

AS GRANDES EMPREITEIRAS E A TRANSFORMAÇÃO DA METRÓPOLE: UM OLHAR SOBRE A AÇÃO DA CAMARGO CORRÊA NO TERRITÓRIO DE SÃO PAULO

Trabalho Final de Graduação
ANA LÍGIA DE C. MAGALHÃES

Orientadora
MARIA BEATRIZ CRUZ RUFINO



Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Trabalho Final de Graduação
dezembro.2018

AS GRANDES EMPREITEIRAS E A TRANSFORMAÇÃO DA METRÓPOLE:
UM OLHAR SOBRE A AÇÃO DA CAMARGO CORRÊA NO TERRITÓRIO DE SÃO PAULO

Aluna:
Ana Lígia de Carvalho Magalhães

Orientadora:
Prof. Dra. Maria Beatriz Cruz Rufino

Orientadora Metodológica:
Prof. Dra. Maria de Lourdes Zuquim

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho às pessoas que fizeram de sua profissão instrumento de luta por uma sociedade mais justa, inclusiva e igualitária.

Àqueles que formaram as bases do conhecimento de minha formação, àqueles que lutaram pela existência e resistência desta universidade e aos que acreditam que devemos nos armar com livros.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à professora Bia por todos estes anos de ensinamento e orientação na FAU, com quem muito aprendi e quem muito me inspirou nas escolhas da minha formação. Espero que os próximos anos sejam tão produtivos quanto os últimos.

Meu agradecimento também aos demais professores desta faculdade, pela tamanha dedicação no ensino da arquitetura e do urbanismo, nos quais prometo me espelhar no exercício da profissão. Às professoras que me dão a honra da presença na banca, Raquel Rolnik e Marta Lagreca, muito obrigada. É muito importante para mim poder contar com a avaliação de vocês para este trabalho.

Aos meus colegas fauanos, pelos anos de intensa convivência e muito trabalho, que também foram anos muito felizes.

Meu carinho especial ao Guilherme e à Natalia, sem os quais esta formação não teria sido a mesma, e ao Bruno e à Alícia, que viveram comigo minha melhor experiência: Barcelona.

Às minhas amigas da vida, Biula, Carol, Laura e Maria Eduarda, que sempre estiveram e sempre estarão presentes. Aos amigos que a Sanfran me deu e que fizeram qualquer drama valer a pena, em especial Bia, Vi, Helo, Bia C, Marcela e Renata. À Gabi, Ingrid, Carol e Marina, que completam meu círculo de sinceras amizades. Amo vocês.

Agradeço de coração à minha família, que tenho a sorte de ser tão grande que não caberia nomear aqui. Aos meus irmãos e irmãs – Thales, André, Elisa, Luísa e Helena – que estarão sempre comigo.

Por fim, e mais importante, aos meus pais, Lucimara e Haroldo, por tamanha compreensão, apoio, suporte, paciência e amor todos estes anos – que não foram poucos – sempre confiando em mim. Eu não seria nada sem vocês. Gratidão e amor eternos!

RESUMO

O setor da construção pesada destaca-se no cenário econômico nacional, tendo se consolidado como um oligopólio no final dos anos 1980. Dentre as maiores empreiteiras nacionais, a Camargo Corrêa teve papel particular na inserção das agendas paulistas de governo e na consolidação dos espaços metropolitanos, tendo participado da construção de importantes infraestruturas e avançado em direção ao setor imobiliário. Este trabalho pretende analisar a relevância desse agente na produção do espaço da metrópole paulista, região de elevada coordenação dos atores envolvidos na produção do espaço e intensas dinâmicas imobiliárias, tendo se constituído território privilegiado de atuação das empreiteiras.

PALAVRAS-CHAVE: empreiteiras; produção do espaço; metrópole

ABSTRACT

The heavy construction industry stands out in the national economic scenario, having consolidated itself as an oligopoly in the late 1980s. Among the largest national contractors, Camargo Corrêa played a particular role in the insertion of São Paulo government agendas and in the consolidation of metropolitan spaces, having participated in the construction of important infrastructures and advanced towards the real estate sector. This work intends to analyze the relevance of this agent in the production of space in the metropolis of São Paulo, a region of high coordination of the actors involved in the production of space and intense real estate dynamics, having constituted a privileged territory for the performance of contractors.

KEY WORDS: contractors; space production; metropolis

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO 1: As grandes empreiteiras nacionais 11	
1.1. A formação da indústria da construção pesada no Brasil	12
1.2. As primeiras empreiteiras nacionais	15
1.3. A Camargo Corrêa	17
1.3.1. Trajetória da Empreiteira	17
1.3.2. Os empreiteiros e a política	21
1.3.3. Esfera política, marcos regulatórios e as dinâmicas da empreiteira	24
CAPÍTULO 2: Reestruturação produtiva e transformação urbana em São Paulo 33	
2.1. Os processos de reestruturação produtiva e urbana	34
2.2. Território metropolitano em transformação	38
CAPÍTULO 3: A Camargo Corrêa e a atuação na metrópole paulista 45	
3.1. A construtora e a produção de infraestruturas	46
3.2. A Camargo Corrêa e a produção imobiliária	52
3.2.1. A Camargo Corrêa Desenvolvimento Imobiliário	53
3.2.2. A Vila Andrade	62
CONCLUSÕES	71
BIBLIOGRAFIA	79

INTRODUÇÃO

As grandes construtoras nacionais representam um setor de destaque na evolução do grande capital brasileiro (Rocha, 2013). Elas se consolidaram como um ramo dos mais poderosos da economia brasileira na fase nacional-desenvolvimentista, a partir de meados dos anos 1950, tomando o espaço das empresas estrangeiras que atuavam anteriormente, constituindo o monopólio da construção pesada no Brasil e, deste então, tendo o Estado como mercado cativo e promotor de seu desenvolvimento. O primeiro salto de crescimento do setor se dá durante a ditadura civil-militar brasileira, quando a grande demanda de obras públicas pelo Estado – que tinha como estratégia a modernização capitalista acelerada do país, dentro das condições excepcionais do regime - o faz crescer enormemente, mas figura ainda como um dos mais poderosos da economia brasileira até os dias atuais (Campos, 2012). Dentro do setor, se destacam empresas que mantiveram sua atuação até a segunda metade da década de 2010, figurando como as maiores construtoras do país: Odebrecht, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e OAS.

A trajetória da Camargo Corrêa (CC) é um caso paradigmático em relação às demais do grupo. A história da empresa, criada em 1939 na capital paulista, é representativa de como foi possível atravessar diferentes conjunturas políticas e diversas gestões (federal, estadual e municipal) e conseguir manter-se inserida em aparelhos privados da sociedade civil e na política, sem perder campos de atuação. A empreiteira paulista teve papel particular na inserção das agendas de governo e muito importante na consolidação dos espaços metropolitanos, e constou como a maior construtora do país durante praticamente todos os anos do regime militar (Campos, 2012). Aprofundar a análise dessa empresa, considerando sua histórica relevância em São Paulo, é definido nesse trabalho como estratégia para discutir a relevância desses agentes na produção do espaço da metrópole.

Como urbanistas, nos interessa para além dos aspectos econômicos, jurídicos e políticos do papel destas grandes construtoras no cenário nacional, os aspectos urbanísticos. Enquanto empresas do setor da construção pesada, aquele que produz obras de grande envergadura, como barragens, hidrelétricas, ferrovias, rodovias, pontes, túneis, metrôs,

etc., e que também expandiram sua atuação para outros setores, como o imobiliário, parece fundamental compreender qual a importância delas no espaço urbano construído de nossas cidades.

São Paulo, já na década de 1920, ultrapassa o Rio de Janeiro como o epicentro de acumulação do capital industrial brasileiro, o que demandou uma série de obras para a implantação de seu parque industrial e de infraestruturas urbanas a fim de sustentar o aquecimento da economia urbana e o grande adensamento populacional decorrente dele. Desde então, a cidade é o polo da maior metrópole do país, também maior centro econômico, com elevado nível de organização dos agentes envolvidos na produção do espaço e intensas dinâmicas de produção industrial (Menegon, 2008).

