

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

LUCAS LEONARDO L. MARQUES

**A construção da estação metroviária da Vila Brasilândia como reprodução do
capital na metrópole de São Paulo: conflitos e lutas pelo espaço**

**The construction of the subway station of Vila Brasilândia as a reproduction of
capital in the metropolis of São Paulo: conflicts and struggles for the space**

São Paulo
2022

LUCAS LEONARDO L. MARQUES

A construção da estação metroviária da Vila Brasilândia como reprodução do capital na metrópole de São Paulo: conflitos e lutas pelo espaço

Trabalho de graduação integrado (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Prof^a. Dra. Isabel Aparecida Pinto Alvarez

São Paulo

2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

MARQUES, Lucas Leonardo Lima

A construção da estação metroviária da Vila Brasilândia como reprodução do capital na metrópole de São Paulo: conflitos e lutas pelo espaço / Lucas Leonardo Lima Marques; Orientadora Isabel Aparecida Pinto Alvarez. – São Paulo, 2022.
80 f.

TGI (Trabalho de Graduação Integrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de Concentração: Geografia Humana.

1. Geografia Urbana. 2. Geografia Urbana Crítica. I. Alvarez, Isabel Aparecida Pinto. II. Título.

MARQUES, Lucas Leonardo Lima. **A construção da estação metroviária da Vila Brasilândia como reprodução do capital na metrópole de São Paulo:** um estudo de caso. Trabalho de Graduação Integrado (TGI) apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Dedicado especialmente à minha mãe Maria Arinda, por todo incentivo, de uma profissional da educação, amor, paciência e carinho na minha formação como sujeito no mundo. Seu único filho a estudar em uma universidade pública se forma agora. Muito obrigado, Dona Arinda!

AGRADECIMENTOS

Agradecimentos especiais à Prof^a. Dra. Isabel Aparecida Pinto Alvarez primeiramente por acreditar no meu projeto, sem isso, não haveria sonho realizado. Por fim, agradeço pela preocupação pessoal comigo, os conselhos e paciência nas correções textuais, neste sentido, acredito e repito o que já disse a Sra: *a Universidade de São Paulo precisa de mais docentes assim!* Reconheço aqui a importância dos (as) demais docentes para a minha formação como geógrafo, especialmente: Prof^a. Dra. Simone Scifoni, Prof^a. Dra. Gloria A. Alves e Prof^a. Dra. Ana Fani A. Carlos, mulheres incríveis em todas as suas potencialidades. Agradeço à Universidade de São Paulo e a Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

Sou grato aos meus familiares, em especial, minha irmã Aline e irmão Wesley, que durante todo este processo me incentivaram a não desistir. Aline, excepcionalmente por cuidar de mim, desde os 15 anos, na minha estadia em São Paulo e Wesley por todos os conselhos de irmão mais velho. Ambos são fundamentais na minha vida. Gratidões também a minha tia, Dona Ilmar, pelo apoio em um dos anos mais difíceis que passei.

Deixo um agradecimento mais que especial à minha segunda família: Dona Rubenita, meu cunhado Jefferson e minha companheira Priscila. Ambas as mulheres me apoiaram de todas as formas neste processo. Priscila em especial por me mostrar na prática que o amor pode ser algo transformador, de forma pessoal e social. *Aprendo sempre e sou muito grato a você, amore!* Gratulações também aos meus amigos e amigas, excepcionalmente: Luan Afonso, Cibele Alves e Gabriela Mendonça. Vocês sabem a diferença que fazem aqui no meu coração.

Devo uma graça ao distrito no extremo noroeste de São Paulo que foi meu objeto de estudo: a VI. Brasilândia, lugar que aprendi a amar. Aos desapropriados pela obra, pois tentei colocar na história suas lutas. Também a dois agentes transformadores daquele espaço: Enio José Silva, representante do “Movimento Metrô Brasilândia Já!” e Sonia Regina, coordenadora do “Sarau da Brasa”. Sem ambas as entrevistas esta pesquisa não sairia como planejei. Obrigado por toda luta!

Na verdade, eu não sei do futuro, mas estes são pilares que contribuíram com a minha pesquisa, formalmente e informalmente, e eu não deixaria de citá-los. Do fundo do meu coração: muito obrigado!

*Haveremos de enfrentar
o medo, a angústia,
de quebrar as algemas,
de transpor as portas das tormentas,
de reviver todas as faces da rebeldia.
Haveremos de reaprender
a lutar, a voar
e transbordar de sonhos nossos dias.*

Sonia Regina Bischain

*Aceitas a chuva, a guerra,
o desemprego e a injusta distribuição.
Por que não podes, sozinho,
dynamitar a ilha de Manhattan.*

Carlos Drummond de Andrade

RESUMO

MARQUES, Lucas Leonardo Lima. **A construção da estação metروiária da Vila Brasilândia como reprodução do capital na metrópole de São Paulo: conflitos e lutas pelo espaço.** 2022. 80f. Trabalho de Graduação Integrado (TGI) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

Esta pesquisa expõe as contradições no desenvolvimento da estação de metroviário da Vila Brasilândia, distrito localizado na periferia da capital paulistana. A análise também examina como os contratos de Parcerias Público-Privada são continuações das políticas neoliberais da década de 1990, em razão de que é o Estado que arca com os maiores riscos e custos na tentativa de atrair o capital privado ao projeto, além do enorme tempo que a empresa, no caso do objeto de estudo dessa pesquisa: a multinacional espanhola Acciona, permanece controlando e recebendo os lucros do serviço pagos pelo cidadão. O Estado, nesta investigação, é tratado como um braço do capital transnacional, isto é, em situação neoliberal, pois há mais de 20 anos, pelo menos no caso do Governo do Estado de São Paulo, encontra-se nas mãos de forças políticas que seguem a risca esta ideologia política. Além do mais, o estudo, utilizando da teoria urbana crítica, procura advir sobre como o modal do metrô é uma forma de reprodução do capital no espaço da metrópole, trazendo à tona os conflitos e lutas pelo espaço. Assim, a pesquisa traz uma reflexão, utilizando reportagens e entrevistas, sobre a questão da espoliação do capital na vida das pessoas desapropriadas pela obra. Por fim, apresenta as mudanças da região afetada, as lutas e, consequentemente os agentes econômicos, sociais e políticos, que disputam aquele espaço.

Palavras-chave: 1. Periferia; 2. Produção do Espaço; 3. Imperialismo.

ABSTRACT

MARQUES, Lucas Leonardo Lima. **The construction of the subway station of Vila Brasilândia as a reproduction of capital in the metropolis of São Paulo:** conflicts and struggles for the space. 2022. 80f. Trabalho de Graduação Integrado (TGI) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

This study sets out the contradictions in the development of station subway of Vila Brasilândia, a district located on the periphery of São Paulo city. This analysis also considers as the contract public-private are extension of neoliberal politics of the 90s, due to that is the State that affords with the bigger risks and costs in an attempt to attract the private capital to the project, beyond the long time that the company, in the case of study object of this research: the spanish multinational Acciona, remain controlling and receiving the profits of service paid for the citizens. The State, in the survey, is treated as an arm of transnational capital, (i.e., in the neoliberal situation), given how for more than twenty years, in the case of the Government of State of São Paulo, are in the hands of political forces that follow to the letter this political ideology. In addition, this study, using the urban critics theory, aims to present about as the transport modal metropolitan is a form of reproduction of the capital on the space of metropolis, bringing the condicts and struggles of the space. So, the study included a reflection, using reports and interviews, about the process of capital spoliation in the life for the peoples expropriated for the build. Finally, report the changes of the region affected, the social struggles and, consequently the economics, socials and political agents, that compete for that space.

Key-words: 1. Periphery; 2. Production of space; 3. Imperialism.

SUMÁRIO

Introdução	7
Apresentando o tema de pesquisa	8
1. O Metrô como estrutura do capital na cidade.....	16
1.1. O Neoliberalismo sai às compras.....	20
1.1.2. O Estado Neoliberal e as PPP(s): uma continuidade do período de privatizações agora em uma parceria para poucos (PPP).....	25
2. Imperialismo econômico e a divisão internacional do trabalho no caso da linha 6 – laranja do metrô: o Brasil vendido ao exterior	28
3. Busca desenfreada pelo aumento da taxa de lucro e o agravamento das políticas neoliberais	41
4. Vila Brasilândia e São Paulo: do distrito renegado por anos pelo poder público a maior obra atual de infraestrutura do Brasil.....	44
4.1. A construção da estação sob o ponto de vista da reprodução do espaço	51
5. As lutas pelo espaço da Vila Brasilândia	63
Conclusão	72
Referências	73

INTRODUÇÃO

Essa pesquisa busca, através da análise do processo de construção da estação metroviária da VI. Brasilândia, distrito do extremo noroeste da capital paulistana, apresentar as contradições do desenvolvimento desta obra. Após vitória em licitação de 2020 o projeto é elaborado pela multinacional espanhola Acciona através de um contrato de PPP (Parceria Público-Privada) entre a concessionária e o Governo do Estado de São Paulo, com previsão de entrega da estação, até a presente data¹, para 2025.

Esta análise parte da contradição na relação entre a propriedade privada na RMSP e a expansão do modal de transporte metroviário, ou seja, se pretende aqui responder *quais agentes se beneficiam, no cenário econômico-político e social atual com a construção de novas linhas e estações de metrô?* Além disto, é importante questionar: *quem ganha com as mudanças estruturais e sociais no distrito afetado?* Neste sentido, ficou evidente através de pesquisa em bibliografia recomendada, matérias jornalísticas e etc que as classes econômicas mais altas, em detrimento dos mais pobres, são privilegiadas com mais estações e linhas próximas de casa.

Obviamente, este estudo, também trata de apresentar os contratos de PPP (s) como uma extensão das políticas neoliberais da década de 1990 no Brasil, pois a empresa contratada, além de receber várias vantagens para aceitar participar do planejamento e realização da obra, ainda fica responsável pela operação e acumulação dos lucros advindos dos usuários do transporte, por mais de 19 anos. Demonstrando que o Estado Neoliberal prefere, mesmo tendo condições de tocar o projeto, entregar, por um período de tempo, este importante setor da economia brasileira a agentes privados.

Este tema se relaciona com a geografia, especificamente a área de estudos urbanos, pois se o espaço é condição, meio e produto das interferências de desvalorização/valorização (CARLOS, 2007, p. 49), que outra ciência abordaria este processo melhor? Também cabe ressaltar que as fotografias utilizadas foram retiradas do Google Street View, através da ferramenta, se encontrou fotos tiradas em 2012, isto é, antes das desapropriações. Sendo possível assim, compará-las

¹ Fevereiro de 2022.

morfologicamente com imagens atuais. Outro instrumento usado pelo autor foi o “ArcGis Online” para desenvolvimento de mapas.

A pesquisa se referencia em consideráveis autores e autoras da geografia urbana, além de outras áreas com cientistas que buscam refletir sobre o espaço urbano da metrópole. O autor acompanha de perto a realização do projeto da estação na situação de ex-morador da freguesia. Além do mais, foram realizadas entrevistas com pessoas importantes na história da VI. Brasilândia e no contexto atual dos movimentos de luta pelo espaço do distrito. Somente através destas interlocuções foi possível compreender realmente os absurdos e contradições no tocante da obra.

Apresentando o tema de pesquisa

O metrô como sistema de transporte começou a ser desenvolvido no ano de 1968 pela Prefeitura Municipal². Nesta época criou-se a Companhia do Metropolitano de São Paulo, mais conhecida pelos paulistanos como: “Metrô”. O ano de 1968 também é marcante pelo golpe de estado ocorrido quatro anos antes, em plena ditadura militar a data escolhida pelo Prefeito Brigadeiro Luiz Faria Lima para dar início as obras da companhia foi um dia depois da assinatura do AI-5³ (SCARSELLI, 2017), ato muito significativo na história de desenvolvimento das linhas e estações, pois os projetos, da década de 1970 em diante, mesmo com as audiências públicas, tem a finalização dos traçados implantados sem haver uma consulta prévia a população que reside na área.

Atualmente, o sistema metropolitano possui 101 km e 89 estações⁴, distribuídas em 6 linhas, identificadas por cores: a Linha Azul, que possui 20,2 Km e 23 estações, a Linha Vermelha, com 22 Km e 18 estações, a Linha Verde, com 14,7 Km e 14 estações, a Linha Lilás, com 20 km e 17 estações e a Linha Amarela, com 11,4 Km e

² Mais em <<http://historiadojabaquara.com.br/2017/09/11/a-chegada-do-metro/>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

³ Ato Institucional número 5 foi o momento mais duro da ditadura civil-militar, a data escolhida é significativa como as obras do metrô que, em toda sua história, dificilmente escutou a população para escolhas de trajetos, linhas e etc. Mais em: <<https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/AI5>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

⁴ O total de linhas operadas somente pelo metrô, sem a Via Quatro e Via Mobilidade, são de 69,7 KM e 62 estações. Mais em < <http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2020.pdf>> p. 39 e <<http://50anos.metrosp.com.br/>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

10 estações. Recentemente encontra-se em construção, a Linha Laranja, cujo projeto prevê 13,4 Km e 15 estações⁵, e que é o nosso foco de pesquisa.

A primeira linha construída foi a “1-Azul”, no começo, suas operações foram entre curtas distâncias, até que em 1975 a linha chega ao “centro velho”, ligando o Jabaquara, zona Sul do município de SP, à Liberdade. No presente, a linha azul se estende do Tucuruvi, zona Norte, até o Jabaquara, na zona Sul.

A linha “3 – Vermelha”, de 1979, foi a segunda a ser inaugurada abrangendo o trecho Sé - Brás. Nos dias que ocorrem, sua operação é da estação Barra Funda, zona Oeste até Corinthians Itaquera, extremo leste. Com isso, a linha “3 – Vermelha” foi pioneira na ligação de uma região periférica à zona central, o fato é que a estação Corinthians Itaquera foi inaugurada somente em 1988, demonstrando o interesse do poder público em terminar primeiro as estações próximas à região central, enquanto as periféricas são deixadas por ultimo. Itaquera possui segundo dados de 2010 das Subprefeituras da RMSP⁶, 523.848 pessoas, atrás apenas de locais da zona Sul da capital⁷.

A linha “2 – Verde”, foi inaugurada em 1991, no início suas operações eram entre as estações Paraíso e Trianon-Masp, ambas próximas a Av. Paulista. Hoje em dia a linha segue da Vila Madalena, zona Oeste, à Vila Prudente, na zona Sul. O primeiro trecho da linha “5 - Lilás” foi entre a estação Capão Redondo, no extremo da zona Sul, ao Largo Treze, polo de terceiro setor⁸ da capital paulistana. Ela foi inaugurada em 2002, atualmente liga a Chácara Klabin ao distrito do Capão Redondo.

Em 2010, construída pela Companhia do Metropolitano de São Paulo e operada pela Via Quatro⁹ através de uma PPP¹⁰, foi inaugurada a linha “4 – Amarela”. Seu primeiro trecho foi entre as estações Faria Lima, “centro novo” de negócios da zona

⁵ Dados obtidos pelo Relatório Anual de 2020, mais em <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2020.pdf>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

⁶ Região Metropolitana de São Paulo, dados obtidos em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demografico/s/index.php?p=12758>, Acesso em: 10 de janeiro de 2022.

⁷ A zona Sul possui, segundo dados da subprefeitura de Campo Limpo (Campo Limpo, Capão Redondo e Vila Andrade) 607.105 mil habitantes; Capela do Socorro (Cidade Dutra, Grajaú e Socorro) 594.950 mil habitantes; M'Boi Mirim (Jardim Ângela e Jardim São Luís) 563.305 mil habitantes. Mais em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demografico/s/index.php?p=12758>, Acesso em: 10 de janeiro de 2022.

⁸ Este primeiro trecho ligava uma região periférica a uma área de grandes lojas e comércio, ou seja, quando se lembram das áreas mais pobres é somente com o intuito de varejo.

⁹ A Via Quatro é uma concessionária cujo capital social esta distribuído entre o Grupo CCR (75%) a Montgomery Participações S.A.(15%) e a Mitsui & Co. Ltd. (10%).

¹⁰ Foi a primeira Parceria Público Privada, em modelo de concessão, do Brasil.

Sul da capital e Paulista, estação esta próxima à avenida de mesmo nome. Por último, segue em construção, desde 2015, a linha “6 – Laranja”, com estações que ligarão a VI. Brasilândia, no extremo da zona Noroeste, ao distrito da Liberdade, na região central.

É interessante observar o mapa das linhas de metrô e trens da CPTM¹¹ da RMSP, ele informa que entre este total de quilômetros e estações, não existe uma distribuição equitativa das mesmas¹² entre o centro velho e as periferias, conforme se vê na imagem a seguir:

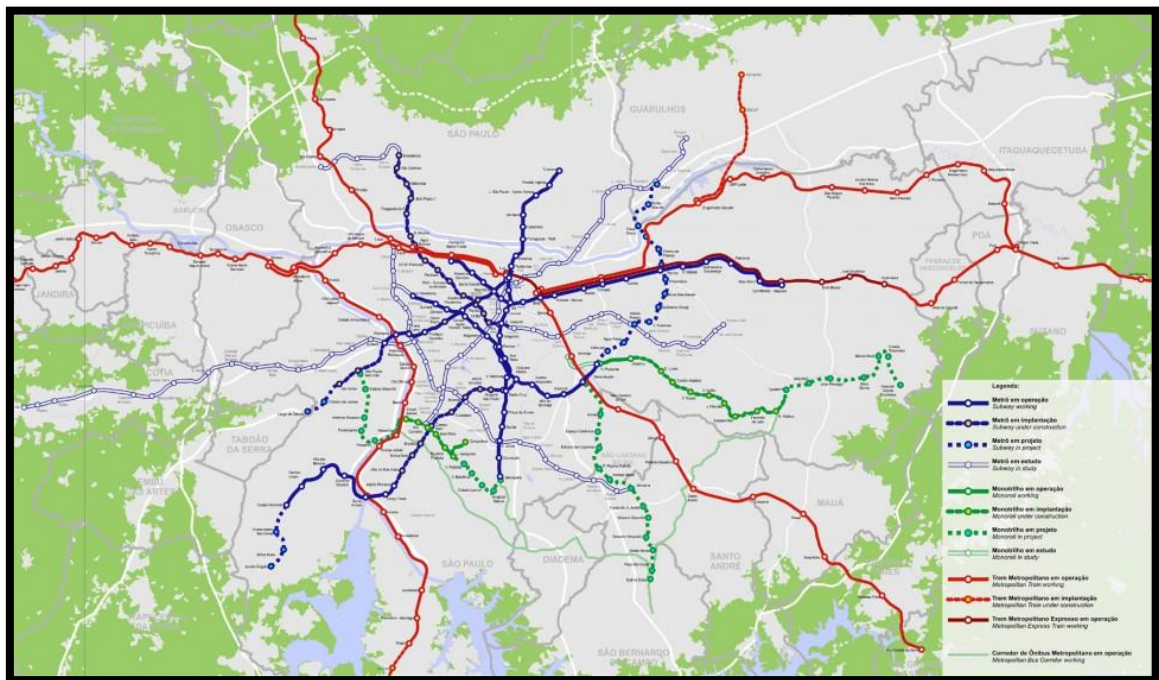


Figura 1: Imagem sobreposta da mancha urbana de São Paulo e as linhas presentes (2021) e futuras de metrôs e trens da CPTM, fonte: <https://www.metrocptm.com.br/metro-estuda-linha-paralela-a-rodovia-raposo-tavares/>. Acesso em:

Pela imagem acima é possível observar a concentração de linhas de metrô¹³ que passam na área central da capital, também se verifica que, conforme se caminha para as periferias, as linhas de metrô ou de trens da CPTM se tornam mais espaçadas, ou inexistentes. Os distritos que concentram linhas são também os que concentram renda conforme o mapa a seguir:

¹¹ O metrô da RMSP divide espaço com as linhas e trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), do qual, existem 273 km de linhas e 96 estações. Mais em < <https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2022.

¹² Leva-se em consideração para esta pesquisa principalmente estações e linhas de metrô e não os outros modais que integram a RMSP.

¹³ Na cor azul.

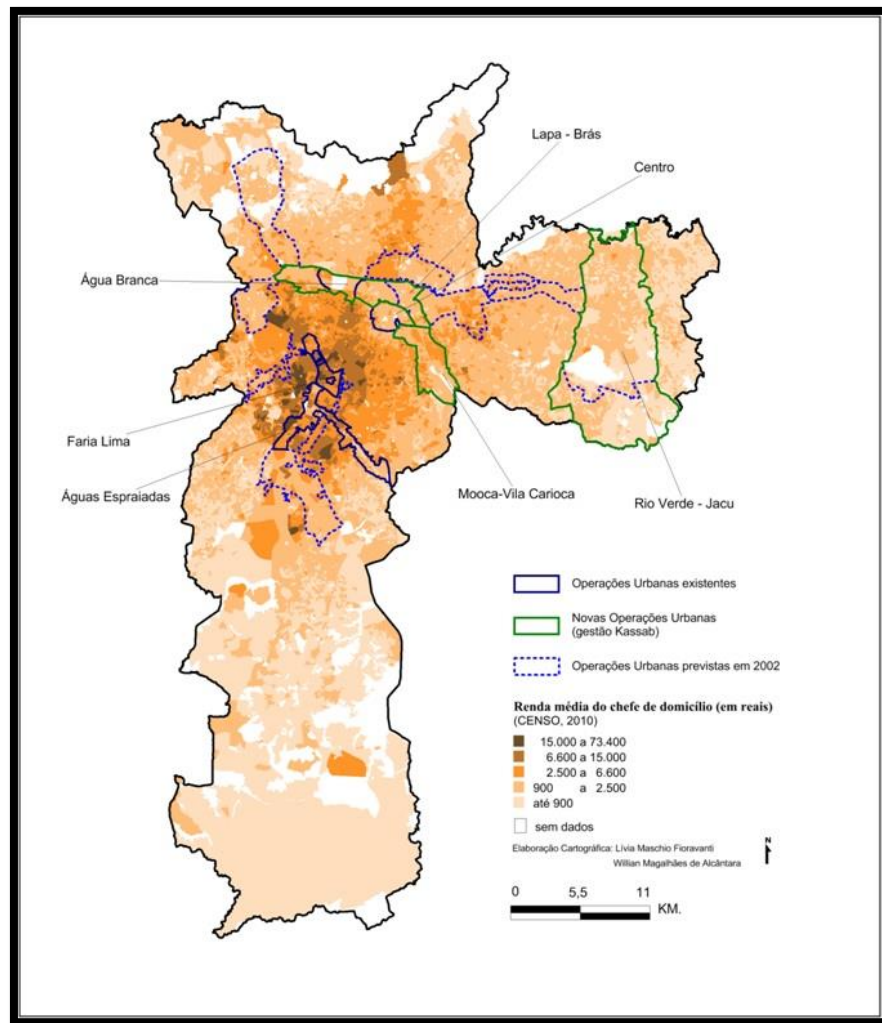


Figura 2: Mapa de Renda média por chefe de família por setor censitário (2010), Operações Urbanas vigentes, Operações Urbanas previstas no Plano Diretor Estratégico de 2002 e Operações Urbanas lançadas em 2009. Mapa elaborado por Livia Maschio Fioravanti e Willian Magalhães de Alcântara. Fonte: CENSO, 2010 e SMDU, 2013¹⁴.

