.[7]

No geral, portanto, pode-se dizer que a ocupação urbana do território em expansão em São Paulo foi realizada de maneira pouco planejada e movida sobretudo por interesses particulares, onde

2 MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: EDUSP, 2013.

3 Doravante referida como Cia. City.

4 A história da criação da Cia. City no início do séc. XX, em Londres, sua atuação inicial em São Paulo e o padrão urbanístico de "cidade-jardim" adotado em seus empreendimentos, são amplamente abordados nas obras de diversos autores, destacando-se Candido Malta Campos, Flávio Villaça, Sarah Feldman e sobretudo Roney Bacelli e Silvia Wolff (referenciados na Bibliografia), além de constar do material elaborado pela própria City na década de 1980, oferecendo um panorama de seus empreendimentos até então: o livreto comemorativo quando dos cem anos de atuação da City no país (2013) e sua revista digital "Cia City Magazine" (2015).

5 "A City previa, originalmente, desenvolver bairros voltados a diversos segmentos sociais. No entanto, transformações nos perfis dos projetos resultaram numa atuação centrada, sobretudo no atendimento às classes de alta renda (M.C.P. de Souza, O capital imobiliário e a produção do espaço urbano: o caso da Companhia City, p.67-68; citado em: FIX, Mariana. *São Paulo Cidade Global*: Fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007, p.30).

6 Essas características e restrições gerais, tais como: uso e ocupação, recuos, quantidade e dimensão da construção no lote, número de pavimentos, altura dos muros de fechamento frontal e lateral, construção de pérgulas, áreas externas, calçadas, entre outros – se mantiveram ao longo do século XX em todos os empreendimentos implantados pela Cia., inclusive para os bairros que são objeto desta pesquisa, conforme constam nos documentos "Instrumento Particular de Compromisso de Venda e Compra" de cada um dos bairros: Parque Nações Unidas (1975), City América (1980/1990), City Recanto Anastácio (1980/1990), Jardim dos Pinheiros (1980) e City Empresarial Jaraguá (1992), todos cedidos pela Cia. para utilização como fonte de dados desta pesquisa.

7 FELDMAN, Sarah. *Planejamento e Zoneamento*. São Paulo: 1947 - 1972. São Paulo: Edusp, 2005, p. 153-155.

os proprietários das terras adquiriam as concessões de serviços públicos, ou se associavam às concessionárias, de modo a manipular a valorização das terras, incentivando o loteamento de zonas distantes e baratas, desconectadas do tecido urbano existente, visando a valorização das regiões intermediárias e contribuindo para a desarticulação do desenho urbano da cidade, com participação conivente ou omissa das administrações públicas. De acordo com Candido Malta Campos, a "*Cia Light & Power* associada à Cia City, em empreendimentos imobiliários e loteamentos, tornou-se o elemento chave para a produção de infraestrutura que vai dar apoio ao desenvolvimento industrial e urbano que se anunciava"[8].

Entre 1913 e 1929, foi implantado pela City em São Paulo o primeiro bairro-jardim planejado da cidade, o Jardim América, com o objetivo de oferecer aos seus moradores alta qualidade de vida, proporcionada através de residências unifamiliares de baixo gabarito instaladas em grandes terrenos ajardinados, dispostos em ruas arborizadas de traçado curvilíneo (em contraposição ao traçado em tabuleiro de xadrez aplicado em outras regiões da cidade, sem considerar a topografia do local de implantação, mesmo em bairros como Higienópolis e Campos Elíseos, destinados aos setores mais abastados), com uma hierarquia evidente entre o tráfego local e o tráfego de circulação, concentrando este último nas vias externas do bairro, garantindo qualidade ambiental e sanitária para o loteamento[9]. Essas características conferiram um padrão diferencial ao bairro, contribuindo daí em diante para a tendência de ocupação do eixo sudoeste – onde eles preferencialmente se localizavam – pelas classes média e alta.

A boa qualidade do bairro teria sido fundamental para garantir o apoio de profissionais ligados às questões urbanísticas em São Paulo, como por exemplo Victor Freire, diretor de obras do Município, o que também contou para a alteração da legislação da cidade futuramente[10]. Segundo Sarah Feldman, a Cia. City "além da prioridade das obras públicas em suas áreas e a consequente valorização de seus imóveis, recebe vários benefícios por parte de órgãos públicos, dentre esses, a adoção de leis municipais que garantam o padrão de seus empreendimentos".[11] Convém notar que desde o início de sua atuação, a City sempre submeteu seus empreendimentos a todos os regulamentos administrativos municipais existentes, mas quando

> esses regulamentos criaram impedimentos para a plena implantação de seus projetos urbanísticos, a City propôs mudanças na legislação municipal, baseadas nas restrições contidas em seus contratos, que acabaram sendo incorporadas, não apenas na ordenação de suas próprias terras, mas em outras zonas da cidade, como por exemplo, as normas que diziam respeito ao traçado e largura das ruas.[12]

Graças a essas alterações da legislação municipal, a City conseguiu lotear a região do Pacaembu, em terras adquiridas anteriormente, mas que não haviam sido ainda colocadas no mercado justamente pelas condições do terreno. A topografia íngreme e irregular induzia a um desenho orgânico mais adaptado ao território, que previsse ruas de largura e comprimento variáveis, contrariando a legislação vigente que até aquele momento "exigia ainda regularidade das ruas, que

8 CAMPOS, Candido Malta. Os rumos da cidade. Urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Senac, 2002, p.33.

9 WOLFF, op. cit., 2015.

10 Idem.

11 FELDMAN, op. cit., 2005, p.153-155.

12 WOLFF, op. cit., 2015, p. 68

podiam ser retas ou até curvas, mas não sinuosas”[13]. Após quase dez anos de negociações e retardo para a abertura do bairro, as alterações na legislação foram consolidadas em 1923, com defesas técnicas elaboradas pelo próprio Barry Parker, permitindo assim a abertura de vendas de lotes no bairro dois anos depois.