A Camargo Corrêa foi se desenvolvendo em paralelo ao desenvolvimento da cidade, tendo em vista a ampla inserção de Sebastião Camargo, seu sócio fundador, no seio da burguesia paulista e do aparelho de Estado. Nada surpreendente, portanto, seria notar que as obras executadas por essa empresa foram essenciais na própria estruturação do território metropolitano. Desde participação na construção de todas as linhas do metrô, obras das principais rodovias que partem da capital, construção do Aeroporto de Guarulhos, túneis e pontes, até sua produção imobiliária mais recente: o quanto deste território foi construído – ou teve a participação – da Camargo Corrêa? É possível materializar, através do espaço urbano construído, o poder que este grupo econômico atingiu? Sua influência na configuração da metrópole é algo materialmente construído, para além das relações invisíveis existentes? Para além do espaço urbano construído, como o setor influencia os direcionamentos dos investimentos públicos, as legislações que o concernem ou a elaboração dos instrumentos do planejamento urbano?

O objetivo deste Trabalho Final de Graduação, portanto, se baseia na tentativa de vislumbrar estas respostas, analisando a produção do espaço urbano da Região Metropolitana de São Paulo pela Camargo Corrêa desde o ano de sua fundação (1939) até 2016. Nos aproximaremos, primeiramente, do setor da construção pesada, no qual se inserem

as empreiteiras incluindo a Camargo Corrêa, para então avançar na compreensão do território metropolitano e como este se transforma à luz dos processos de reestruturação produtiva e urbana, buscando, por fim, vislumbrar a atuação da construtora na produção deste espaço urbano.

CAPÍTULO 1

AS GRANDES EMPREITEIRAS NACIONAIS

Um dos mais destacados setores na economia nacional brasileira é o composto pelas empresas privadas de construção, que constitui um dos principais sustentáculos da aliança entre o capital nacional, o multinacional e o Estado, instaurando e desenvolvendo o capitalismo no Brasil (Marques e Bichir, 2002). Foi gradativamente ganhando importância no cenário econômico após o surgimento das primeiras empreiteiras nacionais na fase nacional-desenvolvimentista – substituindo as empresas estrangeiras que eram contratadas até então para a construção de obras de grande porte. Sempre tiveram o Estado como mercado cativo e promotor de capitalização a nível federal, estadual e, mais recentemente, à nível das prefeituras das metrópoles (Szmrecsanyi e Lefèvre, 1996).

Analisaremos neste capítulo como se dá a formação e o fortalecimento da indústria da construção pesada no Brasil e a constituição das maiores empreiteiras nacionais, destacando a trajetória da Camargo Corrêa dentro deste contexto.

1.1. A formação da indústria da construção pesada no Brasil

Até meados do século XIX no Brasil as obras públicas eram principalmente obras urbanas, com intenção de manutenção das condições de existência das cidades coloniais, que tinham como característica o uso da força de trabalho escrava e a reprodução da condição colonial da economia. Os grupos dominantes até então – proprietários de escravos e terras e homens de negócio – via de regra não atuavam nesta área, ficando a cargo da iniciativa do poder público. (Campos, 2012) O ramo da construção pesada dentro da construção civil ainda não havia se formado, portanto.

Com o avanço da indústria nos países centrais, entre meados do século XIX até as décadas de 1920 e 1930, há também o avanço das tecnologias na construção, que alcança os países periféricos através de obras realizadas por empresas estrangeiras. As principais obras de engenharia no Brasil passaram a ser realizadas por estas empresas, que eram contratadas por outras firmas, também estrangeiras, atuantes no setor de infraestruturas. As ferrovias foram as primeiras obras deste ramo, realizadas sobretudo por empresas oriundas de países europeus. Associadas a essas empresas,

outras companhias passaram a atuar no país na área de serviços urbanos, explorando por exemplo carris urbanos, esgoto e iluminação. Outra área de grande inserção das empresas estrangeiras foi a de barragens e usinas hidrelétricas, que deram origem a instalação de grandes empresas de eletricidade, constituindo, por exemplo, empresas como a Light em 1899, consolidando o modelo elétrico brasileiro (Campos, 2012).

O primeiro modelo da indústria da construção pesada no país, portanto, era voltado para a realização de obras que reforçavam o caráter dependente da economia brasileira e estabeleceram uma pequena infraestrutura urbano-industrial.

A partir dos anos 30 do século XX, inicia-se um processo de estatização da demanda na construção pesada no Brasil, dado o momento histórico em que se aprofunda a intervenção do Estado no sistema econômico (Camargos, 1993). No plano econômico, a crise de 1929 abala a economia agroexportadora brasileira, sendo necessário desenvolvimento da base para a indústria nacional – como se dá com a produção de aço (criação da Companhia Siderúrgica Nacional em 1930, a título de exemplo).

O processo de industrialização induz um novo ritmo de crescimento demográfico e inicia-se então uma nova demanda de obras públicas no país, com a construção de habitações, infraestrutura urbana, estádios, aeroportos, saneamento, rodovias e obras de energia. Agências¹ foram criadas para contratação dos empreendimentos, uma vez que o Estado figura como indutor do novo padrão de acumulação centrado no setor industrial. O Estado subsidia a formação e o fortalecimento de um capital industrial no país, o que inclui a criação destas agências, bem como a montagem de instrumentos jurídicos e institucionais.

Se neste período o poder público não só cumpre a função de contratante, mas também de realizador da obra, em seguida se dá a retirada do aparelho estatal da atividade construtora, passando-a para a empresa nacional privada. Ultrapassando o modelo que perdura entre os anos 1930 e 1950, o Estado passa a ser mero contratador de obras,

1. Agências estatais como o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), o Departamento Nacional de Obras Contra a Seca (DNOCS), a Companhia Hidrelétrica do Vale do São Francisco (Chesf), a Petrobrás, a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e do Banco do Nordeste (BNB), por exemplo, que geraram encomendas às empreiteiras (Campos, 2012; Camargos, 1993).

divisão que fica claramente marcada a partir do governo de Juscelino Kubitscheck.

Este novo modelo é marcado pela divisão entre a atividade estatal-contratante - cabendo ao setor público mobilizar os recursos de investimento e realizar o planejamento global das áreas ligadas à infraestrutura-, e privada-contratada - ficando a cargo das empreiteiras executar e gerenciar as obras, além de elaborar os projetos (Camargos, 1993). Há subsídio ao desenvolvimento do capital industrial no país, bem como da indústria da construção pesada.

Se o período na presidência de Juscelino Kubitscheck foi fundamental no fortalecimento do mercado nacional de obras públicas, o primeiro grande salto de crescimento do setor da construção pesada se dá durante a ditadura civil-militar brasileira. Neste período há grande demanda de obras públicas pelo Estado, que tinha como estratégia a modernização capitalista acelerada do país. Na primeira metade do regime um grande volume de serviços é demandado aos empreiteiros, como obras rodoviárias e usinas hidrelétricas, seguindo o modelo de desenvolvimento do período de JK. Na segunda metade do regime, porém, há uma estagnação e redução do volume de recursos, o que leva à concentração de atividades em obras de grande porte, centralizando o capital no setor (Campos, 2012).

Detendo tecnologia e capital para o desenvolvimento das obras de grande envergadura, a construção pesada figurou como setor oligopolizado, no qual somente grandes empresas garantiram hegemonia de atuação. O setor, ainda, “é um dos raros casos de setor oligopolizado cujo controle das empresas se encontra inteiramente nas mãos de brasileiros natos” (Camargos, 1993, p. 45).

Instrumentos econômicos e financeiros foram criados e legislações foram elaboradas para normatizar os processos licitatórios, garantindo o controle oligopolizado do setor:

“O Decreto 64.345 de 10/04/69 promoveu uma verdadeira reserva institucional de mercado para as firmas nacionais de engenharia, consubstanciada nos itens que dispõem que os órgãos da administração direta e indireta do governo só poderão contratar a prestação de serviços de consultoria técnica e engenharia de empresas estrangeiras nos casos em que não houver empresa nacional devidamente capacitada e qualificada para o desempenho dos serviços a contratar (art. 1º)” (Camargos, 1993, p. 47)

Com isso, no final da ditadura têm-se um quadro de quatro grandes grupos econômicos nacionais liderados pelas empreiteiras, paralelamente a outras empresas em decadência ou estado de falência (Campos, 2012).

O período seguinte, de redemocratização e fortalecimento do modelo neoliberal, é acompanhado pelo contínuo crescimento do setor, que passa a atuar a partir das privatizações, expandindo e diversificando seus ramos de atuação, de maneira a seguirem como um dos principais setores na economia nacional.

Como veremos a seguir, a partir dos anos 1930 surgem as primeiras empreiteiras nacionais, que se fortalecem atuando no setor da indústria da construção pesada desde então.

