

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

A especulação imobiliária na reprodução do espaço
urbano: agentes hegemônicos e as transformações
sociais no bairro do Campo Belo

MARCELO DOS SANTOS SACCOMANN

São Paulo

2016

MARCELO DOS SANTOS SACCOMANN

A especulação imobiliária na reprodução do espaço urbano: agentes hegemônicos e as transformações sociais no bairro do Campo Belo

Trabalho de Graduação Individual, apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como requisito para a obtenção do título de bacharel em Geografia

Orientador:
Prof. Dr. André Roberto Martin

São Paulo
2016

A especulação imobiliária na reprodução do espaço urbano: agentes hegemônicos e as transformações sociais no bairro do Campo Belo

Marcelo dos Santos Saccomann

Aprovado em _____ / _____ / _____

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. André Roberto Martin

Avaliador 1

Avaliador 2

Dedico este trabalho à minha tia-avó Nadir Mazetti Santos Comodaro
(*in memoriam*)
e meu avô Milos dos Santos (*in memoriam*), por toda a garra,
dedicação e perseverança para comigo, sem os quais não teria
aqui chegado e triunfado em todas as minhas conquistas.

AGRADECIMENTOS

Poder chegar à conclusão deste trabalho é uma imensa satisfação que mal posso descrever. O mesmo representou muita satisfação contraposta com diversos sacrifícios correspondentes a tempo, relações, eventos e diversos outros fatores. O mesmo também representa anos vividos dentro desta grandiosa instituição, a qual fará parte para sempre de minha vida. Nostalgias, saudades, amizades, conhecimentos: são muitas as lembranças boas a se guardar...

Ao longo de sua produção, pude contar com diversos amigos, colegas, moradores do bairro, conhecidos que entraram na minha convivência. Alguns que mesmo não mais fazendo parte de minha vida também não esquecerei as devidas contribuições e têm minha gratidão.

Agradeço igualmente da mesma maneira a todos que tiveram influência, que me passaram mensagens positivas nos momentos oportunos, que me incentivaram a prosseguir e finalizar este importante primeiro passo que é a graduação.

Dispensar aqui neste espaço citar quaisquer nomes, pois todos que participaram de alguma maneira, com qualquer contribuição direta ou indireta, sabem de sua ajuda e levam para sempre os agradecimentos de minha parte, sendo assim injusto deixar de lembrar de alguma pessoa que fez parte deste importante processo iniciado em 2009.

Gostaríamos de agradecer encarecidamente a todas as pessoas que dispuseram seu tempo e colaboraram diretamente para que este trabalho pudesse se tornar possível.

RESUMO

Este trabalho trata do bairro Campo Belo, localizado na Zona Sul de São Paulo, considerando-se seu contexto histórico de formação como bairro residencial e suas eventuais transformações. Buscou-se na presente pesquisa correlacionar os efeitos do fenômeno especulativo e suas consequências para com seus habitantes, especialmente a população lindeira ao córrego Água Espraiada. Essa foi a que mais sofreu com os impactos transformativos estruturais que o bairro em questão foi submetido em favorecimento às ações hegemônicas do grande capital articulado junto ao Estado nas chamadas parcerias público-privadas. Tais parcerias são subentendidas por Operações Urbanas e foram irradiadas em toda a metrópole por meio de pontos estratégicos de massivos investimentos corporativos conjugados a uma política de zoneamento. O desfavorecimento destas populações materializou-se com a perda de suas moradias, suas condições de trabalho e uma fragmentação da comunidade de outrora que hoje sobrevive de forma residual.

Palavras-chave: Agentes hegemônicos. Cidade. Eixo Sudoeste. Especulação imobiliária. Funcionalidades. Operações urbanas. Transformações. Zoneamentos.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	08
2. LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO E CARACTERÍSTICAS.....	12
3. FORMAÇÃO DO BAIRRO.....	16
4. O AEROPORTO DE CONGONHAS	25
4.1. Histórico do aeroporto.....	25
4.2. RIMA.....	28
5. ATUAL IMPRESSÃO DO BAIRRO.....	31
5.1. A especulação imobiliária.....	34
5.2. A especulação imobiliária no Campo Belo articulada com as Operações Urbanas.....	42
6. OPERAÇÃO URBANA ÁGUA ESPRAIADA	53
6.1. O conceito de Operação Urbana.....	53
6.2. A argumentação justificativa do empreendimento.....	55
7. A CHEGADA DO METRÔ.....	84
8. CONCLUSÕES FINAIS.....	94
9. REFERÊNCIAS.....	96
10. ANEXOS.....	99

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como enfoque principal a dinâmica e as transformações transcorridas no bairro do Campo Belo, localizado na Zona Sul da cidade de São Paulo, observadas especialmente nas últimas duas décadas, mas também relevando alguns contextos históricos específicos, quando necessários.

Para tal, escolheu-se traçar um histórico do processo de formação do bairro, sem desconsiderar concomitantemente o próprio processo de crescimento da cidade de São Paulo, a posterior consolidação do Campo Belo como bairro residencial a priori, e, por conseguinte, suas novas funcionalidades aplicadas pouco a pouco no bairro. A intensa especulação imobiliária implicada sobre seu espaço acabou também realizando novas transformações, especialmente sociais, trazendo consigo vertiginosa valorização de seu solo.¹

O enfoque no período escolhido tentará abarcar as mudanças sensivelmente notadas pela população local, visando expor suas perspectivas, contudo, também colocadas em paralelo a uma análise crítica da reprodução do espaço geográfico aplicada nesta região do estudo, procurando entender a transição de funcionalidades que o bairro foi submetido. Segundo Carlos:

A dinâmica da economia metropolitana, antes baseadas no setor produtivo industrial, vem-se apoiando, agora, no amplo crescimento do setor terciário moderno – serviços, comércio, setor financeiro – como condição de desenvolvimento, em uma economia globalizada. Tal transformação requer a produção de outro espaço, condição da acumulação, que se realiza a partir da expansão da área central da metrópole em direção à região Sudoeste da metrópole. (CARLOS, 2001, p. 21).

Esta expansão que a autora se refere, converge diretamente no espaço do bairro em estudo e, assim, entra em conflito com as questões específicas de propriedades privadas, um choque com a dita condição de acumulação supracitada. Para se ter um

¹ Fato este que também se averiguou em terrenos inclusos nas áreas de Operações Urbanas, tal como a Faria Lima. (FIX, 2001, p. 29.)

melhor entendimento do processo que o Campo Belo foi inserido, é necessário analisar a constituição do projeto designado à atual região da Avenida Eng. Luís Carlos Berrini. Seu caso remete a uma parceria público-privada, que se criaram diversas diretrizes, das quais sua grande maioria favoreceu a uma pequena parcela cuja ela seria a detentora de mais influência financeira, enquanto considerável parcela da população local foi prejudicada ou simplesmente esquecida pelo poder público, como se verá mais a frente.

Para se desenvolver o processo em evidência neste estudo – a especulação imobiliária, os agentes hegemônicos são auxiliados de uma prática que parte do Estado – as chamadas *Operações Urbanas*. Esta prática consiste de o Estado criar um novo regulamento contemplando diversas diretrizes, tanto econômicas, quanto sociais, abrindo exceções em áreas específicas – nestes casos o que realmente interessa aos investidores: a mudança dos *zoneamentos*. Segundo Nery Jr.:

Por zoneamento entende-se a adoção, pelo poder público municipal, de normas que definem parâmetros de uso ou de ocupação do solo variáveis no território da cidade, isto é, normas diferentes nos diversos locais do espaço urbano. Assim, de acordo com esse conceito, o zoneamento pode ser adotado para a totalidade do espaço urbano, que fica todo ele dividido em zonas, nas quais são definidos os parâmetros de uso e de ocupação dos terrenos – o chamado zoneamento geral – ou apenas em parte dele, de forma pontual na cidade, cuja norma abrange uma determinada área da cidade, uma ou algumas ruas, um trecho de rua ou bairros. (NERY Jr., 2005, p. 1.)

A mudança de zoneamentos se trata da grande vantagem oferecida pelo Estado para atrair investidores privados². Por sua vez, eles farão o investimento, aguardando uma alta lucratividade dada como certa, viabilizando empreendimentos destinados às partes com maior poder aquisitivo.

O controle do mercado imobiliário se dá na sua subordinação aos interesses de consumo das elites e, portanto, obedecendo ao padrão de

² Estes investidores acabam por ser a grande solução para dinamizar o mercado imobiliário dentro da cidade, em uma realidade onde a Prefeitura não possui. “O volume de investimentos necessários para uma infraestrutura adequada aos empreendimentos imobiliários da “nova cidade” ultrapassa os recursos da Prefeitura. Para contornar a chamada “crise fiscal do Estado”, instrumentos de parceria entre o poder público e a iniciativa privada vêm sendo testados, como, por exemplo, na extensão da Avenida Faria Lima”. Porém, não se trata apenas de abrir uma avenida, e sim de criar condições adequadas para se transformar a região e deixá-la apta às “exigências do setor terciário de alto padrão”. (FIX, 2001, p. 27, 29.)

segregação espacial determinado por elas. O mercado imobiliário dirigido às populações de alta renda não pode contrariar os interesses de localização desse segmento social, sob pena do empreendimento não alcançar o resultado (lucro, valorização imobiliária etc.) esperado.” (NERY Jr., 2005, p. 2.)

Por meio da mudança de zoneamento, permite-se assim edificar enormes prédios em locais onde eram conhecidos apenas por apresentar casas térreas ou sobrados. Evidencia-se pelo padrão dos mesmos que a oferta destina-se a uma parcela com poder aquisitivo elevado como já se viu, fazendo com que a permanência dos antigos moradores seja cada vez mais dificultada. O valor médio de cada apartamento de alto padrão dentro do bairro circula em média de R\$ 500.000,00, podendo facilmente ultrapassar a marca de R\$ 1 milhão, dependendo da metragem do apartamento e sua localização (ver Imagem 1).



Imagem 1: Placa exibindo um dos muitos projetos semelhantes oferecidos à compra dentro do bairro do Campo Belo. Rua Constantino de Souza. Foto: Marcelo Saccomann. Janeiro de 2011.

Considerando que para haver uma expansão da área central, há um conflito com a propriedade privada previamente ali estabelecida defendida por seu estatuto, a necessidade de se contornar esta situação não se dá de outra forma se não a partir das já mencionadas parcerias. Assim:

[...] Nesse contexto o desenvolvimento do ciclo do capital necessita de uma aliança com o poder político, na medida em que só este pode atuar em grandes parcelas do espaço, produzir infra-estrutura e “colocar em suspensão” o estatuto da propriedade privada do solo urbano, liberando as áreas ocupadas para novas atividades, o que significa a criação de novas estratégias na aliança entre as várias formas de capital e o Estado. (CARLOS, 2001, p. 23)

Ainda entraremos também na questão do choque da população das favelas remanescentes que ali permaneceram mesmo após as diversas ações de expulsão desta população, quanto também da maior parcela que efetivamente foi retirada – por

negociações ou estratégias conforme veremos – para fins de conclusão de uma das ações previstas da Operação Urbana Água Espraiada: a sua avenida homônima, que atualmente corta os bairros do Brooklin e Campo Belo, fazendo a ligação com a Avenida das Nações Unidas, usualmente conhecida como Marginal Pinheiros.

Por fim, reunidos todos estes elementos, pretendemos enfatizar os impactos na morfologia do Campo Belo, com o advento da Operação Urbana Água Espraiada e a chegada da estação de metrô Brooklin-Campo Belo, pertencente à Linha 5 Lilás, que se encontra em expansão e fará parte do trajeto conectando a Linha Verde da Avenida Paulista, ao trecho já existente que corresponde à região do Largo Treze/Campo Limpo, assim como as Estações Água Espraiada, José Diniz, e Congonhas (ver Imagem 2) que também estarão localizadas no bairro em estudo; estas sendo pertencentes à Linha 17 – Ouro.



Imagem 2: Pilastras do mon trilho vistas do canteiro de obras onde se localizará a estação Congonhas, no cruzamento da Rua Rafael Iório com a Avenida Washington Luís. Foto: Marcelo Saccomann. Maio de 2015.

2. LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO E CARACTERÍSTICAS

O Campo Belo, objeto do presente estudo, é um distrito da cidade de São Paulo, localizado na Zona Sul, fazendo fronteira com Itaim Bibi a Noroeste, Santo Amaro a Sudoeste, Jabaquara a Sudeste, Saúde a Nordeste, e Moema ao Norte. Esta delimitação pode ser facilmente compreendida na identificação das principais avenidas que compõem seu sistema viário: Avenida dos Bandeirantes, Avenida Santo Amaro, Avenida Água Espraiada e Avenida Washington Luís (parte do eixo Norte-Sul da cidade, e principal via de acesso para o embarque/desembarque do fluxo eminente do Aeroporto de Congonhas. Ver Imagem 3).

Distando 12 quilômetros da Praça da Sé, centro da capital de São Paulo e 2.7 quilômetros de Santo Amaro, Campo Belo situa-se, conforme já foi citado, no terraço da margem direita do Rio Pinheiros. (WEBER, 2006, p. 86)

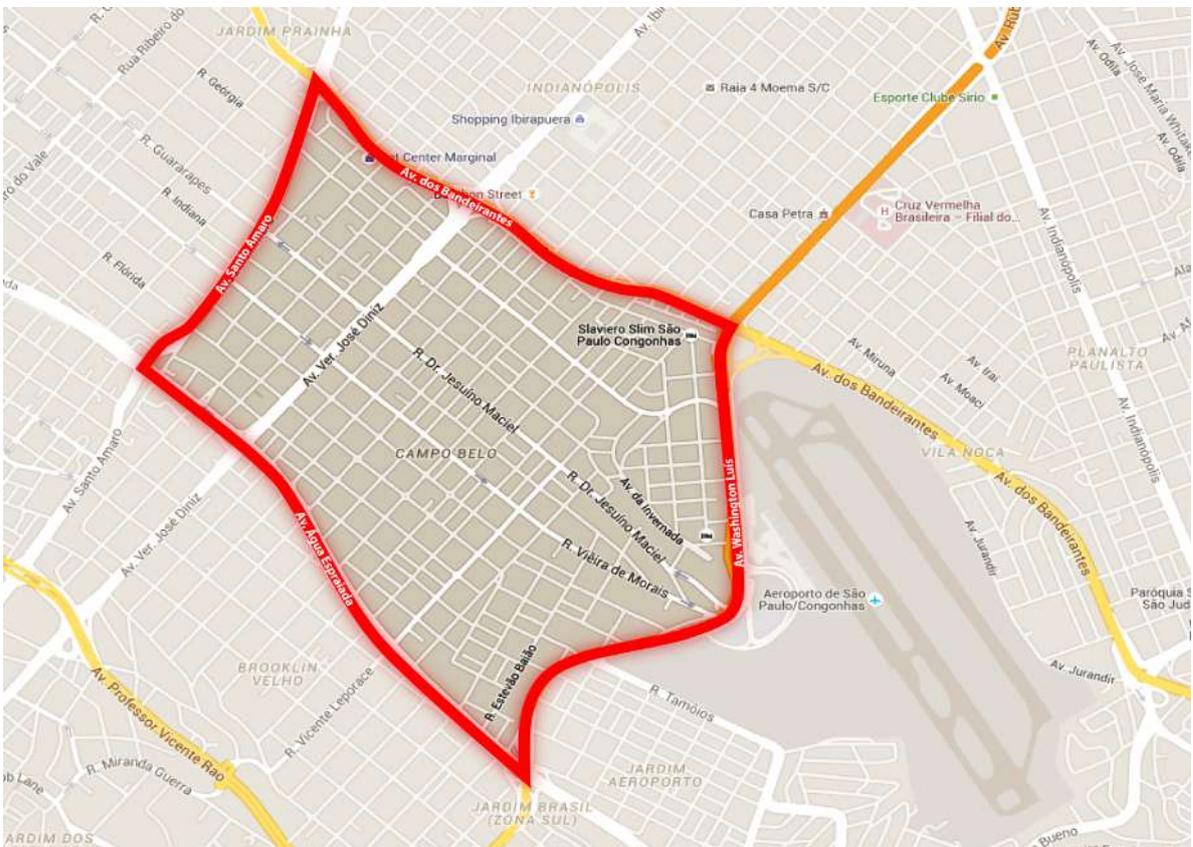


Imagem 3: Localização do bairro Campo Belo. Crédito: Google.

Seus terrenos são caracterizados por plataformas tabulares, dispostas de 12 a 25 metros do nível dos baixos terraços fluviais e das planícies de inundação do Rio Pinheiros e seus afluentes. Seu vizinho, Brooklin Novo, mais baixo, sofreu no passado muitas enchentes.

Quanto ao relevo, é levemente acidentado e tem um espigão, onde hoje se situam as pistas do Aeroporto de Congonhas.” (TORRES, Maria Celestina T.M., 2000, O bairro do Ibirapuera, p. 66 e 67 apud WEBER, 2006, p. 88.)

Suas principais vias, além das avenidas mencionadas são a Rua Dr. Jesuíno Maciel e a Rua Vieira de Moraes. Nestas circulam as principais linhas de ônibus que conectam o bairro a outras centralidades específicas como veremos adiante.

Quanto à sua hidrografia, encontram-se três córregos dentro de seus limites: Água Espraiada, Traição e Invernada.

O primeiro trata-se do córrego de maior volume localizado no bairro em questão. Sua nascente se localiza próxima ao Parque do Estado, e segue seu curso atravessando o Campo Belo até desembocar no Rio Pinheiros. Anteriormente, ao entorno deste córrego, ocorreram diversas ondas de ocupação, que não deixaram de prosseguir com o advento de sua canalização (ver Imagem 4) e a pavimentação de sua várzea para a construção da atual Avenida Água Espraiada. Hoje grande parte das regiões adjacentes a esta avenida é zona de influência da Operação Urbana que será abordada em capítulo específico. A canalização do córrego tal como a sua avenida, foi uma empreitada recente. A técnica utilizada para tal denomina-se *Paredes Diafragma*, segundo a Fundesp.³

³ Site da Fundações Especiais – FUNDESP. <www.fundesps.com.br/2009/paredesdiafragma_pre.html>. Acesso em janeiro de 2011.

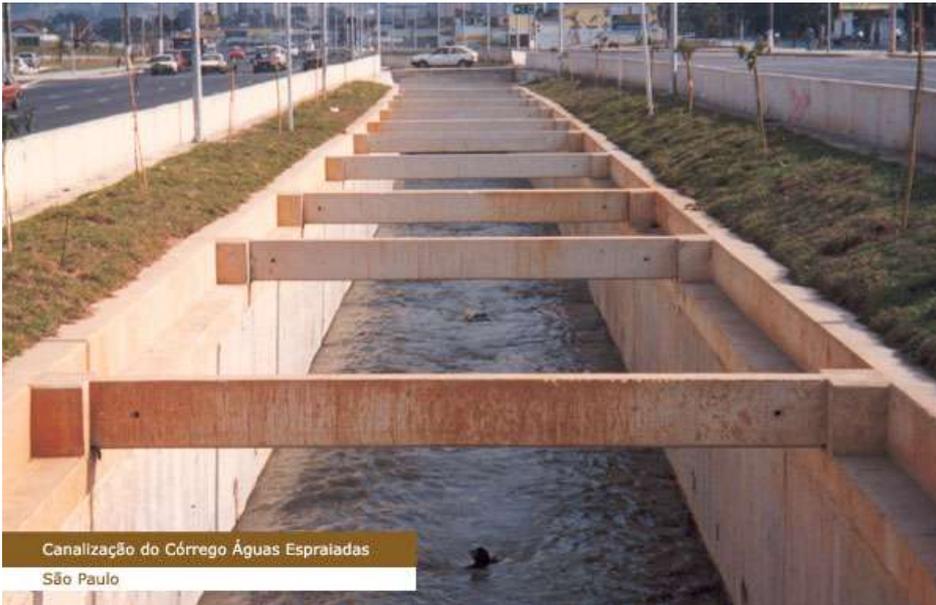


Imagem 4: Córrego Água Espraiada canalizado. Foto: Fundesp

Ainda vale mencionar que recentemente, o mesmo córrego em questão ainda foi alvo de um dos grandes empreendimentos que a cidade recebeu: A Ponte Estaiada (ver Imagem 5), responsável pela conexão da Avenida Água Espraiada com a Marginal Pinheiros. Sua construção desde seu início foi colocada como forma de gerar-se uma possibilidade para a criação de um símbolo arquitetônico para metrópole - um novo cartão postal, e isso se confere na nova paisagem que a Rede Globo (localizada no início da Avenida Água Espraiada) ganhou na apresentação de seu Jornal SpTv.



Imagem 5: Ponte Estaiada. Observa-se à esquerda da foto a Rede Globo, bairro hoje denominado Novo Jardim Edite. À direita, o bairro do Morumbi. Crédito da foto: Delfim Martins/Pulsar.

O segundo é o Córrego da Traição, cujo nome já fez menção à Fazenda da Traição, origem do bairro em estudo. Este córrego contorna o espigão localizado nas proximidades do Aeroporto de Congonhas, prosseguindo para o bairro de Planalto Paulista. O mesmo córrego entra simultaneamente nos bairros do Campo Belo e Moema, fazendo assim o limite entre eles. A partir da retificação deste córrego, se possibilitou a abertura da Avenida dos Bandeirantes, tal como algumas pequenas ruas em suas proximidades. A canalização iniciou-se no dia 3 de julho de 1969, e se deu sob o principal pretexto do grande aumento de fluxos interbairros, e a deficiência da presente malha viária. (WEBER, 2006, p. 80.)

O último é o chamado Córrego Invernada, um pequeno córrego que a totalidade de seu curso está contido no próprio bairro. Tem apenas 1 km de extensão, com nascente próxima à Avenida Washington Luís, desembocando no Córrego Traição na altura da Rua Conde de Porto Alegre. Seu projeto de canalização data de 1957, porém, se deu em um ritmo extremamente moroso, trazendo muitos danos às populações residentes em suas adjacências nas épocas chuvosas, tais como grandes infestações de ratos e pernilongos.

3. FORMAÇÃO DO BAIRRO

O bairro do Campo Belo teve sua formação de forma intrínseca com a expansão da Vila de Santo Amaro, na época ainda independente do município de São Paulo. Sua história propriamente dita se inicia em 1837, quando

Rosa Emilia de Moraes, filha do prefeito de Santo Amaro, recebeu de seu pai a grande propriedade rural por ele arrematada em 1834. Nesse ano ela se casou com seu primo, José Manoel Vieira de Moraes. O casal foi residir na casa grande construída em 1822 e assim se tornou o mais antigo membro da família Vieira de Moraes a residir na região do futuro Brooklin Paulista. (Extraído do Livro de sacramentos 8, folha 21. Santo Amaro. Arquivo da Cúria Metropolitana de São Paulo [1834 – 1841] apud WEBER, 2006, p. 18.)

O Sítio Traição, situado em Santo Amaro, viveu da criação e comércio de burros, destinados às tropas de comerciantes que circulavam entre São Paulo, Santo Amaro e Santos. As terras em geral não eram boas para o cultivo. Após a sua fragmentação, formaram-se alguns bairros.⁴ O Campo Belo somente se tornaria um bairro independente do Brooklin Paulista no século XX.

A família Vieira de Moraes, por sua vez, teve importante papel no desenvolvimento do futuro bairro. Diversas gerações da família permaneceram estabelecidas no bairro desde o ano de 1837, até dias atuais, apesar de a mesma não mais possuir parte do poder que outrora já teve.

Em seus primórdios de ocupação do bairro, a família Vieira de Moraes formou o chamado Sítio Traição.⁵ Por estarem em uma localização estratégica, se beneficiavam da criação de burros, vendidos aos tropeiros que se dirigiam à Vila de Santo Amaro ou

⁴ Adaptado de WEBER, 2006, p. 275.

⁵ Não se sabe ao certo o porquê do nome, e existe um capítulo inteiro em monografia do bairro dedicada exclusivamente a debater isto.