A representação acima destaca a área do “centro expandido” e o “Quadrante Sudoeste” como os espaços com a maior renda média do chefe de domicílio, segundo CENSO (2010), além de trazer a questão das operações urbanas. Quanto mais escuro, maior a renda, portanto se observa que as maiores rendas se concentram nas áreas centrais da cidade. Outra interpretação interessante que o mapa apresenta é que a maioria das “operações urbanas previstas” ou “novas”, além de haver um espraiamento delas, também seguem como um cinturão que vai da borda dos bairros de maior concentração de renda aos mais pobres.

¹⁴ Retirado do site: <https://gesp.fflch.usp.br/mapas-das-operacoes-urbanas-em-sao-paulo>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

Outra representação interessante que nos ajuda a refletir sobre a distribuição das linhas de metrô e a segregação, é a seguinte¹⁵:

Figura 3 – Linha de Metrô em São Paulo e distância entre estações

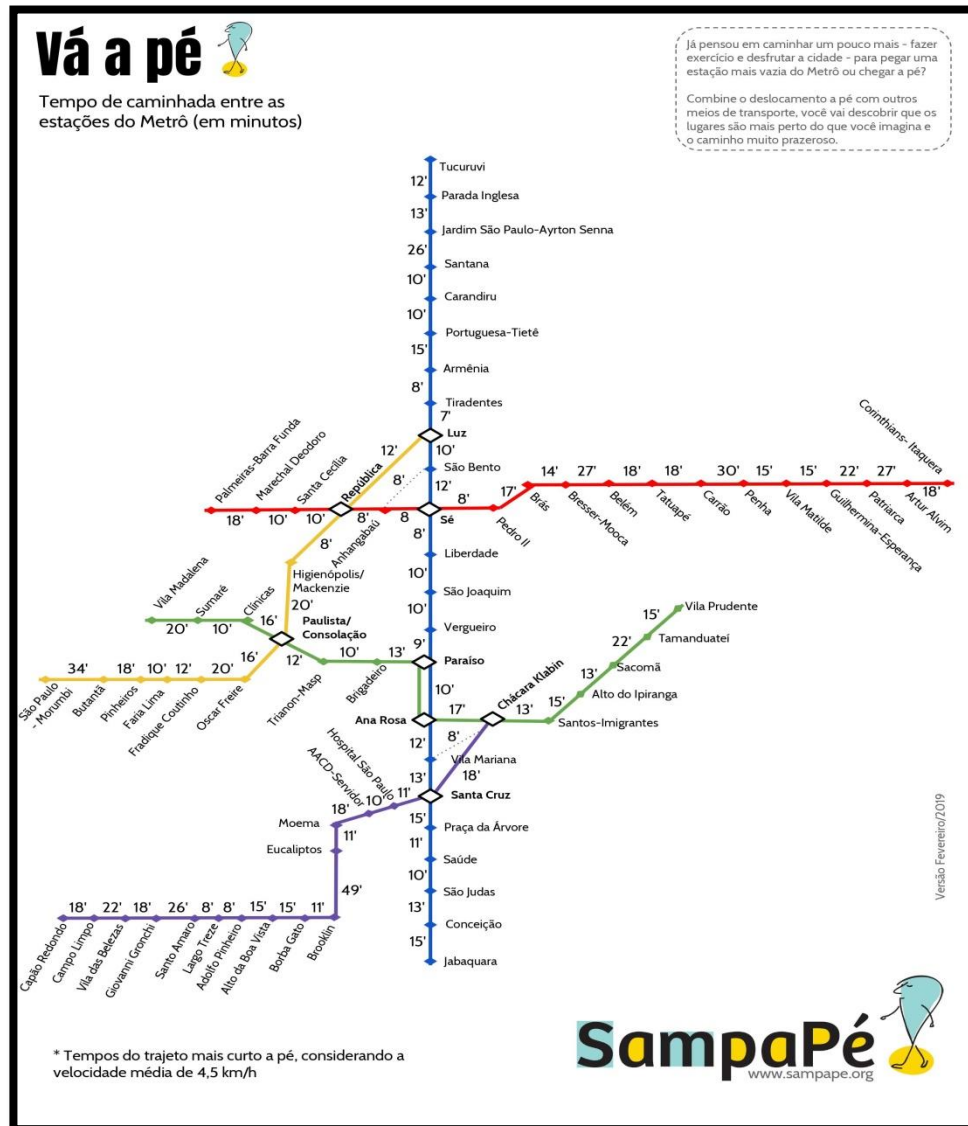


Figura 3: Linha de Metrô em São Paulo e distância entre estações. Fonte: <https://leticialedasabino.wixsite.com/sampapeorg/conteudo>. Acesso em:

Por este mapa é possível medir o tempo de distância entre as estações¹⁶, constata-se que no raio do centro velho o tempo varia de 8 a 10 min, enquanto nos extremos, principalmente entre Campo Limpo e Capão Redondo na linha “5 – lilás”, este número salta para 18 min, o mesmo ocorre entre as estações Corinthians

¹⁵ Representação desenvolvida pela SampaPé, iniciativa que busca influenciar as pessoas a caminharem mais pela cidade de São Paulo, mais em: <https://leticialedasabino.wixsite.com/sampapeorg/conteudo>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

¹⁶ Conforme a representação diz é o tempo de trajeto mais curto, considerando a velocidade média de 4,5 km/h. Mais em: <https://leticialedasabino.wixsite.com/sampapeorg/conteudo>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

Itaquera e Artur Alvim, ambas do extremo da linha “2 – Vermelha”, em que o tempo de percurso a pé também é de 18 min. Todo mapa, assim como as fotografias, são projeções do real, portanto, a realidade é que existe uma distribuição desigual de linhas e estações entre as zonas na RMSP, configurando em uma dificuldade enorme a população que mais necessita deste modal. Esta distribuição reflete que a metrópole é construída para beneficiar somente uma parte da população, isto é, a mais rica.

Inclusive beneficia esta parte da população nas suas decisões de recusa da implementação de estações de metrô, os casos mais conhecidos na metrópole paulista são: o da estação Angelica, que originalmente seria construída no distrito de classe alta Higienópolis e, por pressão da “Associação Defenda Higienópolis”, teve como resultado a desistência do Governo de São Paulo de construir naquele lugar.¹⁷ E a reitoria da Universidade de São Paulo (USP) que, em 2011, alegando questões de segurança, rejeitou uma estação no *campus*, sendo a mais próxima “estação Butantã”, distante 1 km da estrada principal da universidade¹⁸. Ambos casos retratam que “é a banca que dá as cartas”, ou seja, quem tem poder, influência e dinheiro projeta e constrói a cidade como bem entender.

A valorização do espaço na metrópole acontece quando se constrói dentro dela, sua revalorização é quando se utiliza da base construída para modificar aquele espaço. No caso da expansão do modal metrô, em 2005, o até então Diretor de Planejamento e Expansão do Metrô, Renato Pires e Carvalho Viégas, comentou em reportagem¹⁹ sobre a possível valorização do distrito do Capão Redondo, após a entrega da estação. O projeto, segundo Viégas, traria “adensamento seguido de verticalização”. Interessante analisar este discurso, pois o que se observa até aqui é que a Companhia de Metropolitano de São Paulo, preferenciou, em toda sua história, a construção de mais estações em áreas consideradas “nobres” e menos adensadas, enquanto repudiava as regiões mais cheias, ou seja, as periferias da metrópole. O que acontece realmente é que a linha Lilás quando chega a estação Capão Redondo corta

¹⁷ Sobre a situação ocorrida em Higienópolis, mais em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1308201011.htm>>. E sobre o resultado, mais em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1105201101.htm>>. Acesso em: 31 de março de 2022.

¹⁸ Sobre o caso da Universidade de São Paulo (USP), mais em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2011/03/28/estacao-butanta-por-que-o-metro-nao-chega-dentro-do-campus-da-usp/#:~:text=Segundo%20informa%C3%A7%C3%B5es%20que%20obtive%20de,campus%2C%20allegando%20quest%C3%B5es%20de%20seguran%C3%A7a>>. Acesso em: 31 de março de 2022.

¹⁹ Mais em: Linha 5 estimula desenvolvimento da zona sul | Governo do Estado de São Paulo (saopaulo.sp.gov.br). Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

o distrito em dois lados desproporcionais economicamente, como uma veia aberta²⁰ que escancara esta diferença, observável nas fotografias aéreas abaixo:

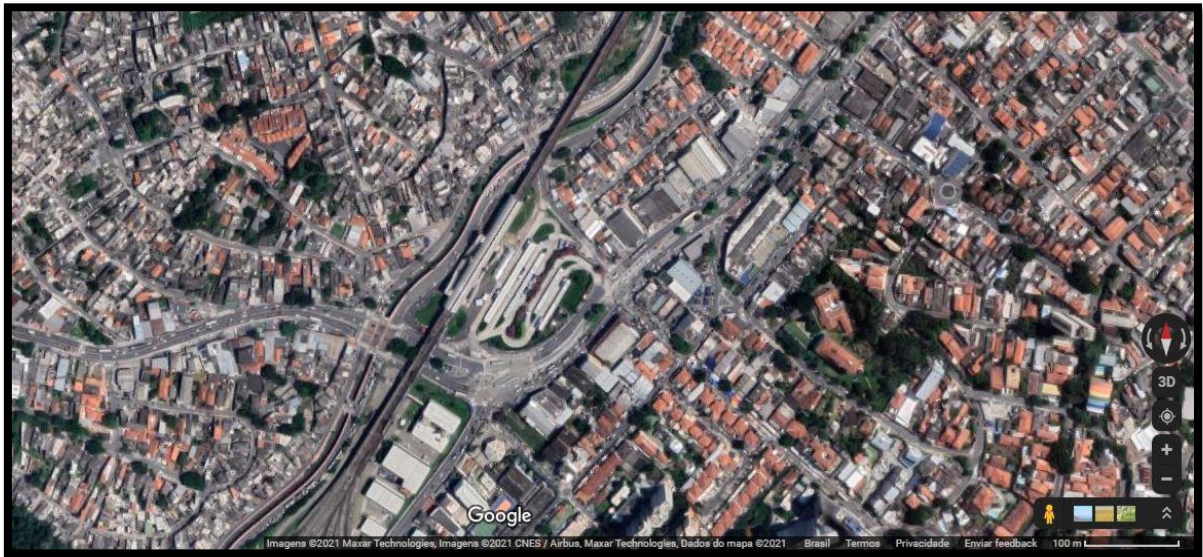


Imagem 1. Imagem de satélite da região próxima a estação Capão Redondo. Fonte: Google Maps. Acesso em: 20 de nov. de 2021.



Imagem 2: área (amarela) classe mais baixa, área (vermelha) classe mais alta, córrego (azul), estação Capão Redondo (preto) e linha lilás (lilás). Fonte: Google Maps. Realização: Autor.

É perceptível, analisando a morfologia do lugar, que ao lado direito da estação, conforme imagem 1, existe uma área com mais telhados de telha em cerâmica, enquanto a esquerda, predomina pela fotografia “telhados cinzas”. Outra diferença é o projeto das ruas: enquanto de um lado as vias são mais largas e formam um quadrante, do outro lado o espaçamento é menor e as vielas não obedecem a um

²⁰ Referência ao livro: As Veias Abertas da América Latina, de Eduardo Galeano, lançado em 1971.

sentido. Sobre isto os dados do IBGE²¹ referentes a “quantidade de domicílios, população e quantidade domiciliar segundo os Censos” no distrito do Capão Redondo são muito significativos, por que entre os anos 2000 e 2010, apresentam um aumento na quantidade de casas (64 mil – 81 mil) e pessoas (240 mil – 268 mil), porém a concentração de moradores por habitação diminuiu (3,73 – 3,32), isto demonstra que após a entrega da estação de metrôviário, em 2002, as pessoas se adensaram em pequenas casas²² do lado amarelo do mapa (Imagem 2).

Ainda sobre a linha Lilás, especificamente falando da estação Campo Limpo, houve uma explosão de novos empreendimentos próxima a data de sua inauguração. Em 2001, ou seja, um ano antes de completada as obras da estação: 656 novos imóveis foram lançados, isto é, 13,4% do total de 4.881 unidades construídas em 19 anos (1992-2011) (LIMA; QUEIROZ, 2021). Conforme o estudo, o espaço geográfico da área somente sofreu valorização a partir de 2005, ano de finalização de sua integração com o centro (LIMA; QUEIROZ, 2021). Segundo levantamento do DataZAP, a linha Lilás também carrega um eixo de valorização por m²²³, do Capão Redondo até Moema²⁴, ou seja, os alugueis tendem a aumentar nas proximidades destas estações conforme a linha segue em direção ao centro da cidade.

Outro fato importante da linha Lilás, agora sobre a estação Capão Redondo é que a região, conhecida anteriormente como uma das mais violentas da RMSP, depois da estação, foi rebatizada como “Morumbi Sul” pelos marqueteiros do setor imobiliário. Neste complexo “Morumbi Sul”²⁵, segundo dados da Embraesp 25 empreendimentos residenciais foram lançados em 5 anos (TONE. 2010). Um exemplo do estilo residencial lançado é o “KZ Conecta Capão Redondo”, lançamento que oferece na sua descrição o seguinte:

²¹ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

²² Para saber mais, conferir os dados em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infocidade/htmls/7_domicilios_p_opulacao_e_densidade_domicil_1991_10746.html. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

²³ Mais em: Preço do m² ao redor de linha do metrô prometida para este ano em São Paulo varia 160% - Notícias - R7 Economia. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

²⁴ Segundo o estudo entre o Capão Redondo e Moema os preços do m² sobem a cada estação: Campo Limpo (R\$ 5.341), Vila das Belezas (R\$ 5.320), Giovanni Gronchi (R\$ 5.956), Santo Amaro (R\$ 6.753), Largo Treze (R\$ 6.913), Adolfo Pinheiro (R\$ 7.682), Alto da Boa Vista (R\$ 8.811), Borba Gato (R\$ 8.949), Brooklin (R\$ 9.591), Campo Belo (R\$ 10.505) e Eucaliptos (R\$ 11.363).

²⁵Complexo Morumbi Sul embarca os distritos do Campo Limpo, Capão Redondo, Jd. Ângela e Jd. São Luiz. Mais em: <https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,capao-e-o-novo-morumbi-sul-em-sp,342799>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

Bem localizado na região da zona sul a **500m da Estação Metrô Capão Redondo** e com fácil acesso a Estrada de Itapecerica. Além de estar nas proximidades do Parque Santo Dias o Sesc Campo Limpo que fica 2,9km e a 10 minutos do contando com o **Shopping Campo Limpo** e seus serviços de mais de 135 lojas e um Hipermercado Exta. Valorizando assim a região²⁶.

A Estação de Metrô Capão Redondo, o Shopping e SESC Campo Limpo²⁷ são usados como atrativos para a compra dos imóveis. Esta expansão imobiliária revela que o capital se beneficia do desenvolvimento dos fixos e fluxos (SANTOS, 2006), isto é, da estação e linha, para reproduzir o espaço naquela região.

1. O METRÔ COMO ESTRUTURA DO CAPITAL NA CIDADE

É certo que o principal argumento para criação de estações de metrô é a facilidade que o modal oferece para a locomoção de seus usuários. Entretanto, é preciso entender quais são os principais objetivos desta locomoção e quem se beneficia realmente com isto.

Segundo a “Pesquisa Origem e Destino” de 2007 a 2017 o “principal motivo apresentado pelos usuários aos deslocamentos diários foi o trabalho (61%)”, interessante observar esta informação, pois mesmo seguindo uma tendência de queda²⁸, ela ainda se mantém como prioritária. O dado também é um reflexo do porque se desenvolvem linhas e estações de metrô: *a ideia dos agentes produtores e reprodutores do espaço na RMSP* é diminuir a distância da mão de obra ao trabalho, objetivando desta forma, aumentar a velocidade do ciclo de acumulação. Curioso é que neste estudo, a categoria “lazer”, se manteve na faixa de 3% durante o período, reforçando a ideia que o metrô é uma técnica criada, principalmente, para diminuir a distância entre o ser humano e o trabalho.

Refletindo mais sobre a categoria “lazer”, segundo pesquisa de Silva (2002), no distrito da VI. Brasilândia existe uma “preferência”, principalmente entre as

²⁶ Mais em: <<https://www.lopes.com.br/lancamento/REM17497/kz-conecta-capao-redondo-sao-paulo-jardim-angela>> Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

²⁷ Sesc é a sigla do Serviço Social do Comércio, instituição criada por empresários do comércio de bens, serviços e turismo, uma forma de oferecer lazer e bem-estar ao seus trabalhadores. Mais em: <<https://www.sesc.com.br/faq/o-que-e-sesc/>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

²⁸ No ano de 2007, segundo a mesma pesquisa, a porcentagem era de 64%. Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Caracteriza%C3%A7%C3%A3o_Socioecon%C3%B4mica_dos_Deslocamentos_2017.pdf>. Acesso em: 15 de dezembro de 2021.

mulheres, pela permanência de aproveitar o “tempo de ócio” em espaços privados. Silva concluiu, portanto:

(...) que os espaços públicos são apropriados de maneira diferentes por homens e mulheres. Somente em segundo lugar aparecem as atividades relacionadas com deslocamento no espaço público, tais como visitar amigos, parentes, jogar bola e ir a igreja, atividades que acontecem no próprio bairro ou próximo dele (SANDEVILLE Jr; MACHADO, 2005, p.04).

A falta de equipamentos de “lazer” do Estado neoliberal é o que justifica as preferências dos moradores da freguesia. Sendo questionados sobre os espaços livres, das pessoas entrevistadas, 31,25% afirmaram que existem praças públicas próximas às residências, porém apenas 32% desses moradores as utilizam (SILVA, 2002). A reclamação é que as praças foram abandonadas pela Prefeitura sendo muitas delas apropriadas pelo tráfico de drogas.

Outro ponto interessante, que reforça o argumento do parágrafo anterior sobre a “Pesquisa Origem e Destino”, é que predominantemente as pessoas que pegam o metrô são da faixa etária dos 18 aos 49 anos, excluindo dessa forma, os aposentados e crianças. A tendência dos anos pesquisados só aumentou entre essas idades, que é a faixa etária da População Economicamente Ativa²⁹, segundo dados de 2010 do DIEESE³⁰. Além do que, conforme o Mapa da Desigualdade³¹, os empregos formais se concentram na região do centro ampliado³², ou seja, segundo o estudo, existe uma desigualdade de até 291 vezes³³ comparado a quantidade de empregos informais, sendo estes últimos concentrados, majoritariamente, nas regiões periféricas da RMSP. O mapa abaixo, desenvolvido pela Rede Nossa São Paulo, representa bem a assimetria de empregos formais e informais citada no último parágrafo:

²⁹ PEA da capital paulistana.

³⁰ Mais em <<https://ecosol.dieese.org.br/ws2/tabela/2311>>. Acesso em:

³¹ Mais em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2020/10/Mapa-da-Desigualdade-2020-MAPAS-site-1.pdf>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

³² Centro ampliado, segundo pesquisa da SEADE de mar 2020, embarca as regiões do Centro, zona Oeste e zona Sul 1. Mais em: https://www.seade.gov.br/wp-content/uploads/2020/01/Pesquisa-SEADE_Aniversario-SP_23jan2020.pdf. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

³³ Taxa de oferta de emprego formal, por dez habitantes participantes da população em idade ativa (PIA), por distrito. Mais em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2020/10/Mapa-da-Desigualdade-2020-MAPAS-site-1.pdf>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

Figura 4: Distribuição dos empregos formais no período da pandemia de covid-19.

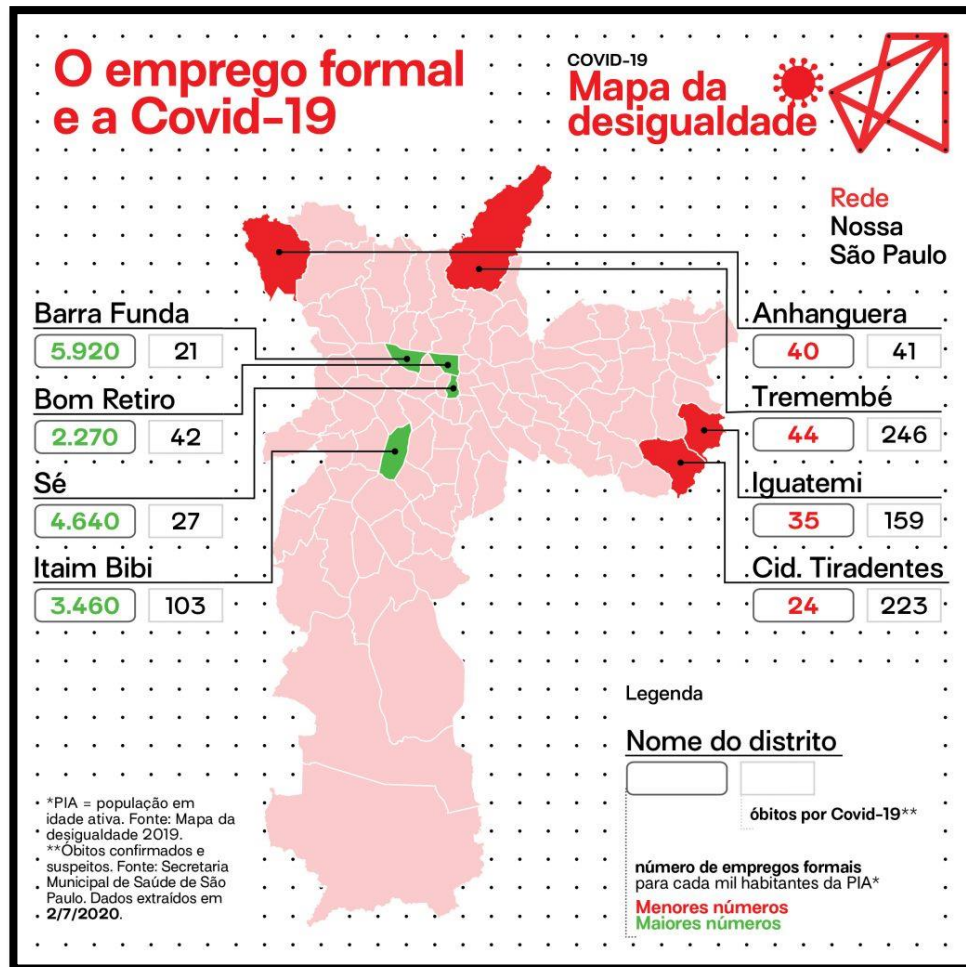


Figura 4: Mapa de empregos formais e a pandemia da covid-19. Fonte: Secretaria Municipal de Saúde.