1.2. As primeiras empreiteiras nacionais

As primeiras empresas de construção civil do Brasil nascem no Rio de Janeiro em meados dos anos 1920, formadas por engenheiros que adquiriram experiência no exterior e no trabalho nas construtoras estrangeiras que dominavam o setor de obras públicas até então. Empreiteiras como a Cavo e a Carioca nascem tendo como principais atividades a construção de habitações populares e obras de infraestrutura da cidade, mas experimentaram a decadência nos anos 1960 e na ditadura, dando lugar para as mineiras, paulistas e nordestinas no mercado de obras públicas. As empresas cariocas tinham forte atuação no âmbito da sociedade civil e do aparelho estatal e foram muito atreladas ao Clube de Engenharia e outros sindicatos e associações de classe que surgiram posteriormente. Mesmo com o enfraquecimento

das empreiteiras cariocas, o Rio de Janeiro figurou como centro importante da indústria da construção pesada, com a transferência de sedes de empresas nordestinas para a capital (Campos, 2012).

São Paulo, na mesma época, ultrapassa o Rio de Janeiro e se torna epicentro de acumulação do capital industrial no país, o que demandou obras de infraestrutura para implementação do seu parque industrial e suporte para a economia urbana, transformando a cidade no principal mercado de obras públicas no Brasil. Um grande número de empresas de variados tamanhos – como a Camargo Corrêa, a CBPO, a Constran e a Rossi- surge e se estabelece na cidade, com ainda mais força e atuação na sociedade civil, conseguindo exercer pressão junto aos órgãos do aparelho de Estado para a implementação de políticas que ajudaram a consolidar o setor local (Campos, 2012).

Minas Gerais emerge como um importante berço para as empreiteiras, especialmente após as políticas de Juscelino Kubitscheck como governador, realizando grandes obras públicas para a construção de estradas e eletrificação. Com a chegada de Juscelino à presidência, as empresas mineiras passaram a ter atuação nacional – nas obras de Brasília, implantação do sistema rodoviário e participação junto a outras empresas na construção de hidrelétricas-, ultrapassando o privilégio carioca até então estabelecido (Campos, 2012). São exemplos de grandes empreiteiras mineiras a Andrade Gutierrez e a Mendes Junior.

Paralelamente à ascensão de Minas enquanto celeiro de grandes empreiteiras, o Nordeste aponta como região beneficiada pelas atividades de instituições federais como Departamento Nacional de Obras Contra a Seca (DNOCS), Companhia Hidrelétrica do Vale do São Francisco (Chesf), Banco do Nordeste do Brasil (BNB), Petrobrás e Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), com implantação de infraestrutura regional e realização de grandes obras visando o desenvolvimento da região, deixando um campo de atuação preferencial para as empreiteiras locais, o que fortaleceu um capital regional no setor da construção pesada (Campos, 2012). Após adquirirem experiência e porte com essas obras, empresas nordestinas como OAS, Queirós Galvão e Odebrecht passaram a atuar a nível nacional e

internacional.

Dentre todas as empreiteiras, algumas se destacam por terem chegado aos anos 2010 figurando como as maiores construtoras nacionais: a Odebrecht, a Camargo Corrêa, a Andrade Gutierrez, a Queiroz Galvão e a OAS.

Por ser a empreiteira paulista dentre as maiores do grupo, com ampla atuação na metrópole de São Paulo, tomaremos a Camargo Corrêa como objeto de análise.

1.3. A Camargo Corrêa

Em 1939 a Camargo, Corrêa & Cia. Ltda.- Engenheiros e Construtores passa a atuar oficialmente como construtora, com sede em São Paulo, dando início ao que viria a ser a maior empreiteira paulista e maior do país em diversos momentos.

Em sua constituição, levou o nome dos seus dois fundadores, Sebastião Ferraz Camargo e Sylvio Brand Corrêa.

A seguir, analisaremos a trajetória da empreiteira² nos diferentes ramos da construção, que nos dará a dimensão de sua atuação, para posteriormente compreendermos as relações pessoais que estiveram envolvidas com seu desenvolvimento.

1.3.1. Trajetória da Empreiteira

Logo no segundo ano de atividade, em 1940, a empreiteira consegue seu primeiro grande contrato junto ao Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER-SP) para fazer a terraplanagem de um trecho de estrada no interior do estado de São Paulo. Adquire, para realização da obra, seu primeiro trator, começando a constituir o que futuramente viria a ser a maior quantidade e valor de equipamentos de uma empreiteira no mundo (Campos, 2012).

Com este contrato, inicia sua atividade no setor rodoviário, participando em obras rodoviárias no estado de São Paulo

²As informações foram retiradas dos sites do Grupo Camargo Corrêa e da Construtora Camargo Corrêa:

<http://www.camargocorrea.com.br/grupo-camargo-correa/grupo/historia/historia-1909-1949.html>,

http://construtoracamargocorrea.com.br/pt_BR/institucional/

acessados em 18 de maio de 2018

e em todo o Brasil desde então. O setor se desenvolveu em paralelo ao desenvolvimento da empresa e são rodovias importantes que tiveram a participação da empreiteira em algum momento: Via Anchieta (SP-148), Fernão Dias (BR-381), Castelo Branco (SP-280), Presidente Dutra (BR-116), Transamazônica (BR-230), Rio-Santos (BR-101), Rodovia dos Imigrantes (SP-160), Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), Ayrton Senna (SP-070) e Rodoanel Mario Covas.

Estreia no setor de aerotransporte quando, em 1943, é contratada pelo Ministério da Aeronáutica para executar a terraplanagem e pavimentar pistas e pátios de manobras na Base Aérea de Santos, em Guarujá (SP). Dentro do setor teve atuação na ampliação e pavimentação da pista de pouso do Campo de Marte na capital paulista, no Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, Aeroporto de Vilhena, em Rondônia, na construção do Aeroporto Internacional de Cumbica, em Guarulhos, entre outros.

A empresa se desenvolve e se transforma, em 1946, na Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A., sucessora da Camargo, Corrêa & Cia. Ltda. – Engenheiros e Construtores. No ano seguinte, firma contrato com a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, estreando no importante setor ferroviário, onde realizou obras como na Ferrovia Tupã-Adamantina, no trecho da Ferrovia do aço que liga Belo Horizonte à Itabirito, em Minas Gerais, na ferrovia Sorocabana (SP) e na Ferrovia Carajás, entre os estados do Maranhão e Pará.

Funda, em 1948, a Companhia Jauense de Fiação S.A., ingressando na indústria de transformação. Em 1982 passa a integrar o grupo de acionistas da Alcoa e participa de obras de ampliação do Complexo Industrial Alumar, em São Luís (MA), um dos maiores produtores de alumínio e alumina do mundo. Entra, em 1996, no bloco de acionistas controladores da Usiminas, produtora de aço.

Em 1955 recebe seu batismo de barrageira, quando realiza obras na Usina de Euclides da Cunha, em São José do Rio Pardo (SP). Participou de obras importantes neste ramo, como a Barragem de Paranoá (em Brasília), a construção da Usina Hidrelétrica Jupiá (MS), de Ilha Solteira (SP), de Itaipu (a de maior capacidade do mundo), de Tucuruí (PA), Serra

do Facão (GO) e de Jirau (RO).

A empreiteira foi contratada pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) em 1957 para executar obras na construção da nova capital federal, Brasília. Também atuou fazendo terraplanagem e pavimentando vias em outras cidades planejadas como Campo Grande e Rosana.

No final dos anos 1960 é criada a Camargo Corrêa Industrial, inaugurando a entrada do grupo na indústria do cimento. Também no mesmo período a empreiteira é contratada pela Petrobrás para obras na Refinaria do Planalto Paulista (Replan).

A empreiteira inicia os anos 1970 com a participação nas obras da Ponte Rio-Niterói, em consórcio com outras empreiteiras grandes como a Mendes Junior e a Construtora Rabello. Atuando na área de infraestrutura urbana, inicia sua participação nas obras do metrô de São Paulo (atuação que se estende para todas as linhas construídas até hoje) e em obras como os túneis Jânio Quadros e Sebastião Camargo, e do complexo viário Jurubatuba, também em São Paulo.

Em 1978, a Camargo Corrêa inicia suas atividades no exterior, na liderança de um consórcio internacional para a construção e montagem da Usina de Guri, na Venezuela. Atua, posteriormente, em países como Angola, Colômbia, Uruguai, Paraguai, Equador, Argentina, Estados Unidos e Portugal, em diferentes áreas.

Inaugura em 1990 o Shopping Jardim Sul, na cidade de São Paulo, iniciando a presença de peso que passa a ter na região da Vila Andrade. A Camargo Corrêa Desenvolvimento Imobiliário surge em 1996 para atuar de forma autônoma no segmento de produção imobiliária, tanto comercial quanto residencial. Analisaremos a produção imobiliária e o caso específico da Vila Andrade mais a frente.