> A legislação relativa a recuos, muros de fecho e estabelecimento de usos, por sua vez, é bastante ilustrativa da excepcionalidade do padrão urbanístico introduzido pela Cia. City. As restrições impostas pelo regulamento interno da empresa para as construções em seus terrenos não apenas eram respeitadas, merecendo destaque nos códigos municipais de 1929 e 1934, como também induziram a legislação para outros bairros. A exclusividade de uso residencial também foi modelo precursor do zoneamento que só foi legalmente implantado na cidade muito mais tarde.[14]

Com a concretização do empreendimento do Jardim América e em função do sucesso e aceitação da identidade do bairro, na primeira metade do século XX a City prosseguiu investindo na comercialização de novos bairros, seguindo os padrões testados no jardim América e sobretudo no Pacaembu[15]. Concentrados no setor Sudoeste se destacam: Alto da Lapa (1921)[16], Pacaembu e Alto de Pinheiros (1925), Butantã (1935) e posteriormente Boaçava (1949) e Jardim Guedala (1950). Wolff notou que "o padrão foi efetivamente tão bem-aceito que se estendeu não apenas em terras da própria companhia, mas também por loteamentos de outras empresas que buscavam incorporar características dos primeiros bairros-jardim da City”[17], em terras que extrapolavam este setor da cidade, chegando nos subúrbios em expansão no território da cidade.

Ao longo dos anos de 1940 e 1950, a Cia. City consolidou seu padrão de implantação de loteamentos acrescidos de infraestrutura, em contraste “com a maioria dos bairros periféricos que vinham sendo criados, principalmente nas Zonas Norte e Leste, onde os loteamentos se limitavam exclusivamente à simples aberturas de ruas, sem qualquer outro benefício”[18]. Neste período, São Paulo passa por um intenso processo de modernização com a consequente expansão de seu território, propiciado pela alteração da atividade econômica local, ou seja, impulsionada pela descentralização e avanço da industrialização para as áreas periféricas da cidade, principalmente nas zonas Noroeste e Sul (Osasco e ABC).[19] Além disso, passa a ocorrer a intensificação do transporte rodoviário, com a ampliação da rede rodoviária da cidade, consolidando e reforçando importantes conexões regionais e metropolitanas e criando cenários propícios para o desenvolvimento de novos núcleos urbanos ao longo destes caminhos.

---

13 Idem, ibidem.

14 Idem, ibidem, p.69.

15 Para acelerar a comercialização dos terrenos bem como a sua ocupação, a empresa dispunha de financiamento e outras condições comerciais especiais. Tais práticas fizeram da Cia. City, em 1937, a maior organização imobiliária e urbanística da América do Sul. Cf. *Cia City*: 100 anos criando harmonia entre o urbano e o humano. São Paulo: Cia City, 2013.

16 Cabe destacar que o loteamento da Lapa foi concebido com as características de um subúrbio ajardinado, com uma clara divisão de classes sociais estabelecida entre as partes baixa e alta do loteamento: estas, destinadas às classes médias altas; aquelas, destinadas às classes trabalhadoras. Alguns aspectos relevantes foram considerados nesta proposição destinada às classes trabalhadoras: a grande distância do centro da cidade, a proximidade à fábrica Armour em fase de implantação nas terras além do Rio Tietê e da estação de trem da Lapa da estrada de ferro Sorocabana, em planejamento na época. Já as partes altas do loteamento demoraram a ser ocupadas inicialmente. Porém com o tempo, as características dos bairros-jardins totalmente incorporadas e valorizadas pelas classes médias altas paulistana, começaram a fazer sucesso e trouxeram maior impulso para as vendas do bairro na década de 1940, mas, mesmo assim, não foram suficientes para alcançar a sofisticação adquirida pelo Jardim América. Cf. WOLFF, op. cit., 2015.

17 WOLF, op. cit., 2015, p.91.

18 FELDMAN, op. cit., 2005, p.146.

19 “A consolidação do parque industrial paulista na década de 1950, atrelado ao projeto nacional estabelecido no PLANO DE METAS do governo Juscelino Kubitscheck, concentrou investimentos significativos no espaço físico do que viria a constituir a grande São Paulo.” Cf. MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, op. cit., 2013, p. 36.

Como apontam Meyer, Grostein e Birdman, “o rodoviarismo se tornou a partir de então, um fator de reestruturação do território existente e de estruturação do novo território intra-urbano e regional.”[20] Concomitantemente a este processo, se dá o desenvolvimento do transporte coletivo sobre pneus (desde o rompimento dos contratos da Prefeitura com a Cia. Light, detentora do monopólio do transporte por bondes), com a implantação de inúmeras linhas de ônibus que conectam o centro às novas periferias em formação, facilitando o deslocamento da população pela cidade e permitindo o afastamento dos loteamentos habitacionais destinados aos trabalhadores e às classes menos favorecidas.[21] Como explica Sarah Feldman:

> No final dos anos de 1940, São Paulo conta com mais de dois milhões de habitantes [...] a área urbana se expande, pois a ocupação periférica já se impôs como estratégia de moradia para a população de baixa renda e, direcionada pela indústria, ultrapassa as fronteiras do município. [...] a propriedade imobiliária como campo de investimento de lucros da indústria, do comércio e da exportação agrícola se intensifica. [...] Nos subúrbios, onde o comércio imobiliário se restringia ao loteamento e venda de terrenos isolados, a partir de 1950, se inaugura a prática de construção e venda de casas compreendendo vários quarteirões, com financiamento das companhias imobiliárias. [...] Intensificação da verticalização, expansão periférica e reestruturação da centralidade são parte de um processo de mudanças na constituição espacial de São Paulo que se estende até os anos de 1970.