Santos, usando o novo caminho que fora traçado em meados do Séc. XVIII em direção à Baixada Santista.

Dada à sua localização, o bairro passou a ser mais um trajeto que fazia a ligação entre a até então Vila de Santo Amaro, com o hoje compreendido Centro Histórico de São Paulo. Como observa Langenbuch:

O essencial da circulação era feita por estradas ou caminhos, através de tropas de burro e, secundariamente, por cavalos, que serviam de montaria a pessoas mais exigentes, além de carros de boi. (LANGENBUCH, 1968, p. 25.)

Esse tipo de atividade é constantemente lembrado em documentos referentes à história inicial de Santo Amaro, e a região do atual Campo Belo foi uma área diretamente influenciada pela mesma.⁶

Assim, consolidado como um ponto de passagem para os tropeiros, o bairro passa a ganhar uma funcionalidade de pouso para esses comerciantes e seus animais. Observa Langenbuch:

[...] com relação ao alojamento dos viajantes em trânsito por São Paulo, os arredores imediatos da cidade desempenham um papel importante. Apesar de a cidade, potencialmente, apresentar capacidade para desempenhar tal serviço, o mesmo era, em grande parte, transferido para a sua periferia. Isto se justificava, em parte, pela conveniência que havia em tropeiros e viajantes pernovernarem na proximidade de seus animais, que aí se encontravam em pastagens” (LANGENBUCH, 1968, p. 37.)

E ainda o mesmo afirma:

⁶ Na realidade, segundo a monografia de Weber, “Até 1935, a região em estudo era parte integrante de Santo Amaro, o que justifica as notas sobre as vias que no passado, serviram às terras santamarenses. (WEBER, 2006, p. 57.)

A estrada de tropas exerceu um certo papel na orientação do povoamento rural, e propiciou uma certa aglomeração do habitat em torno de alguns dos muitos pousos. A estrada de tropa funcionou, também, como eixo da expansão urbana da cidade de São Paulo. (LANGENBUCH, 1968, p. 41.)

Suas propriedades foram sendo divididas de geração em geração, por muito tempo estas sendo mantidas estritamente rurais, e poucas modificações foram sendo realizadas.

É a partir do início do século XX, que as terras começam a ser loteadas por João Manoel Vieira de Moraes, “o responsável pelo loteamento e desenvolvimento inicial do bairro. Acompanhou e foi agente transformador da região.” (WEBER, 2006, p. 38.)

A família Vieira de Moraes, antevendo o progresso daquela região, onde dispunham de muitas terras, nomeou o Dr. João Manuel Vieira de Moraes como seu representante e este cuidou de lotear o bairro que nascia, beneficiado pela presença do bonde elétrico que, desde 1913, unia Santo Amaro a São Paulo, atraindo moradores para a região por ele cortada. Coube aos recém-chegados, ocupar as terras e construir o bairro onde tudo estava por fazer. Eles eram, na maioria, imigrantes ou filhos de imigrantes europeus, sobretudo alemães. (WEBER, 2006, p. 161.)

Suas terras pertenciam à região de Piraquara, como era conhecida na época, e viria a ser construída a primeira parada do bonde que vinha de Santo Amaro. Hoje, essa região é a mais desenvolvida do bairro, grande concentradora de serviços da mais ampla variedade, detentora do maior fluxo de pessoas, merecendo maior destaque a Rua Vieira de Moraes, uma das mais importantes ruas de circulação dos transportes públicos do bairro. Seu nome foi uma homenagem ao Dr. Manuel Jacyntho Vieira de Moraes, pai de João Manuel, o loteador do bairro.

De 1931 a 1956, coberta de mato, foi sendo aberta lentamente conforme os lotes situados em suas margens ou bem próximos delas, iam sendo vendidos e recebiam, então, alguma construção. Os moradores caminhavam pela via de terra, para chegarem até a parada Piraquara, do bonde Santo Amaro. Somente em 1956 ela foi calçada e então seu perfil mudou. (WEBER, 2006, p. 116.)

No ano de 1931, as terras compreendidas na região de Piraquara são desmembradas do bairro Brooklin Paulista, até então a este subordinado. A partir deste ano somente que surgiria a preocupação efetiva de uma nova denominação para o bairro recém-formado. “Diz a tradição que o nome escolhido para o bairro teria sua origem na beleza natural dos campos cortados pelo trem a vapor da Companhia Carril de Ferro de São Paulo - Santo Amaro. Os passageiros, chegando à região, vindos de São Paulo ou Santo Amaro, costumavam exclamar: “que belos campos!”, referindo-se ao verde, às flores, às barbas de bode e algumas árvores frutíferas que enfeitavam o vale do ribeirão da Água Espraiada.” (WEBER, 2006, p. 86.)

Em 1932, surgiria a primeira escola do bairro, também fundada pelo próprio João Manoel Vieira de Moraes.

Com o crescimento do bairro, os demais espaços do antigo Sítio Traição também foram sendo desenvolvidos através de empreendimentos de vendas de alguns conjuntos residenciais, ou mesmo os lotes em si com o nome de vilas, que permanecem até dias atuais, como é o caso de Vila Congonhas, Jardim Aeroporto, Vila Independência, por exemplo.

Ainda segundo a monografia do bairro, o referido João Manoel auxiliou os moradores que viriam a povoar estes terrenos, lhes vendendo a preços acessíveis, doando materiais para as obras, e em mutirão suas residências foram sendo estabelecidas. Estes primeiros moradores eram majoritariamente de origem alemã, porém, também suíços, armênios, italianos, portugueses e outros. Verifica-se que muitas ruas constituídas naquele tempo, possuíam nomes alusivos a estas origens como, por exemplo, a atual Rua Antônio Comparato que já se chamou Rua Huffenback, a atual Rua Ibituruna que outrora se chamou Rua Hindenburg, e até mesmo o famoso ditador

da Alemanha Adolf Hitler que denominava a atual Rua Gil Eanes.⁷ Todas estas ruas tiveram de ter seus nomes modificados durante a Segunda Guerra Mundial. Ainda levando-se em conta que a formação do bairro em estudo teve grande influência da Vila de Santo Amaro, esta predominância alemã dos primeiros moradores é ainda explicada por Langenbuch:

A dispersão dos alemães deve ter afetado de maneira mais direta a vila de Santo Amaro, onde são comuns os sobrenomes alemães entre a população tradicional. (LANGENBUCH, 1968, p. 72.)

Alguns grupos estrangeiros, apreciadores do ambiente campestre da zona suburbana, que ainda lhes oferece terrenos maiores por um preço acessível, possibilitando a construção de casas em meio a jardins. É o caso de anglo-saxônicos e alemães, que se instalam na área do Brooklyn. (LANGENBUCH, 1968, p. 136.)

As origens da futura favela localizada às proximidades do Córrego Água Espriada também datam da época dos primeiros loteamentos. Consta que não podendo resolver-lhes os problemas simplesmente permitiu lentamente a ocupação das terras do córrego, visto que não lhes excluiria a possibilidade de ter onde morar, e ali começaram a construir casas mais modestas. Estas começaram a surgir a partir da década de 1940.

Já na década de 1950, fato notável da história do Campo Belo foi a primeira linha de ônibus que viria a ligar o bairro ao centro da cidade. Esta cortava por dentro de Moema, e tinha como ponto final a Praça da Bandeira. Já nesta mesma época o Aeroporto de Congonhas também ganharia grande importância internacional, sendo considerado o terceiro do mundo em volume de carga aérea. (WEBER, 2006, p. 183.)

Desde 1913, circulavam os bondes elétricos, que uniria Santo Amaro à então cidade de São Paulo. Campo Belo também era compreendido nesse trajeto, com duas

⁷ Este exemplo em específico da atual Rua Gil Eanes foi lembrado atualmente por revista de circulação gratuita da região de Santo Amaro. “O Campo Belo já chegou a ter uma rua cujo nome é sinônimo de horror. Na década de 1930 houve no bairro uma rua chamada Adolf Hitler. Na época já em ascensão ao poder, Hitler conduzia a reconstrução da Alemanha, fato que deve ter inspirado os muitos imigrantes germânicos que moravam no bairro.” Revista Viva News; ano 2; número 22; setembro de 2009.

linhas que o serviria, compreendendo assim uma grande transformação nas relações do bairro, diminuindo tempos de locomoções. Este serviço seria oferecido aos seus moradores até o dia 27 de março de 1968, e que traria um inegável progresso para as regiões que lhe serviu. (WEBER, 2006, p. 67.) Citando a obra de Langenbuch, temos que

As ferrovias provocaram uma valorização das faixas de terras por elas percorridas em detrimento daquelas que ladeavam estradas de tropa, anteriormente privilegiadas. Assim sendo, os estabelecimentos e os aglomerados que encerravam a função de prestação de serviços à circulação, não foram afetados apenas pela mudança do meio de transporte, mas também pela mudança dos itinerários, que os deixava à margem da circulação extra-regional. (LANGENBUCH, 1968, p. 101.)

Assim, a partir da década de 1960 na cidade de São Paulo se verificava um intenso processo de especulação imobiliária, gerando grandes vazios na malha urbana em desenvolvimento, com a finalidade de valorizar estes terrenos mais e mais. Em consequência disto,

[...] a falta de lotes disponíveis, desviados que são para a especulação, e o seu alto custo obrigam grande parte dos novos moradores a se estabelecerem em áreas mais afastadas. Desta forma, a especulação imobiliária desenfreada é um dos principais fatores a provocar o desenvolvimento da expansão suburbana de natureza residencial que na fase anterior apenas se esboçara. (LANGENBUCH, 1968, p. 134.)

Enquanto isso, o centro da cidade passava por diversas intervenções públicas, dentre as quais vale destacar o chamado *Plano de Avenidas*. Sob a gestão de Prestes Maia, este plano se constituiu como

[...] a primeira concepção mais sistemática de avenida moderna, com uma proposta global que abrangia sistema viário, circulação e transportes, além de diretrizes para embelezamento e arruamento,

zoneamento, expansão urbana e legislação tributária, além de representar um dos momentos cruciais em que se optou pelo transporte individual. (FRÚGOLI Jr., 2000, p. 53.)

Portanto, a partir daí inferimos que o bairro passou nesta época por mais uma significativa mudança, que se conjuga tanto ao aumento dos laços também com centro, e não somente a Santo Amaro, quanto também a uma diminuição da dependência dos bondes para se locomover.⁸

Com o Plano de Avenidas concretizado, verificou-se não muito depois que a integração dos bairros centrais realmente havia sido conquistada. É interessante pensar este projeto em paralelo com os posteriores projetos do que é hoje a Avenida Água Espraiada. Os dois impactaram significativas transformações ao Campo Belo. Obviamente que o plano lançado por Prestes Maia surtiram mudanças mais dispersas, em diversos pontos da cidade, enquanto a Operação Urbana trouxe consigo mudanças específicas e localizadas como veremos mais a frente no trabalho. Mas o que é certo com relação ao Plano de Avenidas é que a configuração atual da cidade já foi se dando muito em parte sob sua influência.

[...] o Plano de Avenidas é elitista. A periferia foi ignorada – e ela já existia com o rótulo de cidade clandestina – e a área considerada como cidade compreendia apenas o quadrante central e sul. [...] A atual configuração da cidade de São Paulo, com o centro dedicado ao comércio e serviços, as periferias para habitação popular e o quadrante sudoeste para as residências de alto padrão é decorrente de seu plano. (LIBÂNIO, 1989, p. 52-53, 55 apud FRÚGOLI Jr., 2000, p. 54.)

Assim, se verifica que já se evidenciava que o Campo Belo, assim como diversos outros bairros inseridos no que entendemos hoje por **Eixo Sudoeste**, já

⁸ É justamente nesta época que o setor comercial no bairro começa a dar seus primeiros passos, especialmente “A partir dos anos 70, algumas de suas casas se transformaram em estabelecimentos comerciais e essa mudança acontece até nossos dias...” (WEBER, 2006, p. 117.)

despontavam como uma espécie de *centralidade* em potencial. Usou-se o grifo neste caso, pois o termo centralidade como aqui se quer colocar, apareceu somente na década de 1980.⁹

Assim, o bairro do Campo Belo adentrou a década de 1990 tendo como uma de suas características uma “*expansão na área terciária, com o oferecimento dos mais sofisticados serviços. Vídeo-locadoras, restaurantes com refeições a quilo, lanchonetes, pizzarias, bares e cafés requintados, perfumarias, boutiques, agências de turismo, clínicas veterinárias, farmácias de manipulação.*” (WEBER, 2006, p. 196.)

Outros fatores de grande importância para a constituição do bairro ainda podem ser citados, e dentre os mais importantes destacam-se o Shopping Ibirapuera, o Aeroporto de Congonhas (este terá um capítulo a parte neste trabalho) e a população de baixa renda, que vem constantemente sendo afastada do bairro (também será trabalhado mais adiante). Os dois primeiros merecem atenção, pois eles intensificam diretamente o fluxo de pessoas nos seus arredores, e a sua consequente influência tanto nos setores residenciais quanto comerciais e de serviços é muito forte, contudo, observam-se estabelecimentos comerciais que famílias moradoras do bairro possuem ainda resistem ao tempo e à concorrência de grandes estabelecimentos ou lojas mais modernas. Este é um fato que se observa especialmente na Rua Vieira de Moraes, que nada mais é do que um dos principais núcleos comerciais da região. Famílias de origem chinesa são um dos principais grupos que remanesceram no bairro, proprietários e pioneiros de comércios que persistem por décadas.

O bairro hoje, no entanto, ganha outra aparência: o moderno avança acompanhado das transformações com grande velocidade, de forma que estas acabam derrubando as referências que os seus habitantes adquiriram por tantos anos. Pessoas

⁹ A partir dos anos 80, debates sobre a crise das cidades levaram ao aparecimento do tema denominado de “novas centralidades”, “[...] em um contexto em que se conjugavam os processo de dispersão das atividades metropolitanas e a aglutinação de atividades de comando, reforçando o papel do estratégico dos centros urbanos, em um panorama em que a compartimentação da cidade, produto do *zoning* moderno, foi substituída pela fragmentação do mundo pós-moderno.” (TOURINHO in CARLOS, 2006, p. 278.)

que aqui chegaram quando o bairro ainda era formado por ruas de terra, trilhas criadas no meio do mato pelos mesmos como foi possível averiguar também por entrevistas, hoje se deparam com uma verticalização intensa, o estranhamento dentro do ambiente que estavam acostumados – novos vizinhos que não tem identificação com os mesmos, que não os cumprimentam e nem ao menos fazem questão de conhecê-los. Em sua maioria, estes estão incluídos dentro de outro ritmo, ou seja, o tempo da metrópole prevalece em suas rotinas. Esta série de fatores, pouco a pouco, vão remodelando o lugar, entendido sob o conceito geográfico, somando novos atributos e gerando novas percepções. Novos costumes são introduzidos, a necessidade de outros estabelecimentos comerciais, outra gama de produtos e de serviços.

4. O AEROPORTO DE CONGONHAS

O Aeroporto de Congonhas, por sua importância dentro do bairro em estudo, tal como para a própria metrópole, mereceu um capítulo próprio a fim de observarmos o seu contexto histórico e entendermos melhor o desenvolvimento do bairro e como este influenciou o Campo Belo a tornar-se um dos focos de desenvolvimento de São Paulo.

4.1. Histórico do aeroporto

Em meados da década de 1930, a cidade de São Paulo já possuía mais de um milhão de habitantes e concentrava o maior parque industrial da América do Sul.

Nesse contexto de transformações, surgiu a discussão sobre a necessidade de implantação de uma estrutura aeroportuária para a cidade. Em paralelo, o Governo Federal decidiu priorizar a aviação como meio de transporte e acesso para o interior do país. As condições precárias das estruturas de transporte, ferroviária e rodoviária, também contribuíram para essa decisão.

Com base em um estudo realizado na época, foram selecionados cinco terrenos: Vila Congonhas, Campo de Marte, Brooklin Paulista, Santo Amaro e Ibirapuera; Congonhas foi então o local selecionado. O nome do Aeroporto de Congonhas é uma homenagem ao Visconde de Congonhas do Campo, Lucas Antônio Monteiro de Barros (1823-1851), primeiro governante da Província de São Paulo após a Independência do Brasil (1822). Congonhas é o nome de um tipo de erva-mate muito comum em Minas Gerais, na região onde se situa Congonhas do Campo, cidade natal de Monteiro de Barros.

O Aeroporto de Congonhas foi planejado em 1936, depois que uma enchente do Rio Tietê alagou e interditou por vários meses o Aeroporto do Campo de Marte. A construção de um novo aeroporto foi a solução para o problema.

A área onde Congonhas está localizado foi escolhida por suas condições naturais: visibilidade, drenagem e terreno desocupado e plano, que permitiria a construção de quatro pistas e, além disso, naquela época estar bastante distante do centro urbano.



Imagem 6: Foto do futuro aeroporto, ainda em construção. Não há data certa da foto, mas presume-se que seja de 1935. Crédito da foto: Infraero.

Em 1936, a área passou a receber as companhias de aviação comercial. O Governo do Estado adquiriu o terreno assumindo sua administração. O lugar passou a ser denominado como Aeroporto de São Paulo.

Em 1947, com a criação do Conselho Nacional de Aeronáutica Civil, decidiu-se pela construção de um novo terminal de passageiros. A pequena estação foi então demolida e em 1948, iniciou-se a construção. Foi aberta ao público em 1955.

Em 1957, Congonhas era o terceiro aeroporto do mundo em volume de carga aérea e em frequência.

Com o final da década de 1960 o país iniciou uma fase de crescimento sem precedentes. Em Congonhas, nesse período, eram realizadas 350 operações de voo diariamente. Isso significava uma média de 1500 carros no pátio, 12000 passageiros e 25000 acompanhantes.

No início da década de 1980, Congonhas viveu então uma fase de declínio, causada pelo início das operações em Cumbica. A causa é que todos os voos internacionais e domésticos foram transferidos para o novo aeroporto, restando ali somente a ponte aérea (Rio-São Paulo).

Para reverter a situação, foram contratados mais projetos de adaptações, com o intuito de modernizar a estrutura existente. Após a execução dessas obras, gradativamente, o Departamento de Aviação Civil – DAC transferiu mais vôos para Congonhas.

Em 1981, a administração do aeroporto passou a ser responsabilidade da Infraero. Desde então, ampliações e reformas foram feitas, tanto no terminal de passageiros como nas pistas e pátios, para elevar a eficiência operacional do aeroporto.

Em 1990, Congonhas tornou-se o aeroporto mais movimentado do país. Desde então, o fluxo de passageiros e aeronaves cresceu sistematicamente, o que tornou necessário reformá-lo para atender ao aumento da demanda.

A partir de 1996, com o objetivo de suprir as novas demandas, se iniciaram novos projetos, como do Edifício Garagem que foi inaugurado em 2005, com 2554 vagas cobertas e 858 descobertas, num total de 3412.¹⁰

As ligações entre São Paulo e o município de Santo Amaro se tornaram ainda mais íntimas, quando neste foi instalado o novo aeroporto comercial destinado a servir São Paulo (no caso Congonhas). Como corolário do estreitamente funcional de natureza metropolitana, o município de Santo Amaro foi anexado ao de São Paulo em 1934. (LANGENBUCH, 1968, p. 139)

Esta anexação se daria, portanto, dois anos antes da inauguração do Aeroporto de Congonhas. Ainda vale mencionar que, em 1933, a até então conhecida Estrada de Santo Amaro (hoje Avenida Santo Amaro) já se encontrava pavimentada, salientando a importância do fluxo existente entre estes bairros.

¹⁰ Fontes para a elaboração do histórico: RIMA e *site* da Infraero <<http://infraero.gov.br>>.

4.2 RIMA

O empreendimento da reforma do Aeroporto de Congonhas, segundo seu próprio Relatório de Impacto Ambiental - RIMA, é justificado por São Paulo ser a capital financeira do país, necessita por dispor de um aeroporto que seja capaz de concentrar a maior movimentação de aeronaves, e assim dar sustentabilidade à rede aeroportos.

Área total: 1.647.970,57 m²

Inauguração: 12/04/1936

Apesar da isenção dos impostos estaduais e municipais, o Aeroporto de São Paulo/Congonhas movimenta a economia dentro e ao redor de suas dependências através das empresas aéreas, empresas terceirizadas pela INFRAERO, empresas instaladas no aeroporto que possuem concessão de uso da área, como locadoras de carros, livrarias, bancos, casas de cambio, além de diversos estabelecimentos comerciais situados no entorno, como estacionamentos, restaurantes e hotéis. (RIMA, Infraero, p. 17)



Imagem 7 (esq.): Saguão Central do Aeroporto de Congonhas. Crédito da foto: Infraero.

Imagem 8 (dir.): Foto de satélite da localização do Aeroporto. Crédito: Google.

O aeroporto de Congonhas desde sua inauguração foi agente indireto por inúmeras mudanças tanto no bairro em que se localiza quanto suas adjacências, e o mesmo já passou por diversas transformações. O seu papel sempre foi de grande

importância em escala regional e nacional na questão de transportar passageiros, e projetou-se que esta importância aumentaria ainda mais, como foi de fato, com a realização da Copa do Mundo de Futebol, competição esta que teve São Paulo como uma das cidades sedes, e realizou sua abertura. A modernização e novas medidas com relação à logística, planejamento e infraestrutura do aeroporto são essenciais para pensarmos o que isto influenciará na nova realidade do bairro Campo Belo especificamente. Em suas proximidades, diversos hotéis de redes internacionais foram instalados, o aumento de estacionamentos e agências de aluguel de carros – os chamados *Rent A Car*, como a Hertz (ver Imagem 9), por exemplo, são igualmente visíveis.



Imagem 9: Na foto, a locadora de carros Hertz, uma das muitas que encontramos próximas ao Aeroporto de Congonhas. Foto: Marcelo Saccomann. Janeiro de 2009.

Este incremento na infraestrutura, no entanto, não pode ser somente analisado sob o âmbito de um investimento voltado unicamente para um evento que durará apenas um mês, e sim como uma alavanca para impulsionar ainda mais este fluxo de pessoas e consequentemente o aquecimento do mercado aeroviário, hoteleiro, enfim, uma diversificação ainda maior dentro do turismo.

Não nos aprofundaremos muito ao tema em questão, pois não é o foco principal deste estudo, no entanto, também não é uma discussão que podemos deixar passar no vazio quando observamos criticamente um bairro com tantos vestígios desta atividade.

Antes de adentrarmos às questões de desenvolvimento do bairro, não podemos perder de vista uma característica importantíssima que o aeroporto influi na morfologia do bairro: em suas proximidades, não se pode construir prédios de muitos andares. Este é um aspecto que se observa perfeitamente na região do Campo Belo Alto e também em parte do bairro Jardim Aeroporto. Assim, estas parcelas do espaço não são alvos das grandes construtoras, no entanto, não deixam de serem extremamente valorizadas.



Imagem 10: Vista da Rua Vieira de Moraes, de costas para o Aeroporto. Ao horizonte, nota-se a grande concentração de prédios, enquanto ao subirmos a rua, a verticalização é muito escassa, destinada especialmente ao comércio e alguns prédios antigos de três andares. Foto: Luana Bueno. Agosto de 2010.

5. ATUAL IMPRESSÃO DO BAIRRO

Em dias atuais, ao se andar no Campo Belo, e sem a necessidade de muito esforço, percebe-se a gradativa mudança funcional que em que o bairro está submetido. Pequenas casas passam a ser negociadas majoritariamente para duas finalidades: pequenas empresas que são cada vez mais presentes na região mais próxima à entrada principal do aeroporto, ou então um conjunto das mesmas casas são demolidas para dar origem a prédios residenciais. Esta segunda tendência se dá especialmente na região localizada próxima à Avenida Água Espraiada, porém, também é observada com menor frequência na região do aeroporto.