Na representação acima se observa a desproporção entre as regiões mais centrais e as periféricas, enquanto na Sé, área central, a concentração de empregos formais é de 4.640 com 27 óbitos. Em Tremembé, no extremo noroeste, os empregos formais se encontram na faixa de 44, enquanto os óbitos por covid-19 são de 246. Estes dados escancaram a desigualdade entre as áreas.

Flávio Villaça e Silvana Zione (2005) analisaram a renda dos moradores que habitam o entorno das estações e constatam que a expansão e construção de linhas tendem a privilegiar a classe mais rica³⁴. Conforme citação:

(...) Em 1999 quando a Linha 2 Verde, da Avenida Paulista, passou a operar entre Vila Madalena e Ana Rosa, 19% dos moradores mais ricos da Região Metropolitana, passaram a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa. Em 2003,

³⁴ Embora o espaço seja uma construção social.

quando a Linha 5 Lilás, passou a operar entre Capão Redondo e Santo Amaro, 20% dos moradores mais ricos da Região Metropolitana passaram a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa. Em 2008, se e quando estiverem em funcionamento a Linha 4, Amarela, entre Vila Sônia e Luz, e a extensão da Linha 2, Verde, da Avenida Paulista até Imigrantes e ainda a extensão da Linha 5, Lilás, até a Chácara Klabin, 33% dos mais ricos passarão a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa (...) (p. 5).

O autor e autora citados ainda destacam que existe um movimento de concentração dos “empregos que mais interessam aos mais ricos” no “Quadrante Sudoeste” da RMSP (p.12), assim os locais de emprego bem remunerados, conforme a pesquisa Mapa de Desigualdade³⁵ apresenta, ficam preferencialmente próximos as residências das classes mais ricas e longe dos mais abastados. Segundo Moreira (2005), a área do centro expandido³⁶, que também compõe o chamado “centro velho”, possui quase 43% dos empregos da RMSP, sendo que a população residente é de 75.000 a 150.000 mil hab. conforme o mapa abaixo apresenta:

³⁵ Segundo o estudo, a renda média familiar do Alto de Pinheiros é de R\$9.591 enquanto em Lajeado não chega a R\$2.628 reais (p.67). Mais em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2020/10/Mapa-da-Desigualdade-2020-MAPAS-site-1.pdf>. Acesso em: 10 de dezembro de 2021.

³⁶ Distritos que compõem essa área: Itaim Bibi, Jardim Paulista, Santo Amaro, Bela Vista, Pinheiros, Vila Mariana, República, Sé, Lapa, Consolação, Moema, Campo Grande e Barra Funda.

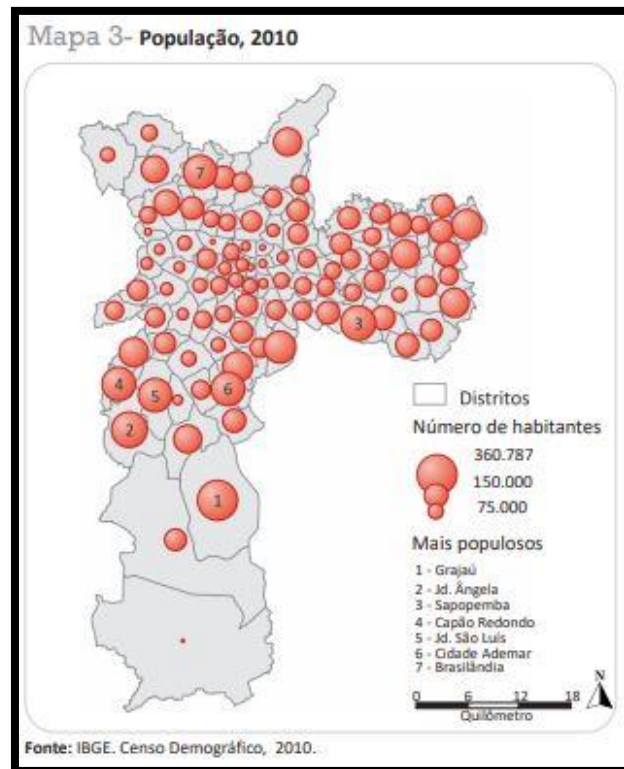


Figura 5: Mapa do número de habitantes por distritos em São Paulo, fonte: IBGE. Centro Demográfico, 2010.

Outro dado que a representação acima divulga é que a população residente aumenta conforme se caminha sentido as bordas da cidade, alguns distritos como: Grajaú, Jd. Ângela, Sapopemba, Capão Redondo, Jd. São Luís, Cidade Alencar e Brasilândia, carregam a maior taxa populacional, ou seja, a quantidade de 150.000 mil hab. para cima. O mais interessante é perceber que as periferias, composta por 61 distritos censitários, reúne 24% dos empregos da cidade (MOREIRA, 2005, p.4). A questão aqui não é apresentar argumentos que justifiquem a expansão da malha metroviária, mas sim, demonstrar a estreita relação entre a classe dominante e o desenvolvimento deste modal viário na ampliação da malha urbana da RMSP.

1.1. O neoliberalismo sai às compras

Um fato histórico importante de se destacar, é que desde a década de 1960, o metrô da RMSP é financiado somente por recursos públicos, este financiamento ocorreu principalmente na época do “milagre econômico”³⁷ da ditadura militar.

Entretanto, isso muda conforme a redemocratização e os planos dos governos neoliberais de Fernando Collor e FHC³⁸. Eram comuns, no período eleitoral para esses candidatos, propagandas que retratassem o Estado como um elefante grande que só atrapalhava as situações cotidianas³⁹.

Além da tentativa de “enxugar o Estado” para pagar as contas, isto é, a redução dos gastos da União. O neoliberalismo, como ideologia, opera anonimamente (MONBIOT, 2016) através de uma estrutura que privilegia a total competição entre os pares. Os agentes econômicos se convencem de que tudo na vida foi por mérito, ignorando as heranças recebidas e desigualdades sociais, enquanto a população mais pobre é levada a se culpar por não alcançar o que a ideologia vangloria, ou seja, acumulação, *status* e dinheiro. O pacote neoliberal, implantado na década de 1980 pelo FMI, Banco Mundial, Organização Mundial do Comércio e Tratado de Maastricht (MONBIOT, 2016), incluía: cortes dos impostos dos ricos, fim dos sindicatos, desregulamentação, competição na esfera pública, terceirização e privatizações de estatais, em resumo, a perda dos direitos básicos e de políticas de seguridade social aos mais pobres. É interessante analisar o que Harvey (2014) fala sobre esta política dos agentes citados acima:

O FMI e o Banco Mundial mudaram quase que da noite para o dia seus parâmetros de política, e em poucos anos a doutrina neoliberal fizera uma curta e vitoriosa marcha por sobre as instituições e passara a dominar a política, primeiramente no mundo anglo-saxão, porém mais tarde em boa parte da Europa e do mundo. Como a privatização e a liberalização do mercado foram o mantra do movimento neoliberal, o resultado foi transformar em objetivo das políticas do Estado a "expropriação das terras comuns". Ativos de propriedade do Estado ou destinados ao uso partilhado da

³⁷ O milagre econômico foi um período de fortes investimentos na infraestrutura brasileira, principalmente nas empresas estatais, feito pelo Estado Militar, tudo isso gerou um crescimento do PIB de quase 12%, porém à custa de um aumento da dívida externa. Mais em: <<http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/milagre-economico-brasileiro>>. Acesso em: 10 de dezembro de 2021.

³⁸ Fernando Henrique Cardoso, ex-presidente do Brasil pelo PSDB no período de 1995 a 2001.

³⁹ Vídeo propaganda do Governo Federal na época das desestatizações de Fernando Collor de Mello. Mais em: <<https://www.youtube.com/watch?v=E95lYJ1DtD8>> Acesso em: 10 de dezembro de 2021.

população em geral foram entregues ao mercado para que o capital sobre acumulado pudesse investir neles, valorizá-los e especular com eles. Novos campos de atividade lucrativa foram abertos e isso ajudou a sanar o problema da sobre acumulação, ao menos por algum tempo. Mas esse movimento, uma vez desencadeado, criou impressionantes pressões de descoberta de um número cada vez maior de arenas, domésticas ou externas, em que se pudessem executar privatizações. (p. 130 – 131).

O Estado neoliberal é o agente que abre possibilidades para a acumulação por espoliação (HARVEY, 2014). O geógrafo também sinaliza que diferentemente do que achavam os autores clássicos do Liberalismo e Neoliberalismo, a ideologia não reforçou a igualdade entre as pessoas, pelo contrário, aprofundou ainda mais as desigualdades sociais:

O brilho do método dialético de Marx, reconhecido, por exemplo, por Arendt, consiste em mostrar que a liberalização do mercado — o credo dos liberais e neoliberais — não produz uma situação harmoniosa em que a condição de todos é melhor. Produz em vez disso níveis ainda mais elevados de desigualdade social (como de fato tem sido a tendência nos últimos trinta anos de liberalismo, particularmente em países como a Inglaterra e os Estados Unidos, que seguiram mais estritamente essa linha política). E também produz, como Marx prevê, sérias e crescentes instabilidades que culminam em crises crônicas de sobre acumulação (do tipo que ora testemunhamos). (p.120)

Ainda mais do que isso, o projeto Neoliberal busca através das privatizações desafogarem o capital sobre acumulado utilizando a acumulação por espoliação (HARVEY, 2014). Ou seja, as áreas que estão sobre domínio estatal são “novos campos inexplorados”, precisando desta forma na lógica Neoliberal, serem apropriados pelo capital para resolver o problema da sobre acumulação.

Harvey (2005) vai além ao fazer um parâmetro entre os acordos do FMI e os países periféricos, segundo o geógrafo:

En 1994, cerca de 18 países (incluidos México, Brasil, Argentina, Venezuela, y Uruguay) habían aceptado acuerdos en virtud de los cuales les eran condonados 60.000 millones de dólares de deuda (p.82)

O que esses países não esperavam é que esse empréstimo ia ser cobrado em forma de reformas anos mais tarde. Harvey (2005) complementa:

El problema estribaba en que el FMI también se aseguró de que todos los países que se aprovecharon de esta módica condonación de su deuda (...) también asumían la obligación de tragarse la píldora envenenada de las reformas institucionales neoliberales. La crisis del peso en México en 1995, la de Brasil en 1998, y el absoluto desplome de la economía argentina en 2001 eran resultados previsibles. (p.82)

As privatizações são, na visão do geógrafo britânico, "a transferência de ativos públicos produtivos do Estado para empresas privadas" (HARVEY, 2014, p. 133). Sobre as ocorridas em solo nacional de 1991 até 2002, seguem dois quadros para apreciação:

Quadro - Programa de privatização das estatais federais - 1991 a 2002				
Programa Nacional de Desestatização - PND1/ US\$ milhões				
Empresas	Data do leilão	Valor da venda	Dívida transferida	
1. Usiminas	24/out/91	1 941,2		369,1
2. Celma	01/nov/91	91,1		4,5
3. Maferisa	11/nov/91	48,8		0,5
4. Cosinor	14/nov/91	15,0		0,0
5. SNBP	14/jan/92	12,0		0,0
6. Indag	23/jan/92	6,8		0,0
7. Piratini	17/fev/92	106,6		2,4
8. Petroflex	10/abr/92	234,1		20,7
9. Copesul	15/mai/92	861,5		9,2
10. Alcalis	15/jul/92	81,4		5,7
11. CST	16/jul/92	353,6		483,6
12. Nitriflex	06/ago/92	26,2		9,2
13. Fosfertil	12/ago/92	182,0		44,0
14. Polissul	11/set/92	56,8		131,0
15. PPH	29/set/92	59,4		35,0
16. Goiásfertil	07/dez/92	13,1		9,3
17. Acesita	23/out/92	465,4		232,2
18. CBE	03/dez/92	10,9		0,0
19. Poliolefinas	19/mar/93	87,1		0,0
20. CSN	02/abr/93	1 495,3		532,9
21. Ultrafertil	24/jun/93	205,6		20,2
22. Cosipa	20/ago/93	585,7		884,2
23. Açominas	10/set/93	598,5		121,9
24. Oxitenio	15/set/93	53,9		2,0
25. PQU	24/jan/94	287,5		40,9
26. Araferil	15/abr/94	10,8		1,8
27. Caraliba	28/jul/94	5,8		0,0
28. Acrinor	12/ago/94	12,1		0,7
29. Coperbo	16/ago/94	25,9		5,8
30. Poliaiden	17/ago/94	16,2		1,5
31. Ciquine	17/ago/94	23,2		6,3
32. Politeno	18/ago/94	44,9		28,4
33. Embraer	08/dez/94	192,2		263,4

Fonte: BNDES

Figura 6: Programa de Privatizações das Estatais Federais - 1991 a 2002⁴⁰.

⁴⁰ Fonte: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-encerrados/privatizacao-federais-pnd1/!ut/p/z0/fc5Bb8lwDAXg37JDj5UjNDE4VmglQSsQ2qHkUpnUgLfhhDijvV9PmLTjOPrp03sGCy1YwQvvMbEX_Mz3xg67erx4nT0vTb1cz0amqif122o6Ms34BeZgH4PcwO-nk63AOi-JvhO0W-IJOxZNnM7ud6kwB3-kwqSlogEjiWMsTHakKX9zRYe-MCF6R6peuwworuy93IO-_JlyRz1FZC2D9Pf1QWwmzR5swHQoWXYe2v99-LDbn6_q6QYqHYbT/>>. Acesso em: 25 de novembro de 2021.

Quadro – Programa de privatização das estatais federais – 1991 a 2002				
Programa Nacional de Desestatização – PND1/ US\$ milhões				
Empresas	Data do leilão	Valor da venda	Dívida transferida	
34. Escelsa	11/jul/95	519,3	2,0	
35. Copene	15/ago/95	270,4	475,4	
36. CPC	29/set/95	99,7	60,9	
37. Saigema	05/out/95	139,2	43,9	
38. COR	05/out/95	1,7	0,0	
39. CBP	05/dez/95	0,0	0,0	
40. Nitrocarbônio	05/dez/95	29,6	7,5	
41. Promor	05/dez/95	63,5	34,7	
42. Polipropileno	01/fev/96	81,2	4,6	
43. Koppol	01/fev/96	3,1	66,9	
44. RFFSA – Malha Oeste	05/mar/96	63,4	0,0	
45. Light	21/mar/96	2 508,5	585,9	
46. Deten	22/mar/96	12,0	0,0	
47. RFFSA – Malha Centro-Leste	14/jun/96	316,0	0,0	
48. Polibrasil	27/ago/96	99,4	12,4	
49. RFFSA – Malha Sudeste	20/set/96	870,6	0,0	
50. EDN	26/set/96	16,6	0,0	
51. RFFSA – Malha Tereza Cristina	22/nov/96	17,9	0,0	
52. RFFSA – Malha Sul	13/dez/96	208,5	0,0	
53. RFFSA – Malha Nordeste	18/jul/97	14,6	0,0	
54. CVRD	06/mar/97	3 298,9	3 558,8	
55. Tecon – I (Porto de Santos)	17/set/97	251,0	0,0	
56. Meridional	04/dez/97	240,0	0,0	
57. Cia. Docas do ES (Codesa): Cais de Capuaba	06/mar/98	26,2	0,0	
58. Cia. Docas do ES (Codesa): Cais de Paul	13/mar/98	9,4	0,0	
59. Tecon – I (Porto de Sepetiba)	03/set/98	79,0	0,0	
60. Cerasul	15/set/98	880,6	1 082,0	
61. Porto do Rio (Term. Roll – on Roll – off)	03/nov/98	26,5	0,0	
62. Porto de Angra dos Reis	05/nov/98	7,9	0,0	
63. Malha Paulista (Fepasa)	10/nov/98	205,8	0,0	
64. Datamec	23/jun/99	49,6	0,0	
65. Porto de Salvador	01/dez/99	20,9	0,0	
Ações Petrobras – oferta pública5/		julho-agosto-2000	4 840,3	-
66. Banespa	20/nov/00	3 604,3	-	
67. Banco do Estado de Goiás – BEG	04/dez/01	269,5	-	
68. Banco do Estado do Amazonas S.A – BEA	24/jan/02	76,8	-	
Cia Vale do Rio Doce – CVRD – Oferta pública		20/mar/02	1 896,6	-
Total			29 330,1	9 201,4
69. Sistema Telebrás6/	09/jul/98	19 237,0	2 125,0	
Concessões de telefonia celular – Banda B		1997/1998	7 613,0	-
Empresas – espelho		1999	128,0	-
Telefonia celular – Banda D		13/fev/01	1 333,5	-
Telefonia celular – Banda D (sobras)		2002	18,7	-
Telefonia celular – Banda E		13/mar/01	481,7	-
Telefonia celular – Banda E (sobras)		2002	237,8	-
Venda participações minoritárias (Decreto nº 1		-	1 149,3	-
Total geral			59 529,1	11 326,4

Fonte: BNDES

Fonte: BNDES

Figura 7: Programa de Privatizações das Estatais Federais - 1991 a 2002⁴¹.

No total, como sinalizam os quadros, foram mais de 69 empresas estatais privatizadas, com um retorno de US\$ 59.529,1 milhões de dólares ao país. Entretanto, é importante refletir que se esta política é tão perfeita como alegam por aí: por que o Brasil continua sendo a 13^o economia mundial⁴² e a nossas taxas de desigualdades as piores do mundo?⁴³ Acontece que as privatizações, como uma das ferramentas das políticas Neoliberais, faz com que o Estado perca poder de intervenção na formulação de políticas ou estratégias que leve a uma universalização dos direitos, além de privilegiarem o capital estrangeiro e certa classe alta nacional, que mesmo com a queda tendencial da taxa de lucro (MARX, 1985 – 1986), manteve seus privilégios por anos e anos.

⁴¹ Fonte: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-encerrados/privatizacao-federais-pnd1/ut/p/z0/fc5Bb8lwDAXg37JDj5UjNDE4VmgIQSsQ2qHkUpnUgLfhhDiwjV9PmLTjOPRp03sGCy1YwQvMbEX_Mz3xg67erx4nT0vTb1cz0amqif122o6Ms34BeZgH4PcwO-nk63AOi-JvhO0W-IJoxZNNM7ud6kwB3-kwqSlogEjiWMsTHakKX9zRYe-MCF6R6peuwworuy93IO-_JlyRz1FZC2D9Pf1QWwmzR5swHQoWXYe2v99-LDbn6_q6QYqHYbT/>. Acesso em: 25 de novembro de 2021.

⁴² Brasil já chegou a ser a 7^a maior economia do mundo durante os governos petistas, mas recentemente se encontra na 13^o posição.

⁴³ Brasil é o 9^o país mais desigual do mundo. Mais em:<<https://exame.com/economia/brasil-e-nono-pais-mais-desigual-do-mundo-diz-ibge/>>. Acesso em: 25 de novembro de 2021.

A partir de 1995, no contexto da crise dos mercados emergentes, em que o Brasil sofria com um aumento da dívida externa e dívida pública⁴⁴, foi lançado o Plano Diretor de Reforma do Aparelho do Estado (PDRAE, 1995), com a finalidade de definir os objetivos e estabelecer as diretrizes para a reforma da administração pública (CAVALHEIRO, 2017)⁴⁵. Este debate sobre a reforma foi primordial para o ideal de diminuição do tamanho do Estado (BRESSER-PEREIRA, 1997), ou seja, concomitantemente aos primórdios da ideologia, o neoliberalismo aguarda os momentos de crise ou criá-los⁴⁶, como um abutre esperando o último suspiro da presa, para abocanhá-la com o slogan de “não há alternativa” (MONBIOT, 2016). A partir desta ideologia é que se idealizam as PPPs no mundo e no Brasil. No qual a pesquisa tratará melhor a seguir.

1.1.2. O Estado neoliberal e as PPP(s): uma continuidade do período de privatizações agora em uma Parceria Para Poucos (PPP)

O Estado neoliberal, com a política de diminuir a intervenção estatal, atualmente depende das chamadas PPPs para desenvolver seus projetos. Entretanto, essa escolha política global não é algo recente na história. Harvey (2005) sinalizou

⁴⁴ A crise nos países asiáticos e na Rússia diminuiu o fluxo de recursos para os países emergentes, por isso esta crise de 1994 se chama “crise dos mercados emergentes”. Mais em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/mundo/5-grandes-criises-economicas-que-abalaram-o-mundo-atheycnptjil1dfe9srhaapl/>>. Acesso em: 20 de novembro de 2021.

⁴⁵ Algumas hipóteses são interessantes de se analisar nesse período de privatizações: é certo que Fernando Henrique Cardoso assinou o Consenso de Washington, junto com funcionários do governo dos EUA, FMI e Banco Interamericano de Desenvolvimento em 1989, medida caracterizada por: ajuste fiscal, redução do tamanho do Estado, privatizações, abertura comercial, fim das restrições ao capital externo, abertura financeira, desregulamentação, reestruturação do sistema previdenciário, investimento em infraestrutura básica, fiscalização dos gastos públicos e fim das obras faraônicas, esses eixos tinham como objetivo a geração de empregos, renda e diminuição das desigualdades sociais, porém acabaram piorando a situação do país. Entretanto, outra hipótese interessante sobre este mesmo período, é a mudança de planos de viagem do então ministro de Itamar Franco. Na época, voltando de uma visita ao Japão, a pedido do presidente, FHC desembarcou em Washington para se reunir com integrantes do FMI e Citibank, desenvolvendo nessa reunião o que viria a se chamar “acordo guarda chuva” ou “umbrella deal”, uma espécie de contrato de privatizações de diversas estatais brasileiras em vários anos. O mais interessante ainda desta história é que na volta da viagem FHC passou de Ministro das Relações Exteriores para a pasta da Fazenda, criando a possibilidade da implantação do Plano Real, sua principal arma política na campanha de 1994. O encontro do dia 25 de setembro de 1993 foi registrado pelo jornalista Paulo Henrique Amorim no livro “O Quarto Poder – Uma Outra História”, pg.413, de 2015. Para saber mais sobre o acordo “umbrella deal”: <https://duploexpresso.com/?p=116200>. Acesso em: 20 de novembro de 2021.