Feldman mostra ainda a expansão dos fundos de investimentos que vão afinal financiar a expansão da cidade e o seu parque construído daí em diante:

> Assim, ocorre a expansão de fundos previdenciários, das companhias de capitalização, das caixas econômicas e das empresas de seguros que oferecem crédito imobiliário, empréstimos hipotecários, e investem em construções, tanto em grandes edifícios comerciais e residenciais para os grupos ricos e abastados, como em conjuntos populares em terrenos. O capital incorporador se consolida como nova fração de capital no processo de produção do ambiente urbano. [...] O resultado é a aceleração da especulação imobiliária e a valorização sem precedentes dos imóveis urbanos. [...] Se nos detivermos no caso específico de São Paulo, podemos observar que, a partir da década de 1940, se intensifica e se diversifica o universo de empreendimentos imobiliários.[22]

As regiões Norte e Oeste da cidade, principalmente os distritos de Pirituba, São Domingos, Jaraguá e Lapa, por estarem situados entre dois importantes eixos ferroviários, o da Lapa cortado pela Estrada de Ferro Sorocabana (que ligava São Paulo à Sorocaba – atual Linha 8 Diamante da CPTM), e os de Pirituba e Jaraguá, cortados pela Estada de Ferro Santos-Jundiaí (que ligava o interior do Estado ao litoral – atual Linha 7 Rubi da CPTM), também participam deste processo de crescimento periférico, já que na região existiam grandes glebas de terra disponíveis, oriundas das antigas fazendas de criação de gado de corte, de café, chá e verduras, entre elas as fazendas Barreto, Jaraguá, Anastácio e Capuava.

Ao longo das primeiras décadas do século XX, estas terras foram convertidas ao uso industrial, conferindo ao bairro de Pirituba a condição de bairro predominantemente industrial, devido à concentração de indústrias de diversos ramos de atividade nestes territórios.[23] Neste contexto,

---

20 Idem, Ibidem, p. 37.

21 SANTOS, Laerte Moreira dos. *Expansão Urbana da Cidade de São Paulo e a segregação sócio-espacial durante o período de 1850 a 1992*. São Paulo,1992. Disponível em <https://estudantesdeservicosocial.files.wordpress.com/2013/08/texto4.pdf>. Acesso em: 08 abr. 2016. Ver também SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de. “O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana”. *Espaço & Debates*, n. 37, v. XIV, São Paulo, 1994, p.19-33.

22 FELDMAN, op. cit.., 2005, p.15-17

23 Destacam-se as indústrias: Fábrica de Colla Paulista, a Cia. Armour do Brasil, a Fiat-Lux, o Lanifício Pirituba, a Cia. Anglo Brasileira de Indústria de Borracha, a Gessy-Lever, a Química Anastácio, a Refinações de Milho Brasil, os Pianos Fritz Dobbert e a Metalúrgica Mauser. Disponível em <http://www.etecpirituba.com.br/etec-pirituba/>, Acesso em 08 abr. 2016.

destacam-se as Fazendas Barreto e Jaraguá que deram origem aos bairros de Pirituba e Jaraguá e as Fazendas Anastácio[24] e Capuava, que foram adquiridas pela Companhia Armour do Brasil (1917)[25], para a implantação das instalações de seus frigoríficos às margens do rio Tietê e da Ferrovia Sorocabana, para facilitar o escoamento de sua produção. Posteriormente, o controle acionário dessa empresa foi adquirido pelo Grupo Deltec[26], que terá papel fundamental na destinação e transformação destas áreas. Essa concentração industrial na região incentivou, nas décadas subsequentes, a sua ocupação por loteamentos destinados a diversas classes sociais, mas principalmente às classes trabalhadoras, que agora possuíam novas opções de emprego, além do núcleo central da cidade.[27]

Em 1957, a Cia. City, assim como ocorrera com a Companhia Armour do Brasil, é adquirida pelo Grupo Deltec e volta seus interesses para a região de Pirituba, mais especificamente para os 1.500 acres de terra da Fazenda Anastácio (último grande trecho disponível na zona noroeste com este tamanho, na área urbana da cidade e com pouco desenvolvimento ao seu redor)[28]. Nesse momento, a City já havia esgotado o estoque de terras adquirido no início do século e por isso passava a se interessar por novas áreas. A partir de então, a Cia. City/Deltec passa a ser responsável pela transformação de novas glebas em loteamentos residenciais, seguindo os moldes de seus padrões urbanísticos já consolidados em outras regiões da cidade, participando da ampla concorrência do mercado imobiliário em especulação na região.