Trata-se de um fenômeno relativamente novo no bairro nestas duas regiões supracitadas, pois até a aproximadamente uma década atrás, concentrações de prédios eram observados somente nas proximidades das principais vias que delimitam os limites do bairro, e também na Avenida Vereador José Diniz, que por muito tempo se caracterizou pela concentração comercial, e nos dias de hoje, concomitantemente, apresenta um início de grandes prédios empresariais.

Uma característica dos tais prédios antigos que se localizavam próximos às grandes vias é a maior parte deles ainda continuarem de pé e conservados. A sua maioria possui apenas um dormitório, e o número de vagas para automóveis sempre são menores do que o número de apartamentos – isso quando existe alguma. Dada à sua época de construção, obviamente não se imaginava que em algum momento todos teriam seus próprios carros. Portanto, a partir daí, mais dois fatores foram observados:

- Estes apartamentos, muitas vezes com apenas um dormitório, são muito procurados por pilotos e aeromoças, que os alugam graças ao seu preço mais em conta se comparados com os demais apartamentos disponíveis no bairro, fato este conjugado com a proximidade ao aeroporto, gerando certa comodidade para se locomover até sua atividade.
- Muitos estacionamentos foram construídos em áreas próximas a estes apartamentos. Sem dúvida, o aeroporto também foi um fator importantíssimo para esse advento,

pois pouco antes de sua última reforma, as vagas eram muito escassas.¹¹ No entanto é certo que muitos dos moradores destes pequenos prédios são mensalistas destes estacionamentos.¹²

Outra tendência imobiliária a qual o bairro foi submetido é a instalação de grandes hotéis pertencentes a redes internacionais, destacando-se a francesa *Accor*. Um grande número destes grandes hotéis vem sendo construídos especialmente nas imediações da Avenida Washington Luís, próximas ao Aeroporto de Congonhas. Com a finalidade de hospedar executivos de passagem na cidade de São Paulo, oferecem as comodidades provenientes destas cadeias de hotéis, com seus serviços efetivamente padronizados mundialmente, a rapidez do embarque/desembarque, tal como a proximidade dos grandes centros empresariais da região da Berrini e da Faria Lima, associado com a grande oferta de locomoção, oferecida por diversos pontos de táxis encontrados no aeroporto e no próprio bairro.



Imagem 11: Foto tirada da Rua Sapoti. Ao fundo visualiza-se o Hotel Íbis, localizado de frente à fachada do Aeroporto de Congonhas. Crédito da foto: Marcelo Saccomann. Janeiro de 2009.

¹¹ Na realidade, uma das pesquisas de campo revelou que mesmo após a reformulação do estacionamento do aeroporto, estas ainda estão longe de dar conta da demanda em qualquer dia da semana. O estacionamento hoje conta com 5 pavimentos subterrâneos.

¹² Pesquisa de campo realizada em junho de 2010.

Conforme Weber, após a construção do Aeroporto de Congonhas, surgiram os primeiros táxis no fim dos anos 40, com o propósito de atender aos viajantes. Ao longo da Vieira de Moraes – uma rua voltada exclusivamente ao setor de serviços e ao setor comercial, observamos exatamente 10 pontos de táxis ¹³. Em suas transversais outros ainda se somam. Estes pontos de táxi ficam a disposição destes passageiros, porém, fato interessante é que a maioria da demanda destes taxistas não é proveniente destes hóspedes temporários do bairro. Em levantamento de campo, revela-se que os pontos estabelecidos no bairro, concentrados especialmente na Rua Vieira de Moraes, já datam de muito tempo, o crescimento de suas atividades sempre aconteceu, e esta dinâmica pouco teve influência do Aeroporto de Congonhas, apesar de os mesmos profissionais admitirem a presença de certa demanda, quando o serviço provido pelos pontos exclusivos do aeroporto não dão conta. Contudo, há a existência também de concentrações dispersas ao longo das transversais da Avenida Washington Luís, de taxistas que trabalham para cooperativas, e estes especificamente trabalham em sistema rotativo, ou seja, circulam em diversos pontos da cidade. Em horários de pico de passageiros, eles servem como um transbordo, auxiliando necessariamente a demanda do aeroporto, e uma quantidade mínima de moradores do bairro. Um caso específico observado conforme o levantamento foi o do ponto localizado na Rua Vieira de Moraes, próximo a Barão do Triunfo, onde o ponto dá exclusividade prioridade ao Flat Baden Baden, um requintado hotel, estabelecido há longa data no bairro. Caso não haja demanda do *flat* no momento, eles atendem a outras chamadas, e o aeroporto não é observado como grande influência também neste ponto.

Vale ainda mencionar a presença de considerável número de agências bancárias: Banco do Brasil, Bradesco (duas), Itaú, Santander (duas) e Caixa, sem mencionar os caixas eletrônicos.

A multiplicação das agências bancárias hoje existentes revela o crescimento populacional e maior poder aquisitivo dos moradores da região. (WEBER, 2006, p. 306.)

¹³ Pesquisa de campo realizada em junho de 2010.

A demanda por hospedagens também consta como um fenômeno recente dentro do Campo Belo, visto que até meados da década de 90, o bairro contava com poucos hotéis como o modesto Hotel Nóbrega, localizado na Avenida Washington Luís, o Hotel Ponte Aérea e também o Hotel Aeroporto, todos estes ainda em atividade, porém, com suas diárias muito acima do que se costumava cobrar antes da construção do primeiro grande hotel multinacional¹⁴ que, obviamente, se aproveitando da maciça procura nesta região, nem sempre completamente supridas por estes grandes hotéis, elevou seus preços, apesar de não oferecer as mesmas comodidades aos seus hóspedes, exceto a sua privilegiada localização.

De fato, a hotelaria é um advento que não pode cair no esquecimento se pretendemos buscar uma compreensão nas transformações da morfologia deste bairro. As estruturas recém-criadas, buscando dar suporte à consolidação, e sua consequente expansão dos serviços voltados especialmente a este público efêmero, dão novas formas à sua paisagem.

5.1 A Especulação imobiliária

Como já mencionado anteriormente, o bairro do Campo Belo surgiu como um sítio, pertencente à determinada família com certa influência na época, e que veio a se desenvolver como um bairro muito tempo depois, quando em dado momento a cidade de São Paulo se expandiu, e passou a ter influência de seus arredores, que até então conforme mencionamos anteriormente desenvolviam relações somente regionais, fundamentalmente com Santo Amaro. A unidade de vida mencionada acima ficou

¹⁴ Trata-se do Hotel Íbis, localizado no cruzamento da Rua Renascença com a Rua Baronesa de Bela Vista, próximo à Passarela Comandante Rolin fazendo a ligação da fachada do aeroporto ao bairro. O hotel oferece 391 quartos climatizados, um restaurante, um bar, serviço de lanchonete aberto no sistema 24/7 e um estacionamento privativo coberto pago. 9 salas de reuniões com capacidade para 100 pessoas também estão disponíveis. Seu preço em data da primeira pesquisa de campo partia de R\$ 129,00 (30/04/2010). Em 2015, este valor já estava em R\$ 199,00.

estabelecida por muito tempo intrincada a um âmbito rural, porém, sua transformação para o urbano apesar de ser recente, se deu de maneira rápida, como ressalva Francisco Scarlato:

São Paulo é uma cidade que, desde o século XVI até a segunda metade do século XIX, viveu o paradigma do ‘tempo lento’. A partir de então, com a modernização das novas relações capitalistas empreendidas pela sociedade do café, aceleram-se profundas transformações sócioespaciais, não somente no centro urbano da cidade. (...) Em poucas décadas, o centro extrapolou seu antigo sítio histórico – região do triângulo localizado entre as ruas São Bento, XV de Novembro e Direita – para expandir-se em todas as direções. (SCARLATO in CARLOS, 2004, p. 247.)

A partir do grande aumento do número de imigrantes chegando a São Paulo no início do século XX, se constata que a cidade precisaria crescer, mas este processo não se deu de uma forma contígua, pelo contrário:

Algumas áreas vizinhas ao bloco contínuo central da cidade são arruadas: Pacaembu, Jardim América, Jardim Europa, Jardim Paulista, Alto da Mooca. (LANGENBUCH, 1968, p. 132.)

São estes os bairros que o mesmo autor mais a frente denomina “bairros-jardim”: loteamentos destinados à classe mais abastada. Ainda cita o surgimento de uma grande companhia imobiliária na criação dos mesmos (neste caso, a City).

Assim, verifica-se que mesmo havendo a necessidade da cidade gerar novas moradias à sua crescente população, os loteamentos próximos ao centro ou eram destinados às classes com maior poder aquisitivo, ou simplesmente as colocavam ao ócio, aguardando sua inevitável valorização, enquanto a classe operária era destinada a residir em bairros mais afastados, e quase sempre isolados, como por exemplo, a Barra Funda, Casa Verde, Santana, Penha, Vila da Saúde.

Muitos trabalhadores foram expulsos para a periferia, em busca de aluguel mais barato, ou da tão sonhada casa própria na periferia, pela via da auto-construção. Muitos trabalhadores foram expulsos porque as fábricas, para se expandirem, compravam as residências contíguas a elas e as demoliam. (ANDRADE in CARLOS, 2004, p. 183.)

Assim, um século depois, o bairro do Campo Belo passa por uma nova onda de especulação imobiliária, muito mais intensa. A atual metrópole de São Paulo não somente possui um centro que se compreende a Sé e Santa Efigênia, e sim diversas outras centralidades cujas quais possuem a necessidade de constantemente otimizar suas circulações exercendo sua funcionalidade dentro da metrópole.

A partir da década de 1950, com a implantação da grande indústria fundamentada no capital multinacional, ocorreram profundas mudanças socioespaciais na Cidade de São Paulo. O Centro passou a perder sua vitalidade como centro financeiro e de serviços. As exigências então impostas pelo capital monopolista demandavam uma nova espacialidade. Novas centralidades foram criadas. Como decorrência, a Cidade foi se expandindo em todas as direções. Grandes investimentos foram aplicados em novas infraestruturas viárias. Bairros inteiros foram mutilados pela abertura de grandes vias expressas. Podemos dizer que a cidade passou a sofrer um acelerado processo de fragmentação e segregação espacial. (SCARLATO in CARLOS, 2004, p. 249, 250.)

Estas novas centralidades fizeram com que a realidade nas relações se transformasse. As relações dos bairros se fortaleceram novamente, certas vezes mais que as próprias relações com o Antigo Centro, dadas às desconcentrações das funções e a renovação urbanística imposta da metrópole. (SCARLATO in CARLOS, 2004, p. 258.)

É interessante antes de adentrar-nos ao contexto do bairro em estudo, inserido na intensa especulação imobiliária atuante em dias atuais, é estabelecer um breve histórico

do crescimento das ações dos agentes hegemônicos responsáveis por grandes empreendimentos dentro da metrópole, tal como o posicionamento do poder político ao que se refere a esta expansão de São Paulo.

A engenharia colocou-se como a solução dos problemas habitacionais que cresciam na metrópole de São Paulo, especialmente a partir da década de 1970. Segundo Anselmo Alfredo,

Se o crescimento da metrópole apresenta-se como contradição inerente à ampliação do habitável, ao mesmo tempo realizado por uma brutal seletivização e hierarquização do uso destes espaços, é exatamente através do prosseguimento desta contradição que torna-se possível a constante intervenção da engenharia na metrópole. [...] Para disciplinar esse caos, adequá-lo ao tempo, torná-lo um fator positivo para o desenvolvimento, o governo federal criou, em 1964, o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU – regulamentando-o em 66. (ALFREDO, 1999, p. 86.)

Em 1970, discute-se no *Seminário de Planejamento Metropolitano* as diretrizes de se viabilizar o chamado “crescimento harmônico”, por meio de obras e intervenção da engenharia, já mencionada anteriormente.

Havia, portanto, uma demanda de obras, disputada por diversos prestadores de serviços, e esta deveria ser articulada pelo poder político. [...] Discutia-se então, a criação de uma entidade capaz de receber os financiamentos de todos os níveis administrativos para tornarem-se viáveis as realizações de obras em toda a metrópole paulista. A criação da metrópole caracterizava então, a ampliação do espaço onde tornar-se-ia possível uma intervenção brutal da engenharia, através de obras, cujo objetivo era a resolução da crise pela qual passava o setor construção civil brasileiro, especialmente a partir de 1973. Viabiliza-se portanto, a instituição de um espaço físico, a metrópole, como valorização dos capitais das construtoras civis. (ALFREDO, 1999, p. 87.)

Assim, foram estipuladas as regiões metropolitanas no país que captariam financiamentos e recursos para ao mesmo tempo ampliar áreas capazes de contribuir

para o próprio crescimento da cidade, considerando-se também a preocupação destas áreas serem capazes de consumir seu próprio investimento, ou seja, ter uma relativa densidade demográfica capaz de ser potencial dentro da região, e simultaneamente ser possível o empreendimento de diversas obras.

Viabilizar a Região Metropolitana constituiu assim a sua caracterização como uma instância intermediária entre as esferas federativas que pudessem captar financiamentos e ao mesmo tempo ampliar áreas de intervenção capazes de contribuir para o próprio crescimento da cidade; afinal crescer era resultado também da construção imobiliária da cidade promovida pelos agentes interessados. O negócio ora instruído era a própria construção da metrópole. (ALFREDO; 1999; p. 90.)

Em 1971, criou-se a EMURB (Empresa de Urbanismo de São Paulo) “cuja meta era ordenar o crescimento da cidade”. Seguindo os *Planos de Desenvolvimento Metropolitano*, os quais continham diversas medidas destinadas ao crescimento da cidade tais como de transporte coletivo, parques, habitações de interesse social, e a descentralização administrativa. “Assim, a centralização do poder resolvia-se pela segmentação da cidade de São Paulo em inúmeras regionais cujo objetivo era exatamente colocar no comando das mesmas “experts” em detectar obras a se realizarem.” (ALFREDO, 1999, p. 92.)¹⁵

Após uma escassez de terrenos durante a década de 1970 destinados aos agentes imobiliários, dada a sua crescente valorização, na década de 1980 abre-se uma nova possibilidade aos mesmos:

Na década de oitenta, a iniciativa do poder político do município ainda preserva o plano de instalação de avenidas por toda a capital. A característica principal é a construção das avenidas de fundo de vale.

¹⁵ Verificamos ainda em seu estudo que uma grande preocupação da coordenadoria das Administrações Regionais era sempre de ter como administrador um engenheiro. E o mesmo é responsável por todos os problemas operacionais, que em grande parte seriam melhores tratados se houvesse outro profissional em seu encargo.

Trata-se de um discurso higienista onde busca-se sanear a metrópole dos rios poluídos, canalizando-os e retificando-os, de modo a ser possível a sua ocupação pelas “avenidas rápidas e eficientes”. Neste período destacam-se os argumentos para “desafogar” o trânsito da cidade.

Na órbita do decreto de 1986 sobre o desfavelamento, começa a tornar-se possível a construção de tais avenidas. O decreto previa a destruição de qualquer favela, com o objetivo de construir avenidas. [...] Constitui-se a partir desse decreto uma legalidade jurídica para justificar a remoção de favelas ao longo dos córregos, especialmente aquelas localizadas em regiões valorizadas da cidade, onde a iniciativa privada prevê oportunidades de ganhos com tal processo de remoção, porque libera espaços para a construção de prédios. (ALFREDO, 1999, p. 99.)

A partir deste momento, o potencial previsto para a região contemplada por esta avenida de fundo de vale – futuramente viria a ser a já construída Avenida Água Espreada – é exponenciado. Dentre suas primeiras medidas, portanto, uma delas viria a ser a nova onda de desapropriação da população favelada ali presente (ação também prevista e legalizada juridicamente como vimos acima). As ações propriamente ditas relacionadas à avenida veremos adiante quando tratarmos da Operação Urbana Água Espreada.

Assim, neste atual cenário resultante no bairro do Campo Belo, verificamos a sua crescente valorização, dada muito graças a forte especulação imobiliária que seus terrenos foram inseridos. A forte concentração de novos edifícios concomitante com o acréscimo de seus moradores é algo cada vez mais presente (ver Imagem 12 e 13).¹⁶

O que não se deve perder de vista é o novo padrão de moradores que se instalam, e por antítese torna a permanência dos mais antigos moradores cada vez mais difícil;

¹⁶ Conforme Ana Fani Carlos, “[...] Este processo não só permite o estabelecimento de uma nova atividade no lugar – o que gera a transformação do uso residencial, mas, sobretudo desencadeia um processo de valorização do solo urbano por meio dos investimentos em infra-estrutura e do aumento do potencial construtivo da área (até então interdita pela lei de zoneamento vigente na cidade). A essa situação ainda se deve acrescentar o fato de que as mudanças na área obrigam antigos proprietários a vender suas antigas propriedades, criando um aquecimento no mercado imobiliário.” (CARLOS, 2001, p. 24.)

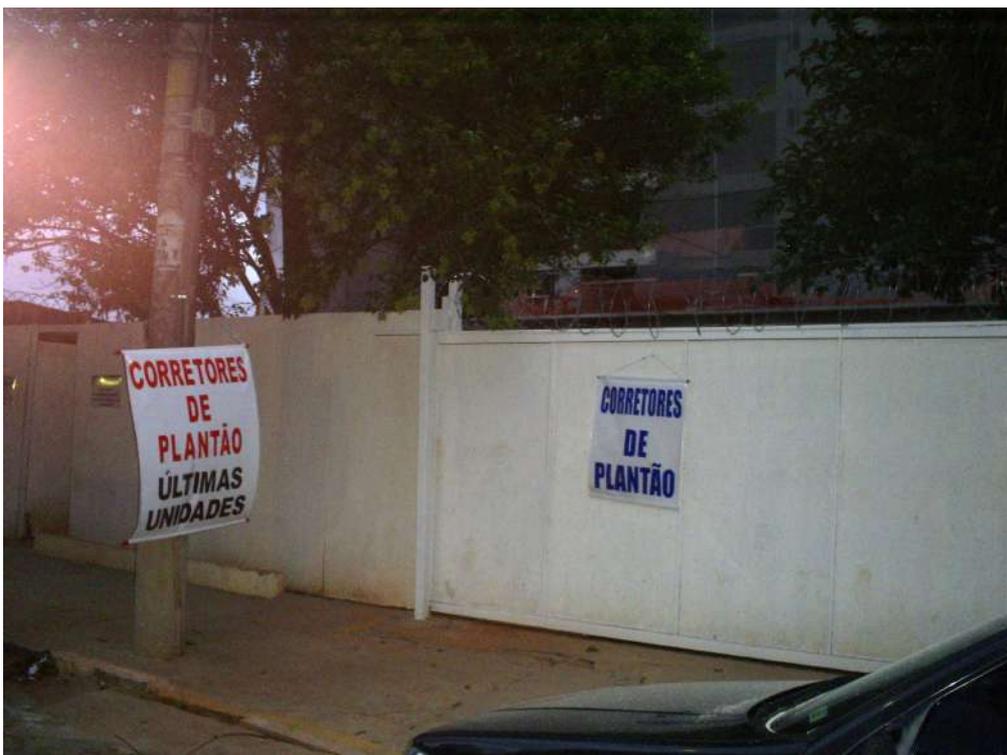


Imagem 12: Diversas faixas como estas encontradas na Rua Xavier Gouveia são comuns ao caminhar pelo Campo Belo. O lançamento e a oferta por novos apartamentos são praticamente incessantes. Foto: Marcelo Saccomann. Janeiro de 2009.

mais ainda: na realidade, parcela considerável dos antigos residentes é impulsionada a se mudar para os bairros mais afastados. Segundo Seabra, a mobilização dos bairros centrais, indica uma mobilização da população em direção aos limites externos da cidade, ainda que não chegue a constatar uma estagnação ou até mesmo um decréscimo populacional como aconteceu ao Centro Histórico no primeiro quarto do século XX. Para se entender melhor a realidade em que se compreende o Campo Belo, é de grande importância considerar a cidade como totalidade, e o bairro como unidade de vida urbana na abordagem lefebvriana. O autor, no entanto, ressalta que:

[...] as instituições não tem mais nada em comum com o bairro; mais que nunca elas não o ultrapassam, o dominam. [...] O bairro quase não intervém na proclamação dos valores dominantes. (LEFEBVRE, 2008, p. 212.)

Segundo o EIA da Operação Urbana, o Campo Belo se caracteriza “pela ocupação de alto padrão, apresentando forte tendência à verticalização de uso predominantemente residencial. A paisagem é atualmente definida pela aglomeração de edifícios residenciais de alto padrão, contrastando com a ocupação residencial horizontal. Trata-se de área de grande interesse para o mercado imobiliário, para a incorporação de edifícios de alto padrão, dada à sua proximidade com as avenidas dos Bandeirantes, Washington Luís e Vereador José Diniz. Sua topografia é suave em direção à Avenida dos Bandeirantes e um pouco mais acentuada próximo ao vale do Córrego Água Espreada.” (EIA, 2003, Volume 2.2, p. 10.9.)

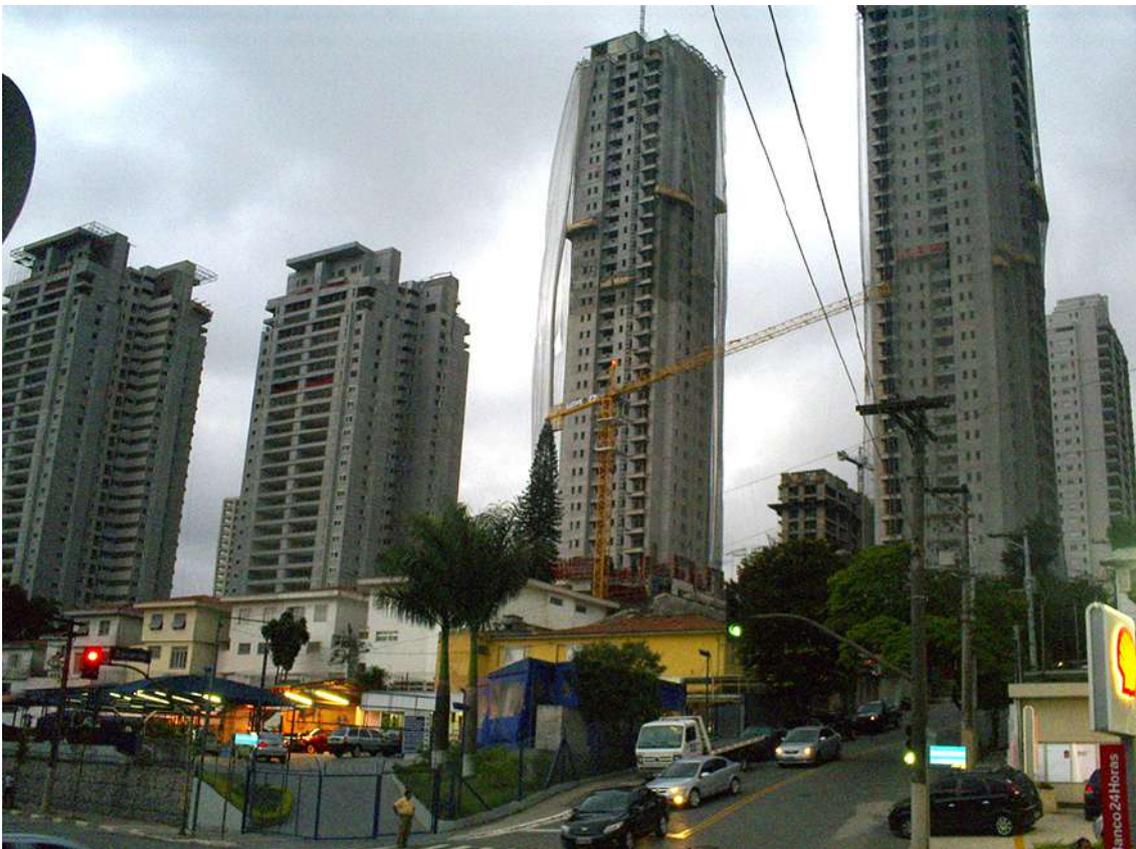


Imagem 13: Nota-se na imagem a grande concentração de construções sendo realizadas simultaneamente às margens da Avenida Água Espreada. Foto: Marcelo Saccomann. Janeiro de 2009.

