

## ***Reforma da Babilônia***

### **Resumo da Causa**

**“Não existe amor em SP  
O labirinto místico  
onde os grafites gritam  
não dá para descrever  
numa linda frase”.**

***(Não Existe Amor em SP, Criolo)***

## Índice

1. Expansão e Contração da Incorporação Imobiliária .....	3
2. Pesquisa AoCubo: As Cidades e as Incorporadoras.....	8
3. O Esforço do Plano Diretor de São Paulo.....	11
4. Novas Demandas Urbanas .....	14
5. Percepções de lideranças.....	19
6. Causa da Abrainc .....	36
7. Sumário Executivo .....	38

## 1. Expansão e Contração da Incorporação Imobiliária

A Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias (Abrainc) foi fundada em 2013 para representar as empresas de incorporação imobiliária em âmbito nacional, fortalecendo o setor e contribuindo para o desenvolvimento sustentável das cidades. A Abrainc trabalha para aprimorar o processo de incorporação no mercado e levar mais e melhores produtos à população brasileira, congregando 26 empresas.

De 2007 a 2011, o setor da construção civil viveu um vigoroso ciclo de crescimento. O aumento do emprego e da renda, o incremento no consumo das famílias, a maior oferta do crédito imobiliário e as desonerações tributárias governamentais – como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre insumos da construção –, somados a programas de investimento como o Programa de Aceleração do Crescimento e o Programa Minha Casa Minha Vida, contribuíram para um aumento geral dos investimentos e para uma mudança de perfil e de escala de operação das empresas incorporadoras, algumas das quais abriram o capital (Even, PDG, Tecnisa), fizeram lançamento de ações na Bolsa de Nova York (Cyrela) e atraíram investidores estrangeiros para o mercado.

A cadeia de valor da construção civil envolve a construção propriamente dita (formada por empreiteiras de obras e empresas de incorporação imobiliária), a indústria e o comércio de materiais de construção e a indústria de equipamentos e serviços. Em 2012 esse macrosetor atingiu a receita de R\$ 336 bilhões, respondendo por 9% do Produto Interno Bruto (PIB) e por 13 milhões de empregos<sup>1</sup>. Graças à expansão de 2007 a 2012, o número de empresas na área dobrou: 52,8 mil em 2007, 92,7 mil em 2011 e 104 mil em 2012<sup>2</sup>. Atualmente, a construção civil é responsável por mais da metade da “formação bruta de capital fixo” no país e é um importante pagador de impostos e tributos: em 2011 a cadeia produtiva recolheu o equivalente a 23,6% do seu valor adicionado (R\$ 74 bilhões).

---

<sup>1</sup> IBGE. Pesquisa Anual da Indústria da Construção Civil, Volume 22, Rio de Janeiro, 2012.

<sup>2</sup> ABRAININC e FGV PROJETOS. Impacto dos Investimentos em Habitação Sobre a Economia do Brasil. Março de 2014.

Já o subsetor da construção civil propriamente dita responde por 66% do valor agregado, 71,4% dos empregos (9,2 milhões de trabalhadores) e 5,8% de participação no PIB. No seu interior, o segmento das “edificações e incorporações” (a incorporação imobiliária) foi o que apresentou o maior crescimento entre 2007 e 2012.

Em âmbito nacional, as regiões Sudeste e Nordeste concentraram a maior participação em obras e serviços de construção e de incorporação (62% e 14,2% respectivamente). Em 2012, as regiões Sul (0,7%) e Nordeste (0,6%) foram aquelas em que a construção mais cresceu.

## **Expansão**

A forte expansão econômica do setor também pode ser apreciada pelo número de unidades financiadas anualmente pelo Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE) com recursos da caderneta de poupança, que aumentou 13 vezes no período de 2003 e 2011. Segundo a PNAD 2007-2012, o déficit habitacional do Brasil caiu 8,53%<sup>3</sup> no período, sendo reduzido de 5,59 milhões de domicílios precários em 2007, para 5,24 milhões em 2012, registrando-se incremento do número total de domicílios, estimulado pelo lançamento do Programa Minha Casa Minha Vida em 2009.

Em 2012, o valor adicionado do segmento da incorporação imobiliária cresceu 2,4% em relação a 2011, atingindo R\$ 6,9 bilhões. Tal como na cadeia produtiva, essa expansão está diretamente relacionada ao aumento do crédito imobiliário e do número de unidades financiadas, influenciados pela redução das taxas de juros no período, pela ampliação dos prazos de financiamento, pelo crescimento da renda e do emprego e pela introdução de alterações positivas no marco regulatório do crédito que trouxeram maior segurança jurídica para o setor – como a “alienação fiduciária”, o regime do “patrimônio de afetação” e a “lei do incontroverso”.

---

<sup>3</sup> IPEA. PNAD 2007-2012, Nota Técnica no.5: *Estimativas do Déficit Habitacional Brasileiro*. BSB, nov. de 2013

Porém, o aumento geral da renda não aqueceu apenas o mercado imobiliário. As indústrias de serviços e de bens de consumo também foram turbinadas ampliando-se o acesso a eletrodomésticos, a celulares, a motocicletas e a automóveis. Em consequência, a expansão econômica gerou consequências na dinâmica das cidades e uma crescente demanda por serviços de mobilidade, saúde, educação, segurança e entretenimento.

De 2011 a 2013, por exemplo, a frota de veículos brasileira cresceu de 70,5 milhões (incluindo motocicletas) para 77,8 milhões, provocando engarrafamentos, poluição e crises no trânsito em quase todas as cidades brasileiras. Tais impactos estão longe de ser equacionados: um recente estudo de mercado futuro da Anfavea prevê, até 2034, um aumento adicional de mais 140% da atual frota de automóveis, caminhões e ônibus – de 40 milhões em 2013, para 95,2 milhões em 2034<sup>4</sup> – que dificultará ainda mais o planejamento urbano se for concretizado.

Tal como a multiplicação de automóveis, a expansão imobiliária afeta a vida social e o planejamento urbano. Um empreendimento imobiliário de 62 mil m<sup>2</sup> de área construída, com cinco torres de 28 andares de apartamentos, escritórios, shopping, hotéis e restaurantes que atraem 65 mil usuários diários para uma área, altera não só o seu entorno como a urbanização do bairro, a engenharia de trânsito e os níveis de poluição, afetando moradores distantes do empreendimento e a capacidade de suporte da infraestrutura pública.

A expansão imobiliária requer estudos prévios de impacto ambiental e de impacto de vizinhança, decisivos para a adequação e o licenciamento dos empreendimentos à boa percepção pública e ao respeito dos direitos da população, além de bons projetos de engenharia e de arquitetura para integrar os imóveis às cidades e melhorar a qualidade da vida urbana. O setor da construção civil também é um voraz consumidor e transformador de recursos naturais – que viram moradias onde as famílias abrigam seus sonhos, conquistam segurança e consolidam noções básicas de saúde, higiene educação e civilidade –, e a atividade econômica que mais

---

<sup>4</sup> ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. 2034: *Uma Visão do Futuro*. Anfavea, novembro de 2014.

gera resíduos e entulho do mundo, com implicações diretas nas políticas de reciclagem e de sustentabilidade. Cerca de 60% do total dos resíduos das cidades brasileiras originam-se na construção civil<sup>5</sup>.

Dessa forma, a sensibilidade da incorporação imobiliária com o ambiente urbano condiciona o seu futuro e o seu crescimento, ensejando o princípio já adotado por várias empresas do setor de que “constrói-se não só para dentro, mas também para fora”. Em termos de desenvolvimento urbano, em países desenvolvidos é comum a constituição de parcerias público-privadas para viabilizar o planejamento estratégico das cidades e execução de grandes obras de infraestrutura, como mostram os exemplos de Londres (King’s Cross), Nova York (High Line Park) e Coreia do Sul (Songdo).

## **Contração**

Em 2011, em meio ao desafio de promover uma “reforma da Babilônia” no urbanismo brasileiro, o cenário macroeconômico do país mudou, afetando a expansão do setor. O agravamento da crise fiscal deflagrada em 2008 nos Estados Unidos e depois na Europa, impactou o crescimento dos países emergentes. A expansão do PIB brasileiro recuou de 7,5% em 2010 para 2,7% em 2011.

Diante do aumento da dívida pública e visando manter o aumento da inflação dentro da meta, o Banco Central subiu a taxa de juros Selic. Ao mesmo tempo, o governo adotou medidas anticíclicas como desoneração de impostos, aumento de desembolsos do BNDES e expansão do crédito para sustentar o crescimento e impedir uma retração maior da economia. Porém, o PIB arrefeceu para 1,8% em 2012, 2,7% em 2013 e 0,1% em 2014.

Com a mudança de cenário o volume recorde de lançamentos imobiliários sofreu contração. O mercado de trabalho aquecido gerou dificuldades na contratação de mão de obra qualificada, gerando um “apagão” de engenheiros e trabalhadores. O

---

<sup>5</sup> OBRA LIMPA e CONSELHO BRASILEIRO DE CONSTRUÇÃO SUSTENTÁVEL. *Os Verdadeiros Impactos da Construção Civil*. <http://www.obralimpa.com.br/index.php/os-verdadeiros-impactos-da-construcao-civil/>

aumento da inflação e a carga tributária elevada oneraram os investimentos e aumentaram os custos, refletindo-se nos resultados das empresas.