Nas palavras de José Bicudo, atual presidente da City: “O primeiro questionamento deles foi sobre definir o futuro da companhia. Decidiram reunir um grupo diretivo que tivesse presença na sociedade, na economia e na política”.[29] Mas como naqueles anos o Banco Nacional da Habitação (BNH) passava a substituir os antigos Fundos de Aposentadoria e Pensão, com o intuito de financiar a compra de imóveis, os diretores da City teriam tomado a decisão de “passar a incorporar imóveis, estratégia que foi tão bem-sucedida que a empresa tornou-se uma das maiores incorporadoras da cidade na década de 1970” [30]. Como se pode ler no próprio folheto informativo da empresa, “no final

24 No começo do século XX, as terras da Fazenda Anastácio foram divididas. A Cia. Armour do Brasil ficou com o pedaço da plantação de chá e café. Depois ela as venderia para a investidora Novo Mundo, que daria origem aos bairros de São Domingos até hoje confundidos com os de Pirituba. O desenvolvimento de Pirituba propriamente dito surgiria pelas mãos da Cia. City de Desenvolvimento, que ficou com a área destinada à criação de gado e a loteou, atraindo moradores e fábricas para a região. Disponível em <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,a-historia-de-pirituba-em-sete-topicos,1753897#> Acesso em 08 abr. 2016.

25 Disponível em <http://www.etecpirituba.com.br/etec-pirituba/>, Acesso em 08 abr. 2016.

26 O Grupo Deltec é um consórcio multinacional de empresas norte-americanas e alemãs, com foco em investimentos e empréstimos aos países de terceiro mundo, principalmente os latino-americanos, através, também, de associações com empresas locais. Para maiores detalhes, ver: “Section Three: New Strategies for Multinational Enterprise in the Third World: Deltec in Brazil and Argentina” In: IDRIS-SOVEN, Elizabeth; IDRIS-SOVEN, Ahamed; VAUGHAN, Mary K. *The World as a Company Town*: Multinational Corporations and Social Change. Nova York: De Gruyter Mouton, 1978.

27 De acordo com Langenbuch, pode-se constatar que “no tocante à suburbanização residencial, as ferrovias radiais continuaram a comandar o processo. Ora diretamente, em função do transporte oferecido pelos trens de subúrbio, ora indiretamente através do mercado de mão de obra, criado ou aplicado em função das novas indústrias, ou ainda indiretamente – através do equipamento comercial e de serviços oferecidos pelos “povoados – estação” [...] A nova atitude da Estrada de Ferro Sorocabana com relação a trens de subúrbio favoreceu este desenvolvimento lindeiro de sua linha, muito recente quando comparado com o das outras ferrovias. Com efeito, além de aumentar o número de trens, a ferrovia instala finalmente uma parada na Lapa, inaugurada em 1958. Desta maneira, comerciários e industriários de boa parte de São Paulo passaram a contar com mais uma área onde poderiam implantar sua residência. [...] As margens da Santos - a - Jundiaí, apenas experimentam um desenvolvimento suburbano modesto, inexpressivo se comparado com o que se verificou ao longo das demais ferrovias radiais. No citado eixo, apenas Pirituba conhece um crescimento de maior vulto. Com efeito, a porção sita a leste da ferrovia (Vila Pereira Barreto) é alcançada e absorvida pela área edificada contínua da cidade. A oeste da ferrovia, a porção contígua à estação é loteada, e rapidamente ocupada. A antiga Vila Pirituba perde destarte a solução de continuidade que existia entre ela e a estação; simultaneamente novos loteamentos ao norte estendem o subúrbio até a nova estação Vila Clarisse.” LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo*: Estudo de Geografia Urbana. 1968. 564 f. Tese de Doutorado - Curso de Filosofia, Ciências e Letras, UNICAMP - Universidade de Campinas em Rio Claro, Rio Claro, 1968, p. 280-281 e 283.

28 IDRIS-SOVEN; IDRIS-SOVEN; VAUGHAN, op. cit., 1978, p. 230.

29 CIACITY MAGAZINE, 2015

30 Idem, Ibidem.

da mesma década, a companhia expandiu seus negócios para o Interior, retomou sua vocação urbanística com a criação de loteamentos e cruzou os limites do Estado"[31].

Mas não apenas a City se interessaria por áreas na Zona Norte de São Paulo. Durante as décadas de 1960 e 1970, as glebas dos distritos de Pirituba, São Domingos e Jaraguá passam a ser alvo de intenso interesse de incorporadoras imobiliárias e bancos que viram na região a oportunidade de ocupar as áreas ociosas transformando-as em bairros destinados a diversas classes sociais. Com isso, a transformação desta porção da cidade se dá a partir da diversidade de padrões urbanísticos empregados pelos diversos empreendedores em seus loteamentos, já que a cidade ainda não apresentava legislação regulamentadora para "homogeneizar" estes empreendimentos. De acordo com Flavio Villaça "a partir da década de 1960, as camadas de alta renda começaram a perder seu interesse pelos centros de nossas metrópoles e por suas vizinhanças imediatas"[32], tendo nesta região a possibilidade de se estabelecer através de incentivos e investimentos do capital imobiliário e ainda assim em áreas não tão distantes do centro da cidade.[33]

É na década de 1970 que a Cia. City volta as atenções para esta porção da cidade e começa a implantação de seus novos bairros-jardins. O primeiro a ser implantado foi o Parque Nações Unidas (1975), no distrito do Jaraguá, nos arredores da estação de trem de mesmo nome e da fábrica de máquinas e equipamentos da Voith[34], responsável pela atração de melhoramentos e novos moradores para a região. Em seguida, mais especificamente em 1979, nas terras adquiridas pela empresa em Pirituba, a Cia. City promoveu a urbanização da região e implantou, em duas fases, um bairro-jardim exclusivamente residencial de alto padrão, o bairro City América[35], com 1.492.682m², apresentando grandes contrastes urbanísticos em relação aos outros loteamentos que estavam sendo implantados por outras empresas na região de Pirituba e São Domingos para diferentes classes sociais.[36]