Em 1995, já sob regime democrático e de uma economia neoliberal, a construtora inicia sua atuação no modelo de concessões de energia e transporte, como a administração da Via Dutra, a criação da Concessionária do Aeroporto de Congonhas S.A. e a concessão da Usina Hidrelétrica Machadinho. Posteriormente, surge a Camargo Corrêa Transportes,

que responde pelas concessões no segmento. Ainda no setor de concessões, o grupo detém ações da CCR (Companhia de Concessões Rodoviárias), empresa que assumiu, entre outros contratos, a operação e manutenção da Linha 4 do metrô em São Paulo através do controle acionário da Via Quatro, e a concessão da Rodovia Bandeirantes, uma das mais lucrativas do Brasil.

Em 1996, é constituída a holding Camargo Corrêa S.A. No ano seguinte a holding, a partir da VBC Energia, arremata o controle acionário da CPFL, uma das maiores distribuidoras de energia elétrica do país.

Atua, ainda, no setor têxtil, com as empresas Alpargatas e Santista, em grandes obras de infraestrutura como do Estaleiro Atlântico Sul (no Complexo Industrial de Suape, Pernambuco), em obras da Usina Termelétrica de Cubatão (SP), obras de saneamento ambiental, obras para os jogos pan-americanos e no projeto de integração da Bacia do Rio São Francisco.

Como revela a figura do organograma do grupo, em 2011 a holding Camargo Corrêa S.A. centraliza participações em empresas de agropecuária, indústria naval, energia, serviços financeiros, engenharia e construção, produção de cimento, têxteis, empreendimentos imobiliários e concessões públicas.

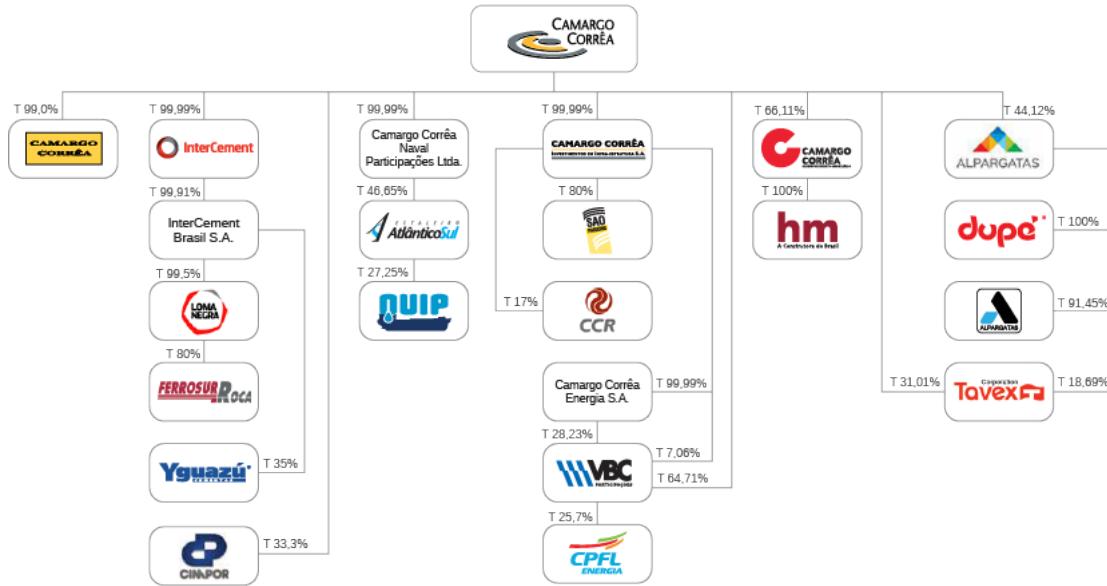


FIGURA 1. Organização societária do grupo Camargo Corrêa em 2011.

Fonte: Relatório Anual de 2011.

Como fica claro, a empresa apresenta uma diversificação de atividades muito além da construção e a denominação “construtora” ou “empreiteira” capta pouco de suas áreas de atuação. O grupo passou por um profundo processo de diversificação a partir da década de 1990, resultando no grande conglomerado acima exposto, o que dificulta enquadrá-la em algum setor produtivo específico (Rocha, 2013).

A descrição da trajetória da empresa deixa evidente o poder da empresa, engendrado por articulações políticas, que serão analisadas a seguir.

1.3.2. Os empreiteiros e as articulações políticas

Sebastião Ferraz Camargo, um dos sócios-fundador do grupo Camargo Corrêa, era filho de proprietários rurais e não chegou a completar o terceiro ano do ensino primário. Casou-se com Dirce Penteado, o que o inseriu na tradicional

família Penteado, da classe burguesa industrial paulista. Foi o homem de relacionamentos da empreiteira, apesar da importância de Sylvio Brand Corrêa – outro sócio fundador da empresa – e sua relação pessoal com Adhemar de Barros, governador do estado de São Paulo, que garantiu os primeiros contratos que alavancaram a empreiteira em seus primeiros anos (Campos, 2012).

Em 1964 Sebastião compra a parte da empresa dos outros sócios e passa a ser seu maior acionista. A este tempo, a empreiteira já é a maior empresa nacional de engenharia, o que se deveu em grande medida à sua forte inserção no governo estadual paulista, o que transcendeu inclusive as diferentes gestões no estado (Campos, 2012).

A empresa participou, como Sebastião fazia questão, de todas as associações de classe. Neste sentido, foi fundadora do Sindicato Nacional da Construção pesada (Sinicon), associada do Sindicato da Construção Pesada de São Paulo (Sinicesp), da Associação Paulista de Empreiteiros de Obras Públicas (Apeop), entre outras associações que tinham relação com as empreiteiras. Sebastião era envolvido com militares, tendo sido membro do Círculo Militar de São Paulo e feito parte da Operação Bandeirantes, financiando aparato de repressão à esquerda armada no estado de São Paulo. Foi diplomado honoris causa pela Escola Superior de Guerra (ESG) em 1967, bem como pela Universidade Mackenzie em 1991 (Campos, 2012).

Olhar para a história de Sebastião Camargo faz parte do processo de compreensão da empreiteira e do seu poderio alcançado. Como analisou Campos (2012), muito importante para compreender o setor da construção civil é analisar o processo de organização dos seus empresários também em aparelhos da sociedade civil. Os empreiteiros tiveram um processo de forte articulação em aparelhos privados de hegemonia, atuando amplamente em atividades de formulação de projetos, formação de cartéis, ações junto a agências estatais e representação na sociedade política. Sebastião Camargo não foi exceção, como vimos. Estes empreiteiros carregaram consigo a formulação de ideologias, na tentativa de imprimir seus valores e concepções de mundo junto à sociedade (Campos, 2012).

É importante entender que o setor dos grandes empreiteiros conquistou a posição de privilégio dentro do Estado nacional. Estes empreiteiros carregaram consigo a formulação de ideologias, na tentativa de imprimir seus valores e concepções de mundo junto à sociedade (Campos, 2012). Há um tom desenvolvimentista nos seus discursos, na defesa do desenvolvimento como solução aos problemas nacionais, o que requeria a implementação de uma infraestrutura adequada (rodovias, ferrovias, energia elétrica, etc.). Atuaram junto à imprensa em jornais e revistas, mas também tiveram movimentação expressiva nos mais variados meios, como em debates públicos e campanhas, além de possuírem relação com representantes e intelectuais orgânicos posicionados nos órgãos de governo (Campos, 2012).

Entendemos que o Estado brasileiro tem como uma de suas principais características a interpenetração entre suas agências e atores privados, o que funciona como um elemento constitutivo da nossa sociedade. O desenho das instituições brasileiras incentivou o personalismo, o clientelismo e a corrupção, além da substituição de organizações intermediárias - como partidos e sindicatos – por círculos de interesses entre o Estado e as classes dominantes na canalização de interesses no país (Marques e Bichir, 2002).

“Grande parte da corrupção que assola a política urbana relaciona-se ao modo como os investimentos públicos são alocados para produzir algo que se assemelhe a comum, mas que promove ganhos em valores patrimoniais privados de proprietários privilegiados de bens imóveis. (...) Com que frequência os projetos de desenvolvimento são subsidiados pelo Estado em nome do interesse comum quando, na verdade, os verdadeiros beneficiários são alguns proprietários de terra, financistas e empreiteiras?”
(Harvey, 2014, p. 154)

Podemos dizer, ainda, que a posição de poder dos grandes empreiteiros não é apenas consequência de suas relações diretas com o Estado, ou suas fortes influências no âmbito da sociedade civil. Vínculos foram estabelecidos entre os empreiteiros da construção pesada e outros setores do empresariado brasileiro, que formaram uma comunidade articulada entre a grande engenharia e seus segmentos fornecedores, ocupando posições importantes na economia

brasileira por partilharem de interesses comuns (Camargos, 1993).