Somada à permanência de gargalos estruturais como a ineficiência no licenciamento e as dificuldades no crédito, a crise deflagrada em 2012 induziu à desaceleração das atividades. Nesse contexto, torna-se forte a percepção expressa pela Abrainc, de que “a produtividade é a via mais importante para recuperar as taxas de crescimento dos primeiros anos do ciclo de expansão do setor”<sup>6</sup>.

Mesmo porque há sinais de que a desaceleração pode ser transitória. A demanda por moradia continua alta e o percentual de financiamento imobiliário sobre o PIB, baixo (6%), se comparado ao de países vizinhos latino-americanos, como o México (11%) e o Chile (17%)<sup>7</sup>. Em que pese o ajuste fiscal em curso e a atual desconfiança do mercado, a pirâmide demográfica brasileira mostra que o estrato social das pessoas entre 25 e 45 anos ganhará mais representatividade nos próximos anos. A demanda de produtos imobiliários por consumidores emergentes é uma garantia de crescimento para o setor em longo prazo. Em longo prazo, a demanda estimada de moradia popular no país é da ordem de 35 milhões de casas até 2035<sup>8</sup>.

Nesse contexto, uma agenda positiva de políticas setoriais capaz de harmonizar a incorporação com o desenvolvimento das cidades, evitando desgastes e controvérsias públicas como a do Parque Augusta em São Paulo e a do projeto do Cais Estelita, no Recife, pode caucionar a retomada da expansão. A incorporação imobiliária deverá ser um dos primeiros setores a reagir à transição do ajuste fiscal para o crescimento econômico.

---

<sup>6</sup> ABRAINC e FGV PROJETOS. *Impacto dos Investimentos em Habitação Sobre a Economia no Brasil*. Março de 2014.

<sup>7</sup> PRICEWATERHOUSECOOPERS BRASIL. *O Setor de Incorporação Imobiliária e Urbanismo no Brasil*. Outubro de 2014.

<sup>8</sup> MENIN, Rubens. Banco Central Deve Liberar Compulsório da Poupança para Financiar Imóvel. *Folha de São Paulo*, Mercado Aberto, 11 de maio de 2015.

## 2. Pesquisa AoCubo: As Cidades e as Incorporadoras

O Instituto de Pesquisa AoCubo realizou em São Paulo e no Recife, a pedido da Abrainc, o estudo qualitativo *A Cidade e as Incorporadoras*<sup>9</sup>, comparando as aspirações espontâneas de grupos de stakeholders da incorporação imobiliária para identificar pontos de contato, visando a criação de uma agenda de ações capaz de impactar positivamente a percepção do setor pela sociedade. Ao longo de 26 dinâmicas de entrevistas foram consultadas 43 pessoas entre formadores de opinião, clientes compradores de imóveis, representantes de ONGs e membros de associações de bairros e de moradores.

Nas duas cidades, a percepção do setor é muito negativa, associada à reprodução e ao agravamento dos problemas urbanos e às dificuldades do planejamento governamental. Raramente a atividade da incorporação imobiliária é vinculada à superação e à minimização dos problemas ou à melhoria na qualidade de vida.

Entre os atributos positivos da atividade destacam-se a “geração de empregos”, com “peso maior do que em outras atividades econômicas”, o “atendimento da demanda por moradia” (associado às políticas sociais habitacionais) e, especificamente em São Paulo, a “abertura de fronteiras” novas para a construção e a “modernização” e a “evolução” da cidade.

Entre os aspectos negativos sobressaem a “ganância antiética” e a visão do setor como uma “máfia imobiliária que atua com a lógica da apropriação da cidade e da sua transformação em mercadoria”. As empresas incorporadoras são vistas como “poderosas”, dotadas de “grande poder de barganha”, não raro “agindo acima da lei” e “blindadas em relação à justiça”, com a “imponência de agir sem consultar os interessados”, “ameaçando moradores de áreas não verticalizadas, sejam em áreas nobres ou em Zonas Especiais de Interesse Social”, e atuando com “prepotência sobre as comunidades mais fracas”. Prevalece a percepção do setor como

---

<sup>9</sup> AO CUBO PESQUISA. *A Cidade e as Incorporadoras: Estudo Qualitativo Recife & São Paulo*. ABRAINC e CAUSE. Abril de 2015.



“autossuficiente e autocentrado” que sobrepõe “interesses econômicos privados sobre o interesse público, visando o lucro”.

A relação com o poder público alimenta a imagem negativa na medida em que se percebem “fortes vínculos com o financiamento de campanhas eleitorais”, capazes de “alterar as regras nas zonas com limitações para a construção”, “aprovar projetos fora dos padrões legais” e obter “facilidades na aquisição de áreas públicas, como o caso do Cais Estelita, em Recife”.

Para coibir o tráfico de influências defende-se uma “reforma política e mudanças nas regras de financiamento das campanhas eleitorais”, além de uma “mudança cultural profunda” que leve a “um estado de consciência de um novo patamar civilizatório”. Sugere-se, por exemplo, que a Abrainc se empenhe na “garantia do cumprimento da lei pelos seus membros”, uma vez que há empresas mais comprometidas com a responsabilidade social e outras menos.

As percepções variam entre os tipos de stakeholders entrevistados. Para as associações de moradores sobressai a “ameaça de perderem ou verem transformados seus espaços de moradia”, seja por compra de terrenos contíguos ou por oferecimento de presentes, seja por cooptação de lideranças ou “por incêndios em suas habitações”. As forças no embate de interesses “são muito desiguais” e há “pouca disposição das incorporadoras a travar um diálogo efetivo e respeitoso com as comunidades locais”.

Já para os formadores de opiniões e as ongs, o principal desconforto com a atuação do setor expressa-se na “falta de um olhar para a cidade”, que descuida dos impactos da construção de prédios, shoppings e centros comerciais, tais como degradação ambiental, estresse das redes de esgoto sanitário e de abastecimento de água, aumento da circulação de veículos individuais e necessidade de ampliação de vias e de meios de transporte coletivos.

Há fortes queixas contra os projetos dos empreendimentos, vistos como “não inovadores”, “muito semelhantes uns aos outros” e “questionáveis do ponto de vista estético”. Critica-se o padrão construtivo de condomínios fechados, shoppings e prédios murados, vigiados com guaritas “que aposta num modelo de cidade que

induz à utilização de carros, ao isolamento e à não ocupação do espaço urbano” – uma cidade de “enclaves murados” que oferece serviços “para você nem precisar sair”. Por oposição, cobra-se do setor investimento em pesquisa e desenvolvimento para redesenhar produtos habitacionais e urbanísticos e propor “ousadia nos projetos”.

Para mudar a percepção negativa entranhada e alcançar a “a cidade que podemos (re) construir”, mais humana e mais democrática, é necessário “um novo modelo de desenvolvimento” diferente do “modelo de expansão territorial descontínuo, fragmentado, segregado e injusto”, que “alterna áreas densamente ocupadas com bolsões de ocupação quase rarefeita”, nas quais “as áreas de concentração de emprego estão distantes das áreas de concentração de moradias e não há mobilidade adequada entre elas”. Em geral, as cidades brasileiras “tornaram-se caras para se viver”, são “feias, desinteressantes e pouco amigáveis”, “perderam a vitalidade”, estão “engessadas nos problemas que apresentam” e são “inviáveis administrativamente”. A crise urbana pede um novo modelo de desenvolvimento.

Para tanto, os stakeholders entrevistados sugerem atuar sobre três pontos de tensão:

- a abertura de “canais efetivos de diálogo”, de fóruns e de debate público sobre as questões que envolvem o planejamento urbano;
- a criação de “modelos de desenvolvimento com soluções urbanísticas sustentáveis”, como adensamento planejado, descentralização, planejamento do uso das áreas de baixa ocupação ou faveladas e o fortalecimento estrutural da capacidade de governança do poder público.
- a promoção da “convivência na cidade” mediante projetos de integração urbana e não de segregação, de melhoria da mobilidade com implantação de corredores, faixas de ônibus e ciclovias, e de conservação dos espaços livres remanescentes como respiradouros naturais de lazer e convivência.

### 3. O Esforço do Plano Diretor de São Paulo

Após um ano e meio de debates, 114 audiências públicas com a participação de 25 mil pessoas e 10 mil contribuições, em 31 de junho de 2014 a Câmara Municipal aprovou, com o voto de 44 dos 55 vereadores, o novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei 16.050/2014), válido até 2029, para orientar o crescimento da cidade e o mercado imobiliário nos próximos quinze anos.