Além do City América, outros bairros residenciais (Figura 1) com o padrão de infraestrutura da City, mas destinados a diversas classes sociais, foram projetados e implantados nas imediações de Pirituba, São Domingos e Jaraguá, destacando-se entre eles: City Recanto Anastácio, com 297.385m² (1979/1990); Jardim dos Pinheiros ou City Pinheirinho, com 178.520m² (1980) e o City Jaraguá (1980).[37]

---

31 Idem, Ibidem.

32 VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998., p.230

33 "Até os anos 1960, boa parte do distrito de Pirituba ainda carecia de serviços públicos básicos, como água e luz. Os moradores se mobilizaram e chegaram a tentar uma emancipação, acabaram recuando, mas a prefeitura passou a dedicar mais atenção à região. Já na década de 70, ao mesmo tempo em que a Cia. City começa a lotear empreendimentos de alto padrão, tem início um período de crescimento desordenado em que o planejamento urbanístico do distrito e do bairro se perdem. Surgem vários pontos mais empobrecidos, loteamentos populares e favelas que atualmente contrastam com as partes baixas em que famílias de classe média ocupam imóveis de alto padrão." Disponível em <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,a-historia-de-pirituba-em-sete-topicos,1753897#> Acesso em 08 abr. 2016.

34 O desenvolvimento desta região está atrelado à implantação da ferrovia e as possibilidades que surgiram a partir dela. Segundo Langenbuch, "[...] a ferrovia "Santos-a-Jundiaí" praticamente não atraiu novas indústrias. Apenas em Jaraguá e Campo Limpo foram instalados dois estabelecimentos industriais de montagem. Em Jaraguá foi localizada a fábrica da "Voith", inaugurada em 1966 [...] a topografia movimentada dos trechos da linha Jundiaí é bastante adversa à instalação de fábricas, mormente de estabelecimentos espaçosos. Veja-se as obras de terraplenagem que foram necessárias para a implantação da "Voith" em Jaraguá, onde até a construção de um desvio ferroviário foi bastante difícil e dispendioso [...]" LANGENBUCH, op. cit., 1968, p.280 e 282.

35 Curiosamente, retoma o nome do seu primeiro loteamento implantado em São Paulo, no início do século XX, o Jardim América (1915).

36 É o caso dos loteamentos financiados e implantados pelo Banco Novo Mundo Investimentos, através do BNH, neste mesmo período. Na região do São Domingos, o banco foi o responsável pelo loteamento de 3 glebas, com casas térreas unifamiliares de 1 a 3 dormitórios, que hoje formam o bairro Parque São Domingos. Além deste empreendimento, o banco também implantou um conjunto residencial vertical no Alto da Lapa, através do programa de financiamento proporcionado pelo BNH.

37 De acordo com informações apresentadas em: "Cia City De Desenvolvimento. São Paulo: Cia City, 1980" e "Cia City: 100 anos criando harmonia entre o urbano e o humano. São Paulo: Cia City, 2013. Livreto Institucional". Cabe destacar que as datas de implantação dos bairros podem conter divergências pois cada fonte pesquisada,

Na década de 1990, a localização estratégica desta região, próxima às Rodovias Anhanguera e dos Bandeirantes e a vocação industrial ainda presente em Pirituba, apesar da intensificação da atividade comercial, levam a Cia. City a desenvolver um projeto voltado para a criação de um polo industrial planejado, que resultou na implantação do empreendimento City Empresarial Jaraguá, com 1.041.584m², em 1992, no distrito do Jaraguá[38], o último empreendimento realizado pela Cia na cidade neste período. Nesta pesquisa, tomamos este empreendimento para definir o final de nosso recorte temporal.