⁴⁶ Segundo Harvey (2005), momentos de crises são orquestrados, administrados e controlados, inclusive pelos Estados. Elas carregam uma onda de desvalorização, o que é bem proveitoso depois para o capital excedente.

que no governo britânico de Margaret Thatcher aplicaram-se as medidas neoliberais. Nas palavras do geógrafo:

La neoliberalización ha implicado, por ejemplo, una creciente dependencia de consorcios público-privados (ésta fue una de las ideas fuertes impulsadas por Margaret Thatcher cuando estableció «instituciones cuasi gubernamentales» como las corporaciones de desarrollo urbano para favorecer el desarrollo económico). Los empresarios y las corporaciones no sólo colaboran estrechamente con actores estatales, sino que incluso adquieren un importante papel a la hora de redactar legislaciones, determinar políticas públicas, y establecer marcos normativos (que son ventajosos principalmente para ellos mismos). (p.83)

No Brasil, Cavalheiro (2017) e Chieza (2008) sinalizam que o PDRAE transformou a “infraestrutura, educação e cultura” em “serviços não exclusivos” do Estado, o qual já não conseguia investir sozinho devido a capacidade de endividamento estar atrelado ao ajuste fiscal da época. O setor de infraestrutura de transportes também sofreu com as mudanças de prioridades nos investimentos e da forma como o governo organizava esta dinâmica, Segundo Silva et al (2016), destaca-se para o setor:

A explicação para as sucessivas quedas na taxa de investimento (total e em infraestrutura) está ligada ao seguinte quadro: na década de 1980, em meio à crise econômica, alto grau de endividamento externo, aceleração inflacionária, a política econômica volta-se para o curto prazo e para a estabilização de preços. A profunda crise fiscal erode a capacidade de investimento do Estado, e os investimentos em infraestrutura caem a níveis baixíssimos (...) A década de 1990 é marcada pelo gradual afastamento do Estado de diversos setores da infraestrutura econômica e pela realização de processos de privatização, colocados como alternativa diante da crise do Estado e na esteira da perspectiva neoliberal. Nesse contexto, há a constituição de agências de regulação para vários campos da infraestrutura, dentre elas as de transporte (ANTT e ANTAQ), e o período é marcado pelas baixas taxas de investimento em infraestrutura de transportes. (p.849)

A Lei nº 8.987/95 deu especial atenção ao regime de concessão de serviços públicos. A partir desta data, mesmo ano que o PDRAE, as privatizações começaram a se concretizar via outorga de concessão e transferência de controle societário

(KELMAN; VERAS, 2008), esta base jurídica abriu espaço para que as PPPs adentrassem nestes diversos setores, inclusive na infraestrutura de transportes.

Os contratos de PPPs, regidos pela Lei nº 11.079⁴⁷, embora sejam acordos de concessão, são diferentes da categoria de “concessão comum”, pois esta última se caracteriza como um sistema que se remunera apenas pelas tarifas dos usuários, isto é, um serviço autossustentável. Nas concessões de PPPs, a empresa sabe que terá um retorno por receita previsível ou pagável em contraprestações pecuniárias pagas pelo Poder Público, ou seja, a patrocinadora sabe que receberá de qualquer forma.

Existem duas formas de PPPs, a administrativa e a concessão patrocinada: a primeira é aquela em que a Administração Pública é usuária direta ou indireta do serviço, sendo totalmente custeada pelo Poder Público, exemplo disto são alguns presídios. Já a segunda, patrocinada, é quando o Poder Público divide a tarifa com os usuários, como por exemplo, nos casos de Metrô. As PPPs também são diferentes dos Contratos de Obras Públicas, pois estes últimos além de serem chamados por licitação, também não permitem a cobrança dos usuários do serviço, porque o Estado arca com essa dívida, além disso, o Contrato de Obras Públicas vale por 05 anos e se encerra após a construção acordada.

Já as PPPs não são autossustentáveis, como as concessões comuns, e são desenvolvidos contratos complexos de altos custos de transação, sendo inadequadas assim, para projetos de pequena escala (CAVALHEIRO, 2017). Esse modelo foi implantado inicialmente no Brasil em 2006⁴⁸, ano em que foi assinada a primeira PPP do país. A parceria público-privada entre o Governo do Estado de São Paulo⁴⁹ e o Consórcio Via Quatro⁵⁰ foi apenas de operação⁵¹ da linha 4 – Amarela conhecida também como linha “Sudeste-Sudoeste”, ela liga a região central da Luz à Vila Sônia⁵².

⁴⁷ Aprovada em nível federal em 2004.

⁴⁸ Na verdade a ideia de buscar financiamento internacional pelo Banco Mundial vem de 1998, conforme apresenta (SCARSELLI, 2017), a lei de PPP foi aprovada em nível federal em 2004 (Lei nº 11.079) e colocada em prática pela primeira vez em 2006.

⁴⁹ Comandado há 20 anos pelo PSDB, Partido da Social Democracia Brasileira.

⁵⁰ Pertencente ao grupo CCR, que venceu a licitação por 30 anos.

⁵¹ Enquanto no caso do Consórcio Universidades será de construção e operação, sendo a primeira nesse sentido.

⁵² A linha 6 - Laranja seguirá no mesmo roteiro de PPP, chamada de “Linha das Universidades”, ela ligará a região da Japão - Liberdade à Vila Brasilândia, ou seja, do centro da metrópole à zona Noroeste.

Esta linha segue o mesmo modelo de um dos objetos de estudo desta pesquisa: a linha 6 – Laranja do metrô e a estação da Vila Brasilândia.

2. IMPERIALISMO ECONÔMICO E A DIVISÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO NO CASO DA LINHA 6 – LARANJA DO METRÔ: O BRASIL VENDIDO AO EXTERIOR

“O Brasil na rua, no meio do redemoinho”, alusão à frase de Guimarães Rosa, no livro *Grande Sertão: Veredas*⁵³.

É importante destacar que existe uma divisão espacial do trabalho, produzida no modo de produção capitalista, uma vez que os lugares, cidades, regiões e países se inserem de modo desigual no processo geral de produção e circulação do capital mundial. Neste sentido, fala-se em centros e periferias do sistema capitalista e os países centrais têm imposto seus interesses e políticas, para os demais países e cidades do mundo, através das chamadas agências de fomento, como Banco Mundial, BID ou instituições políticas de caráter internacional.

No que diz respeito às cidades, existe um argumento desenvolvimentista e tecnicista desses agentes, que validam a reprodução na forma de regular e ordenar, se baseia na ideia de que é preciso reproduzir o espaço para se encaixar no movimento das cidades internacionais, *o que Harvey chamaria de “ajuste espacial”, mecanismo de alívio às crises de acumulação do capital*⁵⁴. A suposta melhoria da qualidade dos serviços (“o padrão internacional”) aparece como uma das justificativas para entregar as obras e operações do metrô ao capital estrangeiro. Conforme cita Ribeiro (2015) sobre:

Com a lógica mundializada de produção de um espaço homogêneo, empreendendo a fragmentação e a hierarquização para torná-lo mercadoria, impõe-se a hegemonia de uma sociabilidade pautada no consumo (LEFEBVRE,

⁵³ A frase original é: “O Diabo na rua, no meio do redemoinho”. *Grande Sertão: Veredas* é uma obra brasileira de 1956. Esta alusão serve para pensar a existência ilusória de um Brasil soberano, como Riobaldo (um dos personagens da trama de Guimarães acreditava em um diabo fictício) que só não consegue ser efetivamente assim soberano, por que é refém do imperialismo econômico de países centrais.

⁵⁴ O ajuste espacial, segundo Harvey (2005), aparece como uma alternativa as crises de sobre acumulação, pois se procura uma mais-valia relativa de localização. Isto é, a relocação industrial, utilizada como exemplo pelo geógrafo, possibilita o uso da força de trabalho desvalorizada dos países considerados periféricos. É uma relação desigual do centro a periferia capitalista. O padrão internacional imposto de metrópole, através das obras de metrô no exemplo da pesquisa, seria o que absorveria esta mão de obra desvalorizada, resultando em uma alternativa às crises do capital.

2006). Esses fatores nos levam a afirmar que a sociedade urbana em constituição no Brasil não se edifica sobre direitos, mas, sim, transmutou-se no decorrer da história numa sociedade de consumo. (p.160)

No caso da construção da estação metroviária da Vila Brasilândia, existem interesses de agentes privados que vão além do nacional, evidenciando a divisão citada acima. Por isso a “Acciona” escolheu participar da licitação da Linha 6 – Laranja, *por que ela precisa encontrar saídas espaciais para sua reprodução (VOLOCHKO, sem data), ou seja, reproduzir essa divisão territorial do trabalho, transformando áreas improdutivas em produtivas, na “periferia” do sistema.*

Com sede na cidade de Madri, a Acciona transferiu seus serviços para países considerados periféricos, pois mesmo havendo uma busca por contratos de PPP na capital espanhola para expansão das linhas e estações, nas periferias do sistema é onde se encontram a possibilidade de maiores lucros. Exemplo disto é o caso do metrô de Porto Alegre: a “Metro de Madrid S.A”, empresa pública e principal responsável pela operação de 12 linhas, além da circular⁵⁵, em Madri, recebeu em 2017 mais de 3 milhões em consultoria e treinamento de recursos humanos para a Prefeitura de Porto Alegre. Até aquela data o metrô de POA tinha desperdiçado 11 milhões em 5 anos⁵⁶ sem a obra ser concluída.

Comparando os mapas abaixo do Metrô de São Paulo com Madri⁵⁷, é possível observar a desigualdade de linhas e estações:

⁵⁵ Esta rede faz parte, junto com 4 linhas de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) de empresas privadas e consórcios, do “Consortio Regional de Transportes de Madrid”.

⁵⁶ Mais em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/06/14/jornal-faz-as-contas-e-conclui-metro-de-porto-alegre-nao-saiu-do-papel-mas-custou-r-11-milhoes-para-os-cofres-da-cidade/>>. Acesso em: 20 de novembro de 2021.

⁵⁷ Aqui o autor abre um parêntese para explicar que os mapas de metrô comparados apresentam o espaço reticular, neste caso, as distâncias são medidas pelos seus nós e articulações do sistema e não pela distância absoluta.



Figura 8: mapa do metrô de Madrid, em janeiro de 2022. Mais em: <<https://www.planometromadrid.org/mapas-metro/plano-metro-madrid-2022.pdf>> . Acesso em: 26 de fevereiro de 2022.

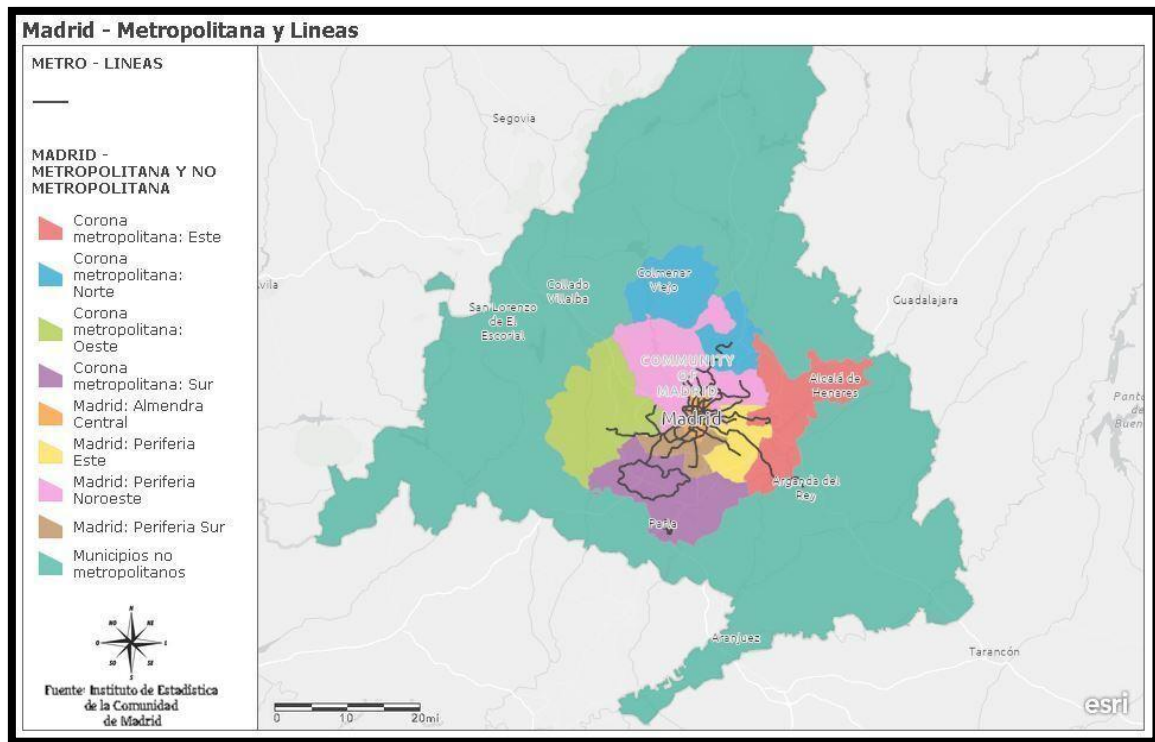


Figura 9: Mapa da Região Metropolitana de Madrid e o Metro. ARCGIS Online. Autor: Lucas Leonardo.

Conforme se observa no mapa acima (Figura 9) é perceptível como as linhas do metropolitano de Madrid se concentram na “Almendra Central” e se espalham para o restante da Região Metropolitana espanhola. As linhas espanholas acoplam boa parte da Região Metropolitana.



Figura 10: mapa do transporte metropolitano de São Paulo.

Figura 11: Mancha Urbana da RMSP e os modais viários

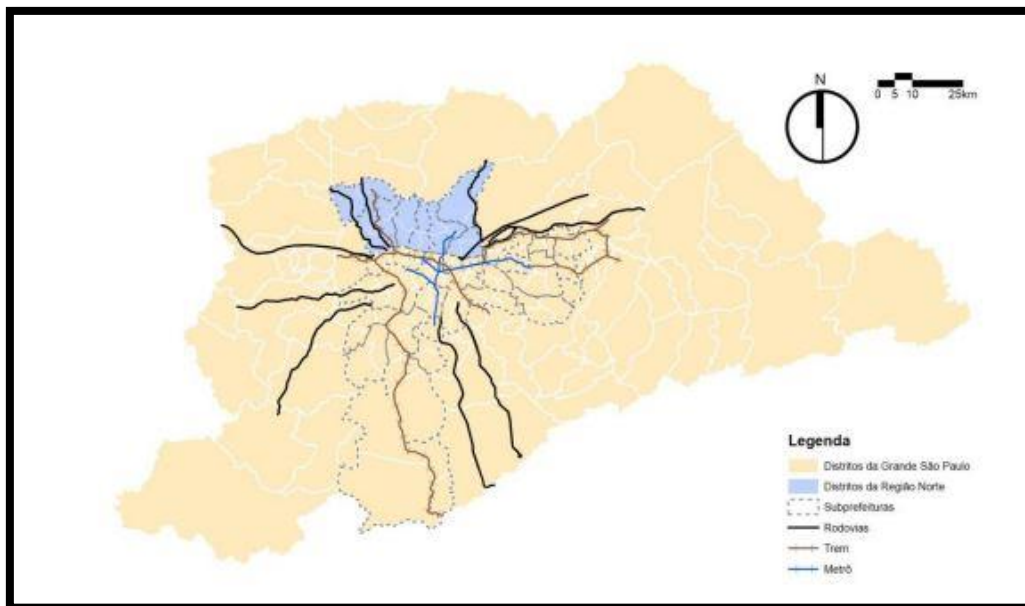


Figura 11: Mancha Urbana da RMSP e os modais viários. Subprefeituras de São Paulo (pontilhados), Rodovias (Linhas pretas), Trens (Linhas marrons) e Metrô (Linha azul). Autor: Sydney Vieira Carvalho. Elaborado pelo autor a partir de mapas do Banco de Dados do Projeto QUAPÁ. Maio de 2011⁵⁸.

O primeiro mapa é do metrô da capital espanhola (Figura 8), enquanto o segundo é o mapa do metropolitano de São Paulo (Figura 10). Em Madrid existem mais de 234 km construídos, enquanto em São Paulo esse número chega a 101,4 km. No caso das estações, a cidade espanhola possuiu 302, enquanto São Paulo carrega 89. Comparando o mapa do metropolitano de São Paulo (Figura 10) com o mapa da mancha urbana da RMSP (Figura 11) e levando em consideração somente o modal metrô (Linha Azul), observa-se a imensa disparidade entre o tamanho da RMSP e a quantidade de malha metroviária na cidade. É interessante observar o discurso tecnicista de inovação promovido pela Acciona, pois a contradição está no fato de que a obra dificilmente aconteceria sem a intervenção do Estado, sendo que a doutrina neoliberal prega uma menor intervenção do mesmo⁵⁹. Em uma PPP é o Estado neoliberal que abre licitação e oferece as maiores isenções para conseguir chamar “atenção” da iniciativa privada, sendo ele o agente, comparado com a iniciativa

⁵⁸ Mais em: <<http://quapa.fau.usp.br/wordpress/wp-content/uploads/2016/03/Forma-Urbana-e-Sistema-de-esp%C3%A7os-Livres-na-Regi%C3%A3o-Norte-do-Munic%C3%ADpio-de-S%C3%A3o-Paulo.pdf>>. Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

⁵⁹ Menos intervenção aos ricos e seus negócios, mais interferência no controle dos pobres e das suas reivindicações. Complementando com Harvey (2005): “Así pues, frente a los movimientos sociales que buscan intervenciones colectivas, el Estado neoliberal se ve obligado a intervenir, en ocasiones de manera represiva, negando, por lo tanto, las mismas libertades que supuestamente defiende (...) La libertad de las masas se restringiría para favorecer la libertad de unos pocos.” (p.77).

privada, que assume a maioria dos riscos. Harvey (2005) destaca essa relação desigual:

En muchos de los casos en que existen consorcios público-privados, particularmente en el ámbito municipal, el Estado asume gran parte de los riesgos mientras que el sector privado obtiene la mayor parte de los beneficios. Además, en caso de ser necesario, el Estado neoliberal recurrirá a la imposición coercitiva de la legislación y a tácticas de control (normas que prohíben los piquetes, por ejemplo) para dispersar o para reprimir las formas colectivas de oposición al poder corporativo. (p.84).

No caso da implantação da Linha 6 – Laranja do metrô, em princípio, o Estado não custearia as desapropriações, porém depois que não houve interesse da iniciativa privada, o Governo do Estado de São Paulo mudou o edital, ficando a cargo de ele cumprir com as ordens de retirada da população. Na época, em dezembro de 2013, duas juízas⁶⁰, embasadas na Lei Federal 8.987/95 e a Lei Estadual 7.854/92, no qual diz que “fica a cargo das concessionárias de arcar com os custos das desapropriações”, tentaram paralisar o desenvolvimento do projeto⁶¹, alegando que o contrato entre a SMT⁶² e consórcio “Move São Paulo”⁶³ era nulo. Entretanto a SMT respondeu a ação justificando que:

(...) no acórdão da 6ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça de São Paulo, de 01/09/2014, os desembargadores reconhecem a legitimidade da concessionária na condução do processo de desapropriação, criando assim jurisprudência sobre a questão.

Após apelação da Move SP, uma das ações foi revertida pelo TJ-SP, o argumento utilizado foi com base na autonomia política dos entes federados, ou seja, a Constituição reservou aos Estados a competência suplementar para Legislar, sendo assim a obra poderia continuar com as desapropriações sendo pagas pelo Estado. Se

⁶⁰ Mais 12 magistrados concordam que existe vício de origem nas ações, segundo reportagem:<<http://www.antp.org.br/noticias/clippings/justica-declara-ilegal-contrato-da-linha-6-em-180-processos.html>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

⁶¹ A juíza Cynthia Thomé chegou afirmar, em reportagem, que “a concessionária atua sobre regime privado e visa apenas lucros”. Mais em:<<https://viatrolebus.com.br/2014/09/justica-barra-parte-das-desapropriacoes-da-linha-6-laranja/>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

⁶² Secretaria de Transportes Metropolitanos.

⁶³ A concessionária é formada por Odebrecht, Queiroz Galvão, UTC Participações e Fundo Eco Realty.

não houvesse esta apelação, o Governo economizaria mais de R\$ 600 milhões de reais⁶⁴.

Dando seguimento, a linha 6 – Laranja foi financiada inicialmente com recursos do BNDES. O valor de R\$ 1,6 bilhão foi emprestado para o Governo do Estado de São Paulo pelo banco. Os preços das desapropriações chegaram a mais de R\$ 600 milhões, dinheiro que saiu da Caixa Econômica Federal para o Governo. A previsão até aquele momento é que seriam empenhados R\$ 4,5 bilhões da iniciativa privada e R\$ 4,5 bilhões do Estado. O contrato era de 25 anos de vigência, sendo 6 anos de implantação e 19 para operação e manutenção⁶⁵.

O primeiro consórcio de empresas que se responsabilizou pela obra foi a Move SP, porém com o passar do tempo e a operação lava jato⁶⁶ houve atrasos no desenvolvimento do projeto⁶⁷, abrindo espaço recentemente para um contrato de cessão da concessão para uma SPE⁶⁸: “Linha Universidades Participações S.A”, do qual fazem parte majoritariamente a empresa espanhola “Acciona” e a holding “RuasInvest”⁶⁹ que detêm 15% da SPE. O valor hoje da obra está em 15 bilhões e conclusão prevista mudou para 2025⁷⁰.

⁶⁴ Mais em:< <http://www.antp.org.br/noticias/clippings/justica-declara-ilegal-contrato-da-linha-6-em-180-processos.html>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

⁶⁵ Segundo relatório de 2014 da Comissão de Peritos da Linha 6 – Laranja do Metrô. Mais em:< http://www.gaeta.eng.br/e107_files/downloads/relatrio_cajufa_-_metr_linha_laranja-_trecho_i._pdf.pdf>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

⁶⁶ A operação Lava Jato foi influenciada pela italiana “Mãos Limpas”, em que vários políticos foram julgados e presos por suposto ato de corrupção. É certo entre os analistas que a operação utilizou meios duvidosos, tais como a famosa delação premiada. É certo também que a operação teve impacto direto nas receitas das construtoras brasileiras, como por exemplo, a Odebrecht, principal acionista e financiadora da “Move São Paulo”. Também é evidente que a operação Lava Jato teve apoio de agentes de fora do país, os polícias federais tiveram bastante contato com agentes do FBI, conforme reportagem a seguir https://www.lemonde.fr/international/article/2021/04/09/au-bresil-une-operation-anticorruption-aux-methodes-contestables_6076204_3210.html. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

⁶⁷ O político e ex-prefeito de São Paulo José Serra (PSDB) anunciou em março de 2008 que as obras começariam a partir de 2010, mas estas promessas não foram concretizadas. Posteriormente, na gestão de Geraldo Alckmin, foi anunciada uma previsão de início para o começo de 2014, sendo prorrogadas para julho de 2014. Com mais de um ano de atrasado, contando somente com a gestão de Alckmin, as máquinas de escavação estrearão no primeiro semestre de 2015.

⁶⁸ Sociedade de Propósito Específica.

⁶⁹ Holding do empresário luso-brasileiro José Ruaz Vaz, dono do “Grupo Ruas”, empresa que controla cerca de 60% da frota de ônibus da capital, além de também ter uma fatia da ViaQuatro, Via Mobilidade e Move São Paulo.

⁷⁰ Data referência antes do desastre de Fevereiro/2022.