A nova legislação regula a construção e os usos de cada território (residencial, comercial e industrial) dos 1,6 mil km<sup>2</sup> de área da cidade. Embora implique na aprovação ulterior da Lei de Zoneamento (Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo), que está sendo feita com a participação das 32 subprefeituras da cidade, as principais orientações para o futuro da metrópole são as seguintes:

- **Adensamento ao longo dos eixos de transporte público.** Permite-se uma área construída até 4 vezes maior do que o terreno (sem limite de altura), ao longo de linhas de metrô, trem e ônibus, com apartamentos de até 80 m<sup>2</sup> e apenas uma vaga de garagem, de maneira a compatibilizar o crescimento com um novo padrão de mobilidade.
- **Restrição do coeficiente básico de construção para 1 em todo o município.** Libera-se a construção de apenas uma vez a área do terreno (por exemplo, um imóvel de 100 m<sup>2</sup> sobre um terreno de 100 m<sup>2</sup>).
- **Aumento da outorga onerosa.** Licença paga à prefeitura para construir além do coeficiente básico, cujo montante constituirá o Fundo de Desenvolvimento Urbano (Fundurb).
- **Incentivo a prédios multiuso** (para moradia, escritórios e comércio), **fachadas ativas** (abertas ao público no térreo) e **calçadas maiores**.
- **Destinação de 30% do Fundurb para a moradia popular.**
- **Destinação de 30% do Fundurb para o transporte público.**
- **Cotas de solidariedade.** Construções além de 20 mil m<sup>2</sup> devem destinar 10% da área para moradias populares (no terreno ou na região), ou doar 10% do valor referente para a prefeitura construir.

- **117% de aumento de ZEIS** (Zonas Especiais de Interesse Social), 60% das quais destinadas a famílias que recebem até três salários mínimos. Situadas em geral na periferia, as ZEIS costumam provocar rejeição nos bairros de elite.
- **13% de aumento de ZCORR** (Zona Corredor), áreas de comércio encravados nas Zonas Exclusivamente Residenciais (**ZER**).
- **164 parques** novos (Zonas Especiais de Proteção Ambiental, **ZEPAMS**) a serem implantados pelo Fundo Municipal de Parques.
- **Zonas Rurais** de adensamento restrito, em área equivalente a 25% da superfície da cidade, para incentivar a agricultura familiar.

A filosofia do Plano Diretor converge para as demandas expressas pela sociedade em sondagens, manifestações, pesquisas de opinião e estudos. Em uma cidade fortemente marcada pela desigualdade, um dos maiores desafios das políticas de urbanização é promover a regularização fundiária das áreas ocupadas ilegalmente (como favelas e invasões) de maneira a integrá-las à cidade oficial, garantindo a manutenção das áreas de circulação, de coleta de lixo, de varrição de ruas, das áreas públicas, da iluminação pública e do padrão de edificações, evitando o adensamento ilegal e a insalubridade. A expansão demográfica e o déficit habitacional alimentam o déficit de moradia ilegal.

Na capital paulista, os investimentos, as oportunidades de emprego e a oferta de bens e serviços concentram-se numa parcela central do território, enquanto na periferia predomina a vulnerabilidade. Para os excluídos a alternativa que sobra é ocupar áreas ambientalmente frágeis, como córregos, encostas, várzeas, áreas de proteção, mangues e morros. Em São Paulo e Curitiba, na década de 2000, as regiões onde a moradia ilegal mais cresceu foram as áreas de proteção de mananciais produtoras de água potável, onde a ocupação é proibida por lei, mas não o é na prática.

A desigualdade econômica restringe o mercado ao oferecimento de produtos habitacionais inacessíveis ou vistos como “de luxo” para a maioria da população. Há forte demanda por moradia que caiba no bolso da base da pirâmide social, o que

requer o estímulo de programas de crédito eficientes. Em São Paulo, o déficit habitacional na região metropolitana é estimado em 300 mil moradias. O quadro se repete nas principais cidades do país. Das 3,3 milhões de casas contratadas pelo programa Minha Casa Minha Vida até abril de 2014, os estados mais contemplados com unidades foram: São Paulo (606 mil), Minas Gerais (332 mil), Bahia (256 mil), Rio Grande do Sul (232 mil), Paraná (226 mil) e Rio de Janeiro (197 mil).

Um bom indicador da má qualidade de vida nas cidades é o fato de 34,5 milhões de brasileiros não serem atendidos pelas redes de esgoto. Somando-se aos domicílios que contam apenas com fossa asséptica, cerca de 50% do total da população carece desse serviço<sup>10</sup>. Além disso, 80% dos esgotos coletados não são tratados, sendo despejados nos cursos d'água. O esgoto doméstico é o poluidor por excelência dos recursos hídricos, bem à frente dos efluentes industriais.

---

<sup>10</sup> MARICATO, Ermínia. O Estatuto da Cidade Periférica. In: *O Estatuto da Cidade Comentado*. Aliança das Cidades, Secretaria Nacional de Programas Urbanos e Ministério das Cidades. Brasília, 2010

## 4. Novas Demandas Urbanas

O impacto na saúde é o primeiro dos fatores importantes na percepção da qualidade de vida urbana pela população. No município de São Paulo, ele se expressa, por exemplo, na pesquisa Indicadores de Referência de Bem-Estar, cujas maiores pontuações para as demandas de serviços básicos são, pela ordem, em escala de zero a dez: saúde (7,7), educação (7,7), trabalho (7,6), habitação (7,6), transporte e mobilidade (7,5), segurança (7,4), valores pessoais e sociais (7,4); cuidados com a terceira idade (7,4) <sup>11</sup>. O item habitação, em quarto lugar de importância, é mais valorizado do que transporte e segurança.

Apesar da alta demanda por serviços sociais básicos, a “média de satisfação” dos paulistanos com a cidade é (modestamente) positiva: recebeu nota 5,1 em 2014, um pouco mais aprovação do que os 4,8 registrados em 2013, o que sugere evolução ascendente e dinamismo na metrópole. Os maiores fatores de satisfação associados à qualidade de vida (notas acima da média de 5,5), estão fortemente ligados à família e aos relacionamentos. Pela ordem são: relações humanas, família, amigos e comunidade (6,1); religião e espiritualidade (5,9); trabalho e perspectivas do futuro (5,8); e acesso à tecnologia de informação e internet (5,7). Já os piores indicadores de vida na metrópole, identificados pelas médias mais baixas, são: transparência e participação política (3,1), segurança (3,8), desigualdade social (3,8), acessibilidade para pessoas com deficiência (3,9) e transporte e trânsito (4,1).

Nada menos do que dois terços da população paulistana, 68% dos 1.512 entrevistados por amostragem georeferenciada das regiões da cidade, utilizam ônibus. Desses, quase 84% aguardam até 30 minutos em tempo de espera pelos coletivos. Na área de transporte e mobilidade, as maiores insatisfações são com as “tarifas de transporte público” (média 4,0) e as “soluções para diminuir o trânsito na cidade” (média 4,0). Há mais insatisfação manifesta com o transporte do que com a moradia.

---

<sup>11</sup> PESQUISA INDICADORES IRBEN de SÃO PAULO. *Indicadores de Referência de Bem-Estar no Município de São Paulo*. Ibope Inteligência e Rede Nossa São Paulo, janeiro de 2015.

Em outro retrato, fornecido em 2012 pela Pesquisa de Opinião Pública Sobre o Dia Mundial sem Carro<sup>12</sup>, surgem prioridades similares. Para 59% dos entrevistados, São Paulo é um lugar “bom” ou “ótimo”. Na escala de zero a dez, 49% da população classifica com média entre 5 a 7 a qualidade de vida desfrutada na cidade. As áreas citadas como os maiores problemas do município são “saúde” (69%), “segurança” (45%), “educação” (43%) e “trânsito” (32%).

No bloco de questões sobre Urbanismo e Meio Ambiente, a média geral de satisfação é baixa, 4,04. Os serviços mais deficientes, identificados pelos índices mais baixos de contentamento são os “serviços de fiscalização da prefeitura” (3,1), “controle da poluição da água” (3,1), “controle da poluição do ar” (3,3), “arborização da cidade” (3,5), “controle da poluição sonora” (3,7), “parques e áreas verdes” (3,9) e “conservação e pavimentação de ruas e avenidas” (4,4).

Entre os diferentes tipos de poluição existentes, o mais grave, para 72% dos entrevistados é a poluição do ar e para 13%, a poluição da água. Os maiores responsáveis pela poluição são identificados nos ônibus coletivos (20%), os caminhões (20%) e os automóveis (16%).

A situação do trânsito é considerada “péssima” para 52% dos entrevistados. Cerca de 32% gastam entre 1 hora a 1h30 minutos para se deslocar de ida-e-volta para realizar a atividade principal do dia-a-dia, e 19% gastam entre 1h30m a 2 horas. Se houvesse uma boa alternativa de transporte público, 44% respondem que “com certeza” deixariam de usar carro e 21% respondem “provavelmente”. Diante da questão “o que a prefeitura e o governo estadual podem fazer para melhorar o transporte”, 45% responderam “construir mais linhas de metrô e ampliar as existentes” e 9% “construir mais corredores de ônibus”.