Não é difícil compreender que os interesses convergem e o círculo se fecha: a construção pesada é um setor chave na implementação de políticas expansionista pelo Estado, uma vez que demanda muita mão de obra, aquece os setores subsidiários e tem como produto uma obra de grande escala que compõe o hall de propriedades do Estado, que ainda pode explorar estas obras por meio de políticas tarifárias.

Como o próprio nome já diz, o setor de grandes obras supõe grande movimento de capital, envolvendo no geral uma rede complexa de agentes entre empresas, Estado e investidores, implicando grandes recursos produtivos além das grandes interferências no território (D'almeida, 2013).

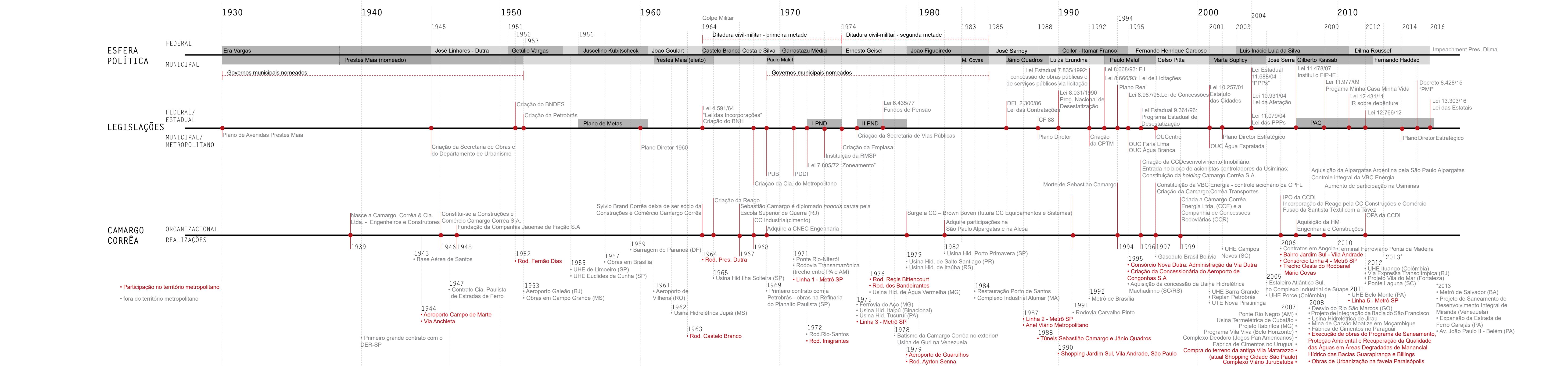
Atendendo aos interesses do Estado, dos empreiteiros, dos empresários dos setores subsidiários e de investidores, além da articulação de uma opinião pública favorável, o setor da construção pesada brasileiro atingiu os patamares de acumulação das maiores empresas do mundo, mesmo ao atravessar diferentes modelos de estado. Tamanha concentração é representativa de uma sociedade desigual, onde investimentos públicos não são destinados ao cumprimento de preceitos constitucionais como saúde, educação e habitação para todos.

1.3.3. Esfera política, marcos regulatórios e as dinâmicas da empreiteira

Buscando melhor visualizar estas relações entre a empreiteira Camargo Corrêa, a esfera política e a produção do espaço da metrópole, este trabalho tem como produto empírico a organização de uma LINHA DO TEMPO, apresentada a seguir, a qual permite visualizar diferentes esferas (representadas pelas diferentes linhas) que se davam simultaneamente e que se relacionam entre si.

Desta forma, a linha do tempo se constitui por 3 linhas, a saber: (1) esfera política, a nível federal, estadual e

municipal, que se traduz nos personagens políticos ou períodos de homogeneidade dos governos; (2) esfera dos instrumentos jurídicos e de planejamento, que engloba leis federais, estaduais e municipais, que podem colaborar para a compreensão dos processos que se rebatem na empreiteira ou na produção do espaço, incluindo, portanto, desde planos desenvolvimentistas dos tempos da ditadura civil-militar, bem como a Constituição Federal e legislações específicas do urbano (como o Estatuto das Cidades e os Planos Diretores, etc.); e (3) a esfera da empreiteira Camargo Corrêa, onde se representa os importantes marcos organizacionais e também as realizações (obras ou participações em concessão e compra de terra) da empresa.



A primeira linha – aquela que nos apresenta a esfera política – nos serve de importante referência para contextualizar os períodos. Quanto à esfera do executivo federal, interessante notar que nosso período se inicia com um regime ditatorial – o Estado Novo de Getúlio Vargas – passa por um período de Estado democrático, no qual se destaca o governo de Juscelino Kubitscheck, retomando, em 1964, o regime ditatorial, com a tomada do poder pelos militares. Em 1985 finda a ditadura militar, retornando o Estado democrático. A esfera municipal – que se refere ao município de São Paulo – também nos ajuda a contextualizar os períodos, com nomes de chefes do executivo que até hoje são figuras importantes no quadro político metropolitano.

Quanto à esfera legislativa (segunda linha), elencamos os principais marcos regulatórios que nos pareciam importantes para compreensão das dinâmicas gerais no que tange à empreiteira e os rebatimentos na produção do espaço, entendendo, conforme fala do ex-diretor da CC³ entrevistado, que as mudanças nos marcos regulatórios “moldam 100% as estratégias do setor”.

Alguns desses marcos nos pareceram bastante importantes, especialmente no que diz respeito ao relacionamento da empreiteira com o Estado. Em 1986 é sancionado o Decreto Lei 2.300, conhecido como “Lei das Contratações”, que regulamenta licitações e contratos da Administração Federal. Segundo ex-diretor da CC, a “Lei das Contratações” não previa limites de aditivos aos contratos, o que permitia ampliações aos projetos sem grandes dificuldades. Desta forma, cita como exemplo a construção da Estação República do Metrô, que teve como aditivo ao contrato a construção da estação Anhangabaú, não prevista de início.

As empresas que não faziam parte do contrato de licitação se sentiam, então, em desvantagem, já que outra obra era realizada dentro de um mesmo contrato, sem concorrência. Segundo ele, foi então que se iniciou a pressão pela elaboração da Lei 8.666 de 1993, a “Lei de Licitações”, que, entre outras regulamentações, limitou os aditivos a 25% do valor do contrato.

3. Por meio de entrevista realizada em junho de 2018 a pedido da Prof. Dra. Maria Beatriz Rufino, orientadora deste trabalho, como material empírico previsto para o desenvolvimento deste e de outros projetos de pesquisa. Em sinal de respeito ao entrevistado, manteremos sua identidade resguardada.

Ainda segundo o entrevistado, a “Lei de Licitações” não foi bem elaborada, deixando lacunas e condições dúbias que geram conflitos até hoje. Em 1995, portanto, é sancionada a Lei 8.987, a “Lei das Concessões”, que “já foi muito mais estruturada porque já existia esse problema da 8.666 (Lei de Licitações)” segundo o ex-diretor. Conforme seu relato, houve coordenação entre as empresas e o governo para sua elaboração, visando atender aos interesses de ambos os lados. Da mesma maneira se deu a elaboração da Lei 11.079 em 2004, a “Lei das PPPs”, segundo ele, minuciosamente detalhada.

A grande novidade da Lei das PPPs é que ela possibilitou que as empresas apresentassem uma ideia e o projeto ao governo, partindo delas a iniciativa de uma obra, por exemplo. Segundo o entrevistado, isto eximia o órgão público do gasto inicial com o projeto, para então iniciar a licitação da obra, o que seria vantajoso. Para a empresa que apresentava a iniciativa havia a vantagem de possuírem maiores informações sobre a obra, e, portanto, se colocarem à frente na concorrência pelo contrato.

Estes exemplos são bastante representativos da coordenação existente entre o setor privado e o público na elaboração da regulação sobre a forma com que se relacionam, revelando a interpenetração do privado na esfera pública.

Além destes importantes marcos, coube elencar as principais legislações que incidiram sobre o território do município de São Paulo, como planos diretores, leis de zoneamento, leis de operações urbanas, etc.