Diante da “vitória” na licitação e retomada das obras em outubro de 2020, é interessante analisar o movimento das ações na Bolsa de Valores de São Paulo, em três períodos 2007, 2019 e 2020, da Acciona, nos gráficos a seguir:

Figura 12: Crise Financeira de 2007

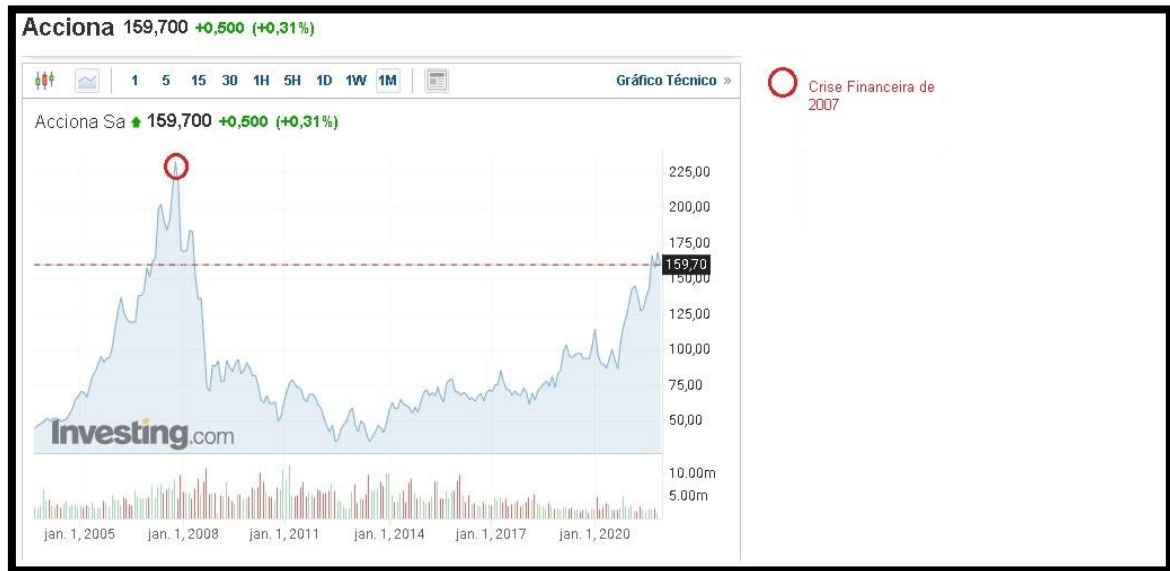


Figura 12: Crise Financeira de 2007. Fonte: <<https://br.investing.com/equities/acciona-sa>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

Figura 13: Queda das ações por conta da COVID-19 e a política de Lockdown em Março de 2020.

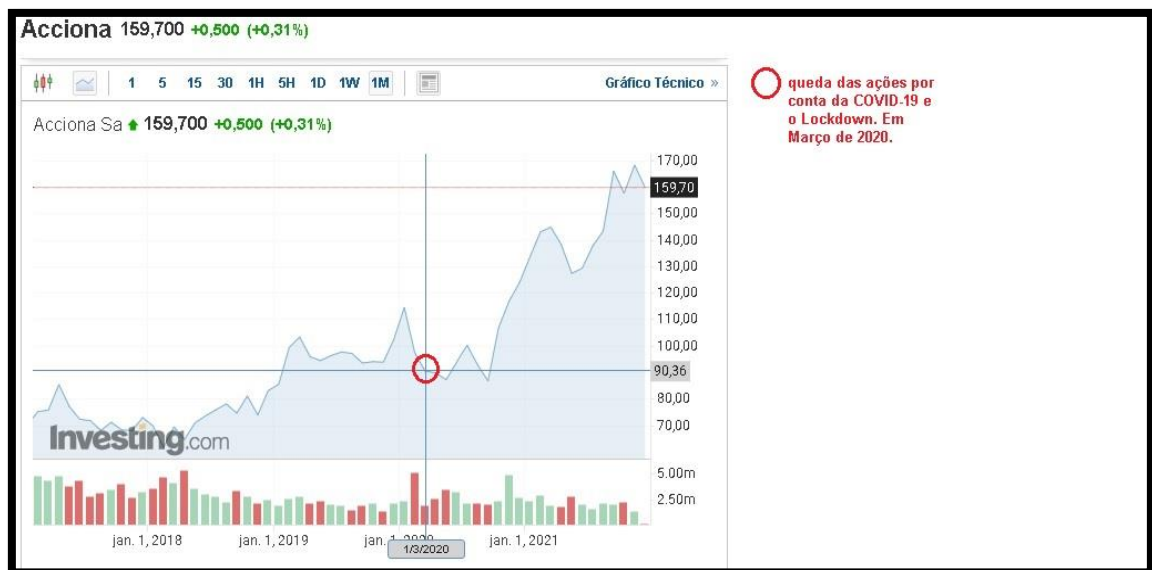


Figura 13: Queda das ações por conta da COVID-19 e a política de Lockdown em Março de 2020. Fonte: <<https://br.investing.com/equities/acciona-sa>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

Figura 14: Retomada Oficial das obras em Outubro de 2020.

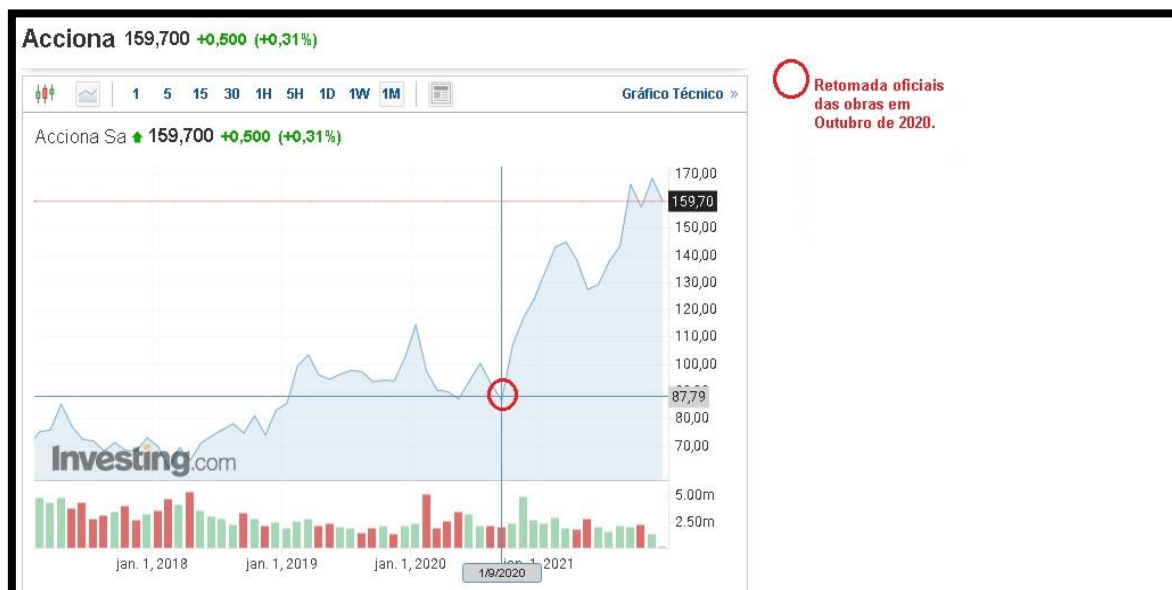


Figura 14: Retomada oficial das obras em Outubro de 2020.
Fonte: <<https://br.investing.com/equities/acciona-sa>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

É possível, analisando os gráficos, comparar os eventos que aconteceram e os movimentos, de subida ou descida, que isso gerou nas ações da Acciona. O primeiro deles (Figura 11) foi em março de 2019⁷¹, quando a pandemia de COVID-19 abalou as ações de diversas empresas, percebe-se que a multinacional também sentiu os efeitos das incertezas e políticas de *Lookdown*⁷². O segundo (Figura 12) foi em Outubro de 2020⁷³, quando o “caminho” para retomada das obras da Linha 6 – Laranja do metrô estava livre, graças ao contrato “caducado” entre a empresa Move SP e o Governo do Estado de São Paulo. O último ponto de análise (Figura 10) é o histórico de cinco anos da empresa, em que é possível verificar os efeitos que a Crise Financeira de sobre acumulação de 2007/2008 causou nas contas da Acciona e como a empresa vem se “recuperando”, desde então, através também da exportação de seus serviços para países periféricos.

⁷¹ O descobrimento da nova cepa foi em 2019, porém as empresas só começaram a sentir o abalo nas ações em Março de 2020. Mais em: <<https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid19#:~:text=Em%2031%20de%20dezembro%20de,identificada%20antes%20em%20seres%20h>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

⁷² Política de fechamento de comércios, restaurantes e etc. Além da restrição do direito de ir e vir, objetivando conter alguma doença altamente transmissível.

⁷³ Retomada das obras pela Acciona. Mais em: <<https://mobilidadesampa.com.br/2020/10/governo-estadual-anuncia-retomada-das-obras-da-linha-6-laranja/>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

Seguindo esta linha de pensamento, destaca-se que Acciona era responsável pela construção, em São Paulo, do lote 4 e 6 do trecho norte do Rodoanel. Um laudo, encomendado pelo Governo do Estado de São Paulo e feito pelo IPT ⁷⁴ da Universidade de São Paulo (USP) encontrou 59 irregularidades em todo o trecho, além da Acciona não terminar as obras⁷⁵. Outro projeto abandonado pela empresa foi a Linha Leste do metrô de Fortaleza (Ceará).

Marx escreveu que a história se repete primeiro como tragédia e depois como farsa (MARX, 2006), embora a Linha 6 - Laranja envolva um retorno expressivo para a Acciona somente quando estiver pronta⁷⁶ e, por isso, a empresa busque terminar o quanto antes este projeto, o histórico de outras obras da multinacional espanhola no território nacional já comprova, de antemão, parte da tese do velho pensador alemão. A tragédia, ou abandono, ocorreu no trecho norte do Rodoanel (SP) e na capital do Ceará, será que ela se repetirá como farsa na Linha 6 - Laranja do Metrô de São Paulo?

No dia 9 de fevereiro foi feita uma audiência pública⁷⁷, do qual está pesquisa teve acesso através de Enio José Silva⁷⁸, sobre o desastre na obra da Linha 6 – Laranja na primeira semana de fevereiro/2022. Abaixo segue a foto (Figura 15) do desastre.

⁷⁴ Instituto de Pesquisas Tecnológicas

⁷⁵ Mais em: <<https://www.diariozonanorte.com.br/rodoanel-norte-fica-para-2023-entenda-porque-a-obra-deve-ultrapassar-r-117-bilhao/>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

⁷⁶ Leva-se em consideração também que a empresa espanhola venceu a licitação quando 15% da obra estavam construídas, a Move SP abandonou a obra em setembro de 2016. Mais em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/12/08/acciona-divulga-balanco-das-obras-da-linha-6-laranja-de-metro-em-sao-paulo/>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

⁷⁷ Link da audiência: <<https://www.youtube.com/watch?v=o6zld40uG6o>>. Acesso em: 09 de fev. 2022.

⁷⁸ Representante do “Movimento Metrô Brasilândia Já!”.



Figura 15: Cratera aberta na Marginal Tietê em 01 de fevereiro de 2022, através do rompimento pelo “tatução” de um cano do esgoto da Sabesp, ocasionando na abertura do buraco⁷⁹.

Compareceram a audiência representantes do Movimento Metro Brasilândia Já, Vereadores da cidade, representantes do Sindicato dos Metroviários e dos Engenheiros. No evento, foi levantado pelo presidente do Sindicato e Federação dos Engenheiros Murilo Pinheiro fatos inacreditáveis sobre a obra, sendo um deles que: “não existe órgão público fiscalizando o desenvolvimento do projeto, isto é, tudo se encontra nas mãos da Acciona” (AUDIENCIA PÚBLICA, 30 min). Pinheiro ainda ressalta que “entre as escavações do “tatução” e o nível do solo, foi deixado menos de 3 metros, quando o normal seria 20 metros, isto ocasionou na perfuração do cano de esgoto da Sabesp e no desastre” (AUDIENCIA PÚBLICA, 37 min). Dois trabalhadores da Acciona foram socorridos por contato com a água suja, ademais, não houve feridos no desastre.

Esta pesquisa também teve acesso, através do representante do Movimento Metrô Brasilândia Já, a um trecho do contrato de concessão patrocinada da PPP da Linha 6 Laranja. Abaixo segue foto (Figura 16) para posterior discussão.

⁷⁹ Fonte: <<https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2022-02-01/accidente-desabamento-cratera-metro-sp-o-que-se-sabe.html>>. Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

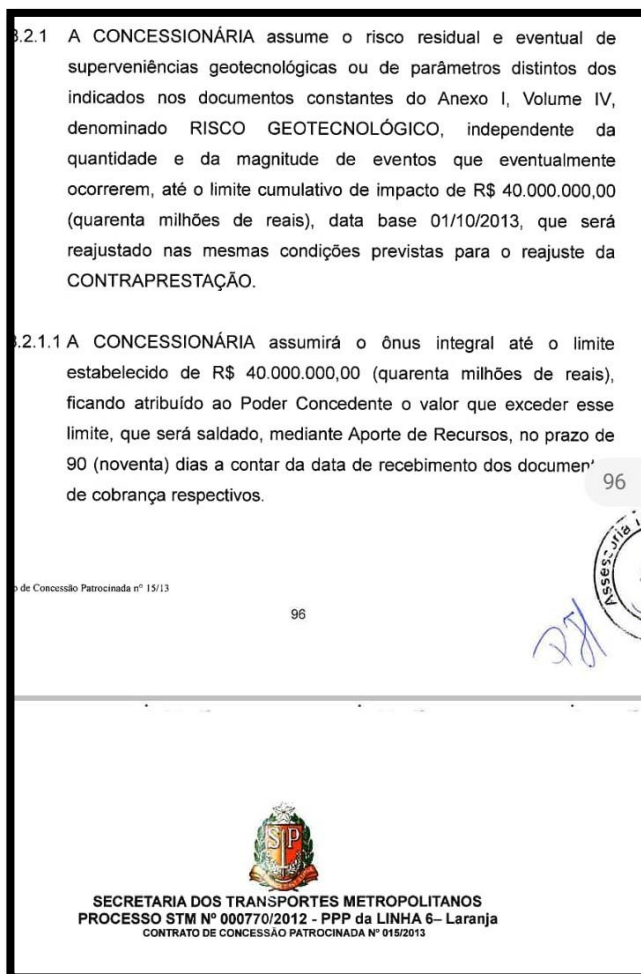


Figura 16: Trecho do Contrato de Concessão Patrocinada⁸⁰.

O documento acima sinaliza que em casos de desastres geotectônicos, como o ocorrido na primeira semana de fevereiro, a Acciona assumiria o ônus integral até o limite estabelecido de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais), se o desastre tiver impacto maior, independente da magnitude dele, quem assumirá é o Poder Concedente, isto é, o Governo do Estado de São Paulo. Ainda não se sabe quanto custará este desastre, entretanto o Contrato já mostra o que Harvey (2005) sinalizou sobre o Estado Neoliberal:

“O Estado, com seu monopólio da violência e suas definições da legalidade, tem papel crucial no apoio e na promoção desses processos, havendo, como afirmei no capítulo 3, consideráveis provas de que a transição para o desenvolvimento capitalista dependeu e continua a depender de maneira vital do agir do Estado. O papel desenvolvimentista do Estado começou há muito tempo, e vem mantendo as lógicas territorial e capitalista do poder sempre

⁸⁰ Mais em: <LINHA 6 - CONTRATO ASSINADO.pdf>. Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

interligadas, ainda que não necessariamente convergentes.” (p.121)

No desenvolvimento da obra, o Governo do Estado de São Paulo, coordenado ultimamente pelo governador João Dória⁸¹ deu todas as oportunidades, inclusive financiando com dinheiro público e na demora do cancelamento do contrato com a Move SP, para que a obra continuasse sem nenhum grande problema. Enio, representante do Movimento Metrô Brasilândia Já, denunciou em entrevista que, “mesmo o desastre do começo de fevereiro sendo totalmente de responsabilidade da Acciona, o governador tenta blindar de todas as formas a multinacional”. Para o representante do movimento:

“barrar o desenvolvimento da PPP pela Acciona será difícil, entretanto, abrir espaço para essa discussão sobre PPPs pode ser um caminho para futuramente o metrô voltar a ser a empresa totalmente responsável pela construção e operação das linhas e estações”.

Sendo assim, é certo que os contratos de PPP(s) são uma continuidade das políticas neoliberais e este trabalho buscou apresentar isto até aqui de diversas formas. Discutir essa modalidade contratual, sob a esfera do desenvolvimento de linhas e estações de metrô na cidade de São Paulo, é abrir espaço para repensar as formas de organização da metrópole.

3. BUSCA DESENFREADA PELO AUMENTO DA TAXA DE LUCRO E O AGRAVAMENTO DAS POLÍTICAS NEOLIBERAIS

A queda tendencial da taxa de lucro (MARX, 1985 – 1986) explica a perseguição desenfreada dos agentes neoliberais em fomentar cada vez mais a Divisão Internacional do Trabalho, pois envolve a busca por comércio exterior ou ultrapassar novas fronteiras. A queda tendencial se expressa pela fórmula: *taxa de mais-valia dividida pelo capital global*, sendo este último acoplado pelo capital constante, ou seja, a fração expedida para a compra dos meios de produção e o

⁸¹ PSDB.

capital variável, isto é, a fração destinada à força de trabalho, sendo a mais-valia retirada desta última.

Explicando por partes: quando um capitalista quer expandir seu poder de competitividade cabe a ele aumentar a produtividade de seus trabalhadores, porém como realiza esse feito? A resposta que Marx oferece seria: investindo e reinvestindo em mais e melhores “meios de produção”, isto é, as ferramentas, maquinarias e etc – por trabalhador. Esse investimento, além de acumular trabalho, também é uma forma do dono do capital de economizar energia, pois aumenta sua eficiência (HARVEY, 2011).

Acontece que quando um capitalista investe no capital constante, ele emprega menos trabalhadores, pois uma máquina faz o trabalho de provavelmente cinco pessoas, necessitando apenas de um indivíduo para operar. Entretanto este trabalhador que controla a máquina recebe somente pelo seu trabalho e não pelas outras cinco que o capitalista deixou de empregar, gerando desta forma, um crescimento constante da massa absoluta de mais-valia.

Todo este processo descrito nos últimos parágrafos chama-se na teoria marxista de *desenvolvimento da força produtiva social do trabalho* (MARX, Karl. 1867), porém como ele é associado ao caso do transporte metroviário? Uma hipótese de partida para a reflexão seria: se o Estado Neoliberal, junto aos agentes privados, diminuí o tempo de percurso ao trabalho, os detentores dos meios de produção economizariam no capital variável, isto é, na taxa de salário pago ao trabalhador, uma vez que as empresas sempre optam por diminuir os “gastos” com os trajetos.

Neste momento é importante dizer que existem causas que diminuem os efeitos desta lei da queda da taxa de lucro, sendo elas: elevação do grau de exploração do trabalhador, compressão do salário abaixo do seu valor, barateamento do capital constante, superpopulação, comércio exterior e aumento do capital por ações. Retomando o que foi dito no primeiro parágrafo do capítulo: o comércio exterior, principalmente em países periféricos, permite uma taxa de lucro maior pela elevada exploração do trabalho. Esse é um dos motivos da Divisão Internacional do Trabalho ser fomentada nesta relação desigual entre países centrais e periféricos, isto é, o porquê da Acciona escolher o Brasil para exportar seus serviços de infraestrutura.

Sobre a diminuição dos efeitos da lei da queda da taxa de lucro, é possível observar pelo gráfico (Figura 17) abaixo:

Figura 17: Gráfico da Queda Tendencial da Taxa de Lucro por Períodos

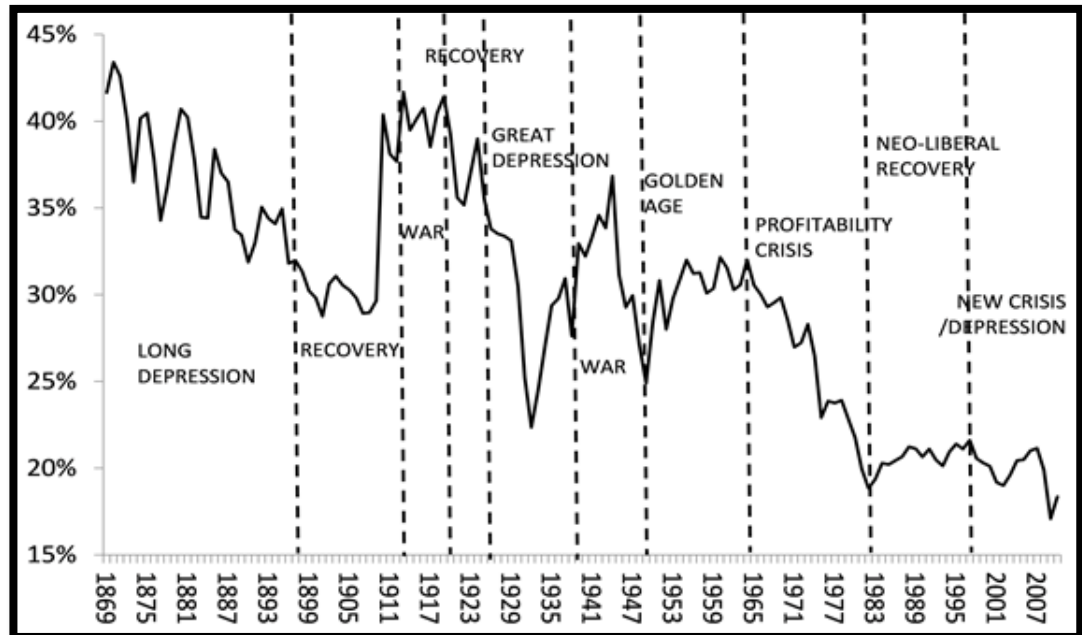


Figura 17: Gráfico da Queda Tendencial da Taxa de Lucro por períodos. Fonte: <https://contrapoder.net/artigo/a-taxa-e-a-massa-de-lucros/>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

O interessante do gráfico acima é perceber, além da queda da taxa, que recorrentemente após um período de depressão, acontece uma guerra. Às vezes existe um intervalo de anos de recuperação antes do conflito, porém de forma frequente chega a batalha. Harvey (2014) sinaliza sobre este momento de desvalorização. Segundo o geógrafo:

mas isso requer uma onda anterior de desvalorização, o que significa uma crise de algum tipo. As crises podem ser orquestradas, administradas e controladas para racionalizar o sistema. A isso com frequência se resumem os programas de austeridade administrados pelo Estado, que recorrem às alavancas vitais das taxas de juros e do sistema de crédito. Pode-se impor pela força externa crises limitadas a um setor, a um território ou a todo um complexo territorial de atividade capitalista. É nisso que é grande especialista o sistema financeiro internacional (sob a liderança do FMI), com o apoio do poder estatal superior (como o dos Estados Unidos). (p.125)

Esta onda de desvalorização precede a guerra e esse fenômeno é causado como uma forma de alívio ao capital sobre acumulado, que se lê também capital ocioso, pois se vende armas que serão usadas no conflito. O magnata dos jornais Rupert Murdoch observou que a solução das aflições econômicas é que o petróleo fosse a 20 dólares e não a 30, o barril. Por isso que seus jornais apoiaram a guerra contra o Iraque (HARVEY, 2014, p. 124). Este é um bom exemplo de como funciona o mecanismo: abaixa-se o preço para se vender mais e o capital se realizar no consumo. Desta forma, os capitalistas continuam segurando a queda tendencial da taxa de lucro, como apresentado pelo gráfico em alguns períodos de recuperação, na melhor forma “melhor o osso para roer, do que nada”.