Na área da habitação, entre as opções “mais importantes para se ter perto de casa” a pesquisa registra em primeiro lugar “segurança” (30% das respostas) em segundo lugar (25% das respostas), “oferta de comércio e serviços” (bancos, supermercados farmácias e restaurantes); em terceiro (12% das respostas), “oferta de equipamentos

---

<sup>12</sup> IBOPE INTELIGÊNCIA. *Pesquisa de Opinião Pública Sobre o Dia Mundial Sem Carro*. São Paulo, agosto de 2012

e serviços públicos” (escolas, hospitais, delegacias e bibliotecas); em quarto lugar (10% das respostas), “oferta de transporte coletivo como metrô, trem e ônibus”, empatado com (10% das respostas), “parques, praças, áreas verdes e áreas de lazer”. As prioridades e as demandas da população estão claras no campo da moradia.

## **Mobilidade**

Outra pesquisa, de âmbito nacional, sobre os impactos do trânsito, realizada nas capitais brasileiras pela Associação Mobilize Brasil<sup>13</sup>, em 2011, identificou Rio de Janeiro e Curitiba como as cidades com melhores indicadores de mobilidade urbana no país. São Paulo e Cuiabá foram apontadas como as piores.

A comparação do desempenho das capitais na área tomou cinco indicadores como parâmetros: a razão entre a renda média mensal e a tarifa do ônibus urbano; a razão entre o número de viagens individuais motorizadas e o número total de viagens; a porcentagem de ônibus municipais acessíveis a pessoas com deficiência física; as mortes em acidentes de trânsito e a extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação à extensão do sistema viário

Numa escala de zero a dez, o Rio ficou com nota 7,9 pelo uso expressivo de transporte coletivo (65% das viagens) e pelo programa ambicioso de implantação de ciclovias. Apenas 13% dos cariocas vão de carro ou motocicleta para o trabalho. O número de mortos por acidentes de trânsito é baixo (5,4 por 100 mil). Curitiba ficou com nota 7 graças a seu amplo sistema viário, à rede de ciclovias, à acessibilidade universal do transporte para pessoas deficientes e ao baixo número de mortos por acidente (5,2 por 100 mil). As piores notas couberam a São Paulo (2,0) e Cuiabá (2,4), devido ao uso excessivo de automóveis e motocicletas.

Em São Paulo, há 7 milhões de veículos para 11 milhões de habitantes, cerca de 30% das viagens são feitas de automóvel, o valor da tarifa de ônibus é alto, a rede de ciclovias, pequena, e os congestionamentos chegam a 100 e 150 quilômetros de

---

<sup>13</sup> MOBILIZE BRASIL. *Mobilize 2011: Diagnóstico da Mobilidade Urbana Sustentável em Capitais Brasileiras*. [www.mobilize.org.br](http://www.mobilize.org.br)



extensão. Por sua vez, Cuiabá possuía, em 2011, 162 mil automóveis para 500 mil habitantes, seu centro está permanentemente engarrafado e a malha viária suporta não mais do que 100 mil veículos, segundo a Universidade Federal do Mato Grosso. Brasília foi a terceira colocada no ranking da melhor mobilidade urbana (nota 5,1), enquanto Belo Horizonte (4,1), Salvador (4,0), Porto Alegre (3,5) e Natal (3,8) tiveram notas baixas.

Os brasileiros passam mais de 1 hora por dia (80 minutos) a caminho e voltando do trabalho ou do estudo no transporte público, mostra ainda outra pesquisa sobre transporte público<sup>14</sup>, realizada pela Proteste – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, realizada entre 3.000 associados, em maio de 2014, em Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Os maiores tempos de viagem são no Rio de Janeiro (93 minutos), Recife (90 minutos), Salvador (87 minutos) e São Paulo (85 minutos). Os usuários que menos sofrem são os de Porto Alegre (56 minutos), Curitiba (61 minutos), Brasília (72 minutos) e Belo Horizonte (74 minutos). Os maiores tempos de espera estão em Recife (35 minutos) e Salvador (34 minutos).

Curitiba, a cidade mais bem urbanizada do país, não por acaso é a capital mais bem avaliada em termos de extensão de rede, custo de estacionamento, competência dos funcionários e eficiência do transporte de superfície, modalidade em que é pioneira no país. São Paulo possui a mais extensa malha de metrô do país e Porto Alegre a maior rede de trens de superfície. A pior avaliação em mobilidade é a de Salvador, campeã de insatisfação entre usuários, com 45,2% de reclamações registradas e 83,3% de insatisfação. A linha 1 do metrô da capital demorou 13 anos para ser construída.

Quase todas as pesquisas apontam a expectativa de que o metrô e os ônibus sejam os meios de transporte contemplados com mais investimentos por parte das autoridades e empresas de transporte. Constata-se a existência de um círculo vicioso: a precariedade do transporte joga mais carros em ruas despreparadas para

---

<sup>14</sup> PROTESTE. Pesquisa Transporte Público. Revista *Proteste*, Número 143, fevereiro de 2015. Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, Rio de Janeiro.

recebê-los, agravando as deficiências da vida cotidiana dos moradores. A opção pela condução própria aumenta os engarrafamentos e vulnera a infraestrutura das cidades. Se essas tendências não forem corrigidas pelo planejamento urbano as dinâmicas sociais se deteriorarão ainda mais.

## 5. Percepções de lideranças

Sete lideranças do setor imobiliário em São Paulo (3 empresários, 1 pesquisador universitário, 2 vereadores e o secretário municipal de desenvolvimento urbano) analisaram, para este diagnóstico, as imagens positiva e negativa do mercado da incorporação e sugeriram mudanças e orientações para pavimentar um novo ciclo de crescimento e legitimação da atividade.

Foram entrevistados o professor Vanderley John, da Poli-USP, membro da Coordenação de Engenharia da FAPESP; o empresário Luiz Roberto Horst Silveira Pinto, sócio da incorporadora Lote5 e da Remax Brasil; Ricardo Yazbek, fundador da R.Yazbeck Empreendimentos e Participações e vice-presidente do Secovi; Otávio Zarvos, fundador da incorporadora Idea Zarvos; o vereador Ricardo Young, criador da Frente Parlamentar de Sustentabilidade e ex-presidente do Instituto Ethos; o vereador Nabil Bonduki, relator do lei do Plano Diretor Estratégico de São Paulo; e o arquiteto Fernando de Mello Franco, secretário municipal de desenvolvimento urbano de São Paulo.

Agrupadas por blocos de visões positivas, negativas e estratégias de mudança, as principais recomendações seguem abaixo (identificadas pelas iniciais dos nomes no final).

## Visões positivas

### *Segurança social*

“Do ponto de vista residencial, provemos a moradia digna que fornece paz social às famílias – a célula básica da democracia –, onde se desenvolvem as primeiras noções de segurança, higiene, saúde e educação. Tudo isso começa no seio da habitação digna. Para tanto, é preciso existir uma indústria funcionando e produzindo imóvel a um preço compatível, que caiba no bolso do comprador. Além disso, geramos emprego de mão de obra numa dimensão que nenhum outro setor gera. Somos uma locomotiva indutora e multiplicadora de atividades. No mundo todo os governos impulsionam o nosso setor para gerar reverberação” (RYa).

### *Oferta e demanda*

“A incorporação produz bens que a sociedade urbana necessita. Se o mercado imobiliário não existisse, precisaria ser inventado. Se a produção de imóveis fosse paralisada totalmente os valores dos aluguéis subiriam e impactariam a população de baixa renda. Se há demanda é preciso haver oferta” (NB)

“Para diminuir o déficit habitacional é preciso uma indústria da construção civil ativa. Sem ela o déficit nunca será superado. Precisamos dessa indústria que é a segunda força geradora de riqueza na cidade depois do mercado financeiro. A questão não é a existência dela, mas o que a indústria produz, o seu produto. O Plano Diretor nunca pensou em “proibir” a atividade imobiliária, o que propõe é repensar os projetos imobiliários” (FMF).

### *Efeito estruturante*

“A importância social e econômica da atividade deriva do fato de que ela tem poderes estruturantes numa nação. Pense na geração de impostos como IPTU e ISS para a prefeitura. Considere que ao ser substituído por um prédio de 100 apartamentos um terreno com quatro casas gera muito mais impostos para a prefeitura investir em segurança, saúde e educação” (RYa).

### *Motor econômico*

“São Paulo recebe 10% da população brasileira e produz 20% do PIB numa área metropolitana que ocupa 0,09% do território nacional. Repare a produção por centímetro quadrado. Grande parte do valor adicionado da produção agrícola ou das commodities minerais passa pelos serviços que a cidade promove. O professor Edward Gleiser, de Harvard, mostra que quanto mais adensada a cidade, mais cresce a produção e de inovação. A capacidade de propiciar trocas e encontros é que acelera o motor da economia. A cidade promove inovação ao movimentar as trocas, daí a valorização recorrente do espaço público no mundo todo” (FMF).