5.2 A especulação imobiliária no Campo Belo articulada com as Operações Urbanas

Sabemos que em meados do século XX, o núcleo de inteligência paulistano do Centro histórico passou a operar exclusivamente na Avenida Paulista, e mais recentemente, esse núcleo se expandiu para a Avenida Eng. Luís Carlos Berrini, hoje já até vulgarizada como Região da Berrini¹⁷, dada à sua expansão que já trespassa meramente a avenida, como verificamos em Tourinho, estas áreas

[...] da Avenida Berrini e da Marginal do Rio Pinheiros configuram-se, na última década do século XX, como um dos novos redutos do chamado terciário superior em São Paulo, definido pelo polígono compreendido pelas Avenidas dos Bandeirantes, Nações Unidas e a própria Berrini, o qual já se estende até a rua Verbo Divino, ou além dela até o Centro Empresarial de São Paulo, [...] configurando-se uma realidade urbana totalmente distinta daquela que se apresentava até então. (TOURINHO in CARLOS, 2006, p.285.)

A desapropriação realizada na época antes do empreendimento foi uma ação muito bem calculada e trabalhada pelos agentes empreendedores, conforme consta em Frúgoli Jr.. O mesmo sobre a criação desta nova área da cidade entrevistou Carlos Bratke - responsável pelo projeto dos primeiros prédios de escritório na região referida – e apesar do entrevistado tentar se esquivar a respeito da existência de um projeto, acabou por revelar que a paisagem, o tráfego, condições de zoneamento e os baixos custos dos terrenos na época foram fatores decisivos para atraí-los para este investimento. O raciocínio nos leva “[...] à clara noção da criação de uma nova centralidade com base em mecanismos de mercado.” Também deve-se considerar “[...] que havia a consciência de que a área estava no desenvolvimento virtual do setor

¹⁷ Região que muito nos interessa no presente estudo, visto que parte de sua área consta inclusa na Operação Urbana Água Espreada e a construção da Avenida homônima fez influir ainda mais diretamente o cotidiano dos bairros do Brooklin (Berrini) com o Campo Belo.

sudoeste, alvo então de futuros investimentos públicos.” (FUJIMOTO, 1994, p. 55 apud FRÚGOLI Jr., 2000, p. 181.)

Portanto, conforme já fora abordado acima, os empreendedores tiveram poucas despesas na época para adquirirem uma área extremamente esquemática, que antes de sua consolidação como centralidade, era pouco considerada¹⁸, e posteriormente concebeu uma valorização estratosférica, conjugada obviamente à ajuda do Estado promovendo infraestruturas, tais como ampliação de vias para aumento de fluidez e transporte público, garantindo a chegada dos funcionários.¹⁹

A desconcentração acabou por definir estas novas territorialidades,

[...] primeiramente, com a consolidação do novo centro da Avenida Paulista, nos anos 1970, e posteriormente, sempre em direção aos bairros nobres da cidade como os Jardins e outros a sudoeste da cidade, que já vinham se consolidando desde os anos 1940, surgem os novos centros como da Avenida Faria Lima, Avenida Luiz Carlos Berrini e o da Marginal Pinheiros. (SCARLATO in CARLOS; 2004; p. 262.)

¹⁸ Verifica-se na tese de Adailton Isidoro de Deus que, “No intervalo, entre o abandono e início de revalorização da região e aproveitando as possibilidades da localização e dos preços baixos dos terrenos e casas junto às áreas de várzea na região da Berrini, é que começam a ser construídos os edifícios de escritórios que atendiam a uma nova demanda empresarial com os edifícios de até oito pavimentos, projetados para se adequarem às necessidades das grandes empresas. Com o tempo a centralidade Berrini foi potencializada com a Operação Urbana Água Espraiada”.

¹⁹ Abordando o mesmo tema, Frúgoli Jr. afirma: “Num curto espaço de tempo uma grande concentração de edifícios de escritório é produzida. Tal estratégia teria estado presente desde o início, com a aquisição simultânea de 30 terrenos entre 1974 e 1976, para posterior construção de vários edifícios (evitando assim a concorrência), através da incorporação de capitais privados, incluindo o conhecimento prévio de futuros investimentos públicos na região.” (FRÚGOLI Jr., 2000, p. 177). O autor ainda se utiliza de entrevista concedida por parte dos empreendedores que os terrenos foram adquiridos por baixos preços devido ao desconhecimento da população local (em sua maioria de baixa renda) a respeito do valor de suas propriedades com as benfeitorias que o local receberia.

Apesar disso, vale ressaltar que mesmo com a ação pública favorecendo quase que exclusivamente a classe dos chamados agentes hegemônicos, isto não foi suficiente para Carlos Bratke poupar críticas direcionadas ao poder público. O mesmo mostra grande preocupação com a contenção de camelôs atuando nas áreas de influência dos prédios comerciais, e também com os “maloqueiros”, conforme ele os denomina, que se apropriam da praça para passar a noite, cuja solução vislumbrada seria o cercamento das áreas, visto que a administração destes prédios ao redor que são responsáveis pela manutenção destes espaços.

No entanto, além de o autor contrapor a dinâmica destas novas centralidades, ele também observa um fator negativo, quando comparado o mais recente centro da Berrini com o antigo centro da cidade:

Neles (centros da Faria Lima e Berrini) é pouco significativa a infraestrutura de serviços e de lazer para atender localmente a grande quantidade de funcionários do conjunto de escritórios ali localizados. O cotidiano daquelas avenidas apresenta-se desprovida de formas atrativas de convívio, o que pode ser observado nos momentos em que se encerram as atividades de trabalho. [...] os *shopping centers*, neste contexto, assumiram um papel de grande magnitude na nova territorialização. Na verdade, eles passaram a representar verdadeiras cidadelas no interior da Cidade. (SCARLATO in CARLOS, 2004, p. 262, 263.)

De certa maneira, considerando-se a obra ter sido escrita em 2004, podemos aceitar a idéia que a região da Berrini ainda necessita certa infraestrutura de serviços, mas não é o que se verifica na região da Faria Lima, que conta com diversos estabelecimentos, um *shopping center* (Iguatemi), e com sua avenida principal inserida por completo no percurso da linha 4 – Amarela do Metrô, parcialmente em funcionamento, aumentando ainda mais sua fluidez .

Seguindo então esta linha de raciocínio, e reunindo elementos tais como a recente desapropriação e demolição de um dos maiores aglomerados populares da região (Jardim Edite), vinculados à Operação Água Espraiada, que teve seu primeiro EIA expedido no ano de 1996, se evidenciam as influências que estas manobras políticas já geraram no bairro do Campo Belo, e muitas outras que ainda estão por vir.

Um número muito grande de desapropriações para construção de grandes obras não somente desfiguraram aquelas paisagens como acabaram expulsando parte significativa de sua população tradicional. (SCARLATO in CARLOS, 2004, p. 264.)

Foi o caso do vale do Córrego Espraiada, atual Avenida Água Espraiada. Ali se encontrava a população mais humilde do bairro do Campo Belo. Eram milhares de famílias que ali já residiam há décadas. Em biografia do bairro, existem registros de famílias de origem mais modesta que chegaram e ali ficaram no princípio do processo de loteamento do bairro. Sob o pretexto de melhorar o tráfego do bairro com o empreendimento, diminuindo a carga da Avenida dos Bandeirantes, assim como uma ligação mais rápida com a Rodovia dos Imigrantes, por meio do bairro do Jabaquara, os moradores da elite do bairro pouco contestaram.²⁰

No entanto verificamos que a finalidade da abertura desta avenida não tinha fundamentalmente esta intenção. Finalizada a obra, tornou-se a avenida mais cara do Brasil²¹, e mesmo assim por anos esta ficou ociosa. O trecho que de fato que concentra grande carga de veículos é do Brooklin, próximo à Avenida Portugal, até o acesso à Marginal Pinheiros (local da recém-construída Ponte Estaiada). O que de fato aconteceu imediatamente, foi a valorização que os terrenos adjacentes receberam (cerca de 10% em 2004)²², assim como a garantia para a região da Berrini continuar a expandir-se.

[...] A região em torno da Avenida Luís Carlos Berrini se mantém como área propícia ao estabelecimento de novos prédios de escritórios, apresentando curva ascendente de crescimento desde a década de 1980 em função da quantidade de área passível de ser incorporada e que foi aumentada em 1997, com a abertura da Avenida Água Espraiada. (CARLOS, 2001, p. 145.)

²⁰ Em entrevista concedida a Anselmo Alfredo pelo Presidente Executivo do Metrô, Rogério Belda, ele afirma também que a existência de uma favela presente no bairro, que vinha a crescer cada vez mais, representava uma desvalorização de seus terrenos, “[...] Então para os proprietários daquela região eles acharam o projeto muito bom” (ALFREDO, 1999, p. 76.)

²¹ R\$ 840 milhões.

²² Folha de S.Paulo; 30/10/2004.

Esta ligação com a Rodovia dos Imigrantes é novamente justificada no EIA expedido em 2003, contestando-se uma alternativa de ampliação da Avenida Roque Petroni, utilizada como exemplo, alegando os seus altos preços se fosse estipulada uma nova área de desapropriação. Assim:

Compromete, também, a possibilidade de outra alternativa que não o córrego Água Espraiada, o fato do projeto ter duplo objetivo: um de atender as demandas de tráfego, e o segundo de resolver grave problema social gerado pela instalação de favelas na faixa de domínio da avenida, outrora desapropriada, que já foram parcialmente relocadas quando da construção do primeiro trecho da avenida da Marginal até a rua Professor Lino de Moraes Leme.

Dessa forma, não se colocam alternativas locacionais para a necessária ligação entre a Rodovia dos Imigrantes e Marginal Pinheiros em uma área urbana consolidada. (EIA, 2003, Volume 1, p. 1.9)

Apresentada esta nova justificativa de 2003, não se notava qualquer movimentação para concretizar-se a ligação com o bairro do Jabaquara. Somente no início do ano de 2012, as obras finalmente foram iniciadas, e mesmo assim em ritmo lento. Para sua realização, considera-se a ligar a partir da Avenida Lino de Moraes Leme, *“com seus complementos necessários, sua ligação será feita através de túnel sob a Avenida Eng. Armando Arruda Pereira e alças de acesso em desnível”* (EIA, 2003, Volume 1, p. 5.1.)

O trecho em questão necessário para desapropriação que o EIA propõe a fim de completar o seu trajeto original apresenta moradias de classe média; em sua grande maioria casa de alvenaria com mais de dois dormitórios e alguns prédios residenciais. Este trecho compreende-se da Avenida Dr. Lino de Moraes Leme até a Avenida Eng. George Corbisier.

Em estudo de Anselmo Alfredo, ele observa o fato da não limitação do projeto quanto à própria construção da Avenida Água Espraiada, *“o saber urbanístico do poder municipal está carregado de finalidades”* como ele bem observa. (ALFREDO, 1999, p. 57.).

Consta no RIMA do projeto a preocupação de se resolver o problema das invasões, caminhando-se para um padrão urbanístico que fosse compatível com o adensamento que se pretende para a área, ou seja, visando exclusivamente os empreendimentos imobiliários que se possibilitariam na região, incluindo até mesmo o distrito do Jabaquara.

É interessante notar, no entanto, que os moradores mesmo que não compreendam toda a amplitude do projeto da Operação Urbana, tal como todo o seu histórico que vem se estendendo e se adaptando conforme o passar do tempo, eles tem consciência que tudo isto não se trata simplesmente de “passar uma avenida” com a finalidade de desafogar o tráfego. Conforme entrevista realizada com morador das imediações da Avenida Água Espraiada:

– Em sua opinião, qual sua impressão dessa Operação Urbana?

– Valorizar ainda mais o bairro. É tirar a maioria das casas possíveis, fazer prédio, e transformar praticamente numa Moema.²³ Campo Belo, vai virar daqui 5 ou 10 anos deve virar uma Moema com certeza.

– Qual o conhecimento que você tem da Operação Urbana, que vem acontecendo desde 97, as medidas que vem ocorrendo?

– Olha, as duas maiores mudanças que vem acontecendo aqui é retirar a favela e construir prédio. E dizem aquela lenda do metrô, que até agora eu não vi nada. Só isso.

²³ Moema é um dos bairros fronteiros do Campo Belo, localizado ao Norte, no sentido do centro da cidade. Trata-se de um bairro extremamente verticalizado, elitizado, detentor do maior índice IDH da metrópole (0,961). Dados de 2000, extraído do Atlas do Trabalho de Desenvolvimento da Cidade de São Paulo de 2007, disponível em <<http://atlas municipal.prefeitura.sp.gov.br/>>.

Apesar de ser um tanto precipitado fazer uma comparação do futuro próximo do Campo Belo, com um bairro que já teve seu adensamento praticamente consolidado já há algum tempo, como Moema, verificamos que a visão do entrevistado a respeito da Operação Urbana compreende para além do campo do imediato, ou seja, a construção da avenida, que veio por forçar a remoção da favela.

– Como que era a favela, do que você se lembra, antes de passarem a Avenida Água Espraiada. Como é que era? Muito grande?

– Era. Absurdamente grande. Era o córrego, que começava, a favela começava lá desde o começo perto da Santa Catarina, ia até a Berrini.

– Na sua visão, você acha que a retirada total dos favelados um dia vai acontecer, ou eles vão permanecer independente do que acontecer?

– Olha, fácil não vai ser, mas eu acho que vai acabar. Já tiraram vai, praticamente 80 % da favela, de 10 anos pra cá tiraram 80 % da favela. Tem só lá na Berrini, e tem na Santa Catarina agora²⁴, e um pedacinho, uns 2 % aqui na Cristóvão Pereira.

– Uma hora então, você vê que vão retirar todos eles.

– Vai. Principalmente aquele pedaço que vai ligar lá a Imigrantes. Ali já tá começando. E com certeza, 90 % dos incêndios nas favelas já é coisa planejada pros caras abrir espaço. Isso daí é fato.

– Você vê a presença deles aqui como prejudicial? Qual a visão que você tem dessas pessoas que se apropriaram dessa região?

²⁴ O trecho referido era o Jardim Edite que hoje já se encontra quase totalmente remodelado.

– *Depende. Eu digo que tem problemas. Depende da visão que você quer entender. Se for na visão econômica, lógico que quanto mais sair pessoal da favela, mais o imóvel aqui vai valorizar. Mas aí essa é a única coisa. Diferente disso daí, eu não tenho problema algum. Eu sempre estudei em colégio público, conheço muita gente da favela, tenho amigos lá...*

– *Mas você acredita que tem pessoas que veem com maus olhos?*

– *Com certeza, com certeza. Ninguém quer abrir a janela de casa todo dia de manhã e ver lá a favela, ver um córrego transbordando, ver gente invadindo o seu prédio, ninguém quer isso.*

Interessante é notar na ressalva do entrevistado no seguinte trecho: “(...) 90 % dos incêndios nas favelas já é coisa planejada pros caras abrir espaço. Isso daí é fato.” Obviamente não iremos encontrar evidências que nos indiquem tais medidas (mesmo que verídicas) por parte dos agentes que se interessaria por tais tragédias.²⁵ Então por este mesmo motivo, não se prolongará a respeito desta afirmação feita pelo entrevistado, no entanto, não se trata de um pensamento isolado; informalmente, muito já se ouviu sobre essa prática, e ainda mais em casos nos quais se formam resistências ou lideranças muito consolidadas nestas comunidades. Alfredo Anselmo afirma a colocação como uma real e constante preocupação dos moradores das favelas:

O fogo, uma constante ameaça aos favelados, também representa a precariedade. (ALFREDO, 1999, p. 128.)

²⁵ Algum tempo depois de realizada a entrevista, uma onda de incêndios em favelas assolou a cidade de São Paulo no ano de 2012, alguns deles na região da Avenida Água Espraiada. No *site* do jornal virtual *Brasil 247*, podemos acessar a matéria correspondente ao incêndio da favela do Piolho, localizada na Rua Sônia Ribeiro por meio do link <<http://www.brasil247.com/pt/247/brasil/79565/>>. Acesso em agosto de 2013.



Imagem 14: Moradores da Favela do Piolho fogem de suas moradias enquanto as mesmas são consumidas pelo fogo. Foto: Renato S. Cerqueira/FuturaPress.

Vemos que a ação da remoção das favelas aqui nesta região apela por meio de várias facetas. Uma delas, já apresentada é a questão da segurança que, expõe os moradores que não tem a posse da terra como uma ameaça aos que tem, ou seja, os moradores legais. Outra faceta é o que se está conjugado no adensamento da região – a valorização da terra, e outro que se manifesta de forma mais coadjuvante é um dos pontos que o entrevistado levantou em uma de suas respostas: a paisagem. Podemos reparar no seguinte trecho, “[...] *Ninguém quer abrir a janela de casa todo dia de manhã e ver lá a favela*”.

A paisagem formada por um conjunto de favelas, como é o caso, acaba por afetar os moradores de seus arredores. Vezes se verificam o medo já abordado anteriormente quando falado sobre a segurança, vezes pelo receio de ver sua propriedade desvalorizar devido às práticas de alguns moradores destas favelas²⁶. A paisagem nestes casos revela a incompetência, ou mesmo o desinteresse dos órgãos públicos responsáveis de prover condições necessárias para os moradores ilegais permanecerem, e não somente ignorar ou simplesmente “transferir o problema”, caso que será mais bem observado no capítulo referente à Operação Urbana. É esta indiferença que os moradores enxergam em suas janelas, uma tradução simplificada da

²⁶ O entrevistado afirmara também que práticas de alguns moradores da favela incomodavam a harmonia dos residentes do prédio, tais como roubos ou invasões antes de se concretizar a construção da Avenida Água Espraiada.

paisagem da qual alguns temem. Como contraponto, verificamos a mesma paisagem, utilizada de forma diferente pelos agentes imobiliários, em seus apelos comerciais. Em jornal distribuído gratuitamente nas regiões do bairro, consta-se a seguinte manchete:

Campo Belo é garantia de alto padrão de vida. Moderno bairro oferece infraestrutura requintada.

A propaganda segue com esta bela foto (ver Imagem 15), focando em primeiro plano muitas casas térreas, e em segundo plano os muitos prédios que já foram construídos às margens da Avenida Água Espraiada. O interessante de se observar é que a foto dá grande ênfase na vasta arborização e grande área com absolutamente nenhum prédio presente. Porém, o que não se comenta em nenhum momento é o fato desta área pertencer ao bairro do Brooklin, portanto não pertencente à referida “demanda” da qual a matéria trata.



Imagem 15: Foto utilizada pelo jornal dando grande ênfase à arborização e horizontalidade predominante. Crédito: Jornal Minha Casa, meu imóvel; ano2; edição 258; maio de 2010.

O discurso caminha abordando a crescente valorização do bairro, presença de infraestrutura invejável, articulado com a possibilidade de descanso e sossego dentro do cotidiano agitado de São Paulo. O alto padrão, a proximidade com o Parque e Shopping Ibirapuera também são artifícios utilizados, tal como sua acessibilidade.²⁷

²⁷ Extraído do jornal de circulação gratuita Minha casa, meu imóvel – Maio de 2010; Edição 258; Ano 2. Matéria completa no caderno de Anexos, ao fim do trabalho.

Veremos à frente as práticas adotadas da parceria público-privada em favor da Operação Urbana Água Espraiada, responsável em grande parte das transformações nas quais o bairro atualmente se insere. É assim, de extrema importância para a integridade da Operação Urbana se realizar de forma plena com os interesses do grande capital. A essência de sua proposta depende de investimentos e lucratividade, parte que interessa especialmente ao âmbito privado, tal como da persuasão e o poder de intervenções pontuais, parte esta que cabe ao Estado, como se verifica no EIA:

Convém ressaltar que o intuito da Operação Urbana Água Espraiada, se de um lado prevê uma série de obras e ações, de outro, pela sua própria natureza, depende do interesse efetivo de agentes econômicos para realizar seu propósito. Na verdade, o que há é um volume de metros quadrados a ser “vendido”, com características urbanísticas específicas a cada subárea, além de uma série de direitos e obrigações pertinentes ao privado de um lado e ao público do outro. (EIA, 2003, Volume 1; p. 4.4.)

6. OPERAÇÃO URBANA ÁGUA ESPRAIADA

6.1. O conceito de Operação Urbana

Primeiramente, antes de adentrarmos na questão da Operação Urbana especificamente que nos interessa, a Água Espraiada, é interessante constar o significado de Operações Urbanas, segundo o próprio EIA/RIMA, ratificado pela EMURB – Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo:

A experiência bem-sucedida das Operações Interligadas permitiu concretizar em 1991 o conceito de Operações Urbanas, já formulado desde 1985, no projeto de lei do Plano Diretor de São Paulo: “intervenções conjuntas dos setores privado e público, por iniciativa deste, destinadas a produzir transformações localizadas”. As operações urbanas foram introduzidas para desenvolver áreas da cidade, economizando recursos orçamentários, passíveis assim de atender a outras prioridades.

O conceito de Operação Urbana foi institucionalizado pelo Plano Diretor de 1988 e implementado com as leis específicas da Operação Urbana Anhangabaú (1991), da Operação Faria Lima (1995), da Operação Água Branca (1995) e da Operação Centro (1997). Uma Operação Urbana pode executar um plano de preservação ambiental ou de renovação urbana para parte do território municipal cuja potencialidade de desenvolvimento se pretende aproveitar. Ela também pode ocorrer em razão de uma política de preservação ou de investimentos públicos realizados ou propostos e onde existe interesse da municipalidade e de agentes privados em sua promoção.

Toda a Operação Urbana é precedida de um estudo para a área escolhida, em conformidade com suas características ambientais, suas tendências de desenvolvimento

e seu papel funcional no conjunto da cidade. Esse instrumento pode alterar o sistema viário, permitindo novos usos e a instalação de novas atividades. Na própria área da Operação Urbana pode ser exigida a construção de habitações de interesse social, destinadas aos moradores sujeitos às desapropriações ou mesmo para substituir habitações precárias existentes a fim de proporcionar qualidade de vida.

A ampliação dos coeficientes de aproveitamento é também admitida, até se esgotar um estoque de área de construção adicional calculado previamente e fixado na lei de Operação Urbana. Esse estoque é calculado em função do interesse do mercado na renovação da área e da capacidade da infra-estrutura após a implantação das melhorias previstas na operação.

As áreas das operações urbanas são escolhidas em função da realização de obras pelo Poder Público que acarreta mudanças no local e, conseqüentemente, acréscimos expressivos na valorização imobiliária da área. Também poderão ser escolhidas áreas deprimidas que necessitam de revitalização ou sujeitas a uma preservação ambiental especial ou ainda, necessitadas de áreas verdes.

Os investimentos necessários para a implantação do programa de obras – abertura de vias, construção de drenagem, implantação de áreas verdes, equipamentos urbanos, desapropriação de áreas – são pagos pelas contrapartidas dos interessados. Tais contrapartidas são cobradas pelo fato de se aumentar a área construída, implantar usos e atividades não previstas no zoneamento geral da cidade ou obter a cessão do espaço aéreo ou subterrâneo das vias. A forma de contrapartida está estabelecida na própria lei que institui a Operação Urbana.

A Operação Urbana poderá ser proposta pela Prefeitura ou pela iniciativa privada, sendo que, neste último caso, deverá ter o aval da primeira, devendo de qualquer modo ser aprovada por lei.

Evidentemente, o investidor pode ou não participar da Operação Urbana, a adesão é livre. No entanto, o Poder público poderá ter interesse em desenvolver locais que não oferecem muitos atrativos aos empreendedores.