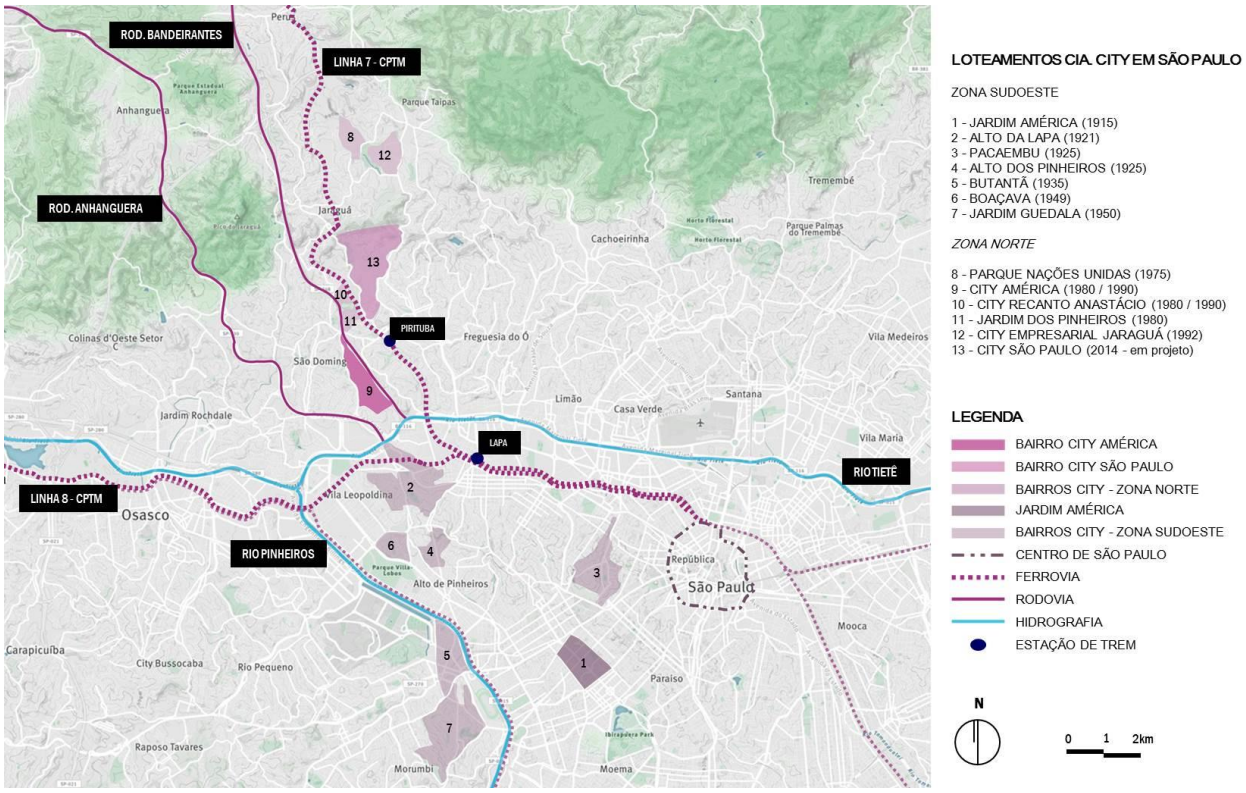

Figura 1: Mapa de Localização dos Loteamentos Implantados pela Cia. City na Zona Norte e na Zona Sudoeste da cidade.

Fonte: Mapbox (base cartográfica) e Geosampa (perímetros dos bairros). Elaborado pela autora.

Desde então, entre os anos de 1992 a 2008, a Cia. City não promoveu nenhum outro projeto na cidade de São Paulo[39] e nem na região de Pirituba, mantendo reservadas grandes glebas de sua propriedade (até então adquiridas) para futuras intervenções, numa ação que remete ao seu padrão de atuação inicial na cidade, focado na promoção de infraestrutura e implantação de loteamentos residenciais que valorizaram terras inóspitas, incentivando a compra destas propriedades por diversas camadas da sociedade. Segundo José Bicudo, presidente da Companhia, a trajetória da City poderia ser dividida em três momentos:

inclusive nos dados disponibilizados pela própria Cia., apresenta um dado diferente. Estas informações serão precisadas corretamente no decorrer do desenvolvimento dessa pesquisa.

38 Disponível em <http://www.etecpirituba.com.br/etec-pirituba/>, Acesso em 08 abr. 2016.

> O primeiro foi iniciado quando a empresa foi criada em 1911, em Londres, pelo arquiteto Joseph-Antoine Bouvard e investidores; o segundo começa em 1961, quando o Grupo Deltec adquire as ações e torna a empresa uma das maiores incorporadoras da cidade de São Paulo e implanta nas principais cidades do Estado e também em outros Estados do país os conceitos dos bairros-jardins; e o terceiro a partir do início dos anos 2000, quando é adquirida pelo Grupo Santo Domingo e passa a conviver com o novo cenário no mercado brasileiro, mais amadurecido e especializado. "O grupo compra a empresa olhando essencialmente o poder da marca e o papel que teve no País, e o grande ativo que restou, o grande terreno comprado em Pirituba na década de 1970", detalha o presidente.[40]

O resultado desta reserva de áreas resulta hoje na retomada dos interesses da City na região (que continua em expansão e com necessidade de alteração de algumas redes de infraestrutura), através da elaboração de um projeto com conceito urbano inovador, o selo sustentável, para a implantação de um novo bairro em Pirituba, intitulado "City São Paulo" (Figura 1).

O bairro ocupará um terreno de 1.669.180m² e vem sendo estudado desde 2008. O projeto atende as recentes alterações nas legislações urbanísticas em vigor e o estudo encontra-se em fase de aprovação e obtenção de certificado de conformidade pela Prefeitura, com previsão de lançamento do empreendimento no segundo semestre de 2018.[41]

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo dos mais de 100 anos de atuação da Cia. City na cidade de São Paulo, a Companhia foi responsável pela implantação de infraestrutura e pela construção e consolidação de importantes bairros paulistanos, participando do processo de expansão do perímetro urbano para as áreas periféricas, tendo sempre como princípio orientador o conceito de bairros-jardins, visando a promoção da qualidade de vida dos moradores através de loteamentos que se relacionam com o ambiente no qual se inserem, de certo modo independentemente da classe social a qual são destinados seus empreendimentos.

Pela importância que a City teve na consolidação de padrões urbanísticos na cidade, pela sua longa história de atuação e influência política na cidade, que auxiliou a consolidar uma certa maneira de "fazer cidade", e pela continuidade dessa atuação – ainda que tendo sido vendida para outros grupos proprietários – parece fazer sentido buscar recuperar esse período recente, salvo engano

39 De lá para cá, as atividades da empresa se concentraram na incorporação de edifícios e na preservação dos bairros que desenhou, orientando moradores e prefeitura sobre obras e possibilidades de uso dos imóveis. (*Folha de S Paulo*, 13/09/2009, disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1309200910.htm>, Acesso em 08 abr. 2016.

40 *CIACITY MAGAZINE*, 2015.