### *Emprego*

“Hoje, a construção avança rumo à racionalidade industrializada. É quase impossível empregar um trabalhador analfabeto no setor, tal o grau de especialização e de exigências de segurança requeridas. Muitos ainda pensam que o nosso processo é artesanal. Na verdade, a construção civil foi e continuar a ser a porta de entrada no mercado do trabalhador menos qualificado, mas os canteiros também provêm qualificação. Há cursos de alfabetização nas próprias obras. Hoje, temos 6,2 milhões de trabalhadores direta ou indiretamente empregados no setor que estão elevando seu padrão cultural” (RYa).

### *Moradia popular*

“O mercado atende praticamente à toda população brasileira. Não existe mais elitismo. A revolução do crédito não atuou só no segmento imobiliário. Quem não tinha carro, hoje tem, todo mundo tem celular, etc. Houve distribuição de renda, a pobreza diminuiu e a desigualdade despencou. Talvez o mercado imobiliário precise contar às pessoas que não existe mais essa imagem elitista. Talvez tenha que fazer uma campanha bem-feita para mostrar que quem entrega moradia popular hoje é uma parceria público-privado. O Minha Casa Minha Vida é isso. O produtor da habitação não é o governo, são empresas privadas, subsidiadas e financiadas pelo governo via Caixa Econômica Federal. Eu faria uma campanha esclarecedora com certeza” (LRH).

### *Planejamento*

“As grandes cidades do mundo constroem a demanda, não seguem a demanda. A gente está querendo induzir o mercado para os bairros situados na coroa intermediária entre o centro consolidado e a periferia precária. Temos um conjunto de bairros que têm capacidade de recepção e de transformação. Essa é a nosso esforço” (FMF).

## **Visões negativas**

### *Ganância*

“Temos a imagem de destruidor de cidades. Aí eu acho que as empresas são um pouco gananciosas demais. Acho que deveriam reverter uma parte dos resultados para pesquisa e desenvolvimento urbano. O incorporador hoje ainda é aquele cara que potencializa o terreno ao máximo, que em vez de fazer um projeto de melhor qualidade constrói até o limite, que está se danando para o impacto, e que trabalha com a lógica de fazer o mínimo possível com o máximo de lucro. Esse cara está dando um tiro no pé” (LHR).

### *Influência política*

“O atraso na mentalidade do setor da construção civil é tremendo. Eu convivi com o setor da cana-de-açúcar, com o agronegócio e o pessoal do etanol. Posso dizer que nem de longe eles são tão retrógrados, nem de longe. Outra coisa é a relação com poder público. Eles querem mudar a legislação sobre licenciamento? Porque não vêm aqui na Câmara e não cobram dos vereadores, não organizam simpósios e não promovem seminários? Como eles sempre têm a expectativa de resolver no jeitinho, desrespeitam a institucionalidade. É mais fácil ter um grupo de vereadores que fala em nome deles ou pensar em formas de promover um fastrack na burocracia”. (RYo)

### *Insensibilidade*

“Quando o mercado atua de maneira não planejada acaba destruindo espaços e edificações que fornecem identidade à população. Isso veio se consolidando ao longo do tempo. Você tem lá um parque e perde para um empreendimento, você tem lá um teatro e ele é derrubado para o empreendimento, tem um cortiço com população de baixa renda e ele é posto abaixo para fazer um prédio. As populações afetadas têm acesso a outros setores, tem acesso à mídia, as transformações acontecem às vistas de todos, e as repercussões gera reação contra o processo imobiliário. O planejamento urbano serve justamente para evitar isso”. (NB)

### *Arrogância*

“No caso do Parque Augusta, a entrega de uma carta-aberta às incorporadoras Cyrela e Setin teve que ser protocolada nas empresas. Olha que eu liguei para o Aron Zylberman (diretor-executivo do Instituto Cyrela) pedindo a atenção deles. Nada. Eles são muito arrogantes e insensíveis. Como pessoas físicas, o Elie Horn (fundador da Cyrela) e outros são até generosos, eu reconheço. Mas o setor institucional da construção civil é completamente impermeável. Eles não conseguem ver a lógica da responsabilidade social, da mensuração das externalidades e da extensão dos impactos socioambientais. Não querem ver” (RYo).

### *Vítimas e culpados*

“A imagem do setor é negativa porque na nossa cultura predomina a visão negativa de procurar culpados e o cristianismo diz que a culpa é dos ricos. A cidade brasileira não atende à expectativa da classe média brasileira que imagina uma cidade ideal a partir da experiência americana e europeia e, então, frustrada, busca um culpado. O Brasil possui 20% da renda per capita da Europa, mas tem um imaginário urbano de 100%. Queremos Paris, e não é a Paris da periferia, mas a Ilê-de-France, o cartão-postal. Somos pobres e temos 20% da renda, portanto os nossos sonhos deveriam ser 80% mais baratos” (VJ).

### *Adensamento*

“No começo do século XX, São Paulo tinha 135 mil habitantes e terminou o século com quase 20 milhões. Isso significa que a população foi multiplicada algo como 135 vezes, o que equivale a ter construído 35 Brasília em um século (considerando o plano piloto), ou uma Brasília a cada três anos. Você sabe o esforço que foi exigido da nação para construir Brasília. São Paulo construiu 35 ininterruptamente, do jeito que pôde é claro, não de uma maneira consolidada. São Paulo vive num ciclo constante de construção precária, demolição, reconstrução” (FMF).

“O Plano Diretor, pela primeira vez, pôs em debate o tema-tabu que sempre coloca o incorporador em confronto com a sociedade, que é a questão do adensamento da cidade. É uma espécie de açúcar viciante. É necessário adensar, mas a sociedade não entende muito bem, não foi educada para isso, não estudou o assunto e tem uma série de restrições. Para piorar, São Paulo só começou a ser urbanizada há poucas décadas. Aqui na Vila Madalena, há duas décadas havia carroças, cavalos e vacas. O adensamento é complicado para a incorporadora, porque a coloca sempre em embate com a sociedade. Pouca gente entende que é necessário fazer uma dieta, porque senão a cidade vai ter que ser estendida até o Amapá e mesmo assim não vai caber todo mundo morando em casa” (OZ).

### *Destruição da memória*

“Conheço pessoas que moram em prédios na Vila Madalena e reclamam de que vão construir mais prédios e tirar a vista deles, mas esquecem o prédio em que moram tirou a vista de quem estava lá antes. Todo mundo que chega usurpa um pouco da história anterior. Esse processo é identificado com o mercado imobiliário, mas isso não é justo porque não é produzido só pelo mercado, mas pela demografia, pela expansão econômica e pelo movimento da cidade. O problema não é o produtor de guarda-sol que parece para tapar sua vista, mas os caras que chegam na praia. Isso tem a ver com a imagem do mercado de destruir memórias, não de construir cidade. É diferente de uma cidade nova onde o empreendedor está desfraldando as bordas que eram pastos antigamente. Aqui em São Paulo não tem mais espaço. A cidade não pode mais crescer, só se transformar por dentro. O empreendedor é aquele que, mais do que construir a cidade, destrói a cidade pré-existente” (FMF)



### *Desenvolvimento caótico*

“Nos últimos 50 anos vivemos um processo de urbanização sem precedentes. Na década de sessenta, 60% da população brasileira vivia em zona rural, hoje temos 87% na área urbana. Nunca houve um processo de concentração urbana assim. Esse processo, já destruturador por si, se deu em cima de dois eixos econômicos fundamentais: a indústria automobilística, com tudo que o automóvel representa para a redefinição do espaço, e construção civil, com o adensamento urbano. Eles ditaram um desenvolvimento caótico que as cidades em nenhum momento conseguiram disciplinar” (RYo).

### *Impactos*

“Nos últimos quarenta anos qual foi a promessa da construção civil? “Eu te fecho num espaço maravilhoso, com árvores, piscina, quatro vagas na garagem, muros altos e câmeras”. A possibilidade de você ser feliz na cidade passa a ser se isolar dela, evitá-la. Criamos uma cultura de fragmentação da consciência urbana onde as pessoas negam a cidade e procuram salvação nos projetos imobiliários. Isso reforçou uma mentalidade empresarial segundo a qual o setor deve satisfação ao cliente, não importa o impacto que produzido na cidade”. (RYo)

### *Urbanização*

“Eles têm que assumir que são agentes de urbanização e não de construção civil. Quando a Tecnisa faz um bairro como o Jardim das Perdizes, na Pompéia, e a Odebrecht faz o Parque da Cidade, aquilo é desenvolvimento urbano. Um prédio para 10 mil pessoas ou o maior shopping center da América Latina mexem com a cidade” (VJ).

### *Mobilidade*

“Não fazemos carros, é a indústria automobilística que faz. As políticas públicas estimulam a compra de automóveis, os juros caem, o imposto cai, o carro fica barato, a gasolina fica artificialmente barata e todo mundo compra. São Paulo tem 7,3 milhões de automóveis e licencia 1 mil automóveis novos por dia. O comprador pede apartamento de 3 dormitórios com 3 vagas. Uma vaga só ele não quer. São as

peessoas que pedem as vagas! Não somos nós que contribuimos com o aumento do trânsito, mas ficamos com essa imagem” (RYa).