Por fim, a análise da terceira linha, que diz respeito especificamente ao nosso objeto de estudo- a Camargo Corrêa – foi uma grande facilitadora para compreensão das mais relevantes dinâmicas da empresa (tanto quanto sua organização interna, quanto as obras que tiveram sua participação).

Neste sentido, fica claro que a realização de obras de infraestrutura é o berço das grandes empreiteiras, que nasceram produzindo infraestrutura urbana em suas regiões de origem, mas cresceram e se consolidaram produzindo obras de grande porte, como barragens, hidrelétricas, rodovias, ferrovias, portos, etc., durante o período desenvolvimentista.

Se a Camargo Corrêa inicia suas atividades atuando principalmente no interior do estado de São Paulo (com a construção de trechos de rodovias e ferrovias e obras nos pequenos aeroportos, por exemplo), logo se consolida junto ao setor e dá um salto em direção a obras nacionais. Em 1957 inicia sua participação junto à construção de Brasília e segue a partir de então no sentido das grandes obras: Barragem de Paranoá (DF), aeroporto de Vilhena (RO), Usina Hidrelétrica de Jupiá (MS), Rodovia Castelo Branco (SP), Rodovia Pres. Dutra (RJ), Rodovia dos Imigrantes (SP), Ferrovia do Aço (MG), Usina de Ilha Solteira (SP), Ponte Rio-Niterói (RJ), Rodovia Transamazônica (trecho entre PA e AM), Usina de Itaipú (Binacional), Usina de Tucuruí (PA), até chegar ao seu primeiro contrato no exterior, nas obras da Usina de Guri na Venezuela. O envolvimento nessas grandes obras garantiu à empresa o porte de maior empreiteira paulista e, em diversos momentos, maior empreiteira nacional, como revela a figura a seguir. Destaca-se o fato de que entre 1971 e 1983, quando na esfera política tínhamos o regime da ditadura militar, a empreiteira ter se colocado na primeira posição do ranking (com exceção no ano de 1979).

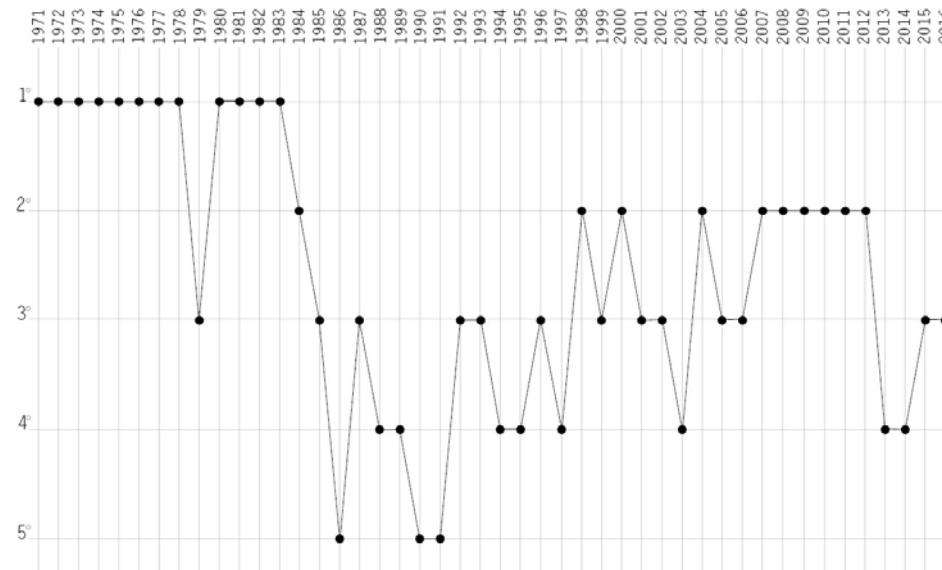


FIGURA 2. Posição da Camargo Corrêa no ranking anual elaborado pela revista O Empreiteiro: de 1971 a 2016.
Elaboração da autora a partir de dados da Revista O Empreiteiro e de Campos (2012).

A empreiteira, principalmente depois da década de 1990, inicia um movimento de retorno à região de sua origem, aumentando o peso da atuação na Região Metropolitana de São Paulo dentro do conjunto de contratos. Participou das obras de todas as linhas de metrô, construção do aeroporto de Guarulhos, das principais rodovias que partem da capital (Anchieta, Fernão Dias, Castelo Branco, Presidente Dutra, Imigrantes, dos Bandeirantes e Ayrton Senna), de túneis e do consórcio do Aeroporto de Congonhas, por exemplo.

A periodização também deixa claro o movimento de diversificação das atividades, com a expansão do grupo para diferentes setores produtivos, bem como de internacionalização. Observa-se, ainda, a intensificação das transformações organizacionais na empresa a partir dos anos 1990.

Correlacionando as três linhas – ou o contexto político, os marcos legislativos e as realizações da empreiteira – fica bastante visível a intensificação da produção da empresa a partir da segunda metade dos anos 1970, ou seja, última década do regime militar. Também salta aos olhos a intensa elaboração de leis a partir dos anos 1990, mesmo período em que se complexificam as transformações organizacionais da empresa, com a constituição da holding, por exemplo. Como já descrito, a intensa participação nas obras da metrópole paulista também é um movimento que fica evidenciado pela linha do tempo (letras vermelhas).

Estes movimentos observados se relacionam com dois importantes processos a se iniciarem no Brasil a partir de meados da década de 1970: a reestruturação produtiva e a reestruturação urbana, dos quais nos aproximaremos em seguida.

CAPÍTULO 2
REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E TRANSFORMAÇÃO
URBANA EM SÃO PAULO

Como concluído no capítulo anterior, a elaboração da linha do tempo fez saltar aos olhos os processos de reestruturação produtiva e urbana no país e que serão analisados a seguir em seu contexto geral e, em específico, nas relações com o território metropolitano de São Paulo.

2.1. Os processos de reestruturação produtiva e urbana

O ano de 1973 pode ser entendido como o ponto de inflexão do sistema fordista-keynesiano para o que Harvey (1996) chama de “regime de acumulação flexível”, fazendo com que as décadas de 1970 e 80 representassem um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustes sociais e políticos no mundo ocidental.

A acumulação flexível, em resposta à rigidez do fordismo, introduziu a flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo, assim como fez surgir novos setores de produção, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e altas taxas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. As fusões e diversificações corporativas levaram a um aumento da monopolização em setores que se beneficiam da “desregularização” do Estado (Harvey, 1996).

“... o capitalismo está se tornando cada vez mais organizado através da dispersão, da mobilidade geográfica e das respostas flexíveis nos mercados de trabalho, nos processos de trabalho e nos mercados de consumo, tudo isso acompanhado por pesadas doses de inovação tecnológica, de produto e institucional” (Harvey, 1996, p. 150)

O segundo desenvolvimento resultante destas transformações foi a completa reorganização do sistema financeiro global e emergência de poderes de coordenação financeira ampliados – ou “mundialização financeira” (Fix, 2007). A

financeirização, conceito que ainda prescinde de maior clareza em sua definição, corresponde a esta transformação sistêmica do capitalismo desde os anos 1970, quando se dá o domínio do capital financeiro, da lógica da valorização financeira do capital e a presença central do capital fictício no regime de acumulação (Lapavitsas, 2013; Rufino, 2017).

As pressões pela desregulamentação nas finanças, que até meados dos anos 1980 atinge todos os centros financeiros do mundo, formou um mercado de ações global. Há a transição de um regime de finanças administradas para um regime de finanças de mercado a partir da liberalização e desregulamentação dos sistemas financeiros nacionais, acompanhados de um movimento de privatização, como desenvolve Rufino (2017). A desregulamentação e articulação dos sistemas financeiros e monetários permitiram, ainda, grande mobilidade ao capital financeiro.

O avanço das telecomunicações, que favoreceram um encurtamento do tempo e do espaço, permitiu também essa variedade espantosa de atividades entrelaçadas a nível global e aumento da capacidade de dirigir fluxos de capital para empresas, regiões e setores lucrativos, levando à fluidez e instabilidade do capital (Harvey, 1996).

No Brasil, a crise no modelo de desenvolvimento baseado na substituição de importações (refletindo a crise do padrão fordista a nível global) desponta em meados dos anos 1970. Foi acompanhada de uma fase de recessão, desemprego e retração do mercado interno, consequência de fatores como o fim do “milagre econômico”, a desativação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) e a difusão de novos parâmetros concorrenenciais nos setores produtivos de âmbito internacional (Schiffer, 2004). O grande endividamento externo herdado do período anterior pressiona o mercado de exportações, que precisa dar conta do incremento e superávit da balança comercial e é obrigado, portanto, a buscar novos padrões de produção, iniciando o processo de modernização tecnológica que compõe um movimento geral de reestruturação produtiva (Gomes, 2011).