Assim como o exemplo das guerras, as privatizações também são mecanismos criados para a liberação de ativos, até então acumulados. “A privatização (da habitação social, das telecomunicações, do transporte, da água etc. na Inglaterra, por exemplo) tem aberto em anos recentes amplos campos a ser apropriados pelo capital sobre acumulado” (HARVEY, 2014, p. 124). Assim sendo, a espoliação também é uma forma de liberar novos terrenos a ser absorvida pela corrente principal privatizada, sobre isto, a pesquisa buscará falar no próximo capítulo, entendendo que os moldes da construção da Linha 6 – Laranja do metrô de São Paulo pode ser entendida nesta lógica.

4. VILA BRASILÂNDIA E SÃO PAULO: DO DISTRITO RENEGADO POR ANOS PELO PODER PÚBLICO À MAIOR OBRA ATUAL DE INFRAESTRUTURA DO BRASIL

A Vila Brasilândia passa por mudanças e a obra da estação da Linha 6 – Laranja do metrô é o motivo das transformações recentes deste espaço. Todavia, não é a primeira vez que transformam esta freguesia. É importante lembrar que a produção do espaço na Vila Brasilândia começou em meados de 1947, cujo ano foi das desapropriações dos cortiços na região central de São Paulo. Organizadas pelos agentes públicos e privados da época, no chamado “centro velho” de São Paulo, originaram-se as Avenidas São João, Ipiranga e Duque de Caxias.

Este fato histórico ocasionou na expulsão da população de baixa renda para a gleba da Brasilândia, até então em posse da Empresa Brasilândia de Terrenos e

Construções LTDA⁸². Interessante observar esse acontecimento, pois no mesmo ano da dispersão forçada para o desenvolvimento das vias centrais, a empresa de lotes citada oferecia cinco mil tijolos e duzentas telhas para quem comprasse um terreno⁸³, ou seja, essa é uma demonstração de que o poder público e os intermediários privados mantiveram seus interesses em paralelo na produção da Vila, isto é, a produção de uma centralidade e, conseqüentemente, a explosão deste urbano (LEFEBVRE, 2006 in RIBEIRO, 2015, p.) engendra a periferia.

Figura 18: Av. Duque de Caxias, na região central, com os espaços dos casarões demolidos



Figura 18: Fotografia de Gabriel Zellaui entre (1943 ~ 1945) da Av. Duque de Caxias, área central de São Paulo, os terrenos sem os casarões e as obras de alargamento. Mais em: <<https://br.pinterest.com/pin/818247826035340635/>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

A sede da empresa Vega-Sopave, nome de uma das ruas da região, também fomentou a ocupação do solo, pois vendia ou alugava moradias aos seus empregados (FURTADO et al., 2020). Esta lógica de oferecer a propriedade privada era rentável para a Vega-Sopave, pois além do preço da terra ser menor comparado as regiões centrais, a empresa economizava nos salários dos funcionários, ou seja, oferecendo a terra, o empregado poupava na sua subsistência, não necessitando, na visão do

⁸² Documento da Câmara Municipal de São Paulo, folha n. 02 do processo n. 362 de 1992.

dono da indústria, de um alto salário. Essa é a mesma ideia apresentada na citação abaixo de Kowarick (1979) sobre as vilas operárias do Brás, na década de 1930:

nos primórdios da industrialização, e basicamente até a década de 30, as empresas resolveram em parte o problema da moradia da mão-de-obra através da construção de “vilas operárias” geralmente contigua às fábricas, cujas residências eram alugadas ou vendidas aos operários. O fornecimento de moradia pela própria diminuía as despesas dos operários com sua própria sobrevivência, permitindo que os salários fossem rebaixados. (KOWARICK, 1979, p. 30).

O extremo noroeste da RMSP também viu a chegada de italianos, japoneses e portugueses que fugiam da Segunda Guerra Mundial. Migrantes do nordeste também desembarcaram em São Paulo. Além dos fatores de êxodo rural e imigração, outros coeficientes como: elevado preço da terra urbana nas regiões centrais da cidade e a incapacidade de gerar empregos formais que atendessem esta demanda de pessoas, fizeram com que aumentasse o desembarque na Vila Brasilândia. Deste modo, as empresas que até então resolviam o problema da moradia no município de São Paulo, com as “vilas operárias”, deixaram os custos nas costas do trabalhador, desaparecendo, portanto, as próprias vilas e essas iniciativas de oferecer a propriedade privada, conforme cita Kowarick (1979), a seguir:

As empresas transferiram assim os custos da moradia (aquisição, aluguel, conservação do imóvel) conjuntamente com os gastos de transporte para o próprio trabalhador e os relacionados ao serviço de infraestrutura urbana, quando existentes, para o Estado (...) e as questões da moradia passa a ser resolvida pelas relações econômica no mercado imobiliário. (KOWARICK, 1979, p.31)



Figura 20: Área de estudo e os distritos adjacentes. Org: Denise Dias, 2014. Mais em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal15/Nuevastecnologias/Teledeteccion/27.pdf>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

Em 15 de setembro de 1972, por meio de um decreto, foi aprovado o loteamento da VI. Brasilândia (PIRES, 2014, p. 6). Pires (2014) também sinaliza que, em 1977, apenas 2% da freguesia contavam com rede de esgoto. Esse dado é importantíssimo para entender o porquê às pessoas escolhiam a VI. Brasilândia para morar, mesmo com as condições adversas do lugar, era o que estava acessível à porção da classe trabalhadora com menores rendimentos. Segundo o CEM⁸⁵, em 1973, cerca de 1% da população do município de São Paulo morava em favelas, em 1980 esse número passou para 4% (SANDEVILLE JR; MACHADO, 2005)⁸⁶.

As autoconstruções também foram um fator de relevância para a ocupação do espaço da Vila Brasilândia. Elas constituem na construção de moradias, nos períodos de ócio dos trabalhadores, com a ajuda de familiares, amigos e vizinhança, sendo conhecido popularmente como o famoso “mutirão” (KOWARICK, 1979, p.61). Entretanto, é importante destacar que essas construções aconteciam nos dias de folga, isto é, seria um trabalho não pago (KOWARICK, 1979, p. 61) aos moradores da região. Portanto, as autoconstruções andam paralelamente com o processo de

⁸⁵ Centro de Estudos da Metrópole.

⁸⁶ Dados da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, 2002. Mais em:<<http://www.atlasambiental.prefeitura.sp.gov.br>, 2004>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

expansão do capital na cidade, pois explora a força de trabalho até o seu desgaste total, seja para comprar uma propriedade, como para sustentá-la e mantê-la (KOWARICK, 1979, p.62).

Nesta linha de pensamento, cabe ressaltar que o rendimento médio proveniente do trabalho, em reais, cresceu na Freguesia do Ó/Vl. Brasilândia, levando em consideração uma média histórica de 2006 até 2012⁸⁷. Em 2006, o rendimento era de R\$1.095, já em 2012, esse valor foi para R\$1.587. Entretanto, comparando com outras áreas da capital, a Vl. Brasilândia encontra-se na escala de “baixo/pior”. Os distritos com melhores resultados são: Lapa, Pinheiros e Butantã⁸⁸ e todos concentram estações de trem/metrô. Destaca-se também, agora sobre a área da saúde, que a Vl. Brasilândia dispõe somente de dois hospitais municipais, sendo eles o “Hospital Municipal da Vl. Brasilândia” e o “Hospital Dia da Rede Hora Certa”. Além de mais um Estadual, o conhecido “Hospital Geral Vl. Penteado”. Por existir somente três hospitais, o que comparado com a quantidade de habitantes do distrito é um número ínfimo, também é importante destacar que muitos pacientes são encaminhados para as redes de saúde dos distritos que fazem fronteira, como no caso do “Hospital Geral da Vl. Cachoeirinha”, que fica no distrito de mesmo nome.

Outro fator importante à reflexão, é que as propriedades privadas das famílias desapropriadas pela obra da Linha 6, em sua grande maioria, eram e são de heranças familiares. Aqui neste ponto é importante destacar a enorme contradição entre as práticas do Estado neoliberal e a teoria do discurso que o sustenta. Pois, conforme apresenta Harvey (2005), o papel teórico do agente citado seria:

De acuerdo con la teoría, el Estado neoliberal debería favorecer unos fuertes derechos de propiedad privada individual, el imperio de la ley, y las instituciones del libre mercado y del libre comercio. Estos son los puntos de acuerdo considerados esenciales para garantizar las libertades individuales. (71-72)

Entretanto não é o que ocorre na prática das desapropriações, em que o Estado neoliberal não leva em consideração sua própria teoria que tem por base a propriedade privada da terra. De qualquer forma, cabe ressaltar que o capitalismo tem

⁸⁷ Renda Média do Trabalho, mais em: <<https://www.redesocialdecidades.org.br/br/SP/sao-paulo/regiao/freguesia-do-o-brasilandia/renda-media-do-trabalho>>. Fontes do Indicador: Fundação Seade/DIEESE. Acesso em: 20 de novembro de 2021.

⁸⁸ Todos com o mesmo Rendimento Médio (R\$3.411), em 2012.

por base a propriedade (RIBEIRO, 2015), sendo a terra condição de produção e reprodução da vida, porém no sistema político-econômico e social atual, ela se apresenta como uma mercadoria e, portanto, o acesso à terra só pode ser feito por quem pode pagar por ela⁸⁹.

A necessidade de se trabalhar próximo de casa é o principal fator de escolha da construção ou da compra de uma residência. Quaisquer elementos como os serviços de água e esgoto, luz ou gás também podem influenciar nas decisões dos futuros moradores, porém cabe ressaltar que o meio de transporte e os custos de locomoção são elementos insubstituíveis no processo de escolha da área a ser ocupada. Desta forma, se a terra é uma mercadoria na RMSP, quem pode pagar mais caro, tem acesso a locais com infraestrutura completa, comércio e serviços, como as estações de metrô, enquanto quem não tem condições, se instala nas áreas distantes de centralidades, nas franjas da metrópole.

É interessante observar o mapa abaixo (Figura 21) quanto a questão das favelas atingidas por obras públicas, ele também apresenta a localização dos empreendimentos que receberão as famílias reassentadas:

Figura 21: Mapa colaborativo de favelas e empreendimentos

⁸⁹ Sendo assim, quem tem acesso as melhores terras, no urbano, são aqueles que podem pagar mais por ela.

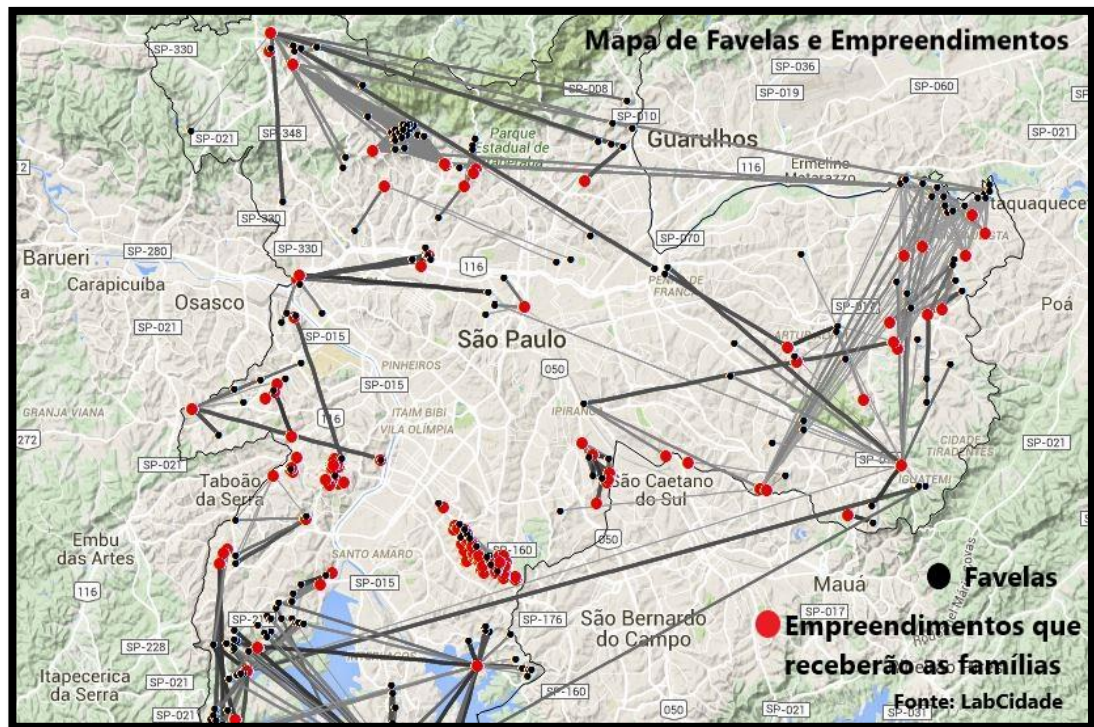


Figura 21: “Mapa” Colaborativo de parte da RMSP em que os pontos pretos são favelas com ordem de expulsão e as vermelhas são empreendimentos habitacionais que receberão reassentados. O mais interessante desta imagem são as linhas cinzas que sinalizam a distância das novas moradias em comparação com o lugar original de repouso. Mais em: <<http://www.labcidade.fau.usp.br/para-onde-estao-indo-os-moradores-das-favelas-removidas-em-sao-paulo/>>. Acesso em: 09 de janeiro de 2022.

Conforme se observa no mapa colaborativo, à primeira vista é possível perceber que o destino das famílias desapropriadas não se concentra nas regiões centrais e de classe alta, elas se afastam mais à borda da metrópole, isto é, distante até do lugar original de moradia. Como a terra é uma mercadoria, só tem acesso àquelas que são melhores localizadas na RMSP quem pode pagar mais por elas, caso contrário, como nas situações dos reassentados, não existe escolha a não ser a segregação.

4.1. A construção da estação sob o ponto de vista da reprodução do espaço

Olhando a construção da estação metroviária da VI. Brasilândia do ponto de vista da produção e reprodução do espaço, o que se coloca é um conflito entre o político-econômico contra o social. Isso por que se trata da implantação de uma obra de grande porte de infraestrutura urbana que mobiliza uma enorme quantidade de capital e induz a revalorização daquele espaço.

O Estado neoliberal é o agente que mobiliza os capitais para a realização da obra, ou seja, no caso da estação de metroviário da VI. Brasilândia, o governo

trabalhou na expulsão daqueles que “deveriam” ceder lugar para um “bem maior”: a “mobilidade urbana” da cidade. Ceder para uma classe que possa usufruir das valorizações produzidas (RIBEIRO, 2015), pois o morador da periferia do espaço urbano não tem paz nem para reprodução da vida.

Cabe diferenciar aqui neste momento os conceitos de acumulação primitiva, reprodução expandida e espoliação do capital. O primeiro caracteriza-se, segundo Harvey (2005), com a tomada da terra, cercamento dela e expulsão da população, que na cidade, se tornaria exército de reserva sem terra (p.124). A reprodução constitui-se, diferentemente da acumulação, como um mecanismo que reproduz algo já existente, enquanto a acumulação não, isto é, segundo Lencione (2012):

podemos falar que estamos diante de um processo de reprodução do capital, quando o processo, a dinâmica econômica é produtora de mais-valor originário do trabalho que tem como base, como princípio da produção, um capital já constituído (p.4)

E por último e, não menos importante, a espoliação do capital significa a privação de algo a uma pessoa, seja de forma lícita ou ilícita, neste caso, uma casa, emprego e etc. É importante fazer estas diferenciações, pois o processo que acontece na VI Brasilândia se caracteriza como uma espoliação, tendo como exemplo as desapropriações, que abre espaço para a reprodução do capital, ou seja, a construção da estação no distrito.

Como relata abaixo os membros da família Casagrande, ex-moradores da VI. Brasilândia, o processo de desapropriações, encabeçado pelo Estado neoliberal, não respeita nem o acordo de pagamento do valor venal da terra⁹⁰, pois eles precisaram primeiro sair da moradia, para depois lutar por um valor justo as partes.

“Uma coisa que você pode anotar é que o processo de desapropriação feito pelo Estado é desumano. Pois, você primeiro tem que sair da casa, para depois eles

⁹⁰ O Valor Venal da terra é diferente do valor real (ou de mercado). O primeiro muda conforme o município (em São Paulo utiliza-se os fatores de subdivisão de zona urbana e zona fiscal) e costuma, na maioria dos casos, ser bem inferior que o segundo. O Valor Venal é a base de consulta para o Valor de Mercado. O valor de mercado leva em consideração a especulação. No caso dos ex-moradores da VI. Brasilândia, o potencial de revalorização que a estação de metrô traria ao distrito não foi levado em consideração. Mais sobre Valor Venal e de Mercado em: < <https://www.serasa.com.br/ensina/te-explica/valor-venal/> >. Acesso em: 02 de fevereiro de 2022.

te pagarem”, família Casagrande, ex-moradores da VI. Brasilândia, em relato para a *Revista Esquinas*⁹¹.

A intensificação deste modo de produção, que prioriza a velocidades dos fluxos, reflete-se no espaço geográfico através de mudanças nas relações sociais, Os vínculos no tempo e espaço tornam-se efêmeros, ou seja, ligações sociais passageiras e temporárias, como no poema “Eu, etiqueta” de Drummond⁹². As categorias passado-presente-futuro se convergem (CARLOS, 1996), isto é, acontece em simultaneidade, prova disso é que em um mesmo lugar, no presente, encontram-se elementos do passado, como por exemplo, o fato de que a política de alargamento da Avenida *Champs-Élysées* em Paris, capital francesa, influencia até hoje na dificuldade de criação de barricadas⁹³. Neste caso, Harvey (2014) diz que:

o urbano funciona como um espaço importante de ação e revolta política. As características atuais de cada lugar são importantes, e a reengenharia física e social e a organização territorial desses lugares são armas nas lutas políticas. Da mesma maneira que, nas operações militares, a escolha e a configuração do campo de batalha desempenham um importante papel para determinar quem será o vencedor, é com os protestos populares e movimentos políticos nos contextos urbanos. (HARVEY, 2014, p.213)

Essa mesma política urbanística, utilizada na *França*, foi implantada em avenidas da RMSP, na década de 1940, ou seja, a convergência acima passa a ser um instrumento de projeto político urbanístico, com sua produção vinculada ao caráter social e histórico da produção do espaço geográfico global (CARLOS, 1996).

A construção da estação metroviária da Vila Brasilândia será a última da futura Linha Laranja que ligará a zona noroeste ao centro. O ex-governador José Serra anunciou em março de 2008 que as obras começariam a partir de 2010, mas essas promessas não foram concretizadas. Em 8 de maio de 2012 o Governo do Estado de São Paulo publicou o decreto 58.025 que obrigava a desapropriação de mais de 400 m², as famílias receberam uma carta “cordial” do Metrô de São Paulo avisando que aquela residência deixaria de existir no futuro próximo. Engenheiros e peritos do metrô

⁹¹ Mais em: <https://issuu.com/esquinas/docs/revista_esquinas__60> . Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

⁹² Carlos Drummond de Andrade, poeta nascido em Itabira (MG) em 1902.

⁹³ Tática de resistência muito utilizada pelo movimento da Comuna de Paris, em 1871.

fizeram o orçamento das indenizações, a Secretaria de Transporte assegurou que pagaria o valor da terra e de mercado dos imóveis, porém vários desapropriados relataram que tiveram que procurar advogados por conta própria, que realizassem uma nova vistoria nas casas, para aumentar o valor que seria pago⁹⁴. Segundo Dona Iracema, ex-moradora da Brasilândia, o primeiro contato pessoal com os agentes desapropriadores acontecia desta forma:

“Estava em casa quando bateram palma, eu fui atender. Era um advogado, ele dava a notícia de que o metrô ia passar aqui.”, relata Iracema, aposentada e ex moradora da VI. Brasilândia.⁹⁵

Posteriormente, na gestão de Geraldo Alckmin, foi anunciada uma previsão de início para o começo de 2014, sendo prorrogadas para julho de 2014. Com mais de um ano de atraso, contando somente com a gestão de Alckmin, as máquinas de escavação estreariam no primeiro semestre de 2015. Com um contrato de PPP plena, o Governo do Estado de São Paulo, comandado por Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho (PSDB), pretende construir uma linha de 15,3 quilômetros de extensão com 15 estações. O começo das operações, segundo a empresa Move São Paulo, contratada pela concessão era previsto para 2021, porém, devido a operação Lava-jato e a quebra de contrato entre a Move São Paulo e o Governo do Estado, as obras foram retomadas somente em 2020. Durante todo este período as áreas desapropriadas ficaram abandonadas, gerando mato alto, maior sensação de violência e novos usos para aqueles espaços, conforme as fotos a seguir:

⁹⁴ Mais em: <https://issuu.com/esquinas/docs/revista_esquinas__60>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

⁹⁵ Mais em: <https://issuu.com/esquinas/docs/revista_esquinas__60> . Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

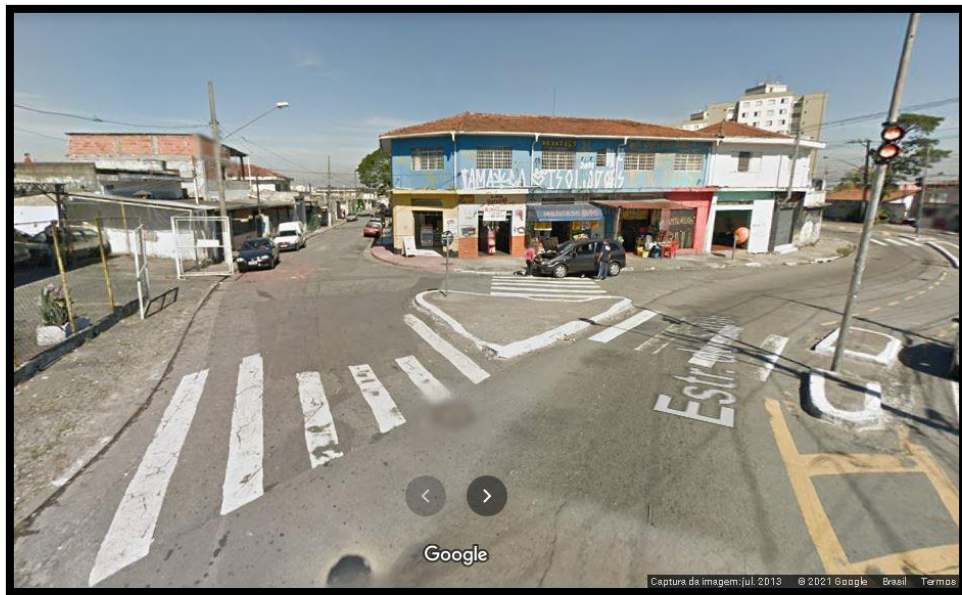


Figura 22: fotografia da área antes da desapropriação, 2013. Google Street View.