*Para canalizar os recursos advindos das Operações Urbanas recomenda-se a criação de um Fundo de Desenvolvimento Urbano, o qual seria redistribuído pelo Poder Público. Essa redistribuição poderia a princípio ter caráter local, ou seja, dentro do próprio perímetro da Operação que gerou esse recurso, ou poderia ser feita em outros locais da cidade.*²⁸

6.2. A argumentação justificativa do empreendimento

Segundo o Estudo de Impacto Ambiental – EIA de 2003, a Operação Urbana Água Espraiada tem como objeto:

O entorno das obras viárias e de drenagem do córrego das Água Espraiada, que foram iniciadas e parcialmente executadas em 1995, até a Avenida Lino de Moraes Leme, uma área no entorno da extensão do eixo Faria Lima – Berrini, representada pela extensão da Avenida Chucri Zaidan até a Avenida João Dias, e por uma faixa mais estreita do lado oposto do rio Pinheiros, ligada ao perímetro anterior por duas pontes, onde, porém, não estão previstas outras obras viárias. (EIA, 2003, Volume 1, p. 1.3.)

O conjunto de obras a serem implantadas estão previstas para um prazo de 20 anos sob um custo de U\$ 603 mi., sem a inclusão do custo de desapropriação e de remoção dos favelados. Assim, o objetivo desta Operação Urbana visa a viabilizar um novo padrão urbanístico

²⁸ Extraído do EIA – 2003 – volume 1 - p. 3.5, 3.6.

compatível com futuros adensamentos previstos e ao mesmo tempo o “enfrentamento do problema das invasões sub-normais existentes na região”. (RIMA, p. 06 apud ALFREDO, 1999, p.66.)

Em sua revisão, o EIA de 2003 prevê perímetros diferentes de influência, dos quais se cabe destacar:

- Entre as avenidas Santo Amaro e Vereador José Diniz, também onde já há forte tendência à verticalização e usos mistos já admitidos, a serem reforçados pela implantação da Linha 5 do Metrô, a qual também deve abrigar um perímetro de adensamento incentivado ao longo de toda linha.

- A área da Avenida Luiz Carlos Berrini, apesar de já consolidada com torres de serviços e áreas comerciais também foi incluída, para uma complementação incentivada da ocupação existente.

- Também foi acrescentada uma faixa mais estreita do outro lado do rio, correspondente a uma parcela recortada na área plana da várzea existente, passível de ser adensada, que se ligara às demais áreas do projeto pela ponte proposta sobre o Rio Pinheiros, no eixo do córrego das Água Espraiada. (EIA, 2003, Volume 1, p. 4.5.)

Ainda no próprio EIA da Operação Urbana verifica-se que:

Diversos estudos relativos à implantação da avenida expressa no fundo do vale do córrego da Água Espraiada e para o tratamento de seu entorno, foram encaminhados na década de 1990, pela EMURB, à Secretaria Municipal do Meio Ambiente, definindo perímetros e projetos com diferentes formas de viabilizar o eixo viário proposto, com propostas específicas para uso e ocupação do solo, prevendo sempre a possibilidade de captação da valorização futura dos imóveis, pelo poder público. [...]

No início da década de 1980, a Secretaria de Vias Públicas – SVP, propôs para a Avenida Água Espraiada a abertura de uma via de características arteriais [...] Foi então aprovada a Lei Municipal número 10.443/88 e iniciadas as obras de canalização e implantação dessa avenida, paralisadas pouco tempo depois. Esse sucessivo adiamento acabou gerando um problema social, com a fixação de população favelada na faixa de domínio da avenida e invasão de imóveis desocupados, agravando também os problemas ambientais decorrente da falta de saneamento do córrego, que persistem até os dias atuais. (EIA, 2003, Volume 1, p. 1.6, 1.7.)

Mariana Fix ainda pontua este trâmite referente às desapropriações da região do córrego ainda mais no passado, porém com um traçado de projeto muito semelhante com o atual:

O córrego e a Avenida Água Espraiada, que tem sido um dos elementos que permanecem mediante as reorganizações espaciais da região, sofrendo intensamente tanto ações públicas quanto privadas desde a origem da Avenida Luís Carlos Berrini. Uma das ações públicas específicas em relação ao córrego Água Espraiada ocorreu em 1964, quando o prefeito Prestes Maia (1961-1964) promulgou “uma lei de melhoramento urbano que definia uma faixa de desapropriação ao longo do córrego Água Espraiada, destinada à construção de uma avenida com 60 metros de largura e 7 mil metros de extensão, iniciando-se na Marginal Pinheiros e finalizando no bairro Jabaquara, na avenida Conceição. (FIX, 2001, p. 87.)

Verifica-se que nas regiões de várzea do Rio Pinheiros na atual localidade da Berrini, existiam residências das quais gradativamente seus moradores foram induzidos a evadir suas propriedades devido a inúmeras e constantes enchentes.

A Companhia Light teria contribuído para potencializar a enchente, no caso inundação, com o interesse de se apropriar de uma parcela maior de terrenos junto à várzea do rio Pinheiros, na medida em que, a enchente foi de tal magnitude que ultrapassou o que geralmente ocorria na região. (DEUS, 2007, p. 24.)

Este evento teria propiciado à Companhia Light o direito de conduzir o processo de desapropriação e explorar de acordo com seus interesses o novo uso que se daria àquela região. Conforme Seabra,

A Companhia Light no vale era a modernidade que se impôs com uma força avassaladora fundada numa racionalidade muito objetiva garantida de um lado, pelo domínio de conhecimentos técnicos e

científicos de outro, pela lógica que preside o processo de produção de mercadorias [...] Ao ganhar condição legal para produzir o canal, tinha consciência plena de que estaria produzindo um espaço da cidade. Por isso mesmo foi expropriando e apropriando-se das terras das várzeas... (SEABRA, 1987, p. 244.)

Adailton Isidoro de Deus ressalta em sua tese, as duas estratégias, tanto a da Companhia Light nos anos 20/30, quanto a mais recente *Operação Urbana*, são ações articuladas com o propósito de reproduzir o capital por meio do uso e ocupação do solo, no qual ele se apropria de um termo muito utilizado por Ana Fani Carlos – as chamadas “parcerias público-privadas”. (DEUS; 2007; p. 29.) Para esta incorporação de valor ao solo, “varrer” estes espaços públicos, que ainda eram ocupados por elementos opostos que coexistem simultaneamente e dialeticamente²⁹ neste espaço em questão, era algo necessário, e o valor do uso do solo, é ignorado pelos agentes hegemônicos. A preocupação com o destino destes antigos moradores era algo supérfluo para os mesmos, pois conforme consta em obra de Ana Fani Carlos:

Essa necessidade (no que se refere ao desenvolvimento do capital, com base do uso do solo urbano) – que aparece como condição de realização da reprodução – é o produto do fato de que determinada atividade econômica só pode realizar-se em determinados lugares do espaço da metrópole, enquanto o uso para moradia é mais flexível. (CARLOS, 2001, p. 23.)

De fato, os destinos sugeridos aos moradores que seriam desapropriados, por parte do *pool* de empresários que se formou com a finalidade de retirar a população favelada, “varrer” a área, canalizar o córrego Água Espraiada, seguido pela construção da avenida homônima, foram os mais incompatíveis possíveis dentro de suas realidades. Grande parcela destes nas suas relações de trabalho exercia serviços, ou os chamados “bicos” na própria região ou em suas proximidades, como faxineiras dos edifícios,

²⁹ Henri Lefebvre em *O Direito à Cidade* trabalha a questão da simultaneidade para conceber o movimento dialético conflitante do conteúdo e da forma urbana, e assim compreender a problemática da cidade. A segregação dos grupos sociais e separações materiais são levantadas pelo autor para se discutir os conteúdos da vida urbana. (LEFEBVRE, 2008, p. 94-95.)

pedreiros, marceneiros, serventes das escolas próximas. Sugeriu-se, a princípio, os transferirem para lugares de 40 a 50 km de distância da atual avenida na Zona Leste da cidade. Esta ação em conjunto por parte dos empresários não significava somente liberar novos terrenos destinados a grandes empreendimentos, mas também uma valorização imediata dos mesmos que já ali estavam viabilizando a possibilidade de aquela área ser a mais cara da cidade.³⁰ O desejo de muitos, manifestado por meio de um líder comunitário como consta em Frúgoli Jr., era que se houvesse realmente a referida desapropriação, o conjunto habitacional deveria ser construído na própria região; caso contrário, isso significaria uma conseqüente queda no padrão de vida. Conforme será trabalhado a seguir, verificamos que os interesses do grande capital neste caso prevaleceram.

Assim, a Operação Urbana para realizar-se necessita buscar meios legais de efetivar-se, e dar conta de ultrapassar processos que impedem a metamorfose do *valor de uso* de determinadas áreas, que podem “*negar a lógica de verticalização em processo na zona sul do município, pois a propriedade para se impor necessita da expropriação de todas as outras formas de sociabilidade que se coloquem como diferentes*”. (ALFREDO, 1999, p. 14.)

A restituição da propriedade privada capitalista viabilizou-se por um processo de opressão policial, realização da forma legal, através do título jurídico de propriedade (**domínio**), e da humilhação dos moradores favelados porque sofrem o peso da lei, pois o sofrem na forma de “foras-da-lei” [...] A violência da imposição da lógica da propriedade privada se faz através da violação do corpo (cassetetes, armas, mortes e assassinatos, suicídios etc.) justamente porque ele se mostra como resistência da imposição desta forma. [...] A favela é um momento do corpo espacializado que se afirma como negação da propriedade privada capitalista. (ALFREDO, 1999, p. 15, 17. [grifo do autor])

³⁰ Esta valorização seguida da retirada das favelas significaria algo em torno de 100% segundo Waldomiro Bussab Filho, da Bolsa de Escritórios de São Paulo. (FRÚGOLI Jr., 2000, p. 206.)

Desta forma, a força policial foi, e continua sendo um dos métodos utilizados para se retirar a população presente sob a forma da ilegalidade. Utilizam-se da “opressão e da humilhação”, com a finalidade de o indivíduo se sentir despertente ao lugar do qual habita, incomodados com a situação do qual se encontra continuamente, e assim possivelmente facilitar o processo da reprodução do capital. *“Dirigem-se a ele porque é o elemento contraditório, reúne tanto a conformação como a resistência última.”* (ALFREDO, 1999, p. 131.)



Imagem 16: Manifestação organizada pela Frente pelo Plano Diretor Participativo. Foto: Repórter Brasil. <www.reporterbrasil.org>

Assim, inúmeras famílias foram despejadas de suas moradias e pouquíssimo se fez para criar novas condições favoráveis aos mesmos. O que se observa, na verdade, é a vontade quase que absoluta dos antigos moradores da recém-demolidada favela do Jardim Edite (ver Imagem 17), tal como dos moradores das antigas favelas³¹ antes de se

³¹ Anselmo Alfredo em pesquisa destinada à sua tese de mestrado infere a ocupação e constituição das favelas como um processo de negação à propriedade privada. Segundo ele “A ocupação do local ora em pesquisa pelos favelados (**às margens do córrego Água Espriada**) se deu em um momento que os proprietários, por força de decretos de desapropriação em andamento desde 1964, perdiam os seus direitos enquanto tais, contudo, reafirmamos que esta destituição da propriedade privada via desapropriação (negação dela) é um momento necessário à sua identidade, é uma contradição da forma que lhe dá sentido. Portanto, isto suscita uma possibilidade de afrouxamento dos interesses que a

concretizarem as obras da Avenida Água Espraiada de permanecerem ao menos na região.



Imagem 17: Contraste da então recém-demolido favela do Jardim Edite com os prédios de alto padrão do Centro Empresarial Nações Unidas – CENU. Nos dias de hoje passando por ali, o cenário já é todo homogêneo, os prédios foram levantados quase que instantaneamente. Crédito da foto: Marcelo Saccomann.

Esta ideia é reforçada por Adailton de Deus em sua dissertação de mestrado. Ora, uma população de condições financeiras desfavoráveis, que já reside próxima a infraestruturas decentemente instaladas, como escolas, transporte e hospitais³², é evidente que preferam por ali continuar a se deslocar para a região periférica da cidade ou suas adjacências – prática já exemplificada em Langenbuch:

É interessante notar que a especulação imobiliária, por um lado, expulsava parte dos moradores potenciais da cidade para a periferia externa enquanto por outro lado aqui encontrava novo campo de ação. (LANGENBUCH, 1968, p. 137.)

propriedade privada do solo urbano visa realizar. Assim, e por eles, tornou-se mais fácil o processo de ocupação desta área.” (ALFREDO, 1999, p. 12. [grifo meu])

³² A área ocupada (área limdeira ao córrego Água Espraiada) está situada numa região onde se tem acesso às melhores condições de infraestrutura e serviços da cidade. Localiza-se próxima ao centro, junto à área dos jardins e em contato com as redes e vias de transporte que dão acesso a toda a capital. Trata-se, portanto, de uma centralidade socialmente produzida cujo acesso se seletiviza-se devido ao valor que os pequenos lotes adquirem, graças a tais facilidades.



Imagem 18: Faixa de protesto encontrada em uma das favelas na esquina com a Avenida Água Espreiada com a Avenida Lino de Moraes Leme. Devido à faixa estar arriada, não é possível ler a mensagem inteira pela foto, mas a mensagem é a seguinte: “Srs. Governantes, se moradia é lei, só sairemos com moradia pronta!” Crédito da foto: Marcelo Saccomann. Janeiro de 2013.

Ao que se refere à permanência destes moradores mereceu um capítulo inteiro em estudo de DEUS, especificamente sobre os moradores da Favela da Mandioca e Jardim Edite. O mesmo coloca que os seus remanescentes não tinham a exata consciência da força que possuíam para influir no planejamento designado para aquele espaço pelos agentes hegemônicos, apesar de evidenciar de que não são ingênuos quanto à realidade que ali se passa³³, porém, para os mesmos, trata-se de uma realidade oposta aos interesses capitalistas que ali ocorrem – os mesmos não buscam especificamente a possibilidade de acumulação, e sim a viabilização da reprodução de suas vidas, entretanto, não se implica que a posse os colocasse fora do mundo da mercadoria. (ALFREDO, 1999, p. 12-15.)

Essa resistência faz parte da constituição espacial do lugar, especialmente das suas regiões mais próximas, porém, não somente reduzidas a estas relações mais diretas. Henri Lefebvre afirma que a cidade não se transforma especificamente à conjugação das relações às quais ele define como “*ordem próxima*” e “*ordem distante*”. As

³³ DEUS; 2007; p. 81-83 (entrevistas com moradores).

transformações na verdade resulta entre o meio termo dos dois, embora a *ordem distante* se imponha, e se torna evidente por sua imediatez.³⁴

Uma questão de fundamental importância a se salientar na produção do espaço urbano que se utilizam destas chamadas *Operações Urbanas*, é que os desdobramentos se dão de forma desigual para os beneficiados. A bem da verdade, o que ocorre é a realização dos interesses econômicos de uma minoria, enquanto os poucos direitos que constam nos planos destinados à maioria ou são esquecidos, ou sofrem de uma enorme dessincronia com os projetos destinados a gerar um novo *Valor de troca*³⁵ a estes espaços. O título de *beneficiados* referido acima, não passa de uma colocação a fim de amenizar um processo de ruptura social. Quando se define que haverá uma restituição da propriedade da terra, tratada como de caráter público, revela-se o caráter contraditório do processo, pois, na realidade, a propriedade privada é quem mediará as formas de ocupação destes espaços, por meio das grandes corporações, estas sim, auxiliadas previamente pelo poder público, que será responsável pela desapropriação de áreas fragmentadas.

Dentro deste contexto, diversos decretos foram promulgados pelo poder público, partindo da década de 1960, requerendo a desocupação das áreas que margeiam o córrego, ora sob o pretexto da construção de um anel viário, e mais recentemente sob o pretexto da construção da atual avenida, mas sempre se ampliando a sua referente área. Anselmo Alfredo em seu estudo sobre a região revela que:

É importante destacar que as áreas ali existentes tinham vários objetivos. A Light possuía na área em estudo, até a década de 60, 146.465 m². Antes mesmo do decreto, a terra foi transferida para diversos outros proprietários, dentre os quais Eusébio Porchat de

³⁴ Lefebvre entende como “ordem próxima” a relação entre os indivíduos, ou os seus grupos estruturados ou organizados, ou mesmo as relações ou ações dos mesmos, enquanto a “ordem distante” seriam as poderosas instituições, como a Igreja ou o Estado. (LEFEBVRE, 2008, p. 52.)

³⁵ Segundo Henri Lefebvre, o valor de troca tende a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso. (LEFEBVRE, 2008, p. 14.)

Queiroz Mattoso, que tinha como objetivo a construção de um loteamento urbano de nome Jardim Edith. Este projeto deu nome a uma das favelas existentes ao longo do córrego. A favela do Jardim Edith. Este exemplo evidencia de forma flagrante que a posse realizada pelos favelados coloca-se como uma negação ao processo de realização da propriedade privada capitalista. Isto é pelo fato de a terra como mercadoria ser impedida de realiza-se após a ocupação pela posse. O processo de produção deste espaço metropolitano esteve, portanto, sempre ligado a um constante parcelamento do solo na medida em que o habitat na cidade era cada vez mais uma necessidade. Assim, é comum encontrarmos em documentos a aquisição de muitos lotes por um único proprietário para posterior revenda. (ALFREDO, 1999, p. 63.)

Dadas as considerações acima, constata-se, portanto, um mecanismo que garantiu um lucrativo negócio para estes compradores, e recicla-se o processo com o Estado auxiliando diretamente os agentes hegemônicos a promoverem grandes edificações, graças às mudanças previstas quanto às *Leis de Zoneamento* inclusas nas *Operações Urbanas* e previstas em seus respectivos estudos³⁶.

O processo de desapropriação, efetuado no local, significou, portanto, a transferência dos direitos constitutivos da propriedade de inúmeros proprietários ao Estado. (ALFREDO, 1999, p. 63.)

Vale ressaltar que nesta última empreitada de retirada dos moradores ali residentes, é que pouco, ou quase nada lhes foi restituído, pois esses se diferenciavam de proprietários. Eles apenas tinham a chamada *posse* e, apesar de o mesmo ter sacrificado boa parte de sua renda, destinando-a a construção da sua moradia, ele nada

³⁶ Conforme EIA de 2003 da Operação Urbana Água Espreada: “Ao construir quaisquer obras públicas, vias, estações, equipamentos sociais, etc., o Poder Público acaba valorizando os terrenos que circundam essas obras. Da mesma maneira, através da legislação urbanística, ao definir índices urbanísticos, especialmente aqueles que permitem maior volume construído nos terrenos da cidade, o Poder Público acaba valorizando aqueles onde é possível construir mais.” (EIA, 2003, Volume 1, p. 3.1)

teria depois, pois a posse não lhe garante domínio, e assim se perde “o direito de renda que eles, enquanto proprietários poderiam auferir”³⁷.

Mariana Fix, em trabalho apresentado no ano de 1996, exhibe elementos reveladores a respeito das ações promovidas pelo grupo de empresários que trataram de promover a remoção dos moradores destas favelas. Primeiramente, ela expõe que a divulgação a respeito da possibilidade de aquisição de apartamentos no Jardim Educandário, construído pelos empresários, não estava sendo difundida dentre os moradores das favelas, assim, poucos pra lá mudaram (mesmo os que mudaram tiveram que aguardar por muito tempo em alojamentos, pois houve grande morosidade na construção). A avenida traçada rente ao córrego serviria de âncora para a EMURB promover a sua respectiva Operação Urbana, e esta a princípio pretendia evitar a expulsão dos favelados para zonas periféricas da cidade. A intenção era ao menos buscar terrenos disponíveis na região do Jabaquara para a construção de conjuntos habitacionais e realocá-los próximos às suas antigas moradias. A Avenida Água Espreada não faria a ligação da Marginal Pinheiros com a Imigrantes, a não ser por vias secundárias³⁸ (o que não foi aprovado, e teve de ser revisado, atrasando assim sua aprovação). Outro elemento emergente da pressão pela saída dos moradores foi a retirada de parcelas da população em direção às áreas de mananciais na Zona Sul da cidade. Sua posterior denúncia, parte graças à pesquisa da autora, levou à responsabilização da prefeitura, por não monitorar adequadamente o processo destas famílias e o Estado por não tomar parte a respeito da ocupação nas zonas de mananciais. A autora ainda evidencia o modo como se conduziram as ações tomadas por parte dos agentes interessados diante da mídia quanto à remoção das famílias como podemos ver a seguir:

³⁷ Anselmo Alfredo desenvolve o raciocínio da *posse*, ligada diretamente ao real, o que possibilitaria a volatilidade da propriedade capitalista – esta apresentada como abstração, pois os seus usos são relacionados na forma de preço; valores de uso complementares aos valores de troca. (ALFREDO, 1999, p. 64.)

³⁸ “Pretendia-se construir uma via com certo *glamour*, com taludes de proteção arborizados e vias locais sinuosas, formando sete parques lineares. A Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo – EMURB acreditava que essa avenida seria a âncora da Operação Urbana, capaz de atrair os recursos necessários para tornar viável economicamente a resolução dos problemas de circulação, drenagem e habitação. Disso decorreria o caráter progressista do instrumento” (FIX, 2001, p. 90.)

A ‘generosidade’ do capital com a divulgada contribuição financeira dos empresários da Berrini serviu para forçar a remoção de toda a favela de Jardim Edith, e ainda obter boa repercussão na mídia, como se estivéssemos diante de empresários com uma “nova mentalidade”. Mas o dinheiro doado é suficiente para a construção de habitações somente para cerca de 15% dos moradores de apenas uma das favelas (ou seja, 5% da população do Córrego Água Espraiada). O valor é irrisório perto do lucro gerado pela remoção. Além disso, apesar das promessas da prefeitura, mesmo depois de terminada a remoção, o conjunto habitacional não havia nem começado a ser construído e os favelados ainda aguardavam nos alojamentos. (FIX, 2001, p. 153.)

Atrelado ao discurso destinado à mídia, após a remoção de parte da favela, ouviu-se o diretor superintendente do World Trade Center, Carlos Aldan, manifestando-se publicamente: *“A tendência de São Paulo é transformar-se em cidade de prestação de serviços dos mais arrojados, despoluída e menos violenta. Isso pode ser obtido com a eliminação de polos de violência, como fizemos, junto com outros empresários, na região do Córrego Água Espraiada, removendo a favela e oferecendo o Projeto Cingapura.”* (FRÚGOLI Jr., 2000, p. 210.)

Desta pequena frase, muitas afirmações podem ser contraditas. Para a primeira delas que trata sobre a violência me valho também de outra citação:

Tal declaração revela uma postura quanto à ação que antes não havia sido publicamente assumida, na transformação de uma área de moradores que, entre outros, prestavam serviços à região, em foco de criminalidade, recorrendo-se à já clássica visão das classes populares como classes perigosas. (FRÚGOLI Jr., 2000, p. 211.)

A segunda inferência já foi tratada anteriormente na citação de FIX: os empresários por suas ações ínfimas direcionadas à população favelada tentaram passar a impressão de estarem os dando uma grande vantagem por saírem de lá; na verdade, tratado com grande eufemismo, pois em nenhum momento se poderia assumir que na realidade foram forçados ou até mesmo retirados à força. A terceira inferência cabe à parte em que o diretor de uma forma bem simplista, conseguiu eliminar a violência

simplesmente expulsando pessoas de um lugar, como se os mesmos criminosos por ele tratados não fossem prosseguir com seus atos violentos em outros locais da cidade. Mais uma vez manifesta-se a transferência de problemas sociais entendido como solução. Por fim, concluí-se com o “oferecimento” do Projeto Singapura, que por um lado houve a interminável espera nos alojamentos, e por outro não se tratou bem de uma escolha, pois o conjunto não se localizava sequer próximo às áreas de desapropriação. Mesmo que houvesse esta oferta de um conjunto habitacional popular disponível para o financiamento, com base em Anselmo Alfredo, podemos inferir que parte da população não teria condições em residir em um apartamento, por não ter condições financeiras³⁹ ou até mesmo por terem saúde debilitada⁴⁰. Em alguns casos específicos, porém não raros, pudemos observar que nas proximidades de suas moradias, criam-se animais e vegetais para próprio consumo da família, alternativa esta que dificilmente se adequaria em um ambiente de habitações populares.