O enfraquecimento do regime ditatorial a partir de 1974, que dá início a uma lenta transição democrática, é, portanto, contemporâneo ao início da reestruturação produtiva e à passagem para um regime de acumulação flexível no Brasil,

entendendo as particularidades desse processo enquanto país periférico no capitalismo global.

Para além das transformações dentro das unidades de produção, a reestruturação produtiva iniciada trouxe consigo transformações territoriais, levando a uma reestruturação urbana.

Neste momento, se observa um movimento de avanço da fronteira de acumulação do capital em direção ao espaço urbano, num processo de inflexão de um espaço de produção (industrial) para a produção do espaço (Rufino, no prelo).

A desconcentração industrial nas grandes metrópoles e a aproximação do capital financeiro ao imobiliário configuram as principais transformações na transição da cidade moderna à cidade contemporânea (Lagreca De Sales, 2008), que foram acompanhadas por mudanças no planejamento urbano.

A “cidade global” começa a despontar graças às modificações e expansões nas redes de informação e comunicação, aproximando mercados e ampliando fluxos de pessoas e capital, e permitindo a concentração de recursos e investimentos em áreas secundárias – como é o caso da América Latina-, levando a uma reorganização espacial, econômica e social de centros estratégicos em área urbanas metropolitanas, como São Paulo (Lagreca De Sales, 2008).

No campo habitacional, a reestruturação da política para a habitação se inicia em 1964 com a criação do BNH, do SFH e a instituição do Plano Nacional de Habitação. Estas medidas permitiram que o Estado fornecesse as primeiras formas de capital circulante para habitação e criasse empréstimos, expandindo as relações capitalistas na produção do espaço. O investimento da poupança e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) no financiamento à habitação, saneamento básico e infraestrutura urbana mudou a face das cidades brasileiras e acabou consolidando grandes empresas de construção, dentro de um movimento geral de crescente organização dos agentes envolvidos na produção imobiliária e centralização do capital (Rufino, no prelo; Maricato, 1996).

Avançando neste sentido, ao longo dos anos 1990 novos mecanismos surgiram para poder aproximar, em tese, o mercado imobiliário do modo de funcionamento do mercado de capitais, como por exemplo os fundos de investimentos

imobiliários – regulamentados em 1993 (Fix, 2007).

Já no início do século XXI, é possível perceber uma intensificação da produção imobiliária no Brasil, com a forma incorporação assumindo um papel de central na reprodução do capital no processo produtivo, com aumento do volume da produção e forte valorização imobiliária, num movimento claro de aproximação do capital financeiro ao setor imobiliário (Rufino, 2012; Sanfelici, 2013), que se insere em um importante processo de reestruturação imobiliária (Pereira, 2006).

Reforçando estas dinâmicas, o Planejamento Urbano se apresenta em poderosa articulação com a produção imobiliária, se reinventando para potencializar a diferenciação espacial, a produção de desigualdades e a mercantilização da cidade (Rufino, no prelo). A reorientação das posturas da governança urbana que se inicia nos anos 1970 e 80 nos países capitalistas avançados (Harvey, 2005) também altera as posturas do planejamento no Brasil, que aposta na expansão do mercado imobiliário como estratégia de produção de cidades melhores. Instrumentos articulam-se com o avanço das relações capitalistas na produção da cidade, que sustentadas no discurso de “ordenação” reforçam uma lógica bastante elitista, que se voltou primordialmente para porções consolidadas da cidade (Rufino, no prelo).

Neste sentido, no urbano também se reproduz a necessidade de adequação dos países às necessidades da globalização e reestruturação do Estado, reafirmando o discurso da Cidade Global (Global City) e o receituário do Planejamento Estratégico de cidades. Operações Urbanas, Concessões Urbanísticas e Planos de Intervenção Urbana são exemplos de instrumentos utilizados na tentativa de contornar as barreiras encontradas pelo capital e pelos governos, colaborando para as frentes de expansão da base de circulação no meio ambiente construído (Fix, 2011).

É possível visualizar um processo de constituição de um “regime de verdade” da normalização da produção empresarial da cidade desde a década de 1990 no Brasil, que legitima a gestão empresarial das cidades, sob o signo de Planejamento Estratégico (D’almeida, 2013). Isto significa que o espaço deixa de ser somente força produtiva e entra na dimensão

produtiva, na medida em que novas estratégias fizeram do espaço urbano um elemento produtivo no movimento da passagem da hegemonia do capital industrial ao capital financeiro. Isto resultou em novos conteúdos no processo de urbanização, reconfigurando agentes, processos e formas no mercado.

Retomaremos, a seguir, o processo de formação do território metropolitano a partir de sua inserção no processo produtivo industrial, até sua constituição enquanto centro financeiro nacional.

2.2. Território metropolitano em transformação

São Paulo, já na década de 1920, ultrapassa o Rio de Janeiro como o epicentro de acumulação do capital industrial brasileiro, o que demandou uma série de obras para a implantação de seu parque industrial e de infraestruturas urbanas a fim de sustentar o aquecimento da economia urbana e o grande adensamento populacional decorrente dele. Desde então, a cidade é o polo da maior metrópole do país, também maior centro econômico, com elevado nível de organização dos agentes envolvidos na produção do espaço e intensas dinâmicas de produção (Menegon, 2008).

O processo de urbanização de São Paulo está diretamente relacionado ao seu processo de industrialização. A produção cafeeira permitiu uma acumulação de capital que deu início ao desenvolvimento do parque industrial. Apoiada nos investimentos do governo federal a partir da década de 1930, a industrialização no município se fortalece e este passa a concentrar estabelecimentos, produção e mão de obra.

Neste primeiro momento, as grandes áreas industriais se desenvolveram ao longo das ferrovias, que passam a constituir importante elemento na estruturação do espaço urbano. A primeira ferrovia, a São Paulo Railway, inaugurada em 1867, foi produzida em função da necessidade de escoamento do café e cortava a cidade acompanhando a várzea do Tamanduateí, lógica que é seguida pelas ferrovias construídas em seguida. As áreas de várzeas – principalmente do Tietê e Tamanduateí – estavam à margem do processo de ocupação urbana por serem alagadiças, o que as tornava mais

baratas e com menor necessidade de expropriações.

Entre os anos de 1910 e 1940 houve um intenso processo de crescimento da mancha urbana, da população e da industrialização da cidade. A urbanização, porém, se dá de forma descontínua, com diversos núcleos urbanizados interrompidos por áreas vazias, o que se deve, em grande medida, à especulação imobiliária e às ferrovias (Menegon, 2008).

Com o predomínio das políticas rodoviárias, a partir da década de 1940 e principalmente na década de 1950, o transporte voltado à produção industrial deixa de ser feito pela ferrovia e passa a ser realizado por caminhões pelas rodovias que integram o território do Estado. O parque industrial e sua lógica passam por uma modernização e se alteram, portanto, pautando-se mais nos eixos de transporte rodoviários, que crescem em importância e alteram a paisagem e a territorialidade das indústrias (Rolnik, 2000; Menegon, 2008). Nestes períodos (1930, 40 e 50) se deram transformações de tal ordem na capital que implicaram na metamorfose da cidade em metrópole (Seabra, 1987).

É nesta época em que se iniciam as obras de construção das marginais Tietê e Pinheiros, após as obras de retificação dos respectivos rios. As vias expressas, que juntas formam o Anel Viário Metropolitano, foram projetadas nesta lógica rodoviária para dar acesso às rodovias Anhanguera, Anchieta e Dutra, funcionando como vias de escoamento da produção e alterando radicalmente o tecido urbano.

“As obras prosseguiram durante 20 anos, entre impasses e mudanças na administração municipal e estadual. Em 1957 foi inaugurada a primeira etapa: a avenida Marginal Direita do Tietê. O último trecho, entre a ponte Aricanduva e a divisa com Guarulhos, ficou pronto em 1977. Nos anos seguintes, aos poucos, foram adicionadas pontes e vias de ligação com outras avenidas, além de novas etapas e desmembramentos do projeto, como a inauguração da Nova Marginal Tietê em 2010.”⁴

4. Fonte:

https://www.sescsp.org.br/online/artigo/9008_MARGINAIS+PINHEIROS+E+TIETE,

acessado em 20/02/2018

Na década de 1970 a cidade já se consagra a maior metrópole do país. A questão das periferias de ocupação ilegal ou clandestina, destituídas de serviços urbanos essenciais é um grave problema a ser enfrentado, ao mesmo tempo em que o centro antigo passa por um período de depreciação, considerado atrasado por não ser vantajoso ao uso dos carros e pelo mal acesso por meio de transporte público. As grandes empresas, que antes se instalavam ali, iniciam um processo de movimentação em direção às avenidas Paulista e Faria Lima, que vão se transformando nas regiões mais ricas da cidade (Szmrecsanyi e Lefèvre, 1996).