“O setor de transporte e o setor da construção são inimigos, brigam entre si. Um dos grandes problemas do licenciamento de um empreendimento imobiliário é a geração de tráfego. De novo predomina a visão “para dentro”. O empreendedor olha e pensa: “a nossa geração de tráfego é tanto, o limite previsto pela lei no lugar é tanto, vamos agir em conformidade e acabou”. Eles não vão além, nunca. Nós já discutimos isso muito. Eles têm que ir muito além. O impacto do tráfego não deriva só da quantidade de carros novos ser postos na rua, mas do seu efeito na circulação de veículos públicos e privados, na transformação do espaço, na poluição, no impacto sobre os moradores e assim por diante”. (RYo)

#### *Falta de debate*

“Essa questão é agravada pela postura errada dos agentes do processo que não conseguem se aproximar: a sociedade (o morador), o poder público (a autoridade), o empresário (o empreendedor) e os catedráticos (os pesquisadores). Esses quatro não conseguem sentar e conversar. Não há diálogo. Se você lidar com eles sozinhos o resultado sempre ficará desequilibrado. É preciso equilibrar capital, sociedade, sabedoria e política. Cabe aos políticos serem os mediadores para promover o equilíbrio. Eles não deveriam tentar inventar um zoneamento porque não têm recursos para tanto. Deveriam chamar o Secovi e a USP e encomendar uma solução para a sociedade, e exercer vigilância para não deixar os empresários engolirem tudo” (OZ)

“Infelizmente, as pessoas são muito mapeadas por ideologias e dogmas. Não é privilégio de nenhum lado, de direita ou de esquerda, é de todos. O Plano Diretor teve momentos de discussão de baixíssimo nível e de altíssimo nível. Houve setores empresarias, como o Secovi, por exemplo, que apresentaram uma leitura sistematizada de todo o plano e chegaram a contribuir até na revisão de vírgulas. Eu acho que debate é sempre bom e não é tão difícil, é só pegar o telefone e convocar. Mas precisamos rever as metodologias de debate. Nas audiências públicas do Plano

tínhamos uma presença média de 200 pessoas e uma média de acessos on line de 2 mil pessoas na nossa página, assistindo a audiência. Hoje temos uma ferramenta de gestão na internet, a “plataforma urbana”, que queremos usar para promover debates” (FMF)

### *Educação democrática*

“Em 2011, perdi um bom tempo para fazer um Plano de Bairro para a Vila Madalena. Fui apresentar na Casa da Cidade, num ambiente pró-PT, com a ajuda de amigos jornalistas. O nosso plano propunha menos adensamento do que o Plano Diretor propôs depois. Foi um desastre, a maior falta de educação, uma gritaria, a maior baixaria. Cerca de 90% das pessoas acharam legal, mas tem uns 10% de loucos que começam a gritar “vamos ser expulsos” e não deixam conversar. Sempre tem uma turma que não cai na real. Aí não dá em nada, o conflito polariza e nada vai para a frente. A sociedade também carece de educação para conviver na cidade. Precisamos aprender todos juntos” (OZ).

### *Projetos deficientes*

“Aqui na empresa desenvolvemos arquitetura e urbanismo. Na nossa área imobiliária o arquiteto quase não manda no projeto. Aliás, manda pouquíssimo. E não é por culpa da legislação que tolhe a criatividade, não. É mais pela postura do incorporador, que é o cliente contratante do arquiteto” (OZ).

“O diálogo entre o padrão arquitetônico e a cidade ainda pode ser muito melhorado para benefício da população e do mercado. Se os empreendimentos pretendem melhorar de imagem esse é um ponto importante. Tudo bem fazer um projeto com 3 mil unidades e 15 mil moradores. A escala não é o problema, o problema é o projeto. Se tenho um lote grande de 10 mil metros quadrados e faço quatro torres grandes, mas com circulação aberta no térreo, espaço de convívio e áreas verdes, é muito melhor para a cidade do que ter vários lotes de prédios individualizados, algumas casas e um tecido urbano fragmentado” (NB).

### *Apagão de engenheiros*

“O que aconteceu na década de oitenta? Depois do milagre econômico dos anos setenta, dos esforços da engenharia nacional com a construção de Itaipu, da Ponte-Rio-Niterói etc, veio a crise inflacionária que devastou a engenharia e a arquitetura. Foi o tempo da inflação galopante. Como demandava mais tempo, fazer projeto significava sofrer perdas no custo financeiro. Num cenário de alta inflação, o custo financeiro do tempo – o valor agregado pelo projeto –, era menor do que a perda financeira. Tanto que se você olhar para a geração dos engenheiros formados na década de oitenta, verá que os mais competentes foram para o mercado financeiro. A engenharia acabou, foi desmantelada. Um dos maiores problemas recentes no boom da construção imobiliária foi a falta de engenheiros. Eles estão todos no mercado financeiro. Os engenheiros são os executivos das empresas. Os engenheiros não estão na engenharia” (FMF).

#### *Atraso institucional*

“O nosso governo é deficiente e com poucos recursos. O empresário é atrasado e só pensa no amanhã. A idade média dos empresários da Abrainc é de 60 e 70 anos. É uma geração que vem de uma cultura incorporadora antiga que desconhece outras preocupações. Eles não estão conectados, tem que reconectar. As vezes contratam um bom arquiteto, mas acabam não ouvindo e fazendo o prédio mais barato. Estou cansado de ver isso. Os empresários não têm cultura arquitetônica nem urbanística e a discussão sobre impactos e “entorno” não lhes interessa. Eles simplesmente não querem saber” (OZ)

“Na década de 1990 e nos anos 2000 surgiu o movimento da responsabilidade social empresarial, nasceu a percepção de que toda atividade cria externalidades – que as externalidades embora socializadas não entram no custo das empresas –, e desenvolveu-se a ideia de que a atividade empresarial precisa levar em consideração o interesse dos stakeholders além dos shareholders, assim como precisa de uma avaliação de impacto socioambiental e econômico do seu negócio. Isso avançou em muitos setores, mas nos setores da construção civil e da indústria automobilística, que são estruturantes para as aglomerações urbanas, não evoluiu quase nada”. (RYo)

“O setor não é inovador, é um dos mais atrasados que temos. Os líderes deveriam interagir muito mais, deveriam atuar publicamente, se envolver nas discussões, deveriam incorporar técnicas e métodos amigáveis ao ambiente, deveriam ter até mesmo uma dimensão filantrópica-empresarial. Eu conheço o Antônio Setin, dono da Setin. É uma flor de pessoa, um cara ótimo para você sair e tomar um vinho, é um prazer conversar com ele. O Jaime Flechtman (diretor de relações institucionais da Cyrela) também é um cara muito bom. Mas eles não conseguem transferir um pingão disso para a dimensão institucional. Até os bancos mudaram. Até os bancos! Porque a construção civil não muda?” (RYo)

## Visões de mudança

### *Produtividade para baixar custos*

“Primeiro, precisamos de propostas para a cidade, para tentar resolver a questão do custo da moradia, atuando sobretudo no custo do transporte. Em segundo lugar, é preciso avançar na tecnologia. Temos quase nada de inovação e a produtividade é baixa. Precisamos quintuplicar a produtividade da construção para baixar o custo e aumentar a renda, mudando a forma de aumentar a margem de lucro (...). Trata-se de criar soluções adequadas. Não dá para copiar as ideias dos países desenvolvidos porque não cabe no nosso orçamento. Esse modelo de arquitetura de grandes prédios que concentram gente e renda não está adequado à realidade da ausência de um sistema de transporte coletivo” (VJ).

“Trata-se de traçar uma política e uma estratégia considerando que os vizinhos existem e têm direitos. O que fazer? As empresas precisam ter propostas para a sociedade. Propostas para além do chavão de “adensar para maximizar a renda”. Se o negócio é vender a cidade, eles precisam ter propostas que resultem numa cidade competitiva e que não inflacione o preço dos imóveis. Precisam de algo muito bem embasado e que leve em conta outros interesses, não só os delas” (VJ).

### *Olhar para fora, não só para dentro*

“O setor deveria olhar para fora e não só para dentro. Quando fosse fazer um empreendimento deveria olhar como ele melhora a cidade. Como melhora no sentido do acolhimento da população, como melhora sob o ponto de vista dos equipamentos urbanos, como melhora do ponto de vista paisagístico e como melhora sob o ponto de vista do uso do espaço pelo transeunte. Tudo sem sacrificar, evidentemente, o cliente. Porém o máximo que o setor enxerga de stakeholders são os vizinhos imediatos. Sob o ponto de vista da cultura empresarial, estão na década de noventa ainda. Ignoram a discussão sobre a responsabilidade empresarial que afirma que empresas socialmente responsáveis têm que ir além da conformidade. Justamente eles cujo negócio afeta a saúde de toda a cidade” (RYo).

“O nosso setor paga muitas contrapartidas ao poder público para empreender. Mas em vez de fazer dois, três ou quatro subsolos de garagem eu preferiria dar esse dinheiro para expandir o transporte público” (RYa).