³⁹ A opção do financiamento se realizou basicamente voltado aos moradores que possuíam registro na carteira e, portanto, teriam mais possibilidade de pagar em dia suas prestações. Assim o processo de convencê-los a ter sua própria casa foi o principal argumento utilizado. Porém a taxa de inadimplência foi alta, parte por muitos perderem seus antigos empregos dada a grande distância de sua nova residência. Vale mencionar que o valor máximo concedido aos moradores após a chamada “liberação da faixa do córrego”, foi de R\$ 1.500,00, mais o transporte de seus pertences. A espera pela construção dos conjuntos habitacionais a serem financiados eram imprevisíveis e em lugares longínquos. O papel das assistentes sociais foi determinante para servir tanto como instrumento mediador para se mascarar a objetividade do processo, como também para se reduzir ainda mais os custos das obras, pois ou os mesmos aceitavam a oferta, ou eram expulsos sem nada. No início do processo de transferência alguns moradores chegaram a receber R\$ 10.000,00. (ALFREDO, 1999, p. 114-116.)

⁴⁰ Anselmo Alfredo em sua dissertação de mestrado realizou diversas entrevistas com moradores da favela da Água Espreada que revelam estes aspectos. Utilizando-me de algumas a fim de exemplificar, havia certa Dona Irene, expulsa de seu antigo barraco logo destruído, e hoje doente sem condições de trabalhar, morando em um terreno cujo proprietário constantemente a pressiona para se retirar. Também certa Dona Ambrosina, empregada doméstica, comprou um barraco às margens do córrego assim que conseguiu juntar dinheiro para tal. Com a construção da avenida foi “conduzida” ao Barro Branco, próximo à Cidade Tiradentes, Zona Leste da cidade. Ela quando entrevistada alegou que o lugar era terrível para se residir, e que também adoeceu. A região era desprovida de qualquer estrutura, e dependia de favores para ser levada ao hospital. Posteriormente ela conseguiu retornar à região da qual fora expulsa e na época já alegava estar em vias de se aposentar, pois havia recuperado boa parte de sua saúde. Estes exemplos são alguns dos muitos que podem ser constatados quanto ao desejo dos moradores de permanecerem na região que possuem relações estipuladas entre a sua comunidade, além de disporem de infraestrutura básica próximas de si.

A parcela da população que se dispôs a residir no Conjunto Barro Branco, queixaram-se das condições das moradias, que nada correspondiam com o prometido pelas assistentes sociais, enquanto as mesmas contrapõem argumentando da “oportunidade” que os moradores do Jardim Edite tiveram, visto que lhes foram oferecido a possibilidade da regulamentação imobiliária. Uma delas afirma que *“a maioria dos favelados não ter optado pela alternativa habitacional só pode ser explicado por se tratar de um povo nômade; um tipo de população que não cria vínculos com o lugar.”* (FIX, 2001, p. 41.) Ainda segundo Mariana Fix, a prática da indenização foi um fator atenuante para que a maior parte dos mesmos não aderisse à alternativa da moradia própria, tal como a falta de divulgação desta opção como representantes da favela alegaram na época, tendo como resultado menos de 5 % **“optarem”** por moradias. (FIX, 2001, p. 41 [Grifo da autora])

O descaso por parte da Prefeitura com a população removida ao longo do córrego não somente se manifestou por meio da morosidade e escassez da construção destas moradias populares, mas também com os que aceitaram a outra alternativa proposta: a indenização. A coordenadora da remoção em entrevista com Mariana Fix revela:

Todas as pessoas que estão no alojamento são de responsabilidade minha, enquanto Prefeitura; agora, as pessoas que saíram com ajuda de custo, pouco me importa onde estão. Provavelmente ocuparam áreas de mananciais... (FIX, 2001, p. 41.)



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DA HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO - SEHAB
SUPERINTENDÊNCIA DA HABITAÇÃO POPULAR - HABI
HABI CENTRO

PREPARE-SE PARA MUDANÇA

JARDIM EDITE

Sr. (a) Luciene da Silva Cadastro 8117P

Sua mudança está programada para:

Dia : 25 / 02 / 2008 Horário : **a partir das 8h30**

IMPORTANTE:

1. Deixar os móveis desmontados com antecedência.
2. Amarrar as portas dos armários e gavetas.
3. Descongelar a geladeira no dia anterior.
4. Desocupar totalmente o fogão, forno e panelas.
5. Colocar coisas miúdas em caixas.
6. Objetos frágeis como: televisão, aparelho de som, espelho, etc, devem ser bem embalados: se preferir, levar na mão ou na Kombi.
7. Os ajudantes da empresa de mudança, precisam do espaço para trabalhar, manter o caminho livre.
8. Não deixar crianças no caminho das mudanças Proteja seu filho.
9. Deixar almoço ou lanche pronto, pois haverá demora.
10. Avisar no serviço que vai faltar no dia da mudança. Solicitar o atestado à Assistente Social.

Equipe Social – Habi Centro

Imagem 19: Carta padrão de despejo apresentada à moradora do Jardim Edite.

Esta afirmação acima revela como os interesses sociais dentro de uma Operação Urbana são tratados como prioridade mínima. As condições precárias dos habitantes, como dito anteriormente, são apenas transferidas para uma região mais isolada da cidade, e não solucionados, apesar das principais argumentações para a aprovação de seus EIA penderem para este lado, como a seguir:

O motor principal que pode alavancar o interesse da municipalidade em viabilizar esse empreendimento é o interesse em promover uma melhora na qualidade de vida para os moradores de toda essa bacia, notadamente àqueles que se alojam em habitações precárias sobre o córrego, sujeitas a inundações e toda sorte de risco à saúde e segurança. (EIA, 2003, Volume 1; p. 6.3.)

Dentro da *Operação Urbana Água Espreada*, ainda se destaca a recente obra da Ponte Estaiada (ver Imagem 20), “onde também se contemplava a produção de um conjunto habitacional para a população de baixo poder aquisitivo que não está sendo implementado, enquanto as obras da ponte caminham rapidamente.” (DEUS, 2007, p. 33.) A ponte fora inaugurada em 2009, e continuamos constatando que a maioria das famílias continua desamparada pelo poder público, enquanto ainda mais se ratifica o abandono da fixação dos mesmos nas proximidades que eles possuem alguma identificação. Interessante notar que um programa destinado à realocação das famílias, e sua “conscientização” neste estudo não entra como uma exigência, e sim como uma mera recomendação. (EIA, 2003, Volume 1; p. 4.9.)



Imagem 20: Moradores enfatizam contraste entre poder econômico e falta de moradia digna para pobres. Foto: Repórter Brasil <<http://reporterbrasil.org>>. Acesso em agosto de 2013.

A preocupação demonstrada quanto à população favelada é nítida em diversas passagens durante o EIA, como: “O tratamento a ser dado pela PMSP à população favelada residente na área da Operação Urbana Água Espreada constitui uma das preocupações centrais dos estudos e proposições socioeconômicos do presente EIA/RIMA.” (EIA, 2003, Volume 2.2, p. 8.5.), apesar de não ter sido observado o mesmo na prática:

Os favelados que faziam a opção pela moradia aguardavam em alojamentos [...] Eram feitos de madeira, e cada famílias tinha direito a um “apartamento”, um espaço de aproximadamente 5 metros por 2.70. Os pavilhões eram cercados por um muro com entrada controlada por seguranças. ⁴¹ (FIX, 2001, p. 43.)

A realidade que se perpetua é expansão desta centralidade Berrini, os prédios inteligentes, o comando empresarial, para outros pontos que não se encontram exatamente no mesmo bairro, mas as suas adjacências acabam influenciadas por este espaço, como Tourinho afirma:

Com efeito, encontramos atualmente, em outras partes da área metropolitana, estendendo-se por uma área mais ou menos ampla, concentrações de empresas, como as existentes na Avenida Ipiranga, na Rua Bernardino de Campos (Campo Belo), na Rua Cardoso de Mello (Vila Olímpia), entre outros pontos fora do vetor sudoeste. (TOURINHO apud CARLOS, 2001, 285.)

Assim, esta proximidade física da região da Berrini e sua conseqüente expansão, fizeram com que o bairro do Campo Belo sofresse também a influência desta massiva especulação imobiliária, propondo uma condição que trouxesse uma classe abastada próxima de um grande e importante Centro Empresarial. Ana Fani Carlos em ‘Espaço-tempo na metrópole’ ainda ressalta as ações da Operação Urbana Água Espreada, como parte de um conjunto de transformações que vinham acontecendo na metrópole, previstas para a região oeste/sudoeste da cidade de São Paulo.

O zoneamento além de reforçar a desigualdade dos preços na metrópole provoca uma formação artificial na medida em que define a segregação de zonas de uso favorecendo a formação de preços

⁴¹ Os moradores ainda comparavam as condições oferecidas dos alojamentos com “campos de concentração”, ou até mesmo “cadeias”.

fundiários diferenciados. (Cadernos de planejamento, zoneamento e mercado imobiliário apud CARLOS, 2001, p. 68.)

A mudança de zoneamentos especificamente na região do Campo Belo provoca assim uma estimativa de adensamento altíssima, se considerada a legislação vigente sem a influência da Operação Urbana. Segundo dados do projeto de lei da EMURB, o crescimento de habitantes previsto é de 86% a mais, contra 33% excluindo-se a Operação Urbana Água Espirada. Assim, a construção da avenida se apresenta dentro de uma finalidade corriqueiramente chamada “desafogar o trânsito” na Zona Sul, mas também viabiliza uma grande possibilidade de desocupar áreas que impedem um processo de continuidade da propriedade privada.

Verificamos também que, por meio da legitimização que as áreas englobadas neste processo das Operações Urbanas, submetem-se à livre vontade de seus empreendedores, sob a justificativa de uma otimização das mesmas, aumentando-se o aproveitamento das diferentes zonas de uso, tal como se aumenta a ocupação por meio de sua concentração, em áreas que já são habitadas. Este artifício já foi utilizado anteriormente, como no caso da Operação Urbana Faria Lima, facilitando para os agentes envolvidos a transição de um bairro predominantemente horizontal, para uma intensa verticalização e uma brusca valorização de seu solo, como são no caso do bairro em estudo. (CARLOS, 2001, p. 114-118.) Assim, foi considerado estudo de Nery Jr., que buscou localizar no Vetor Sudoeste da cidade, uma espécie de *reserva* destinada à elite paulistana. Segundo ele:

Bairros como Campos Elíseos, Higienópolis, Pacaembu, Jardins (América, Europa e Paulistano), Alto da Lapa e de Pinheiros, Jardim Lusitânia, Moema, Campo Belo, Morumbi, Jardim Boa Vista, todos localizados a oeste ou ao sul do Centro, tiveram sua origem e desenvolvimento marcados por regras de zoneamento, cujos parâmetros deveriam garantir a exclusividade do uso residencial e um elevado padrão urbanístico nas regras de construção, com o intuito de impedir a presença de atividades incômodas e de grupos sociais não desejados. (NERY Jr., 2005, p. 18.)

Detendo-se exclusivamente ao Campo Belo, pode-se inferir que se manteve o padrão urbanístico com a finalidade de conservar a área sempre valorizada, facilitando o

enquadramento de um perfil de morador mais elitizado, porém antes da validação da Operação Urbana, os empreendimentos que seriam oferecidos aos novos moradores eram esbarrados pelo zoneamento vigente.

Fato interessante quando folheamos o EIA-RIMA da Operação Urbana, é deparar-se com os empreendimentos voltados para o chamado “interesse público”, os quais são os que mais valorizam e evidenciam a necessidade dos bairros em questão possuem para aprovar todos (ou ao menos sua maioria) de seus tópicos. Se não aprovados, os pontos questionáveis passarão por outra pequena revisão ou reelaboração, para se enquadrar nas exigências, contudo os chamados “interesses públicos” figurarão em segundo plano. A bem da verdade, estes relatórios redigidos que se destinam às Operações Urbanas são em seus principais pontos explicitamente padronizados. As suas justificativas se entendem de grosso modo as mesmas (especialmente Faria Lima, Marginal e Água Espraiada), encaixando-se conforme o seu contexto. Ana Fani Carlos analisa em seu doutorado a respeito do EIA-RIMA da Faria Lima que:

O relatório não ignora o fato de que haverá aumento no preço do terreno, decorrente das interligações viárias, bem como uma mudança no perfil da população residente, portanto sua substituição, mas conclui cinicamente que haverá aumento “do nível de renda”. Com isso, o processo de segregação que permeia a produção espacial da metrópole aparece como sua decorrência natural e positiva. Assim justificado, para que se realize o adensamento dessas áreas e se promova a mudança de uso e a constituição indispensável de infraestrutura, é necessário que se revogue o direito à propriedade privada do solo urbano, de modo a permitir que a propriedade mude de mãos... (CARLOS, 2001, p. 118.)

A prática decorrente na realidade é a de se inserir o contexto da favela como um fenômeno que necessita ser corrigido ou transformado. Veicula-se especialmente através da mídia que estas regiões trazem problemas, e que estes devem ser sanados pelo poder público, e isso independe da forma que será feito. O detalhe que nunca é considerado nestes casos é se o tal *problema* será solucionado ou somente transferido, improvisado.

Assim, o que é detectado como ‘problema social’ acaba justificando a ação de “cabeças competentes” que substituem o ‘problema’ pela imagem da cidade, num universo onde a visão se sobrepõe grandemente a outras formas de percepção, incluindo a reflexão. A incoerência do discurso se mostra quando não se leva mais em conta os meios de realização da construção, visto que o objetivo é resolver o aspecto visível entendido, segunda esta concepção, como deformação da cidade. O problema urbano, então deixa de ser as favelas enquanto problema social, estas servem apenas de ilustração para se resolver o que se vê. (ALFREDO, 1999, p.74.)

Estes terrenos que as pessoas não têm como provar a posse, é muito difícil o Estado indenizar porque o proprietário é outro. O que normalmente acontece é que o Estado ajuda na mudança. Ou deslocando as coisas ou dando algum dinheiro para a pessoa se relocalizar. De certa maneira é a **transferência de um problema**, porque essas pessoas que estão em favelas. **Mas é difícil imaginar uma outra solução.** E até essa negociação não foi feita na prefeitura, às vezes é feita pela empreiteira. ⁴² (ALFREDO, 1999, p. 75. [grifos do autor])

Dentro desta discussão o que se faz importante, portanto, é a viabilização do investimento imobiliário, dentro de um processo que se iniciou como visto anteriormente no processo de formação do bairro, quando encontrávamos basicamente propriedades rurais, os quais foram gradativamente fragmentados, garantindo a composição das *propriedades privadas* aos moradores que ali se estabeleceram conforme à lei. Posteriormente, via poder público, estes fragmentos vêm a ser estimulados à sua recomposição, e as favelas se impõem como uma barreira a ser ultrapassada a fim de consolidar-se a reprodução da propriedade privada, pois se trata de uma posse sem o domínio, uma contradição ao produto que é a propriedade privada.

⁴² Entrevista concedida a Anselmo Alfredo pelo Presidente executivo do Metrô, Rogério Belda, adaptada ao presente estudo. Mostra-se aqui a preocupação exclusivamente da restituição da propriedade, sem considerar-se os problemas sociais abarcados no que se refere aos moradores da região.

Vale notar que após as desapropriações da área do córrego, seguido pelo abandono do projeto, estimulou a população favelada que realizasse a posse sem a necessidade da exigência pela transferência de propriedade. Assim, ocorreram as ocupações não somente em terrenos já desapropriados como em muitos casos terrenos particulares cujos fundos faziam limites com o córrego Água Espreada, desenvolvendo-se uma *espacialidade contraditória*. (ALFREDO, 1999, p. 64.)

Este desenvolvimento, entendido como caótico, ou desordenado, enxergado com certa naturalidade por muitos, acaba por exigir a sua correção, pois conforme vimos em trecho da entrevista concedida pelo presidente do Metrô, articulada com a reflexão de Anselmo Alfredo, as deformações da cidade são compreendidas como algo inoportuno para a sociedade ali presente, não havendo a possibilidade para os mesmos de conceber uma outra alternativa se não a da “re-localização”, um certo eufemismo por parte do entrevistado. Utiliza-se do social como suporte para a concretização de estratégias de grupos específicos Assim,

O crescimento da cidade, tido como desordenado e responsável pela criação de problemas na metrópole, vai justificar a intervenção da engenharia na solução dos mesmos de modo que ele é meio para a reprodução de capitais específicos. Nesse sentido, esta cientificidade procurava disciplinar o crescimento da metrópole. [...] Tudo que aponta como problema exige uma solução mercantil para o mesmo, ou seja, o social aparece como meio de realização de mercadorias... (ALFREDO, 1999, p. 85.)

Sob a bandeira do progresso e argumentando-se com a *melhoria do social*, abriu-se caminho para as grandes empreiteiras agirem sobre estes espaços, trazendo consigo muitas mudanças na paisagem da região abarcada pela *Operação Urbana*. O Campo Belo se tratando dos bairros desta região já as apresenta – mais notavelmente a partir do fim da década de 90, embora já tenhamos visto que as ações realizadas referentes ao córrego Água Espreada já caminhavam anteriormente. A sua característica evidente é a sua brutal verticalização. A ascensão do preço dos terrenos e imóveis é algo que vem como a consequência desse adensamento. O crescimento do setor comercial é um fator não menos notável, e tampouco de pequena importância. Trata-se de mais um dos

bairros que ganham novas funções dentro da metrópole – processo que surge com o discurso do inevitável progresso, a cidade globalizada, dentre outros que aparecem mascarados em grandes projetos germinados das parcerias *público-privadas*.⁴³ A cidade é construída seguindo a ordem do grande capital, e o social é derradeiramente esquecido. Como exemplo plausível, observa-se que milhões⁴⁴ foram gastos na obra construção do novo estacionamento e acesso subterrâneo⁴⁵ do Aeroporto de Congonhas em 2008, enquanto como se procurou mostrar até então, pouco se fez por toda a população desapropriada concentrada desde o Jardim Edite até o atual término da Avenida Água Espraiada localizada no Jardim Aeroporto. O espaço nestes distintos casos é tratado de forma desigual e antagônica.

O modo como se faz o planejamento da cidade, além de desconsiderar o habitante, destrói ‘seus rastros’ em nome da ‘estética da via expressa’; **(um dos símbolos do processo do inevitável progresso referido acima)** a ação de habitar, reduzida a uma função vazia de conteúdo, é desvinculada da reprodução da vida e, conseqüentemente, das relações que se estabelecem no e a partir do ato de habitar. (CARLOS, 2001, p. 122. [grifo meu])

Neste chamado *ato de habitar*, utilizado por Ana Fani Carlos, e também trabalhado por Anselmo Alfredo de outras maneiras, nos deixa uma impressão clara: fortes laços de relação se criam entre os seus respectivos moradores; os mesmos “cuidam” uns dos outros – e o que se pode deduzir a princípio é que estes laços são

⁴³ Igualmente o que se observou também no processo da Operação Urbana Faria Lima. A região abrangida teria a vantagem locacional em termo de acessibilidade e “potencial de mercado”. Suas áreas passariam por transformações que consolidariam o espaço destinado aos setores terciários, assim conseqüentemente associado a uma melhoria do padrão de renda – uma área de serviços especializados que faria crescer significativamente o número de empregos. (CARLOS, 2001, p. 120.)

⁴⁴ Não conseguimos chegar ao número exato com atendentes da Infraero, mas o número aproximado fica entre 350 a 450 milhões (estimativa dos entrevistados que puderam acompanhar a obra daquela época).

⁴⁵ O túnel de acesso é chamado de Paulo Autran, em homenagem ao ex-ator, falecido em 2007. O túnel tem 310 metros de extensão, fazendo tanto a conexão com o Aeroporto quanto viabilizando o retorno para o sentido centro. O curioso é que poucas pessoas sabem da segunda utilidade, pois não existe uma sinalização para tal. Assim esta parte da via acaba sendo utilizada apenas pelos taxistas que ali circulam à espera da demanda.

criados não sob uma visão “em prol da comunidade” como se pôde ouvir de alguns residentes das favelas ao longo dos anos, mas sim com a finalidade de um fortalecimento da classe para ali resistir contra as investidas públicas o tempo que fosse possível.

Ana Fani Carlos também menciona em sua tese, a respeito da *Operação Urbana Faria Lima*, a também existência de um movimento contrário à Operação:

Como o relatório (**RIMA**) não poderia ignorar a existência de um forte movimento popular contrário à realização da OUFL, opta por desqualificá-lo – a exemplo de todo regime autoritário, no qual o “vale-tudo” envolve a distorção total da realidade. É assim que, sobre a “mobilização social organizada”, que ocupa apenas três páginas do extenso relatório de quatro volumes, conclui que o movimento não merece crédito, pois se trata de pessoas desinformadas. [...] Na realidade, a exposição se reduz a localizar os movimentos surgidos em função da realização do que chama de empreendimento, e, nesse sentido, é como se não existissem. [...] Desqualifica-se a ação dos habitantes, é assim que o regime autoritário sempre tratou os movimentos, reprimindo-os ou desqualificando-os; com isso se pretende, mais do que construir uma unanimidade que não existe, escamotear as contradições que o próprio processo cria, ao se desenvolver. (CARLOS, 2001, p. 123-124. [grifo meu])

O movimento contrário à *Operação Urbana* se fez no caso da Faria Lima, e por sua vez não deixou de existir no Campo Belo (tal como no Brooklin de maneira mais organizada e expressiva), porém pouco se ouve falar dessa resistência. É evidente o interesse para que não haja a possibilidade de uma mobilização expressiva, e no caso da Operação referente à região da Água Espraiada, grande parte da população afetada se tratava de indivíduos os quais não detinham a propriedade da terra como já se viu anteriormente – diferentemente do caso da região do Itaim, cujos envolvidos da área de desapropriação eram deveras donos da propriedade privada.

Essa resistência dentro da Operação Urbana Água Espraiada foi trabalhada por parte dos agentes hegemônicos de forma com que se dissolvesse, ou ao menos se enfraquecesse.

Os primeiros líderes comunitários eram pessoas conhecidas na favela, mas quando o Consórcio percebia que eles poderiam mobilizar a população e oferecer resistência, tentava comprá-los. Desse modo, os líderes começavam a desaparecer. Os que se seguiam já tinham em mente essa possibilidade de negociar de forma mais vantajosa o valor de sua ajuda. (FIX, 2001, p. 42.)

As características decorrentes destas transformações da forma de uso destas regiões relacionadas às *Operações Urbanas* apontam para a evidência a qual os seus antigos habitantes são submetidos: o seu ato de habitar é modificado; suas relações são colocadas ao segundo plano, e estas passam a ser estritamente superficiais. Um termo que Ana Fani Carlos utiliza, e parece aqui ser adequado, “O habitante se transforma no morador, de usador a usuário.”

A mudança do perfil dos moradores, por consequência da modificação dos zoneamentos, a verticalização, e a consequente valorização dos terrenos, vem a trazer este esvaziamento das relações sociais. O uso residencial destinado a pequenas propriedades torna-se inviável a alguns proprietários, e cada vez mais as relações que antes permeavam por meio do acaso, do espaço das ruas, vielas, tendem a reduzir-se em espaços privativos, os quais paga-se a entrada, ou alguma consumação obrigatória. Assim, o adensamento nestes casos acaba por, contraditoriamente, isolar cada indivíduo e este somente se relacionará através do consumo.

Esta é uma vertente que desponta recentemente no bairro do Campo Belo, e merece devida atenção, pois, veio a exponenciar-se concomitantemente à valorização crescente que a Operação Urbana vem favorecendo. O bairro em questão anteriormente não contava com bares e restaurantes em abundância. Na realidade, os bares eram exclusivamente ou padarias, ou botecos caseiros, dos quais os donos majoritariamente residiam na parte superior do estabelecimento. Os restaurantes eram poucos, e sua maioria localizava-se nas imediações do Aeroporto de Congonhas. Em dias atuais, presenciamos diversos núcleos que concentram requintados bares, os quais muitos até se avizinham. Restaurantes também são bem mais presentes, alguns especializados em comidas japonesa ou mexicana, por exemplo, com preços que evidenciam um público

alvo de maior poder aquisitivo. Mais recentemente, o bairro inaugurou a sua primeira boate (ver Imagem 21), atraindo um público que chega a vir de bairros vizinhos, sempre presente em grande número – fato que vem gerando certo transtorno para muitos moradores daquela região.