41 *CIACITY MAGAZINE*. São Paulo: Cia City Desenvolvimento Urbano, 2015. Nas palavras de José Bicudo: "[...] com a dificuldade que temos hoje em encontrar grandes áreas, Pirituba talvez seja algo único, um espaço onde a Cia. City possa colocar uma bandeira de tudo que representou e fez pela cidade de São Paulo. Terá uso misto, com residências uni e multifamiliares, comércio e serviços, tudo planejado para formar um bairro compacto com muitas áreas verdes e que ofereça mobilidade e qualidade de vida aos moradores." Estão previstas a construção de 6.116 unidades habitacionais, em um espaço de 10 a 15 anos - o que equivale a 20 mil pessoas morando no local, em conexão direta com vias de comércio, serviços e transportes coletivos. O projeto prevê um parque ao longo do córrego do Cantagalo, lagos com reservatórios, além de praças públicas que se distribuem por toda a localidade. Contemplará calçadas largas entre 2,5 a 5 metros de largura de cada lado, alargamento da Avenida Felipe Pinel de aproximadamente 1,5 km, fiação subterrânea, rampas, ciclofaixas, ciclovias, vilas, prédios de apartamentos, entre 60 a 70 m², mais compactos, com gabarito de até 8 andares, em frente ao Parque Cantagalo, com fachada ativa dinamizando comércio nos saguões das edificações. As vilas terão casas de 80 a 120 m². O loteamento está dividido nos seguintes segmentos: 40% para uso público, 10% de área verde, 15% viário, 10% área sem afetação (sem interferência) e 5% para uso institucional. Para a arquiteta Milena Bingre " esse projeto pode colocar Pirituba aos olhos do município, trazer qualidade e o melhor desenvolvimento urbano". O projeto atenderá famílias com renda média entre 10 e 20 salários mínimos. *FOLHA NOROESTE*, 2016. Disponível em <http://www.folhanoroeste.com.br/noticia/detalhe/11682/novo-bairro-de-pirituba-e-apresentado-na-distrital-noroeste.html>, Acesso em 26 abr. 2016.

pouco estudado, com o intuito de compreender como a cidade tem se expandido na região Norte e o que a inserção destes loteamentos da Companhia representa no contexto da região e da cidade. Pode-se dizer que a City moldou uma forma de construção da cidade, por meio da atuação de um agente privado que ao adquirir grandes glebas e persuadir o poder público para a implantação de infraestrutura necessária, acabou por valorizar um determinado eixo de expansão, com consequências visíveis até hoje.

O desenvolvimento da pesquisa vai se concentrar na atuação da Companhia desde a década de 1970, quando passa a ser controlada pelo Grupo Deltec, até 1992, quando é aberto o loteamento City Empresarial Jaraguá, procedendo a um levantamento de todas as áreas loteadas e implantadas pela Cia. no período, recuperando o projeto, a documentação referente e a legislação vigente, concentrando o olhar em uma parte específica da cidade, mais precisamente entre Pirituba e Jaraguá, com vistas a explorar, compreender e analisar criticamente esse importante agente que ajudou a moldar a face da metrópole.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **Barry Parker:** Um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. 1998. 309 f. Tese de Doutorado - Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, USP - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 1998.

ANDRADE, Juliana Lopes de; COELHO JUNIOR, Prof. Dr. Márcio Novaes**.** "Cem anos de Cia City: A importância dos Bairros-Jardins na conformação da Cidade de São Paulo". **Senac: Revista de Iniciação Científica, Tecnológica e Artística: Edição Temática: Comunicação, Arquitetura e Design.** São Paulo, v. 3, n. 1, set. 2014, p.1-16. Disponível em: <http://www.revistas.sp.senac.br/index.php/ic/article/viewFile/503/443>. Acesso em: 15 abr. 2016.

ARRUDA, M. Arminda do Nascimento. **Metrópole e Cultura:** São Paulo no meio século XX. Bauru: Edusc, 2001.

AZEVEDO, Aroldo de*.* **A cidade de São Paulo:** Estudos de geografia urbana / por um grupo de geógrafos sob a direção de Aroldo de Azevedo. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. 4 v.

AZEVEDO, Sérgio de**.** "Vinte e Dois Anos de Política Habitacional Popular (1964-86): Criação, trajetória e extinção do BNH". **Revista de Administração Pública.** Rio de Janeiro, v. 4, n. 22, out. 1988, p.107-119. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/viewFile/9391/8458>. Acesso em: 27 jun. 2016.

_____, Sérgio de; ANDRADE, Luís Aureliano Gama de. **Habitação e Poder:** Da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional de Habitação. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais (online), 2011. Disponível em: <http://www.bvce.org.br/DownloadArquivo.asp?Arquivo=AZEVEDO_ANDRADE_Habitacao_poder.pdf .>. Acesso em: 27 jun. 2016.

BACELLI, Roney. **Jardim América**. São Paulo: PMSP-DPH, 1982.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil.** São Paulo: Liberdade, 2002.

BRANDT, Vinícius Caldeira (org.). **São Paulo. Trabalhar e viver.** São Paulo: Brasiliense, 1989.

BUENO, Beatriz. **Aspectos do Mercado Imobiliário em Perspectiva Histórica**: São Paulo (1809-1950). São Paulo: FAUUSP, 2008.

CAMPOS, Candido Malta. **Os rumos da cidade:** Urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Senac, 2002.

Cia City de Desenvolvimento. São Paulo: Cia City, 1980.