“Em São Paulo há uma coisa rara e finita, que são as grandes áreas. As áreas grandes deveriam ser deixadas como respiros para a prefeitura instalar equipamentos comunitários, um hospital, uma universidade, uma biblioteca. Quando você faz um empreendimento como o Jardim das Perdizes você joga no lixo essa necessidade, porque não há mais terrenos grandes. É uma perda para a cidade. O incorporador não entende que antes de fazer prédio ele é sócio de um negócio maior que é a cidade” (OZ).

#### *Melhorar o entorno*

“Esse é um ponto complicado. Para mim o entorno é a vizinhança, o entorno imediato, ou um pouquinho além. Mais do que isso não é trabalho da incorporadora. Não somos prefeitos, já pagamos uma montanha de impostos, não somos nós que temos que consertar uma praça. Sou contra isso. Isso está errado. Quando a gente constrói, a diretriz é recuar o prédio se for possível, fazer um banco na praça, deixar o máximo de área pública aberta, pensar no conforto do pedestre, etc. O que o pedestre pensa quando passa aqui nesse prédio? Poderíamos ter um gradil, como todo mundo, mas mandamos tirar. As calçadas são largas, temos espaço para

foodtrucks três dias na semana e botamos mesinhas na calçada. Essas pequenas coisas o incorporador pode fazer. Dependem só dele, não precisa aprovar com ninguém e não custa mais caro. É educação urbana. É como dar bom-dia de manhã na rua. Tem gente que não dá, mas eu dou. Acho que isso é obrigação do empreendedor, porque a construção sempre causa impactos” (OZ).

“O empreendedor deve fazer o que consegue no âmbito do seu controle sobre o projeto. Falamos muito sobre o “setor”, mas o ator é o empreendedor que atua individualmente. Acho que o empreendedor deve contribuir para a melhoria do entorno. Mas não é possível imaginar que ele pode, por si só, resolver problemas sociais” (NB).

#### *Atuar em conjunto*

“Adensar é bom, mas quanto é possível adensar com o transporte existente? Como financiar a expansão do transporte? Eles precisam de uma plataforma de inovação para se preocupar com o futuro da construção na cidade. Não pode ser feito individualmente porque precisa alterar a cadeia produtiva, as empresas são montadoras, estão na ponta. A questão é como reunir o setor e aproveitar sinergias para trabalhar a questão da produtividade e da inovação de forma a baixar o vetor do custo. Porque hoje eles têm um custo que não cabe no bolso dos clientes” (VJ).

“O “setor” é uma abstração, uma entidade, mas o mercado atua por atores individuais. Pegue o exemplo do Parque Augusta. Há um movimento brigando para aquele terreno virar parque há vinte anos. O projeto imobiliário proposto não é ruim. Mas o fato de se insistir no empreendimento gera uma antipatia muito grande na população. Eles percebem isso, mas insistem. Outro exemplo é o Teatro Bartolomeu, na Pompéia, que passou por uma reintegração de posse para virar prédio, gerando uma péssima repercussão no meio teatral. Se o empreendedor tivesse visão ou se o espaço já fosse uma área de proteção cultural teria sido perfeitamente possível construir um teatro novo no térreo do edifício sem prejudicar o coeficiente de aproveitamento. O setor precisa demonstrar sensibilidade para com os espaços que são significativos para a cidade e ajudar a protegê-los” (NB).

### *Projetos eficientes*

“Em primeiro lugar, precisa ter mais cuidado com os projetos, por dentro e por fora. Só depende do empresário e ele não faz. Tem que pensar que o apartamento é do morador e o prédio é da cidade. Tem que ter um cuidado maior, contratar um arquiteto bom e gastar mais de tempo. Não é preciso aprovar em três meses porque o imóvel ficará centenas de anos na rua. Em segundo lugar, tentar promover um debate de nível mais alto, engajando a prefeitura menos como proponente e mais para exercer o equilíbrio entre as partes” (OZ).

“Os incorporadores deveriam se ver como stakeholders da cidade. O marketing que promove o sucesso imobiliário das últimas décadas – segurança, isolamento, segregação, ilhas de fantasia – está errado. O empreendimento bom, hoje, é o que promove o usufruto da cidade, a cidadania e a integração, que dialoga com o ambiente e a comunidade. A verdadeira oportunidade de mercado são as ciclovias, os espaços verdes e a regeneração urbana”. (RYo)

“A quantidade de empreendimentos imobiliários existentes ocupa um espaço pequeno na cidade de São Paulo. Se conseguirmos preservar espaços públicos e privados significativos isso vai melhorar muito a imagem do setor. Em algumas situações você pode fazer um projeto numa área e doar o restante do terreno para um parque. Mas não estou pregando filantropia. Estou dizendo que gostaria de ver uma melhoria na própria atividade, na qualidade dos projetos” (NB)

### *Marketing de inclusão*

“Se você olhar a propaganda dos lançamentos dos imóveis ela parece uma ficção autista. Eles limpam com “photoshop” o que existe em volta, botam o edifício isolado, apagam a cidade real e invocam o pertencimento do imóvel ao bairro chique mais próximo. Assim, o bairro de Perdizes é esticado até a Barra Funda, Santa Cecília vira Higienópolis e o Morumbi vai do Oiapoque ao Chuí. Grande parte das ações de marketing são falsas. Mas além disso há a ideia de que você está comprando um objeto-casa, quando ninguém mora numa casa; mora-se numa casa



em tal bairro, em tal cidade. O grande valor de se morar no Rio de Janeiro não é a qualidade do apartamento, mas a qualidade do bairro, a proximidade da praia, a existência de verde, a própria cidade do Rio de Janeiro. Então, o mercado imobiliário de São Paulo deveria começar a vender o que é verdadeiro, vender a cidade” (FMF).

“Várias empreendedoras que agem num mesmo bairro não poderiam, de alguma forma, se cotizar para promover melhorias no calçamento, na arborização ou no aterramento de fiação, entre outras coisas? Não poderiam agir num quadrilátero? A questão não é a definição do entorno. Eu posso vender um apartamento próximo de uma padaria para você ir a pé, e esse passeio integrar o seu imóvel. Eu vou te vender esse serviço e qualificar essa caminhada, agregando valor a ela. Vou qualificar e vender os dois quarteirões entre a sua casa e a padaria do bairro. Não estou propondo a urbanização da cidade. Isso não é responsabilidade das empresas, é claro. Em vez de vender um produto, eu posso vender um serviço de bem-estar na cidade e embuti-lo no preço” (FMF).

### *Capacitação*

“O planejamento ficou tão complexo e amplo, com sustentabilidade e inovação, que tomamos a decisão de criar o Instituto de Pesquisa e Inovação em Urbanismo (IPIU). Ele vai tentar melhorar a vida das pessoas, procurar soluções para a cidade, para o ambiente público e para o ambiente privado, e contribuir para os nossos projetos na Lote 5 oferecendo soluções de sustentabilidade e inovação. Quem está no dia-a-dia e tem que entregar resultado, aprovar, lançar e vender, não tem tempo para pensar em inovação e sustentabilidade, em energia limpa, em regra de condomínio, em associação de bairro. Uma associação de incorporadoras precisava ter ações de capacitação parecidas” (BH).

### *Universidade imobiliária*

“No Brasil é a capacitação que aumenta a produtividade. Nós só vamos crescer se houver aumento de produtividade. Se o setor imobiliário quiser mostrar que contribui precisa tomar atitudes. Nós não temos, por exemplo, uma Universidade Imobiliária. Não temos especialização e não formamos administradores e gestores

imobiliários. Todo mundo se forma na raça. Essa iniciativa não cabe ao MEC, cabe ao Sindicato. Com a estrutura que já dispõe, hoje, o Secovi precisava criar universidade formalizada, não apenas virtual. Eles têm capacidade, base analítica e meios para pensar isso. Sim, existe formação técnica para o setor, tem Sesi e Senai, mas não tem nível superior, não tem uma pós-graduação boa. Não existe formação para empresário imobiliário” (LRH).

“O Secovi tem uma universidade. Todo setor precisa de processos de inovação contínuos. O setor da construção civil brasileiro saiu de um perfil familiar para uma estrutura profissional muito recentemente, com empresas virando sociedades anônimas e abrindo capital da bolsa. É um setor em consolidação” (FMF)

### *Inovação*

“A racionalização e a industrialização da construção são inevitáveis, no mundo todo. A produtividade melhora o custo. Mas isso também implica em redução dos postos de trabalho, infelizmente. A inovação contribui para adequar custos à demanda. Para tanto, precisa de uma mudança cultural. Antigamente, a parede tinha de ser dura, com tijolo assentado, com chapisco, massa grossa, massa fina, massa corrida e pintura. Era o que as pessoas queriam. Quando apareceu o gesso acartonado – o drywall –, você não imagina a resistência das pessoas. Foi uma dureza. Quem aceitava mais era o pessoal que viajava para o exterior e via que lá era feito assim” (RYa).