Imagem 21 e 22: Fachada da casa noturna Capital (foto à esquerda), localizada na rua Henrique Fausto Lancelotti, dando destaque vizinho Hotel Quality, exibido na foto à direita. Crédito das fotos: Marcelo Saccomann. Janeiro de 2009.

O espaço tornado mercadoria, submetido às estratégias imobiliárias, voltado às novas necessidades da reprodução, recria-se em função de objetivos específicos, que fogem e se sobrepõem aos desejos dos habitantes, de modo coercitivo. (CARLOS, 2001, p. 209.)

As conseqüentes transformações que os bairros englobados pelas Operações Urbanas trazem consigo aspectos negativos, como a quebra da identidade com o lugar, e o receio de se transitar pelo próprio bairro que se validava esta identidade. O crescimento do setor de serviços conjugado ao maior adensamento e fluidez trás certa insegurança por parte dos antigos moradores, pois agora a circulação de pessoas “*estranhas*” àquele lugar é crescente.

A vida cotidiana perde força no espaço fragmentado, o que implica o afrouxamento ou mesmo a perda das relações, pelo cercamento dos passos, pelo distanciamento dos relacionamentos, imposto pelas transformações dos lugares da vida, porque o indivíduo se isola, se fecha dentro de casa, ‘longe da violência’ e das incertezas de uma metrópole cada vez mais ‘estranha. (CARLOS, 2001, p. 211.)

A citação utilizada no caso pela autora se referiu diretamente ao bairro da Vila Olímpia, porém, é um fenômeno que não raras vezes costuma-se ouvir no cotidiano dos moradores do Campo Belo. Apesar de o bairro ter passado por transformações de forma bem mais amena se comparado às da Vila Olímpia, se estabelece um paralelo da insegurança vivida por seus moradores – e isto se reflete em diversas áreas dentro do bairro, onde é inevitável circular sem deparar-se com guaritas de seguranças particulares. Este é outro aspecto que as transformações trazem embutidas em seus propósitos. Com este conseqüente *estranhamento* em que as pessoas se vêem inseridas, o discurso da violência eminente e a necessidade da opressão é algo cada vez mais constatado em uma análise que se possa fazer do cotidiano dentro da metrópole.

Em entrevista concedida ao autor deste presente estudo, um morador de um antigo prédio inserido na região que mais se adensa no bairro revela sua concepção a respeito da segurança:

– Com relação a estas guaritas de segurança, eu pelo menos, tenho visto várias, principalmente nesta área que estão construindo o maior número de prédios, esta área próxima à Avenida Água Espraiada. Há uns anos atrás você via isso com que frequência?

– Sinceramente, dessa parte da República do Iraque, da Xavier Gouveia, até a Gabrielle D’anuzzio, acho que pelo menos uns 15 anos devem ter essas guaritinhas. Aqui, nesta área, sempre teve isso daí, apesar que eu nunca achei que fizesse alguma diferença.

– *Era justamente o que eu ia perguntar em seguida. Qual a necessidade ao seu ver destas guaritas?*

– *Sinceramente, pra mim, eu acho que não compensa em nada, porque, quando você tá na rua você nunca vê o vigia aqui. Já vi vigia da rua de cima (morto?), que mexe com a empregada de morador... Agora pra segurança nunca vi nada. O carro do nosso amigo Batata, roubaram o rádio na nossa rua, sendo que tem guarita a 15 metros. Já vi varias vezes. Guarita e nada, é a mesma coisa.*

– *Você vê essas pessoas dos novos prédios, que estão chegando no bairro agora, eles vêem uma necessidade disso, eles se sentem mais seguros com isso?*

– *Sinceramente, com as guaritas de segurança, não. Tanto é que a maioria dos prédios agora tão contratando o próprio segurança, que nesses eles confiam. Agora, guaritinha de rua, pra eles não muda em nada. Às vezes pode ser até pior, porque como os caras não conhecem a pessoa, pode achar que é algum informante da favela.*

O morador em sua entrevista, além de constatar que as tais formas inseridas dentro da realidade dos moradores não inspira confiança, contraditoriamente chega até mesmo a gerar desconfiança. Passa-se então a desdobrar-se um novo sistema, que siga a tendência do *enclausuramento* domiciliar, fenômeno hoje comum às classes abastadas. O referido sistema no caso é o que o entrevistado revelou: “*os prédios agora estão contratando o próprio segurança*”

Raciocinando dentro deste contexto, é razoável inferir que a possibilidade de um habitante residir dentro de uma área que ofereça uma relativa *segurança*, irá preferi-la⁴⁶,

⁴⁶ Desde que o indivíduo tenha condições para se inserir como morador de determinada área cujo fenômeno do adensamento é mais intenso, inevitavelmente ele acabará por prestigiar este serviço terceirizado de seguranças particulares que é cada vez mais presente nas imediações de grandes conjuntos de prédios residenciais. Não se pretende aqui, desmerecer ou negar a existência da ocorrência de assaltos,

pois conforme se constatou anteriormente, o ato de morar ficou reduzido ao de habitar – o morador agora é apenas habitante – e poucos atos do seu lazer e cotidiano se darão na região em que se instalam.

O espaço da metrópole se reproduz separando o lugar da moradia daquele do trabalho, redefinindo o bairro como centralidade da vida de seus habitantes. As oportunidades de lazer, por exemplo, se deterioram uma vez que submetido à lógica do mercado, transformado ele também em mercadoria tende a se realizar em lugares específicos/concentrados em determinados lugares na metrópole, e desse modo se separam, na vida cotidiana, os espaços do lazer, do trabalho e da vida privada (que não coincidem com o bairro de moradia). (CARLOS, 2001, p. 245.)

Algumas atividades básicas, no entanto, como compras em supermercados ou padarias, ainda permanecem fundamentalmente se darão em sua maioria nas proximidades da residência. Não é por acaso que próximo à crescente concentração de prédios residenciais, conta-se com a presença de dezenas de panificadoras, tal como 3 supermercados, todos localizados na Rua Vieira de Moraes (Dia, Pão de Açúcar e Extra). Contrapondo esta realidade, em regiões do bairro as quais a horizontalidade ainda é mais presente, a presença dos mesmos serviços ainda é escassa. Para quem mora cruzando a Avenida Vereador José Diniz, no sentido ao bairro do Brooklin, especialmente quando próximo à Avenida dos Bandeirantes, terá dificuldades para realizar as suas compras se não dispor de um automóvel.⁴⁷ O supermercado mais

roubos ou violência física nestes lugares, mas sim questionar a real necessidade dessa vigilância ininterrupta que se oferece e, que assim, acaba por negar a própria essência das ruas – pontos de encontro e do acaso, conforme aparecem em inúmeras vezes afirmadas em obra de Ana Fani Carlos. O caso da segurança nestes casos conduz os nossos pensamentos a considerar que em dias de hoje se trata de um grande negócio, tanto no ramo empregatício como também à venda de equipamentos relacionados (câmeras de vigilância, arames farpados, cercas) imprimindo a marca explícita do privado na metrópole, delimitando os seus usos.

⁴⁷ Em entrevista com antigos moradores do bairro, esta situação é de fato comprovada. Citando um pequeno trecho relacionado quando perguntados à dificuldade de se locomover pelo bairro verificamos: “...Quando a gente precisa de compras mais pesadas, a gente pega o carro, e vai até os supermercados por aí” Porém, no caso de não dispor de carro a mesma afirma:

próximo no caso seria um Pão de Açúcar, localizado na Avenida Santo Amaro. O comércio de ambas avenidas neste trecho em específico, é notavelmente fraco.

Este exemplo serviu apenas para ilustrar as questões referidas acima no que se refere à identidade com o bairro. Em alguns pontos estas ainda permanecem, contudo sempre encontrando as dificuldades que o desenvolvimento e as novas racionalidades que planejam a cidade acabam por se impor.

As Operações Urbanas trouxeram consigo a expansão das possibilidades de venda de exceção à Lei de Zoneamento. A sua qualidade essencial seria o fato de ela ser autofinanciável, ou seja, os empreendedores que viriam a bancá-la e fazer assim com que a sua região de influência se desenvolvesse. No entanto, para tal, é estritamente necessário o interesse do setor privado em atuar neste empreendimento e, é neste ponto em que deve intervir o setor público: despertar o interesse do setor privado, que se fará por meio do mercado imobiliário.

Segundo Mariana Fix,

A Venda de área de construção é feita acima do permitido e outras exceções definidas no projeto de cada operação. A diferença é que cada Operação Urbana define um perímetro para o qual estipula novas regras, como um volume de potencial construtivo que pode ser vendido aos proprietários dos lotes da região, e um programa para a utilização dos recursos, que, ao invés de aplicá-los em habitações de interesse social, os destina a obras e serviços dentro da própria área definida. Desse modo, possibilita a reordenação de grandes áreas na cidade. (FIX; 2001; p. 77.)

“Ah sim, nesse caso grande dificuldade, grande dificuldade. Embora por aqui já tenha supermercado, pra velhinhos, puxando carrinho cheio de carro, ah meu filho não dá.”

Este é um fato que também foi constatado na tese de livre-docência de Ana Fani Carlos, 2000. Em entrevistas com antigos moradores da Vila Olímpia após a realização da Operação Urbana Faria Lima demonstra a dificuldade (especialmente de pessoas mais idosas na questão de se locomover). Os estabelecimentos mesmo permanecendo nos mesmos lugares, tiveram modificadas as suas noções de “distanciamento”. Antigos trajetos que agora segundo os moradores, são obrigados a realizar de carro. (CARLOS, 2001, p. 221-224.)

7. A CHEGADA DO METRÔ

A chegada do Metrô no bairro do Campo Belo era um empreendimento previsto a princípio para meados de 2012, cuja reivindicação foi intensa por considerável parte dos moradores durante algumas décadas, no entanto, a iminência de sua concretização já gera algumas controvérsias a respeito de sua real necessidade, versus as consequentes transformações que o mesmo pode ser agente ativo.

Como já fora dito anteriormente, o bairro será terreno para passagem de duas linhas – uma já existente, a Linha 5 Lilás, e a Linha 17 Ouro⁴⁸

A linha-17 Ouro de trem em São Paulo recebeu nesta quarta-feira (8) licença ambiental prévia do Cades (Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável), segundo divulgou o Metrô por meio de nota.

O ramal, que deve operar em sistema de monotrilho, vai ligar o estádio do Morumbi, na zona sul de SP, ao aeroporto de Congonhas, no bairro Campo Belo. No total, a linha terá 17,9 km de extensão e 18 estações.

⁴⁸ Justificativa e orçamento previsto do projeto de acordo com o *site* governamental Copa Transparente <<http://www.copatransparente.gov.br>>. Acesso em julho de 2015.

A Linha 17 – Ouro atenderá a dois objetivos específicos: ligar o Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária (ver Imagem 22) e, através de uma ligação perimetral, articular o sistema sobre trilhos das regiões sul e sudeste. Atenderia também ao incremento da demanda que foi gerada na realização da Copa do Mundo FIFA de 2014, e boa parte do investimento era justificado por este evento. Esta ligação deverá ser feita por um sistema de tecnologia moderna, que promova um transporte rápido e seguro ao seu usuário, bem como, cause baixo nível de impacto ambiental urbano.

Esse projeto está dividido nos trechos 1, 2 e 3 num total de 17,7 km de extensão, conectando-se com a Linha 1 – Azul, na estação Jabaquara (Metrô), com a Linha 5 – Lilás, na estação Água Espraiada (Metrô), com a Linha 9 – Esmeralda, na estação Morumbi (CPTM) e com a Linha 4 – Amarela, na Estação São Paulo-Morumbi (Metrô), que proporcionará à população maior mobilidade urbana, levando seus passageiros para o Aeroporto de Congonhas, interligando-os com outros equipamentos urbanos regionais como: hospitais, hotéis, *shoppings centers*, bem como aos principais centros comerciais da cidade, por meio da rede metroferroviária.

Custo estimado total:

R\$ 1.392.401.780,00 – para os trechos 1, 2 e 3 (Data base: 01/12/2010).

lado, o projeto que não é bem elaborado e feito às pressas pode apresentar falhas que eventualmente podem promover uma degradação às suas imediações. Isto surge como um dos pontos de preocupações dos moradores do bairro como podemos verificar:

O projeto para a Linha 17 – Ouro está parado na Justiça porque uma liminar impede a assinatura do contrato com a empresa vencedora da licitação.

Mas o Metrô mantém em andamento o restante do processo da obra, como licenciamento ambiental e, agora, a desapropriação dos primeiros imóveis.

“A impressão é de que eles têm certeza de que a liminar vai cair e por isso estão deixando tudo pronto”, diz o presidente da Sociedade dos Amigos de Vila Inah (Saviah), Sílvio Teixeira Júnior.

Foi a associação que conseguiu barrar o andamento da obra após recorrer à Justiça contra o Metrô e obter a liminar judicial. “Mas acreditamos que a Justiça vai manter as decisões anteriores, porque o projeto apresenta diversas falhas”, diz Teixeira Júnior.⁵⁰



Imagem 24: Concepção artística das estações da linha 17 – Ouro. Fonte: *site* da Companhia do Metropolitano de São Paulo. Crédito: Companhia do Metropolitano de São Paulo <<http://www.metro.sp.gov.br>>.

⁵⁰ O Estado de S.Paulo. 14 de junho de 2011. *Metrô começa a desapropriar casas no Campo Belo*. Fonte: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,metro-comeca-a-desapropriar-casas-no-campo-belo-imp-732018>> Acesso em maio de 2015.



Imagem 25: Percurso já construído e o previsto para a Linha 5 – Lilás. Fonte: Folha de S.Paulo <<http://www.folha.com>>

Tal como nas Operações Urbanas, a desapropriação é um dos principais debates quando se trata do projeto do Metrô no bairro do Campo Belo. Além da área utilizada para a construção das estações, o projeto concebe a desapropriação de áreas residenciais para serem utilizadas em um futuro terminal de ônibus, o qual serviria principalmente como integração. Segundo informações do MoviBelo (Movimento de Moradores do Campo Belo), uma das estações se localizaria na Avenida Santo Amaro, entre a Rua Dr. Jesuíno Maciel e a Rua Vieira de Moraes.



Imagem 26: Esquina da Avenida Santo Amaro com a Rua Dr. Jesuíno Maciel, localização aproximada do local onde se darão desapropriações para a construção da futura estação. Foto: Marcelo Saccomann. Fevereiro de 2014.

Vale inferir que haverá ainda mais sobrecarga no tráfego da Avenida Santo Amaro, a qual durante boa parte do dia não mais suporta a demanda. Fora o corredor que é de uso exclusivo dos ônibus, são duas pistas para cada sentido; a avenida faz a ligação direta do bairro de Santo Amaro até o bairro do Itaim Bibi, bairro de alta concentração empresarial. Inevitavelmente, o bairro do Campo Belo será ponto de passagem e integração para milhares de trabalhadores deste núcleo empresarial que transitarão por ali diariamente e farão esta integração. É neste ponto que o presidente do MoviBelo insiste em ressaltar:

O presidente do MoviBelo, Antonio Cunha Nascimento, aponta que pode haver problemas de tráfego e descaracterização na região se a estação não for mudada:

- Haverá um tráfego segregado da Vieira de Moraes e na Jesuíno. Além disso, pessoas que virão da zona sul terão que desembarcar no Campo Belo para seguir em direção ao centro, de ônibus.⁵¹

Até o presente momento, a construção do terminal de ônibus foi algo omitido pela SPTrans ou pela Companhia do Metropolitano de São Paulo. O projeto é divulgado como uma ligação direta por trilhos da existente linha Lilás, estação Largo Treze até a existente linha Verde, estação Chácara Klabin. Em audiência pública, um dos representantes do Campo Belo manifestou-se:

Teremos coincidentemente em 2010, um ano eleitoral, a entrega de um trecho da Linha Lilás do Metrô, cujo objetivo difere da principal razão de existir o metrô. Quando pensamos em metrô, pensamos em um meio de transporte rápido e eficiente para levar as pessoas de suas casas para o trabalho ou centro da cidade e, no entanto, o que vamos ter é um metrô tirando as pessoas de suas casas em Capão Redondo, Santo Amaro etc. e jogando em Campo Belo, para que possam através de ônibus dar continuidade em suas viagens. Quem dos presentes será um futuro usuário dessa linha do metrô, sabendo que terão que subir e

⁵¹ Entrevista concedida por Antônio Cunha Nascimento para o *blog* Metrô Campo Belo. *ONG do Campo Belo se mobiliza contra Metrô*. 30 de junho de 2008. <<http://metrocampobelo.blogspot.com>>. Acesso em junho de 2008.

descer após duas ou três estações para continuidade da viagem? Porque o metrô omite a informação da construção do terminal de ônibus? Quais foram os projetos de impacto ambiental realizados, de forma que seja verificado a capacidade de Campo Belo receber 90.000 pessoas de uma hora para outra? Todos sabem do benefício de ter uma estação de metrô próxima a casa, assim como todos sabem da degradação que traz um *terminal de ônibus*, portanto em nome dos moradores de Campo Belo e Brooklin, deixo desde já o protesto e indignação em relação a construção do terminal de ônibus.⁵²

A discussão das audiências ainda se estende em uma cogitada transformação da Rua Pascal em uma possível interligação entre a Estação Campo Belo até o Aeroporto de Congonhas. A Rua Pascal caracteriza-se em uma via pacata, com pouco comércio, distribuído de forma pontual e muito arborizada ao longo de todo seu percurso (ver Imagem 27). A tranquilidade desta rua, portanto, se vê ameaçada, e os moradores contestam o porquê de a Avenida Água Espraiada ser ignorada como possibilidade desta interligação, evitando-se assim maior confluência no interior do bairro.



⁵² Audiência pública realizada dia 3 de junho de 2008 na presença do presidente do Metrô José Jorge Fagali, o diretor corporativo Sérgio Henrique Avelleda, e representantes de Santo Amaro, Brooklin e Campo Belo.

Imagem 27: Vista da Rua Pascal nas proximidades da Avenida Santo Amaro, área próxima de onde supostamente o novo terminal será construído. Nota-se a baixa transição de pessoas em plena luz do dia, assim como a arborização ao longo de todo o percurso da rua. Foto: Marcelo Saccomann. Fevereiro de 2014.

Nestas audiências públicas, observa-se muito constantemente, que os representantes do Metrô dizem considerar os aspectos urbanísticos e até mesmo a vivência diária dos moradores nas proximidades da futura obra. Pois então, vamos verificar um mero exemplo no croqui abaixo (Imagem 28).

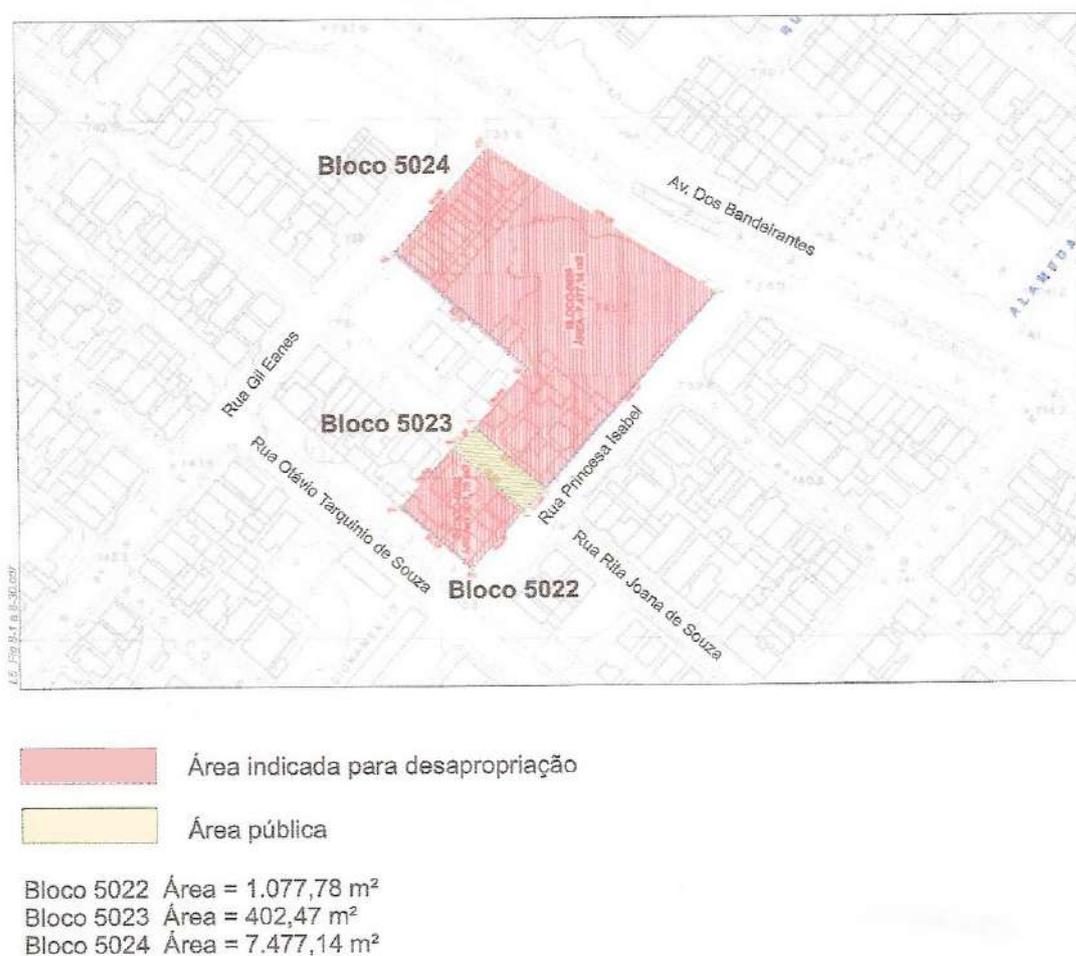


Imagem 28: Ilustração utilizada pelo Metrô referenciando um dos canteiros de obra. Fonte: MoviBelo.

A figura representa em vermelho onde seriam utilizados como canteiro de obras para a construção das futuras linhas. Em dias atuais, já podemos passar por estes quarteirões e darmos como verídico. Muito pouco deste esboço foi modificado. Nestas localidades não havia nada além de casas, que foram quase todas postas abaixo e hoje os moradores só enxergam os altos muros do Metrô acompanhados de arame farpado ao

topo, como pode se confirmar na Imagem 29. Esta parte do bairro em específico, até pouquíssimo tempo atrás, tratava-se de uma pacata vizinhança, com grande predominância de casas muito antigas, muitas delas carregando forte influência alemã em suas estruturas. A conseqüente desapropriação retirou muitas famílias que estavam ali há décadas, que nasceram, cresceram e brincaram naquelas ruas. Alguns que chegaram a ver seus filhos e netos fazendo o mesmo. Estes viram o bairro crescer, e com este crescimento, também viram-se obrigados a darem licença e se retirarem dali.