Cia City: 100 anos criando harmonia entre o urbano e o humano. São Paulo: Cia City, 2013. Livreto Institucional. Disponível em: <https://guiacenario.files.wordpress.com/2013/09/cia_city_livreto_institucional-3.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2016.

CIA CITY MAGAZINE. **Uma História com Ontem, Hoje e Amanhã.** São Paulo: Cia City Desenvolvimento Urbano, 2015. Disponível em: <http://ciacity.com.br/wp-content/uploads/2014/10/Clique-aqui-e-leia-nossa-Cia-City-Magazine.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2016.

CIA CITY. **"Instrumento Particular de Compromisso de Venda e Compra"** dos bairros: Parque Nações Unidas (1975), City América (1980/1990), City Recanto Anastácio (1980/1990), Jardim dos Pinheiros (1980) e City Empresarial Jaraguá (1992). Disponibilizados pela Cia. em maio de 2017.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento.** São Paulo: 1947 - 1972. São Paulo: Edusp, 2005.

FIX, Mariana. **São Paulo Cidade Global:** Fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de Amanhã**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2002.

IDRIS-SOVEN, Elizabeth; IDRIS-SOVEN, Ahamed; VAUGHAN, Mary K.. **The World as a Company Town:** Multinational Corporations and Social Change. Estados Unidos: De Gruyter Mouton, 1978.

LANGENBUCH, Juergen Richard**. A Estruturação da Grande São Paulo:** Estudo de Geografia Urbana. 1968. 564 f. Tese de Doutorado - Curso de Filosofia, Ciências e Letras, UNICAMP - Universidade de Campinas em Rio Claro, Rio Claro, 1968.

LANNA, Ana. et all. **São Paulo, os estrangeiros e a construção das cidades**. São Paulo: Alameda, 2011, pp. 117-130.

MARICATO, Ermínia (org.)**. A produção capitalista da casa e da cidade no Brasil industrial.** São Paulo: Hucitec, 1979.

_____. **Metrópole na periferia do capitalismo.** São Paulo: Hucitec, 1996.

MEDEIROS, Sara Raquel Fernandes Queiroz de. "BNH: Outras perspectivas". In: **I Conferência Nacional De Políticas Públicas contra a Pobreza e a Desigualdade, 2010**. Natal. Anais - Artigos. Natal: CCHLA - UFRN, 2010. p. 1 - 15. Disponível em: <http://www.cchla.ufrn.br/cnpp/pgs/anais/ArtigosREVISADOS/BNHoutra pespectiva.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2016.

MELLO, Gilberto de**.** "A história do bonde". **Revista dos Transportes Públicos: Memória**. São Paulo, v. 21, n. 81, jan. 1999, p.117-122. Trimestral. Disponível em: <http://filesserver.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/6E96F5B1-A196-4E60-BDEF->. Acesso em: 08 abr. 2016.

MEYER, Regina. **Metrópole e urbanismo:** São Paulo anos 50. Tese (doutorado), FAUUSP. São Paulo, 1991.

_____; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metrópole**. 1. ed. 1. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2013.

MORSE, Richard. **Formação histórica de São Paulo (de comunidade a metrópole).** São Paulo: Difel, 1970 (1ª. ed. 1954).

MOTA, Paula de Brito. **A cidade de São Paulo de 1870 a 1930 - café, imigrantes, ferrovia, indústria.** 2007. 181 f. Dissertação de Mestrado - Curso de Pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas, 2007. Disponível em: <http://tede.bibliotecadigital.puc-campinas.edu.br:8080/jspui/bitstream/tede/49/1/paula de brito mota>. Acesso em: 08 abr. 2016.

PAULA, Zueleide Casagrande de. **Jardim América:** de projeto urbano a monumento patrimonial (1915-1986). 2005. 278 f. Tese de Doutorado - Curso de História, Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis. Assis, 2005. Disponível em: <http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/103200/paula_zc_dr_assis.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 08 abr. 2016.

PMSP, Prefeitura Municipal de São Paulo. **Croquis Patrimoniais dos Bairros**. Portal Geosampa. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em 23 mar. 2017.

PRADO JR., Caio. **A cidade de São Paulo:** geografia e história. São Paulo: Brasiliense, 1983.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei:** legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1997.

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de**.** "O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana". **Espaço & Debates**, v. XIV, n. 37, 1994, p.19-33.

SANTOS, Laerte Moreira dos. **Expansão Urbana da Cidade de São Paulo e a segregação sócio-espacial durante o período de 1850 a 1992.** São Paulo, 1992. Disponível em <https://estudantesdeservicosocial.files.wordpress.com/2013/08/texto4.pdf>. Acesso em: 08 abr. 2016.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole:** São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana.** São Paulo: CEN, 1972.

SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. São Paulo: Nobel/ FAPESP, 1997.

SOUZA, Maria Claudia Pereira de. **O capital imobiliário e a produção do espaço urbano:** o caso da Cia City. 1988. 185 f. Dissertação de Mestrado - Curso de Administração e Planejamento Urbano, FGV - EAESP - Escola de Administração de Empresas de São Paulo, São Paulo, 1988. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/5209>. Acesso em: 27 jun. 2016.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VVAA. **São Paulo, 1975. Crescimento e Pobreza.** São Paulo: Loyola, 1975.

WOLFF, Silvia Ferreira Santos. **Jardim América:** O Primeiro Bairro-Jardim de São Paulo e Sua Arquitetura. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2015.

ZMITROWICZ, Witold e BORGHETTI, Geraldo**. Avenidas 1950-2000:** 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo: Edusp, 2009.