“Toda atividade industrial barateia os processos ao ganhar escala. Eu conheci um engenheiro de chips nos Estados Unidos que passou para a construção civil com a seguinte hipótese: grande parte da construção é um problema de acomodação espacial das instalações, de tubulações, de fios, de ar condicionado, de aquecimento, etc. Quanto menos espaço for ocupado, mais se ganha em escala, em racionalização na velocidade e na economia de materiais porque cada centímetro a menos de espaço para tubulação significa economia na fachada, na calefação etc. Sabemos que a construção civil norte-americana é inteirinha calcada na industrialização e na

pré-fabricação de componentes. A nossa sempre foi mantida atrasada porque era a garantia de emprego do nosso exército industrial de reserva, a nossa mão-de-obra de baixíssima qualificação. O investimento em tecnologia é redutor de custos independentemente da questão da sustentabilidade” (FMF).

### *Oportunidade pós-Lava Jato*

“Na economia moderna o que agrega riqueza e gera valor é o projeto. Para a Apple, criação, inovação e design são cruciais para o sucesso da empresa. Na construção civil brasileira nós abdicamos de entender o projeto de engenharia e de arquitetura como um instrumento de valorização da atividade. Precisamos retomar essa dimensão perdida. O setor da construção civil deveria retomar a sua forma de atuação na década de setenta, quando tinha engenheiros altamente qualificados operando num setor de vanguarda da economia. Itaipu foi vanguarda da engenharia mundial. Os projetos é que vão gerar crescimento e produtividade para o país. A construção civil precisa assumir o papel estratégico de acelerar os processos de inovação e de valorização dos projetos de engenharia e arquitetura para voltar a crescer. Um estudo do Banco Mundial afirma que nos próximos trinta anos 30 trilhões de dólares serão investidos em infraestrutura nos países emergentes. Qual é a percentagem disso para os projetos? Os países europeus estão estruturando empresas de projetos eficientes que estão exportando serviços de engenharia. Nós estamos desmantelando o nosso setor da construção civil e abrindo-o para empresas estrangeiras que vão ocupar o vácuo deixado pela Operação Lava Jato. Estamos perdendo a nossa capacidade de liderança e de geração de riqueza. O mercado imobiliário não tem nada a ver com as empreiteiras de obras públicas e não foi afetado pela Lava Jato. Ele deveria ter a visão de construir um campo de inovação e de desenvolvimento forte na indústria” (FMF).

## 6. Causa da Abrainc

Diante do desafio de promover o papel positivo da incorporação imobiliária nas cidades, fortalecendo o setor e contribuindo para a abertura de um novo ciclo de expansão após o atual ajuste fiscal, a Abrainc pode comprometer-se com a causa de **gerar mais valor compartilhado para as cidades.**

Valor compartilhado significa valor econômico gerado de forma a criar valor social e ambiental, contribuindo para atender as necessidades e os desafios da sociedade. Trata-se de reconectar o sucesso da empresa ao progresso social. “Não é algo situado na periferia daquilo que a empresa faz, mas no seu centro”, diz o professor Michael Porter, da Harvard Business School. Há, de fato, inúmeras oportunidades e opções disponíveis. Ao definir a geração de valor compartilhado como seu propósito, não apenas a geração de lucro, a empresa alimenta a “próxima onda de inovação e produtividade” na economia global, “redefinindo o capitalismo e a sua relação com a sociedade como a melhor oportunidade disponível para legitimar de novo a atividade empresarial<sup>15</sup>”.

O capitalismo é uma força poderosa para a satisfação das necessidades, o aumento da eficiência, a criação de emprego e a geração de riqueza. Mas uma concepção estreita do seu potencial impede que exerça toda a sua capacidade para enfrentar os desafios sociais. Uma empresa que atue como empresa, não como ente filantrópico, é um agente inigualável para lidar com as questões prementes do seu tempo. As necessidades sociais são grandes e seguem crescendo. Os clientes, os trabalhadores e as comunidades pedem que o meio empresarial contribua.

Para tanto, a incorporação imobiliária pode se comprometer com três linhas de ações a serem irradiadas pela Abrainc para inspirar a atuação do setor:

---

<sup>15</sup> PORTER, Michael e KRAMER, Mark. Criação de Valor Compartilhado. In: Harvard Business Review Brasil, 10 de janeiro de 2011. [www.hbrbr.com.br/materia/criacao-de-valor-compartilhado](http://www.hbrbr.com.br/materia/criacao-de-valor-compartilhado).

- 1) **Construções para dentro e para fora:** um compromisso com melhores projetos, para dentro e para fora, que além de empreendimentos de excelência se tornem marcos de co-construção e de integração e convivência nas cidades, por meio do uso de melhores tecnologias e soluções de sustentabilidade.
- 2) **Diálogo e transparência nas relações:** Um compromisso com diálogo franco e transparente, indo além da atuação em conformidade com a lei, acolhendo as demandas sociais, prestigiando o planejamento urbano, a institucionalidade e a transparência nas relações com o poder público.
- 3) **Difusão e compartilhamento de soluções urbanas:** Um compromisso com o esclarecimento e a difusão do papel da incorporação nas cidades, promovendo o diálogo democrático e fomentando fóruns de debate com a participação de stakeholders e de shareholders.

## 7. Sumário Executivo

Depois de vivenciar um grande ciclo de expansão e de mudança na escala de atuação entre 2007-2012, propiciado pelo aumento de renda no país e pela maior oferta de crédito, o setor da incorporação imobiliária atravessa uma fase de contração provocada por um ajuste macroeconômico nas contas públicas. O financiamento estancou, o lançamento de imóveis arrefeceu e os investimentos estão sendo revistos. Entretanto, a demanda por moradia continua alta e a pirâmide demográfica indica um expressivo aumento no número de consumidores emergentes em longo prazo. Só a demanda estimada de moradia popular no Brasil é da ordem de 35 milhões de casas até 2035.

Há sinais, portanto, de que a atual desaceleração pode ser transitória. Nesse contexto, uma agenda positiva de políticas setoriais capaz de harmonizar a incorporação com o desenvolvimento das cidades pode caucionar a retomada da expansão. Devido à sua capacidade de reagir rapidamente a estímulos, o setor poderá ser um dos primeiros a se recuperar na transição do ajuste fiscal para o crescimento econômico.

Tal como outros setores da economia a expansão da indústria imobiliária afeta a vida social e urbana. A mudança de escala dos empreendimentos, com bairros projetados para dezenas de milhares de pessoas, altera o entorno, impacta a engenharia de trânsito, agrava os níveis de poluição e vulnera a capacidade de suporte da infraestrutura pública. Bons projetos de engenharia e de arquitetura tornam-se cada vez mais necessários para integrar os imóveis às cidades e melhorar a qualidade da vida. Além disso, o setor também é um voraz consumidor e transformador de recursos naturais e a indústria que mais gera resíduos e entulho do mundo, com implicações diretas nas políticas de reciclagem e de sustentabilidade.

Assim sendo, a sensibilidade da incorporação imobiliária com o ambiente urbano condiciona o seu futuro e o seu crescimento, ensejando o princípio adotado por

várias empresas de que “constrói-se não só para dentro, mas também para fora”. Considere-se, ainda, que em termos de desenvolvimento urbano grandes obras de infraestrutura vêm sendo implantadas em países desenvolvidos por meio de parcerias público-privadas.

A pedido da Abrainc, a Cause promoveu pesquisas sobre a visão dos stakeholders do setor em São Paulo e no Recife, além de estudos e de investigações para criar uma agenda de ações capaz de impactar positivamente a percepção da incorporação imobiliária. Foram entrevistados formadores de opinião, representantes de ongs, membros de associações de bairros, pesquisadores universitários, autoridades municipais e empresários que exercem liderança no setor.

O presente diagnóstico registra uma forte percepção negativa do setor, associada à reprodução e ao agravamento dos problemas urbanos e às dificuldades do planejamento governamental. Raramente a incorporação é vinculada à superação e à minimização dos problemas ou à melhoria na qualidade de vida nas cidades. Pairam sobre as empresas imobiliárias atributos negativos como “ganância antiética”, “máfia imobiliária”, “agentes acima da lei” e “arrogância e prepotência no tratamento das comunidades”.

Diante do desafio de mudar essa imagem, para fortalecer a indústria da incorporação e contribuir para a abertura de um novo ciclo de expansão após o atual ajuste fiscal, este estudo recomenda à Abrainc o comprometimento com a causa da **geração de mais valor compartilhado para as cidades**.

Para tanto, três linhas de ação podem modernizar a percepção do setor:

- 1) **Construções para dentro e para fora:** um compromisso com melhores projetos, para dentro e para fora, que além de empreendimentos de excelência se tornem marcos de co-construção e de integração e convivência nas cidades, por meio do uso de melhores tecnologias e soluções de sustentabilidade.
- 2) **Diálogo e transparência nas relações:** Um compromisso com o diálogo e transparência, indo além da atuação em conformidade com a

lei, acolhendo as demandas sociais, prestigiando o planejamento urbano, a institucionalidade e a transparência nas relações com o poder público.

- 3) **Difusão e compartilhamento de soluções urbanas:** Um compromisso com o esclarecimento e a difusão do papel da incorporação nas cidades, promovendo o diálogo democrático e fomentando fóruns de debate com a participação de stakeholders e de shareholders.