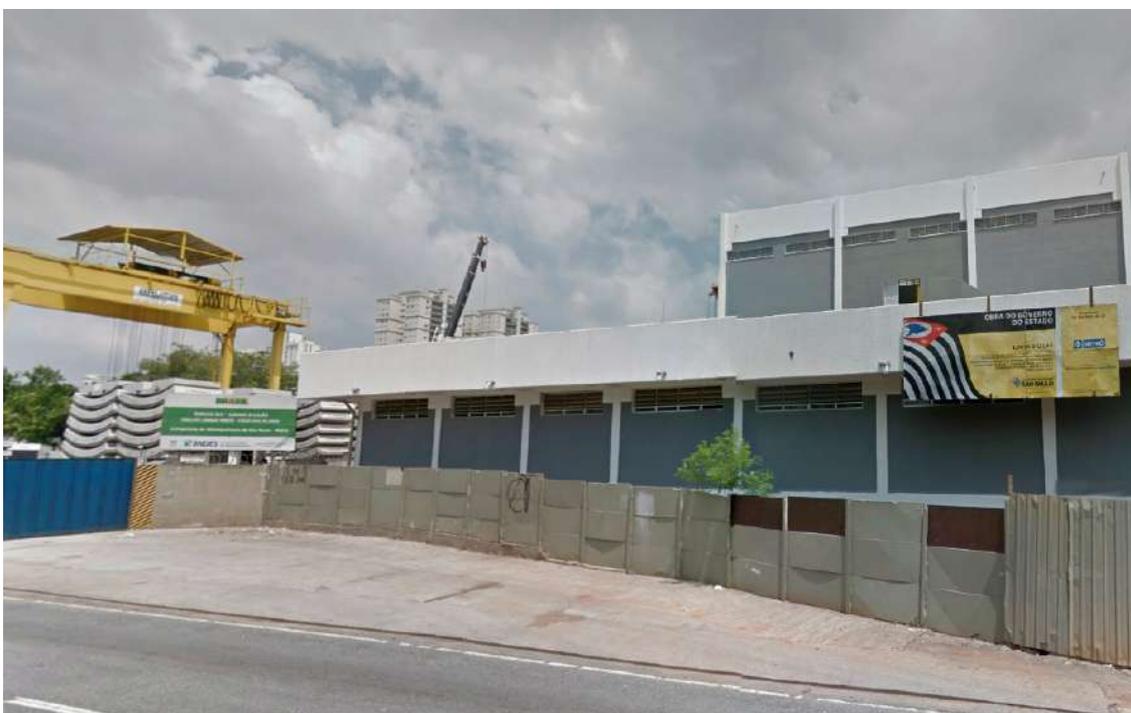


Imagem 29: Canteiro de obras visto da Avenida dos Bandeirantes. Ao fundo, a rua Rita Joana de Sousa. Foto: Marcelo Saccomann. Janeiro de 2016.

Nestas mesmas proximidades do referido canteiro de obras, é possível verificar que diversos prédios começam a ser erguidos; não com a mesma velocidade e tampouco com a mesma densidade que se vê no trecho da Avenida Água Espraiada, porém, é bem perceptível. A localização deste canteiro de obras em um local do bairro o qual se encontrava apenas casas, articulado com esta nova incidência de prédios levanta uma curiosidade por assim dizer. Estaria a tão referida especulação imobiliária andando de mãos dadas com a Companhia de Metrô de São Paulo? Esta é uma possibilidade muito

relevante e que pode ser respondida da seguinte forma: Entendendo-se o Campo Belo, como um dos bairros com o metro quadrado de terreno mais valorizados de São Paulo (ver Imagem 30), um órgão público que consegue se beneficiar desapropriando por um preço não abaixo do mercado, mas sim abaixo do que seria negociado com uma construtora, esta intermediação pode parecer bastante tentadora. Após as obras serem finalizadas e entregues, algo terá de ser feito com aqueles lotes altamente valorizados, e sem dúvida nenhuma não serão construídas simples moradias em formato de sobrados.

A tabela, intitulada 'Quadro n° 36', apresenta a 'Valorização do preço de venda do m² de apartamentos novos' entre os anos 1992 e 1995. O cabeçalho da tabela indica 'Bairros' e 'Valorização (%)'. Os dados são os seguintes:

Bairros	Valorização (%)
Campo Belo	23,6
Itaim	21,8
Moema	24,2
Brooklin Novo	19,1
Jardins/Ibirapuera	14,1
Higienópolis/Pacaembu	42,8
Santo Amaro	27,8

Fonte: Arquivo Jornal Folha de São Paulo, Roteiro de Imóveis, 1992-1995.

Imagem 30: Tabela apresentada no EIA-RIMA da Operação Urbana Água Espreada. Nota-se que mesmo antes da Operação Urbana entrar em vigor (os dados são de 1995), Campo Belo já figurava como um dos bairros que a metragem mais se valorizava. Esta tendência só aumentara ao longo dos anos.



Imagem 31: Vista do futuro pátio Água Espriada, pertencente ao Metrô. Esta área será utilizada para a manobra e manutenção dos trens da linha 17 – Ouro e se localiza nas proximidades do cruzamento entre a avenida homônima e a Washington Luís. Nota-se que mesmo com mais de dois anos de andamento, as obras se encontram ainda na etapa de fundações. Foto: Marcelo Saccomann. Agosto de 2015.

8. CONCLUSÕES FINAIS

Concluimos assim nosso trabalho que teve a intenção de demonstrar as grandes modificações ocorridas em um bairro que por muito tempo se manteve como estritamente residencial, modificações estas que aconteceram de uma forma quase imperceptível, ou até mesmo natural para alguns, e para outros foi inserida em suas vidas como acontecimentos agudos e trágicos. Pessoas com pouco ou nada tiveram de ser deslocadas de suas casas, e de uma hora para outra se depararam com uma nova realidade, completamente diferente. Se os mesmos tinham empregos próximos às suas casas, agora enfrentariam viagens de mais de 3 horas dentro de um ônibus para chegarem ao seu local de trabalho. Suas rendas com isso são desfalcadas, por terem de pagar o transporte público que outrora era convertido em dinheiro para auxiliar na renda domiciliar.

Foi constatado que muito pouco foi feito em favor a esta parcela prejudicada. As moradias oferecidas se localizariam no extremo da Zona Leste (a cerca de 35 km de distância do Campo Belo), e os financiamentos que estes teriam de bancar, apesar de ser facilitado pelo Estado, era irreal às condições financeiras destas famílias. Portanto, inferimos que definitivamente, nem o Estado, e tão pouco as grandes incorporadoras se interessavam em solucionar este caso tão delicado. A atitude tomada na prática foi no jargão popular, “varrer a sujeira para baixo do tapete”. São as chamadas políticas de higienização ou limpeza social. Este é um termo que possui diversas conotações. Por vezes, é utilizado para descrever atos de extermínio, e por outras vezes ele remonta uma situação de expulsar a população local de suas moradias, deixando a mesma à mercê, sem destino.

Os poucos que ainda tiveram a oportunidade de adquirir os imóveis, não tinham sequer a menor ideia de quando lhes seriam entregues as chaves. Tiveram de recorrer a familiares de outras regiões da cidade, morar de favor com conhecidos, e quando a obra foi entregue, grande parte optou por retornar, pois as condições eram péssimas, em todos os sentidos.

Deve-se também lembrar que este *vai-e-vem* foi um negócio para os oportunistas. Conforme algumas declarações de conversas corriqueiras com moradores

da região, os “cabeças” detinham algumas parcelas que eram reocupadas depois dos antigos moradores serem realocados. Em alguns casos, estes locais já estavam ocupados com novos barracos, prontos a ser vendidos. Se tratava de uma ação ilícita, que acabava por ser a melhor opção para os compradores. Mesmo que o seu barraco não tivesse um certificado de propriedade, ainda era mais bem vista do que a escritura das moradias populares do Barro Branco.

Vimos em nosso estudo a valorização dos terrenos, como o Estado intervém a favor do grande capital, e o mesmo se apropria das áreas recém-desocupadas e instantaneamente as valoriza, viabilizando investimentos de alto padrão e, conseqüentemente, afastando cada vez mais os antigos moradores. Vimos também o sentimento de estranhamento que este processo causa. Moradores que estiveram estabelecidos naquela região por gerações, e de uma hora para outra não se identificam, ou nem mesmo reconhecem determinado lugar.

Por fim, buscamos compreender os processos envolvidos na implementação do Metrô em questão, procurando interpretar diversos pontos de vista dos contrários à obra, dos envolvidos, seus possíveis interesses e os aspectos tanto positivos quanto negativos que esta transformação acarretará na população.

9. REFERÊNCIAS

ALFREDO, Anselmo. **A Luta pela Cidade na Metrópole de São Paulo: Do projeto à construção da Avenida Água Espraiada**. Tese de Mestrado em Geografia Humana, FFLCH/USP, 1999.

ANDRADE, Margarida M. Industrialização, urbanização e vida de bairro na São Paulo além-Tamanduateí. In: CARLOS, Ana F. A.; OLIVEIRA, Ariovaldo U de. (orgs). **Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole**. São Paulo: Contexto, 2004.

BRASIL 247. Incêndios em favelas de São Paulo podem ser criminosos. **Portal Brasil 247**. Disponível em: <<http://www.brasil247.com/pt/247/brasil/79565/>>. Acesso em: 14 ago. 2014.

CARLOS, Ana F. A. **Espaço-tempo na metrópole**. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

DEUS, Adailton I. de. **A Berrini na centralidade de São Paulo**. Tese de Mestrado em Geografia Urbana, FFLCH/USP, 2007.

FIX, Mariana. **Parceiros da Exclusão: Duas Histórias da construção de uma nova cidade em São Paulo: Faria Lima/Água Espraiada**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2001.

FRÚGOLI Jr., Heitor. **Centralidade em São Paulo: Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Cortez Editora/EDUSP, 2000.

LANGENBUCH, Juergen R. **A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 1968.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

MACHADO, Renato. Metrô começa a desapropriar casas no Campo Belo. **O Estado de S.Paulo**. São Paulo, 14 Jun. 2011. Disponível em: <<http://sao->

paulo.estadao.com.br/noticias/geral,metro-comeca-a-desapropriar-casas-no-campo-belo-imp-,732018> Acesso em: 13 de maio 2015.

NASCIMENTO, Antônio C. ONG do Campo Belo se mobiliza contra Metrô. **Blog Metrô Campo Belo**. 30 jun. 2008. Disponível em: <<http://metrocampobelo.blogspot.com>>. Acesso em: 31 jun. 2008.

NERY Jr., José M. **O Zoneamento como instrumento de Segregação em São Paulo**. Texto publicado nos Cadernos Metrôpole nº 13 - desigualdade e governança. São Paulo: Editora PUCSP, 2005.

PORTAL DO GOVERNO BRASILEIRO. **Copa Transparente**. Disponível em: <<http://www.copatransparente.gov.br>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

PORTAL R7. Linha-17 Ouro ganha licença ambiental, diz Metrô. **R7 Notícias**. 8 jun. 2011. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/noticias/linha-17-ouro-ganha-licenca-ambiental-diz-metro-20110608.html>> Acesso em: 2 abr. 2013.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Atlas do Trabalho de Desenvolvimento da Cidade de São Paulo**: Atlas Municipal 2007. Disponível em: <<http://atlas municipal.prefeitura.sp.gov.br/>>. Acesso em: 13 jul. 2012.

SEABRA, Odette C. **Meandros dos Rios nos Meandros do Poder. Tietê e Pinheiros**: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. Tese de Doutorado em Geografia Humana, FFLCH/USP, 1987.

SCARLATO, Francisco C. Busca do centro: o reencontro com a cidade. In: CARLOS, Ana F. A.; OLIVEIRA, Ariovaldo U de. (orgs). **Geografias de São Paulo**: representação e crise da metrópole. São Paulo: Contexto, 2004.

TOURINHO, Andréa de O. Centro e centralidade: uma questão recente. In: CARLOS, Ana F. A.; OLIVEIRA, Ariovaldo U de. (orgs). **Geografias das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

WEBER, Maria A.; WEBER, Sérgio. **Campo Belo**: A monografia de um bairro; São Paulo: Editora Estação Liberdade, 2006.

EIA/RIMA/RIVI:

Estudo de Impacto Ambiental – EIA. **Operação Urbana Água Espreada**. São Paulo: JNS Engenharia e Consultoria, 1996.

Estudo de Impacto Ambiental – EIA. **Operação Urbana Consorciada Água Espreada**. São Paulo: Tecnosan Engenharia, 2003.

Relatório De Impacto de Vizinhança – RIVI. **Operação Urbana Água Espreada**. São Paulo: JNS Engenharia e Consultoria, 2001.

Relatório de Impacto Ambiental – RIMA. **Aeroporto de Congonhas**. São Paulo: VPC Tecnologia Ambiental e Urbanização, 2008.

Periódicos:

Revista Viva News; ano 2; número 22; setembro de 2009.

Jornal Minha Casa, meu imóvel; ano2; edição 258; maio de 2010.

10. ANEXOS

10.1

Campo Belo é garantia de alto padrão de vida.

Moderno bairro oferece infraestrutura requintada.

É possível encontrar um bairro em crescente valorização e com uma invejável infraestrutura dentro de uma metrópole como São Paulo? Sim. E este bairro se chama Campo Belo.

Não é de hoje que o Campo Belo é conhecido como um dos melhores locais para se viver. Essa característica tem se firmado ao longo dos anos. E com o cotidiano agitado que uma cidade como São Paulo possui, ter o seu momento de descanso e sossego é assunto tratado como prioridade entre a população.

Abraçado por bairros também nobres como o Brooklin e Moema, a região está na lista das preferidas para as pessoas que buscam, sobretudo, qualidade de vida. Com ruas planas e arborizadas, o Campo Belo oferece ainda uma completa rede de serviços. Possui um dos mais charmosos shoppings centers da cidade, o Ibirapuera, agências bancárias, grandes padarias, restaurantes, casas de espetáculos e colégios de alto padrão.

Com localização a poucos minutos de dois famosos parques – o das Bicicletas e o do Ibirapuera - , a região propicia tranquilidade aliada às melhores opções de lazer e entretenimento. No Campo Belo a sensação é de estar num bairro do futuro, onde a serenidade do interior caminha ao lado do mais alto requinte das áreas nobres das grandes metrópoles.

A região tem experimentado uma corrida histórica por unidades residenciais. Para atender a essa demanda, cada vez mais têm sido lançados empreendimentos com opções de plantas flexíveis, lazer completo e inovações em design. Por isso, o Campo Belo se mostra um exemplo de sucesso ao conseguir preservar sua tradição e acompanhar a evolução dos novos e luxuosos projetos residenciais.

A acessibilidade do bairro também é um diferencial. As avenidas dos Bandeirantes, Ibirapuera e Vereador José Diniz garantem o fácil acesso à Avenida Paulista, por exemplo, e a outras regiões da cidade.

Jornal Minha Casa, Meu Imóvel. Maio de 2010, edição 258 – Ano 2.

10.2

Remoção de favela supervaloriza Berrini

A remoção da favela do Jardim Edith pode transformar as avenidas das Nações Unidas e Eng. Luís Carlos Berrini, no Brooklin (zona sul), na região comercial mais valorizada da cidade.

Um grupo de empresas quer aproveitar o desalojamento de parte da favela originada pelas obras da avenida das Águas Espraiada, construída pela Prefeitura de São Paulo, para mudar os moradores para um outro ponto da cidade.

Um dos lugares cogitados é o Conjunto Habitacional do Barro Branco, no extremo leste da cidade, a ser construído pelas empresas em um terreno da prefeitura.

Os cerca de 3000 moradores não aceitam o local por considera-lo distante do centro (25 km). Como alternativa, encontraram um terreno de 41 mil m² no Jardim Educandário, na zona oeste. As empresas estudam sua compra.

Nesse caso, teriam menos dinheiro para construir as casas. Segundo Ricardo Coelho, assessor especial da Secretaria Municipal da Habitação, o grupo pretende gastar até R\$ 8 milhões no processo. O terreno custa R\$ 2 milhões.

A empreiteira baiana OAS e a prefeitura estão negociando com os moradores da favela. Os nomes das empresas do grupo não são revelados. A OAS nega fazer parte.

As empresas reuniram-se sob o nome de “Associação de Promoção Habitacional e Social”. O telefone da associação não consta do serviço de informações da Telesp.

O interesse das empresas tem explicação. Para Waldomiro Bussab Filho, diretor da Bolsa de Escritórios de São Paulo, que não faz parte do grupo, a remoção da favela significará uma valorização de 20% a 30% dos imóveis da região.

isso seria suficiente para transforma-la na área comercial mais cara da cidade. Segundo o Datafolha, o preço médio de venda do m² de escritórios na Berrini e na marginal Pinheiros, hoje, só é inferior ao registrado na Avenida Paulista (R\$ 1319 contra R\$ 1445).

A região ainda tem a vantagem de possuir muitos terrenos vazios ao contrário da Avenida Paulista.

“A saída da favela vai melhorar a ocupação da região”, diz Luís Gonzaga Soares Mayor, diretor da Richard Ellis, consultoria especializada em imóveis comerciais.

A valorização será mais acentuada entre os terrenos vizinhos à favela. Donos de pequenos imóveis aguardam a remoção da favela para vender os seus terrenos, cobiçados pelas construtoras.

Folha de S.Paulo, 27/08/1995

10.3

Empresários vão remover favela da Berrini

Um grupo de empresários da região da Avenida Luís Carlos Berrini, área de grande valorização e plena expansão imobiliária no Brooklin, encontrou uma maneira ousada de se livrar da incômoda vizinhança da Favela Jardim Edith. Devem ser construídas pela iniciativa privada mil unidades habitacionais, num investimento calculada em cerca de R\$ 8 milhões, para alojar as mil famílias que hoje moram numa parte da favela. Elas vão para bem longe da Berrini, no Conjunto Santa Etelvina e Barro Branco, na zona leste. “O poder público não desembolsará nenhum centavo”, diz o secretário municipal da Habitação e Desenvolvimento Urbano, Lair Krahenbuhl.

A remoção das mil famílias moradoras dessa parte da favela – localizada numa faixa entre a Berrini e a Marginal Pinheiros - , a ser realizada com o apoio dos empresários, não estava prevista para esta fase do projeto Água Espreada. Na construção da avenida de 7 quilômetros, que ligará a Imigrantes à Marginal do Pinheiros, e a canalização do Córrego Água Espreada seriam desalojadas apenas 6 mil famílias.

Apenas uma pequena parte dos moradores do Jardim Edith – o suficiente para construir uma alça de acesso – seria incomodada. Não fosse a oferta da iniciativa privada, o restante permaneceria por tempo indeterminado no local porque o município estava sem dinheiro.

“A Prefeitura não tinha recursos e a intenção é fazer um pool de empresários, visando a construção de moradias para abrigar essas famílias”, explica o vice-presidente do Unibanco, Luiz Eduardo Pinto Lima, que participa como pessoa física da organização do grupo. Para ele haverá benefício geral com a remoção. “Serão construídas casas, gerando empregos, e dadas moradias aos mais carentes, com ganho social, econômico e urbanístico”.

Segundo Lima, deve ser criada uma associação sem fins lucrativos para administrar o empreendimento. “É indispensável termos a maior transparência e acompanharmos com cuidado o andamento do projeto”. O contrato entre o poder público e a iniciativa privada deve ser assinado nos próximos dias. “As parcerias, em alguns casos, são a única forma da Prefeitura conseguir recursos”.

O Estado de S.Paulo, 28/06/1995

Folder da Linha Lilás de 2009, fornecido pelo Metrô de São Paulo

COM A EXTENSÃO, A LINHA 5-LILÁS TRANSPORTARÁ 650 MIL PASSAGEIROS POR DIA.

As novas estações possibilitarão maior mobilidade para a população, já que haverá ampliação da integração da Zona Sul com a Rede de Transporte, não só com as linhas metropolitâneas, mas também com os corredores e terminais de ônibus.

ESTACIONES DE INTEGRAÇÃO COM OUTRAS LINHAS

Estação Santo Amaro - com a Linha 9-Esmeralda da CPTM

Estação Brooklin - com o Corredor Diadema - Brooklin da EMTU

Estação Santa Cruz - com a Linha 1-Azul do Metrô

Estação Chácara Klabin - com a Linha 2-Verde do Metrô

Ônibus: integrações nas estações: Capão Redondo, Campo Limpo, Giovanni Gronchi, Largo Treze e Campo Belo.

LINHA 5 LILÁS

LINHA 5-LILÁS DO METRÔ VAI LIGAR LARGO TREZE À CHÁCARA KLABIN

Quem mora na Região Sul terá uma nova opção para se locomover pela cidade de São Paulo. Em breve, começará as obras de extensão da Linha 5-Lilás, que hoje vai do Capão Redondo ao Largo Treze. A complementação dessa linha proporcionará novos investimentos econômicos, desenvolvimento social e melhor alternativa de transporte público, pois ligará as áreas de alta densidade populacional, ao sul do Rio Pinheiros, com importantes pólos e corredores em que se concentra um grande número de empregos. Ao todo, serão cerca de 20 quilômetros com 17 estações, sendo que 8,4 quilômetros já se encontram implantados e em operação.

PLANO DE EXPANSÃO TRANSPORTES METROPOLITANOS

COMUNICADO DE IMPRENSA Nº 103

MAPA DO TRANSPORTE METROPOLITANO



Linha	Cor	Estações
1	Verde	13
2	Amarelo	13
3	Vermelho	13
4	Verde	13
5	Verde	13
6	Verde	13
7	Verde	13
8	Verde	13
9	Verde	13
10	Verde	13
11	Verde	13
12	Verde	13
13	Verde	13
14	Verde	13
15	Verde	13
16	Verde	13
17	Verde	13
18	Verde	13
19	Verde	13
20	Verde	13
21	Verde	13
22	Verde	13
23	Verde	13
24	Verde	13
25	Verde	13
26	Verde	13
27	Verde	13
28	Verde	13
29	Verde	13
30	Verde	13
31	Verde	13
32	Verde	13
33	Verde	13
34	Verde	13
35	Verde	13
36	Verde	13
37	Verde	13
38	Verde	13
39	Verde	13
40	Verde	13
41	Verde	13
42	Verde	13
43	Verde	13
44	Verde	13
45	Verde	13
46	Verde	13
47	Verde	13
48	Verde	13
49	Verde	13
50	Verde	13
51	Verde	13
52	Verde	13
53	Verde	13
54	Verde	13
55	Verde	13
56	Verde	13
57	Verde	13
58	Verde	13
59	Verde	13
60	Verde	13
61	Verde	13
62	Verde	13
63	Verde	13
64	Verde	13
65	Verde	13
66	Verde	13
67	Verde	13
68	Verde	13
69	Verde	13
70	Verde	13
71	Verde	13
72	Verde	13
73	Verde	13
74	Verde	13
75	Verde	13
76	Verde	13
77	Verde	13
78	Verde	13
79	Verde	13
80	Verde	13
81	Verde	13
82	Verde	13
83	Verde	13
84	Verde	13
85	Verde	13
86	Verde	13
87	Verde	13
88	Verde	13
89	Verde	13
90	Verde	13
91	Verde	13
92	Verde	13
93	Verde	13
94	Verde	13
95	Verde	13
96	Verde	13
97	Verde	13
98	Verde	13
99	Verde	13
100	Verde	13

Em 2010, deverão ser entregues as estações Adolfo Pinheiro e Campo Belo. As outras estações têm previsão de conclusão para 2012.



Serão MAIS 11,7 QUILOMETROS, com 11 NOVAS ESTAÇÕES.

Etapa concluída
 Trecho Capão Redondo - Largo Treze, cuja operação teve início em 20/10/2002, com as estações Capão Redondo, Campo Limpo, Vila das Belezas, Giovanni Gronchi, Santo Amaro, Largo Treze e o Pátio Capão Redondo.

Etapa em desenvolvimento
 Trecho Largo Treze - Chácara Klabin, com 11,7 quilômetros de extensão e mais 11 estações: Adolfo Pinheiro, Alto da Boa Vista, Borba Gato, Campo Belo, Brooklin, Ibirapuera, Moema, Servidor, Vila Clementino, Santa Cruz e Chácara Klabin, além do Pátio Guido Calvi.



ALINHADA 5-LILÁS PROPORCIONARÁ

- Menor tempo nas viagens
- Maior conforto para os passageiros
- Melhorias no trânsito
- Maior integração entre os bairros
- Aumento da mobilidade
- Ampliação de investimentos na região
- Valorização imobiliária
- Menor número de veículos automotores em circulação
- Diminuição da poluição atmosférica
- Geração de novos empregos
- Criação de novos pólos de comércio e serviços