Figura 23: fotografia dos tapumes da Move São Paulo, em 2016. Google Street View.



Figura 24: máquinas derrubando as casas dos (as) desapropriados em 2017. Foto do autor.



Figura 25: fotografia dos imóveis demolidos para a construção da estação, interessante como se parece com a fotografia dos cortiços no centro da década de 1940. Foto: Diego Padgurschi, Folhapress. Mais em: <<https://www.folhanoroeste.com.br/regional/sem-empresas-governo-de-sp-cancela-parceria-privada-da-linha-6-do-metro/attachment/imoveis-demolidos-para-construcao-da-estacao-brasilandia-foto-diego-padgurschi-folhapress/>>. Acesso em: 09 de janeiro de 2022.

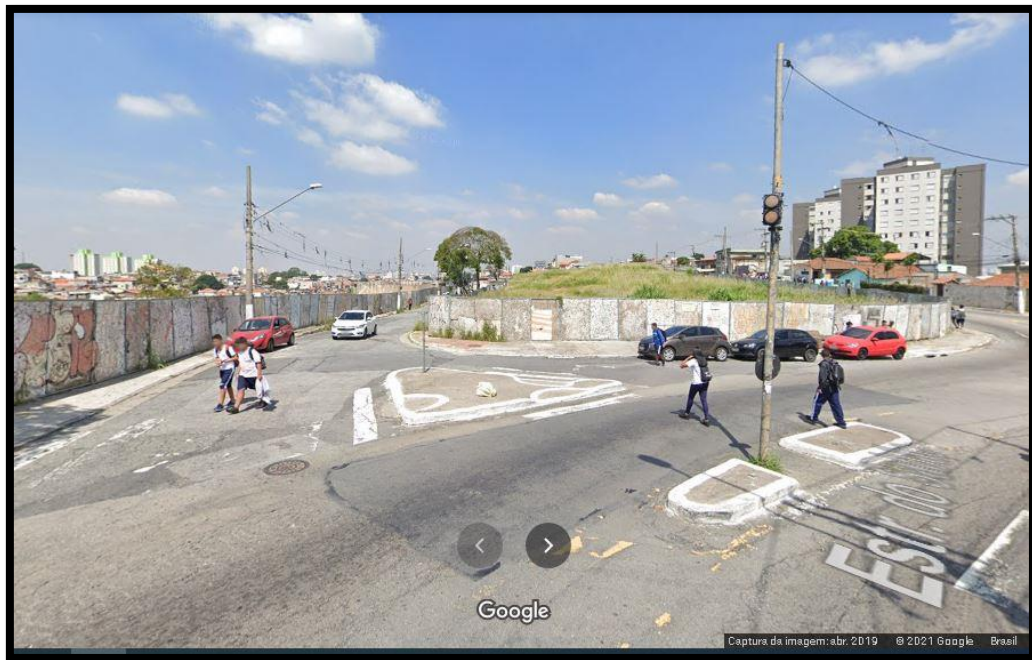


Figura 26: fotografia do canteiro abandonado pela Move São Paulo, em 2019.

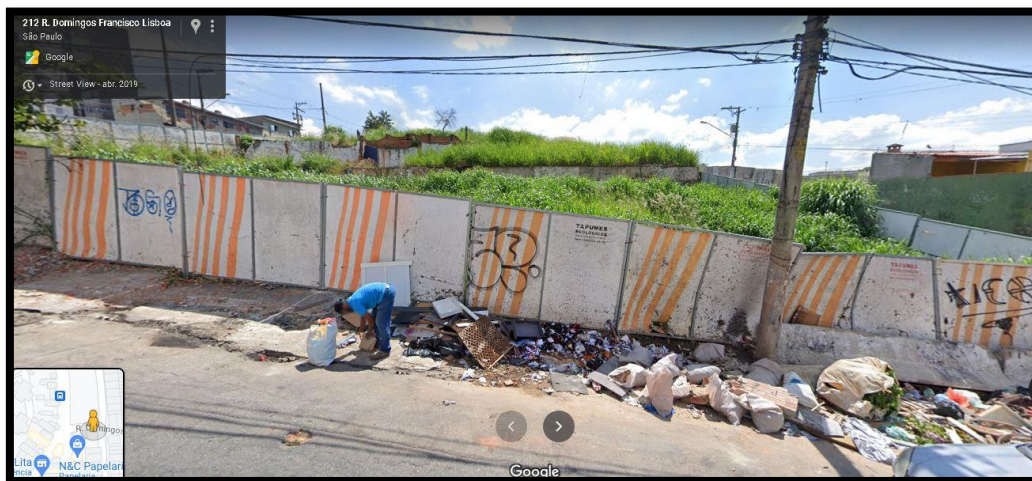


Figura 27: canteiro de obras abandonado pela Move São Paulo, em 2019. Google Street View.



Figura 28: canteiro abandonado pela Move São Paulo, em 2019. Google Street View.

A (Figura 22) localiza-se em uma esquina da Rua Estrada do Sabão, data-se de 2013, antes das desapropriações promovidas pela Move SP. É possível observar sobrados com diversos comércios no térreo. Dentre os comércios se destacam um salão de cabelereiro e um mercadinho, ambos locais, conforme apurado na época pelo autor, eram alugados. A (Figura 23), datando de 2016, apresenta a mesma esquina que a imagem anterior, ainda sem as demolições, porém agora, diferentemente da última fotografia, com os tapumes da empresa Move SP.

A (Figura 24) foi tirada pelo autor, na mesma área da Rua Estrada do Sabão, entretanto por outro ângulo que as fotografias anteriores. As máquinas, contratadas pela Move SP em 2017, começam o processo de demolição das casas desapropriadas. A (Figura 25) é uma fotografia aérea de Diego Padgurshí, publicada pela Folhapress, nela observa-se o canteiro do quarteirão da Rua Estrada do Sabão, Rua Prof. Viveiros Raposo e Rua Domingos Francisco Lisboa. É importante ressaltar que neste período aconteceu a operação Lava Jato e que a empresa Move SP, constituída parte pela Odebrecht, Queiroz Galvão e etc... Sofreu com os encaminhamentos dela.

Aqui se deve abrir um parêntese no texto e apresentar as consequências da operação Lava Jato para o PIB⁹⁶ e, consequentemente, a infraestrutura brasileira. Primeiro, é importante destacar que o setor citado acima, ao longo das privatizações que vinham desde a década de 1990, manteve-se nas mãos de algumas empresas domésticas, conforme cita Campos (2019) sobre:

⁹⁶ Produto Interno Bruto.

esse processo de desnacionalização pode ser verificado em diversos ramos do mercado doméstico de engenharia. Conforme vimos, os processos de privatização na década de 1990 deram fôlego ao capital estrangeiro, permitindo que grupos internacionais se instalassem no país, em setores como o de telecomunicações. No entanto, alguns grupos domésticos também fizeram aquisições e obtiveram concessões no período e, particularmente no ramo da infraestrutura, as maiores empreiteiras brasileiras foram contempladas com vias com pedágios e outras boas fontes de renda. (CAMPOS, 2019, p.139)

Assim, com o passar do tempo, empresas como a Odebrecht mantiveram-se cada vez mais atuantes no seguimento nacional, sustentavam seu poder através de “força política, sua inserção no parlamento, nas eleições, junto às agências estatais e toda experiência técnica acumulada pelas empresas em sua trajetória” (CAMPOS, 2019).

Entretanto isto muda depois pleito de 2014. Neste ano, após turbulenta eleição, o PIB já estava estagnado em meio ponto percentual, depois de dois anos houve um processo depreciativo de 3,55% e 3,31%, taxas inéditas na história recente do país (CAMPOS, 2019). Segundo o professor da UFRJ⁹⁷ e economista Eduardo Costa Pinto, a rentabilidade sobre o patrimônio líquido em (%), de 2007 a 2014, somente no setor de petróleo, gás, refino e coque, comandados pela estatal Petrobrás, caiu de 18,4 para 4,0%⁹⁸ Na indústria de construção foi onde se sentiu mais a crise, as perdas foram em torno de R\$ 187,2 bilhões, com mais de um milhão de desempregados (WARDE, 2018 in CAMPOS, 2019). Segundo Eduardo “a operação Lava Jato gerou na economia brasileira perdas de 2% do PIB em 2015 e 2,5% em 2016” (PINTO, 2017a in CAMPOS, 2019), ele ainda conclui no mesmo estudo que “a queda do segmento da indústria, dentro deste período, foi de 20,1%”. Com as empresas nacionais desfavorecidas, as internacionais conseguiram “abocanhar” este seguimento pouco explorado pelo capital internacional, ou seja, pensando na construção da Linha 6 – Laranja do metrô, em síntese, essa é a mudança do desenvolvimento da obra da empresa Move SP às mãos da espanhola Acciona.

⁹⁷ Universidade Federal do Rio de Janeiro

⁹⁸ Mais em:

https://www.anpec.org.br/encontro/2019/submissao/files_l/i27ccae5bba81dd4d339951f62a7c52a8e.pdf. Acesso em: 09 de janeiro de 2022.

Retomando o diálogo com as imagens, as (Figuras 26, 27 e 28), de 2019, apresentam o canteiro de obras no quarteirão abandonado. Reflexo disto é: a falta de alguns tapumes, as pichações neles, o matagal alto dentro da área delimitada para a construção da estação e o lixo acumulado próximo a ela. Diante do processo relatado até aqui, é interessante examinar as atividades de usos dentro do duplo caráter da mercadoria, ou seja, o valor de uso e troca (MARX, 1867) incorporados a morfologia do espaço nos devidos tempos da análise, como por exemplo, o fato de que logo após a desapropriação de um total de 371 famílias⁹⁹ foram implementados “tapumes de madeira ecológica”. Essa medida tomada pelo Estado neoliberal e consórcio, na tentativa de sobressair o cotidiano ao vivido (SEABRA, 1996), não esperava que a parte segregada seria apropriada pelas crianças e adolescentes aos finais de semana para o Festival de Pipas¹⁰⁰, isto é, o uso da área de tapumes resignificou-se pelas mãos dos jovens que tornaram aquela área, um espaço de lazer e encontro para os campeonatos¹⁰¹, demonstrando desta forma, um embate entre a troca, como propriedade, e o uso, como apropriação (SEABRA, 1996).

“Enquanto eles não fazem o metrô a gente tá usando o espaço. Enquanto eles não vem com o projeto deles, a gente implanta o nosso.” diz Edinho, morador da VI. Brasilândia¹⁰².

A frase acima é muito significativa, pois conforme cita Ribeiro (2015) sobre a apropriação:

A resistência dos moradores, que possui como finalidade o uso improdutivo da cidade, confronta-se com as estratégias de classe (de capitalistas e do Estado), as quais objetivam transformar o espaço em produtivo, delineando, desse modo, a contradição entre sua dominação e sua apropriação. (p.161)

⁹⁹ Mais em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/metro-linha-6-parado/>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

¹⁰⁰ Papagaio, quadrado, arraia e etc.

¹⁰¹ Mais em: <https://medium.com/@vitoriacaastro/lazer-na-quebrada-colorindo-o-c%C3%A9u-da-brasil%C3%A2ndia-fa5cc14ad8a9>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

¹⁰² Mais no texto de Vitória Macedo: <https://medium.com/@vitoriacaastro/lazer-na-quebrada-colorindo-o-c%C3%A9u-da-brasil%C3%A2ndia-fa5cc14ad8a9>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

Este processo de apropriação destaca a importância do valor de uso perante o valor de troca¹⁰³. O uso traz a valorização para aquele lugar, assim como acontece quando o Estado busca intervir nas favelas, isto é, quando esta intervenção costuma ser através de equipamentos de lazer ou educacionais de qualidade. Como destaca Alves (2011) com o exemplo dos CEU(s) na capital paulistana:

A valorização dessas áreas é dada a partir do investimento do Estado em equipamentos urbanos que, de um lado, a princípio atendem à necessidade e aos anseios da população que aí vive, como por exemplo, a chegada de equipamentos de ensino e lazer de qualidade, como é o caso da criação e instalação de CEUs (Centro Educacional Unificado), que ao valorizar um espaço, cria as condições de valorização das áreas, atraindo as populações com melhor poder de aquisição e levando à expulsão das populações com menos recursos¹⁰⁴.

Entretanto, o mais interessante acerca da importância da apropriação e do valor de uso esta na teoria Lefebvrea (1961) dos momentos na vida cotidiana. A frase citada por Edinho, morador da Brasilândia, sobre o festival de pipas caracteriza bem o que Lefebvre diz em relação ao conceito de “momento”. Para o autor francês, “no momento reside o possível-impossível do processo de desalienação” (RIBEIRO, 2015, p. 155), ou seja, a citação do morador é a caracterização de que o momento do festival era a politização do vivido pela apropriação daquele espaço.

Figura 29: Festival de Pipas no canteiro de obras abandonado pela Move SP

¹⁰³ Embora exista uma relação dialética entre estes dois conceitos.

¹⁰⁴ Alves destaca que sobre esse aspecto, ver o trabalho de graduação final de Ivan Luis Gomes Centralidades culturais e periferia na cidade de São Paulo: o caso do Centro educacional do Centro Educacional Unificado (CEU) Butantã.



Figura 29: Festival de Pipas em 2019. Foto de Vitória Macedo.

Uma reclamação dos moradores do entorno foi sobre o aumento da violência em decorrência do abandono das obras pela Move SP, com os tapumes nos lugares das casas, a movimentação da freguesia mudou, principalmente a noite. Os índices da Secretaria de Segurança Pública sustentam a tese: somente em janeiro de 2019, os roubos na freguesia aumentaram 43% e os furtos 13%, com relação ao mesmo período no ano de 2018¹⁰⁵.

Com o aumento da violência, os preços dos aluguéis caíram durante o período de abandono, mesmo com a projeção da estação no futuro. A média de aluguel em 2018 era 15% a menos do que em 2016, quando a obra estava a todo vapor¹⁰⁶. Tudo isto refletiu em uma desaceleração do ritmo da especulação imobiliária, quando as obras foram retomadas pela Acciona, esta situação mudou.

Figura 30: Novos tapumes colocados pela Acciona

¹⁰⁵ Mais em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/metro-linha-6-parado/>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

¹⁰⁶ Mais em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/metro-linha-6-parado/>> . Acesso em: 20 de janeiro de 2022.



Figura 30: Novos tapumes colocados pela Acciona, em 2021. Google Street View.

5. AS LUTAS PELO ESPAÇO DA VILA BRASILÂNDIA

“E o operário disse: não! E o operário fez-se forte na sua resolução”¹⁰⁷

“Menina, amanhã de manhã quando a gente acordar quero te dizer que a felicidade vai. Desabar sobre os homens, vai!”¹⁰⁸

Como nos versos de Moraes (1959), os moradores que foram desapropriados da VI. Brasilândia também disseram “não!” ao acordo de PPP¹⁰⁹ que legalizava a construção da estação metroviária. Fizeram-se fortes na sua resolução, denunciaram as práticas urbanas realizadas pelo Estado e pelo capital privado, juntaram assinaturas, promoveram o “churrasco dos desapropriados e diferenciados”¹¹⁰¹¹¹ e

¹⁰⁷ Poema de Vinicius de Moraes, publicado em 1959. Completo em: <<http://www.viniciusdemoraes.com.br/pt-br/poesia/poesias-avulsas/o-operario-em-construcao>>. Acesso: 26 de novembro de 2019.

¹⁰⁸ Letra da música “Vai (Amanhã de Manhã)” de Tom Zé.

¹⁰⁹ Parceria Público Privada entre o Governo do Estado de São Paulo e a empresa Move São Paulo.

¹¹⁰ Protesto que ocorreu contra a “Associação Defenda Higienópolis” e sua política que modificaria a estação de lugar, a mesma sairia de Higienópolis, bairro nobre da elite paulistana, e iria para o entorno do estádio do Pacaembu. Segundo os moradores do bairro, a estação traria para a localidade: comércio irregular, pessoas em condição financeira inferior e etc. Mais em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/05/11/apos-protestos-governo-desiste-de-metro-em-bairro-da-elite-paulistana.htm>>. Acesso: 26 de novembro de 2019.

¹¹¹ Os moradores da VI. Brasilândia, bairro periférico da zona noroeste da capital, tentaram a mesma técnica do recolhimento de assinaturas, porém diferentemente da “Associação Defenda Higienópolis”,

geraram um primeiro momento de espaço de conflito¹¹² caracterizado por (RIBEIRO, 2015), porém nada adiantou para barrar ou transferir de local as obras da linha 6 – Laranja, do metrô. A obra segue tomada pela “SPE: Linhas Universitárias Ltda”, consórcio de maioria da empresa espanhola Acciona.

É interessante analisar sobre a localização da estação Brasilândia que, no caso do desenvolvimento do projeto da Estação Angélica, área de classe média e alta próxima a universidades, os moradores conseguiram, por meio de uma articulação, a mudança do local da implantação da futura estação. A construção da parada metroviária passou do cruzamento da Rua Sergipe com a Av. Angélica para as proximidades do Estádio do Pacaembu.

Figura 31: Evento Churrascada dos Desapropriados e Diferenciados



Figura 31: Evento Churrascada dos desapropriados e diferenciados. Ano: 2012. Foto: Movimento Metrô Brasilândia - Progresso sim, desapropriação não¹¹³.

não conseguiram a mudança do local da estação. Evidenciando uma questão de classe sobre o ocorrido.

¹¹² Segundo Ribeiro “a produção do ‘Espaço de Conflito’, primeiramente, emerge do confronto das estratégias do Estado, dos setores privados e dos moradores (...), mas o conflito ocorre quando os moradores denunciam as práticas urbanas realizadas pelo Estado (...) por meio da prática socioespacial da resistência que produz o espaço de conflito”. Esse conflito, segundo a autora, politiza as pessoas, talvez esse seja um dos legados da luta pelo espaço geográfico na construção da estação.

¹¹³ Fonte: <<https://www.facebook.com/MetroBrasilandia.Desapropriacao.Nao>>. Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

Figura 32: Reunião com os moradores que seriam desapropriados na Sociedade Amigos do Jd. Guaráu e Gonçalves Centeno



Figura 32: Reunião com os moradores que seriam desapropriados. Na faixa lê-se "Queremos progresso sim, mas não queremos nossas casas destruídas por este progresso". Ano: 2012. Foto: Movimento Metro Brasília – Progresso sim, desapropriação não¹¹⁴.

Figura 33: 1º Manifestação do Movimento Metro Brasília – Progresso sim, desapropriação não



Figura 33: 1ª manifestação do Movimento Metro Brasília - Progresso sim, desapropriação não. Lê se na faixa: nossas casas tem valor histórico e sentimental, não há dinheiro que pague, não se

¹¹⁴ Fonte: <<https://www.facebook.com/MetroBrasilia.Desapropriacao.Nao>>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2022.

esqueçam do caso Pinheirinho. Foto: Movimento Metro Brasilândia – Progresso sim, desapropriação não. Data: 19 de maio de 2012¹¹⁵.

Figura 34: Reportagem do Metrô News sobre os desapropriados e suas reivindicações

4 Terça-feira, 29 de maio de 2012 **CIDADE** METRÔ NEWS 29

Linha-6: Brasilândia

■ LUCAS PIMENTA

O anúncio do decreto de desapropriação de cerca de 407 mil m² de área para a conclusão das obras da Linha-6 (Laranja) do Metrô, no dia 8 passado, deixou em pânico moradores de 78 imóveis da região da Brasilândia, na Zona Norte. Eles já foram notificados da decisão na semana passada e terão de deixar suas casas.

Mas unidos pela Sociedade Amigos do Jardim Guaratã e Gonçalves Centeno, os moradores pretendem entrar na Justiça, no próximo mês, para que o Estado reveja a posição da Estação Brasilândia e diminua pela metade o impacto das desapropriações. Segundo o movimento, com o atual desenho a distância entre as estações Vila Cardoso, localizada na Estrada do Sabão, número 900, e a Brasilândia, na altura do 1.110, seria muito curta, inferior a 500 m, incompatível com o espaço normalmente utilizado pelo Metrô.

Para o diretor da associação e líder do movimento, Walter Giaccon, de 65 anos, um dos desapropriados (sua família tem casa no local desde a década de 1950), a nova estação poderia ser transferida para mais 500 m à frente, para o terreno baldio de mais de 40 mil m² da antiga empresa Vega, na altura do 1.500 da Estrada do Sabão.

"Com essa mudança para um terreno que está vazio há décadas, as desapropriações seriam reduzidas. O bairro está em pânico e o Governo pouco liga para as famílias. Por isso, vamos lutar", diz o líder.

Ele teme ainda que as indenizações pagas aos proprietários sejam menores que o real valor das casas. "Minha casa vale R\$ 800 mil, sem contar o valor sentimental. O Estado não pagaria a metade. Fora isso, não há imóveis aqui e teríamos de nos mudar do lugar onde vivemos há mais de 50 anos", criticou.

78 Imóveis devem ser demolidos para construção das estações

'Mesmo problema de Higienópolis'

Se o motivo oficial alegado pelo Metrô, há exatamente um ano, para alterar a localização da Estação Angélica da Linha-6 foi a proximidade de 500 m para a Estação Higienópolis, os moradores da Brasilândia querem o mesmo tratamento por parte do Estado.

Segundo os moradores, o Governo deve usar os mesmos critérios e mudar também o posição da futura Estação Brasilândia. "Ou mudam para o terreno da Vega ou param no Sacolão, na Estação Vila Cardoso. Se em Higienópolis mudou [pela proximidade], aqui também tem de mudar. Não acredito que o Governo levará em conta o fator de o pessoal de lá ser rico. Não somos brasileiros e paulistas diferentes deles", disse o morador já notificado da desapropriação Eduardo Oliveira, 45 anos.

Ele diz ter gasto mais de R\$ 60 mil na reforma da casa, que tem ainda sua oficina. "Não é só o trabalho. É meu ganha-pão. Minha mãe, que é de idade e mora aqui há mais de 50 anos, até passou mal quando recebeu a notícia", afirma (L.P.).

DIFERENCIADO

Apesar do motivo oficial para a mudança de localização da Estação Angélica, um abalo sentido de moradores de Higienópolis na época alegava que o Metrô levava "gente diferente", como vendedor ambulante, ao bairro nobre. Por isso, o movimento da Brasilândia fará no domingo o Churrasco dos Diferenciados, em protesto contra a localização da futura Estação Brasilândia. (L.P.)

Melhores amigas que passam o tempo todo juntas ou melhores amigas independente do tempo que passam juntas?

Fazer planos é tão importante quanto realizá-los. São eles que nos fazem seguir em frente, nos dão coragem de transformar e de fazer escolhas. Uma forma de comprometimento com a nossa vida e com a vida de quem é tão importante para gente.

Unimed Paulistana

Nosso plano é fazer com que você viva os seus.

Ligue hoje mesmo **3255 1000** PlanosOnline

www.unimedpaulistana.com.br

Figura 34: Reportagem de Lucas Pimenta do Metrô News sobre os desapropriados e suas reivindicações. Data: 29 de maio de 2012¹¹⁶.

Enquanto que os desapropriados da Brasilândia, mesmo recorrendo a abaixo assinados para levar a estação da Rua Estrada do Sabão onde estavam localizadas suas moradias, para o terreno da empresa Vega-Sopave, infelizmente não conseguiram modificar o futuro de suas casas. Conforme reportagem acima, os argumentos do movimento eram embasados, primeiro no caso da estação

¹¹⁵ Fonte: <<https://www.facebook.com/MetroBrasilandia.Desapropriacao.Nao>>. Acesso em: 22 de dezembro de 2021.

¹¹⁶ Fonte: <<https://www.facebook.com/MetroBrasilandia.Desapropriacao.Nao>>. Acesso em: 22 de dezembro de 2021.

Higienópolis e sua repercussão com a mudança da estação e, por último, que a distância entre a estação VI. Cardoso e Brasilândia seriam muito curta, 500 metros, o que era incompatível as demais obras do metrô. Walter Giacon (65), líder do movimento, defendia que a estação fosse transferida 500 metros à frente, no terreno baldio de mais de 40 mil m² da empresa Vega, isto economizaria inclusive com as desapropriações.

Segundo Walter, sobre o valor pago e o sentimento de expulsão:

Minha casa vale 800 mil, sem contar o valor sentimental. O Estado não pagaria a metade. Fora isso, não há imóveis aqui e teríamos que nos mudar do lugar aonde vivemos há mais de 50 anos, criticou o ex-morador na reportagem do Metrô News.

Outro fato importante é que as obras da estação fecharam o local em que acontecia um dos mais respeitados eventos culturais da área: o Sarau da Brasa¹¹⁷, espaço cultural desenvolvido em 2008, que ocupava há mais de sete anos o local que futuramente seria desapropriado. O Sarau era um espaço onde era oferecida, por meio da educação, consciência de classe a muitos moradores. Por lá, foram lançados livros de antologias poéticas de moradores da região por programas de incentivo a cultura. Ainda sobre este lugar, em entrevista concedida no dia 16 de fevereiro, a escritora e uma das organizadoras do espaço, Sonia Regina Bischain, relata que ela própria, depois de vender seu imóvel por questões pessoais, não conseguiu comprar outro no mesmo distrito, justamente por que os preços aumentaram na área por conta da futura estação.

Neste momento é importante ressaltar esta tentativa, apresentada nos últimos parágrafos, de promover um espaço de conflito (RIBEIRO, 2015) pelos primeiros desapropriados da obra. Conceitualmente, este espaço, segundo a autora, caracteriza-se por:

O Espaço de conflito (...) é um espaço que nega o exercício da cidadania e da participação somente como discurso, revelando as reivindicações dos moradores. É nele que reside o conflito entre as

¹¹⁷ Uma das coordenadoras é Sonia Regina Bischain (60), escritora e fotógrafa, com mais de 4 livros publicados, foi convidada, em 2017, para apresentar um de seus poemas na Universidade Paris-Sorbonne na França. Mais em: <<https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2017/11/1934544-sonia-bischain-autora-da-periferia-de-sp-vai-a-sorbonne-falar-sobre-ditadura.shtml>>. Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

normas da ordem distante (instituições) e da ordem próxima (lugar), mas, sobretudo, é o espaço onde se reúnem as práticas necessárias para empreender-se a luta pela apropriação da cidade em outro nível e transformar o lugar por meio das experiências de politizar o vivido. (p.155)

Instigante perceber que os moradores da VI Brasilândia saíram da participação do discurso para a ação efetiva promovendo um abaixo assinado e o “churrasco dos desapropriados e diferenciados” quando a espoliação estava a porta de suas casas, esse fato evidencia como os moradores foram surpreendidos ¹¹⁸ pelo processo explorador organizado pelo Estado neoliberal e os agentes privados. Almin (1993) citado por Harvey (2005) argumenta sobre esta característica dos movimentos sociais contemporâneos, de infelizmente só criarem o espaço de conflito, às vezes, tarde demais. Segundo o autor:

se alimentam de uma revolta popular espontânea contra as inaceitáveis condições criadas pelo capitalismo periférico; não obstante, eles até o momento não foram capazes de exigir a dupla revolução mediante a qual a modernização e a libertação popular têm de vir juntas (p.142).

Neste caso, foi o que aconteceu com os primeiros desapropriados pela obra ainda sobre o contrato de PPP com a Move SP. Mesmo se organizando, não houve tempo para mudarem os destinos de suas casas. Entretanto, essa primeira indignação perante as desapropriações serviu para mostrar que o espaço urbano da RMSP, assim como uma rede global de cidades, sugere que há algo de político no ar das cidades lutando para se expressar (HARVEY, 2012).

É importante ressaltar que não é a primeira vez que os residentes da Vila Brasilândia se organizam para lutar contra a expropriação do capital. Os moradores encabeçaram na década de 1970 e 1980, ou seja, em plena ditadura, através da associação de moradores, a luta contra a carestia. Também foi de lá que saiu as mulheres dos Clubes de Mães, que pediam mais creches, postos de saúde, escolas, hospitais e etc para a região. Outro momento importantíssimo da história de

¹¹⁸ Neste ponto é importante dizer que quem mora na periferia está sempre em alerta quanto as desapropriações promovidas pelo Estado neoliberal, conforme cita Ribeiro (2005) sobre a escolha de onde será construída a casa “o morador espoliado busca um terreno que apareça como o menos provável de expulsão imediata, geralmente aquele em que vigora a propriedade de domínio público” (p.162), em outras palavras, se na escolha de onde ficará a propriedade privada o morador espoliado já se preocupa com a desapropriação, o mesmo convive com este medo de expulsão diariamente. Entretanto, cabe ressaltar que conviver com este sentimento não significa que estarão preparados subitamente para promover o espaço de conflito.

resistência da Vila foi à conhecida Pancadaria do Ó, em que moradores, reivindicando melhorias aos distritos, foram recebidos a pancadas pelo governo de Paulo Maluf em 1980, pela comoção em volta da repressão que sofreram, conseguiram diversas melhorias, incluindo um pronto socorro que recebeu no nome a data 21 de junho, dia do ocorrido¹¹⁹. Resgatar algumas destas memórias é importante para apresentar seus moradores como agentes ativos na luta política pelo espaço da cidade.

Dando continuidade a retratação do desenvolvimento da obra da Linha 6 – Laranja, ainda sob a gestão da Move SP, houve o desenvolvimento do relatório final da comissão de peritos nomeada pela portaria CAJUFA nº 02/2014¹²⁰, este documento é solicitado pelos juízes da Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, como base para o preço a ser pago pelo m² das áreas desapropriadas. É importante ressaltar, que sem este documento, conforme entrevista com a Juíza Dra. Cinthia Thomé da 6ª Vara¹²¹, haveria uma total disparidade entre os valores entregues pelos peritos. Com o relatório, existe ao mínimo uma base de valores. Entretanto, o documento também é interessantíssimo por outros motivos: conforme se aproxima dos locais de maior comércio ou grandes avenidas/ruas, o pagamento ao dono do imóvel aumenta. Por exemplo, no “setor 107” que embarca o acerto do viário da estação VI. Brasilândia, segundo o documento, na Rua Estrada do Sabão, que é uma das ruas principais do distrito, o m² a ser pago seria R\$1.655 reais, enquanto na Rua Dr. Luis dos Santos Medeiros, um pouco mais longe da rua principal e acima da estação, a base é de R\$1.405/m².

Outro fato importante de destacar é que o preço aumenta conforme a linha segue em direção ao centro, como por exemplo, no “setor 104”, na Av. Itaberaba, área de grande comércio do distrito da Freguesia do Ó, tem o preço em R\$ 2.210/m², enquanto na Av. Otaviano Alves de Lima, na Marginal Tietê, gira em torno de R\$4.786/m², ou seja, isto demonstra que, pelo menos no caso da obra de metrô da Linha 6- Laranja, quanto mais a caminho do centro, maior será o preço pago pela desapropriação, reforçando o argumento de que se a terra é uma mercadoria na metrópole, quem paga mais, fica com os melhores lugares.

¹¹⁹ Mais em: <<https://quilomboinvisivel.com/2021/04/24/as-lutas-da-brasilandia-e-o-sarau-da-brasa/>>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2022.

¹²⁰ Segundo relatório de 2014 da Comissão de Peritos da Linha 6 – Laranja do Metrô. Mais em:< http://www.gaeta.eng.br/e107_files/downloads/relatorio_cajufa_-_metr_linha_laranja-_trecho_i._pdf.pdf>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2022.

¹²¹ Entrevista concedida em Janeiro de 2022.



Figura 35: área onde se localizava o Sarau da Brasa, o que restou foi parte da pichação das palavras de Fernando Birri¹²², foto de 2019. Google Street View.

Dentro da lógica citada, nas metrópoles criam-se espaços amnésicos (CARLOS, 1996), ou seja, sem história e identidade, tomando como exemplo o projeto desenvolvido na VI. Brasilândia, quem ousará recordar, olhando para os vidros que circundarão aquela estação, que naquele espaço havia um sarau de poesia organizado por moradores ¹²³ ? Quem se lembrará, subindo e descendo as intermináveis escadas rolantes, do mercadinho, da cabelereira, da mecânica ou pizzaria daquela área? Tudo isso é apagado por quem comanda o desenvolvimento da obra, uma boa pergunta é: como podem encostar a cabeça ao travesseiro na hora de dormir? A resposta é que o sono é tranquilo enquanto o dinheiro cai na conta. É importante ressaltar que o grande problema não é a obra em si, mas o processo que ela seguiu sem ouvir, conforme os relatos desta pesquisa, efetivamente a opinião de quem criou bases naquele lugar, raízes estas cortadas pelas desapropriações e o processo de espoliação.

O Movimento “*Metrô Brasilândia Já!*”, nasceu no final de 2017, justamente pelo abandono deixado pela Move SP e o Governo do Estado, ele é composto pelo

¹²² “A utopia está lá no horizonte. Me aproximo dois passos, ela se afasta dois passos. Caminho dez passos e o horizonte corre dez passos. Por mais que eu caminhe, jamais alcançarei. Para que serve a utopia? Serve para isso: para que eu não deixe de caminhar.”— Fernando Birri, citado por Eduardo Galeano in ‘Las palabras andantes?’ de Eduardo Galeano. publicado por Siglo XXI, 1994.

¹²³ Sarau da Brasa.

Movimento de Lutas nos Bairros Vilas e Favelas (MLB), Movimento Luta de Classes (MLC), Unidade Popular (UP), BR Cidades¹²⁴. Suas principais reivindicações eram até 2019: a retomada imediata das obras e a total estatização da construção e serviço.



Figura 36: uma das reuniões do Movimento Metrô Brasilândia Já! Em setembro de 2018, nesta época a obra já estava parada por 2 anos. Créditos: Ronaldo Lages/Agência Mural/Folhapress Mais em: < <https://mural.blogfolha.uol.com.br/2018/09/10/movimento-na-brasilandia-cobra-retorno-de-obras-da-linha-laranja/>>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2022.

Em entrevista realizada com Enio José Silva¹²⁵ no dia 13 de fevereiro de 2022, observou-se que o movimento apoia a construção do metrô como uma reivindicação antiga da população do distrito, entretanto sem este processo acontecer por uma PPP¹²⁶. Sustentam que estes contratos, na verdade, são formas de privatizar o serviço que deveria ser tocado pelo Estado. Enio ressalta que pelos cálculos do movimento seriam economizados R\$ 200 milhões de reais se a obra fosse desenvolvida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo e não através da iniciativa privada.

O movimento foi essencial para a retomada das obras, sempre questionando o porquê da paralização? Algumas destas críticas foram em cima do Ministério Público, que na visão de Enio, não agilizou o retorno do desenvolvimento do projeto e ao menos puniu o Estado e a Move SP quando as áreas foram abandonadas. O representante do movimento também critica a Move SP no sentido de que ela devia ter buscado investimentos, após a Lava Jato, do setor privado, já que não encontrava com o BNDES.

¹²⁴ Grupo formado por pesquisadores da FAU (USP).

¹²⁵ Representante do Movimento.

¹²⁶ Inclusive o integrante chama a PPP de Parceria Para Poucos.

Para o movimento, formado por moradores do distrito que não foram afetados pela desapropriação da obra, a retomada do projeto pela Acciona não é visto totalmente com bons olhos, principalmente por que reconhecem que é uma multinacional espanhola, ou seja, nas palavras de Enio: *o lucro desta PPP vai para fora do país*. Entretanto, esperam que o projeto seja finalizado, uma vez que sempre foi uma demanda de mobilidade do distrito e suas residências se valorização quando a estação for entregue.

CONCLUSÃO

Esta pesquisa buscou, em um primeiro momento, apresentar as linhas e estações da RMSP, assim como a sua condição de classe, pois ficou evidente, resgatando a história desta técnica, que ela foi criada e desenvolvida com uma distribuição desigual, entre periferias e região central, no espaço urbano paulistano. Também ficou claro que o metropolitano de São Paulo carrega uma tendência de valorização aos distritos que atravessa, aumentando o preço de suas propriedades.

Logo adiante, se investigou como essa técnica é facilitadora da circulação do capital na cidade, seja ele de produtos ou pessoas, pois em um espaço onde os empregos formais se concentram nas regiões centrais, o trânsito da locomoção se torna um problema para a reprodução do capital. Outra tentativa adiante foi de relacionar as PPP(s), como é o caso do contrato de um dos objetos de estudo, sendo ele a Linha 6 - Laranja, com as políticas de continuidade do período neoliberal brasileiro. Os contratos, em sua maioria de longo prazo, são análogos aos instrumentos de privatizações da década de 1990.

Neste sentido, também foi importante demonstrar como o Estado, envolvido adentro por agentes desta ideologia, age como um facilitador a estas empresas e, na maioria das vezes, se torna o lado que investe mais, buscando empréstimos com bancos públicos, negociando com os agentes da lei, em contrapartida de um retorno ineficiente para os cofres da cidade, pois por todo período contratual os lucros são destinados somente a concessionária.

Adiante, esta pesquisa examinou como o imperialismo econômico tocado por países ricos tentam, através de uma divisão internacional do trabalho, homogeneizar cidades e transformar setores que estão fora do campo do capital, ou pelo menos do capital internacional, em objetos lucrativos. O espaço, sendo uma construção social,

é importantíssimo a este ajuste espacial. Também se objetivou mostrar como toda esta perseguição econômica por segmentos mais lucrativos, sendo um desses o transporte metroviário, é uma tentativa de diminuir ou paralisar os efeitos da queda tendencial da taxa de lucro global.

A pesquisa também explorou a história da freguesia que recebe o empreendimento da Linha 6 – Laranja, suas lutas contra o processo de espoliação e de reprodução do capital. Além de apresentar os agentes que lutam por este espaço. Por fim, o estudo também buscou expor as possibilidades de apropriação, pelos movimentos de resistência e o desenvolvimento do chamado “espaço de conflito” objetivando desmascarar este processo de desapropriação.

REFERENCIAS

ALVES, Glória da Anunciação. A segregação socioespacial na metrópole paulista. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, ed. 29, p. 33 - 42, 2011.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **A Reforma do estado dos anos 90: lógica e mecanismos de controle**. Brasília: Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado, 1997. 58 p. (Cadernos MARE da reforma do estado; v. 1). Disponível em: < <http://www.bresserpereira.org.br/documents/mare/cadernosmare/caderno01.pdf>>. Acesso em: 22 de fev. 2022.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Lugar no/do Mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. “**Diferenciação socioespacial**”. Cidades, Presidente Prudente, vol. 4, n. 6. 2007.

CAMPOS, Pedro Henrique. Os efeitos da crise econômica e da operação Lava Jato sobre a indústria da construção pesada no Brasil:: falências, desnacionalização e desestruturação produtiva. **Dossiê - Estado, Economia e Classes Sociais na América Latina Contemporânea**, MEDIAÇÕES , Londrina, ano I, v. 24, n. 1, p. 127 - 153, 19 mar. 2019.

CAVALHEIRO, Natalia Abrão. **Parcerias Público-Privadas no Brasil:: uma análise da Linha 4 - Amarela do Metrô de São Paulo**. Orientador: Profª. Dra. Rosa Ângela Chiezza. 2017. 79 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas), Porto Alegre, 2017.

FURTADO, Dayana Brainer da Silva; QUARESMA, Cristiano Capellani; OLIVEIRA, Edson Aparecida de Araújo Querido; CONTI, Diego de Melo; CALADO, Jane da Cunha. INICIATIVAS SOCIAIS NA SUPERAÇÃO DA CRISE DE MOBILIDADE URBANA EM ÁREAS SEGREGADAS: O CASO DA JAUBRA NA BRASILÂNDIA,

SÃO PAULO, BRASIL. **Humanidades e Ação**: Educação Hoje: reflexões críticas, São Paulo, v. 7, ed. 5, p. 1-16, 31 mar. 2020.

HARVEY, David. **O Novo Imperialismo**. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

HARVEY, David. **Breve Historia del Neliberalismo**. Akal; Translation edição (1 janeiro 2005), 256 p. 2005.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 294 p. 2014.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011. P. 41 – 150.

KELMAN, J. & VERAS, L. Constituição Federal, serviços públicos concedidos e uso de bem público. In: DANTAS, Bruno et al. (Org.). **Constituição de 1988: o Brasil 20 anos depois**. Brasília: Senado Federal, 2008. v. 4, p. 542-569.

KOWARICK, Lucio. **Espoliação urbana**. São Paulo, Paz e Terra, 1979. Capítulo “A lógica da desordem”, pp 19-54.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Grupo “As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea” do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG. Belo Horizonte: mimeo, 2006.

LENCIONI, Sandra. Acumulação primitiva: um processo atuante na sociedade contemporânea. **Open Edition Journals Confins** : Revista Franco - Brasileira de Geografia, [s. l.], ed. 14, p. 1-16, 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7424>. Acesso em: 17 fev. 2022.

LIMA, Willian Pereira de; QUEIROZ, Alfredo Pereira de. **Transformações do uso e cobertura da terra na estação metroviária do Campo Limpo - SP**. Geografia Ensino e Pesquisa : Meio Ambiente, Paisagem e Qualidade Ambiental, Santa Maria, ano 2020, v. 24, n. 2236-4994, ed. 49, p. 1 - 28, 30 dez. 2021. DOI 10.5902/2236499439821. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/view/39821>. Acesso em: 20 fev. 2022.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. Livro III, volume I. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985-1986.

MARX, Karl. **O Dezoito Brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Centauro, 2006.

MOREIRA, Antônio Cláudio M. L. **Territorialidades do Comércio em São Paulo. Notas sobre a valorização imobiliária em São Paulo na Era do Capital Fictício**. I COLÓQUIO [INTER] NACIONAL SOBRE O COMÉRCIO E CIDADE: UMA REFLEXÃO DE ORIGEM, 1., 2005, São Paulo. São Paulo: [s. n.], 2005.

MONBIOT, George. Para Compreender o Neoliberalismo Além dos Clichês. In: **Para Compreender o Neoliberalismo Além dos Clichês**. Tradução: Inês Castilho. São Paulo, 23 abr. 2016. Disponível em: <https://outraspalavras.net/desigualdades-mundo/para-compreender-o-neoliberalismo-alem-dos-cliches/>. Acesso em: 20 fev. 2022.

PIRES, Regina de Lima. Vila Brasilândia: memória, identidade cultural e consumo de um bairro periférico paulistano. **Congresso Internacional Comunicação e Consumo**, São Paulo, p. 1-15, 8 a 10 out, 2014. Disponível em: file:///C:/Users/usuario/Downloads/Vila_Brasilandia_memoria_identidade_cult.pdf. Acesso em: 22 fev. 2022.

RIBEIRO, Fabiana Valdoski. Apontamentos sobre a produção do espaço de conflito na luta pela cidade. **Geo Textos**, [s. l.], v. 11, ed. 2, p. 153 - 175, dez, 2015. Disponível em: file:///C:/Users/usuario/Desktop/TGI/textos_tgi/fabiana%20conflitos.pdf. Acesso em: 22 fev. 2022.

SCARCELLI, Oliver Cauã Cauê França. **As Classes Sociais e o Empresariamento na Produção da Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo**. Orientador: Prof. Dr. Fabrício Gallo. 2017. 31 f. Trabalho de Graduação (Curso de Graduação em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho", Rio Claro - SP, 2017.

SANDEVILLE JUNIOR, Euler; MACHADO, Cecília Maria de Moraes. **Paisagem e lazer: representações da metrópole (para os brasileiros de Brasilândia)**. OLAM (Rio Claro), Rio Claro, v. 5, p. 01-12, 2005.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Insurreição do uso. In: **Henri Lefebvre e o retorno à dialética** [S.l: s.n.], 1996.

SILVA, Maria Aparecida. **Percepção da Paisagem e Planejamento no Distrito de Brasilândia, SP**. Tese (Doutorado em Geografia Física) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2002.

SILVA, Guilherme Jonas Costa da; MARTINS, Humberto Eduardo de Paula; NEDER, Henrique Dantas. Investimentos em infraestrutura de transportes e desigualdades regionais no Brasil: uma análise dos impactos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). **Revista de Economia Política**: Brazilian Journal of Political Economy, [s. l.], v. 36, n. 145, ed. 4, p. 840 - 863, out - dez, 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rep/a/5p4mFMPdfPy8MjfxNNX43FS/?lang=pt>. Acesso em: 20 fev. 2022.

TONE, Beatriz Bezerra. **Notas sobre a valorização imobiliária em São Paulo na Era do Capital Fictício**. Orientador: Prof. Dr. Paulo Cesar Xavier Pereira. 2010. 244 f. Tese de Mestrado (Mestrado em Habitat) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

VILLAÇA, Flávio. ZIONE, Silvana Maria. **Os Transportes Sobre Trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: o Poder Público Acentuando a Desigualdade**. Rio de Janeiro: CBTU, Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <http://flaviovillaca.arq.br/zip/transp_trilhos.zip>. Acesso em: 21 fev. 2022.

VOLOCHKO, Danilo. A produção da habitação na periferia metropolitana de São Paulo e a ação do setor imobiliário financeirizado. **Observatório Geográfico da América Latina**, [S. l.], p. 1-8, Disponível em: <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/192.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2022.