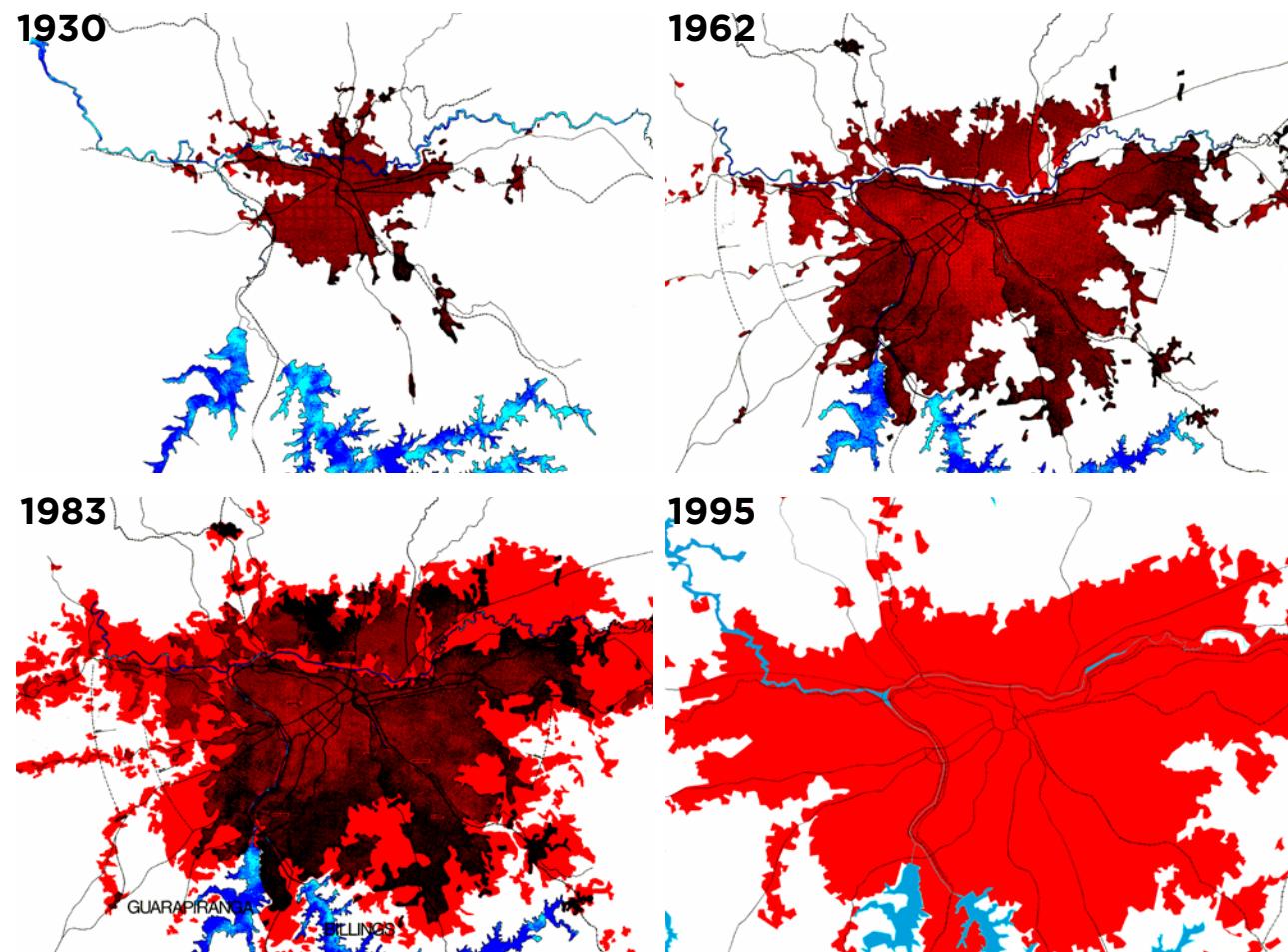


FIGURA 3. Evolução da mancha urbana na Região Metropolitana de São Paulo: 1930, 1962, 1983 e 1995.

Fonte: Cesad FAU-USP. Banco de Imagens BITMAP. Série: Evolução da mancha urbana.

No final dos anos 1970, observa-se o início da transferência de plantas industriais da metrópole de São Paulo para novos polos industriais localizados em capitais regionais e no interior do estado (Schiffer, 2004).

A rápida desestruturação da indústria levou a uma diminuição do número de unidades industriais em um curto espaço de tempo e ao aumento da participação na economia dos setores comercial e de serviços (Lencioni, 2011). Não significa, neste contexto, que a capital deixa de abrigar plantas industriais, mas perde seu peso industrial em relação ao restante do Estado e do Brasil (Pádua, 2011).

A cidade contemporânea, pós-industrial, apenas se delineia em nosso contexto, apresentando “novos fenômenos, agenciamentos e questões, com desdobramentos mais ou menos ampliados, em continuidade ou ruptura com a condição anterior” (Lagreca De Sales, 2008). Esta transformação não encontra paralelo com a desindustrialização ocorrida em países que se colocam como centros produtivos clássicos. Grande parte das atividades se deslocou para regiões contíguas, intensificando as atividades industriais em áreas próximas à cidade de São Paulo (como Campinas e Jundiaí), o que contribuiu para a constituição de um grande aglomerado metropolitano, ou como uma macrometrópole, num processo de desconcentração concentrada (Lencioni, 2011; Marques, 2014).

“Essa metamorfose metropolitana tem como eixo norteador o processo de metropolização do espaço, que está intimamente relacionado à reestruturação produtiva que tem feito da metrópole um instrumento primaz da reprodução do capital, devido à nova relação que se desenvolve entre o capital imobiliário e financeiro.” (Lencioni, 2011, p. 135)

A capital inicia sua transformação de polo industrial para polo financeiro do país e o rápido crescimento da metrópole foi acompanhado de imprescindíveis e tardios projetos de transporte de massa que levaram a importantes modificações territoriais. Em 1968 foi criada a Companhia do Metropolitano de São Paulo e iniciadas as obras do metrô da linha Norte-Sul, de Santana ao Jabaquara, que, envolvendo algumas novidades tecnológicas, é contratado por duas das

grandes empreiteiras: a Camargo Corrêa e a Andrade Gutierrez.

A linha norte-sul (hoje Linha 1, azul), começa a operar comercialmente em 1975 e seu funcionamento trouxe impactos sobre a estrutura da cidade. Houve uma reversão ou diminuição da tendência de decadência e esvaziamento da área central da cidade, em virtude da melhoria de acessibilidade. Também houve uma moderada verticalização ao longo de suas linhas e adensamento em alguns bairros próximos à linha, fruto da melhoria da acessibilidade (Szmrecsanyi e Lefèvre, 1996).

A linha Leste-Oeste (atual Linha 3, vermelha) começa a operar em 1979, mas somente em 1987 completa a ligação Barra Funda – Itaquera. A Linha 2, verde, teve suas obras iniciadas em 1987 e o primeiro trecho inaugurado em 1991.

A Linha 4, Amarela, que esteve presente em todos os estudos para implantação do metrô em São Paulo desde a década de 1940, só em 2004 teve suas obras iniciadas. O primeiro trecho – da estação Paulista até a Faria Lima – foi inaugurado apenas em 2010, e a ligação Luz-Butantã só foi completada em setembro de 2011. Quando estiver totalmente pronta, a Linha terá 12,8 quilômetros de extensão em operação e 11 estações, ligando a região Luz, no centro de São Paulo, ao bairro de Vila Sônia, na zona sudoeste⁵.

Segundo o ex-diretor da CC, as obras do metrô foram importantes para a reestruturação de todo o território metropolitano. Isto não se deve somente ao fato de o metrô ser um importante eixo de transporte de massa, que provem acessibilidade às regiões, mas também porque suas obras envolviam intervenções não diretamente relacionadas às estações ou às linhas. Desta forma, conta que para a construção da linha 3, vermelha, por exemplo, construiu-se junto a Radial Leste e canalizou-se o córrego Gamelinha, além de obras para solucionar enchentes do Aricanduva e melhorias nas estações de trens que se conectavam com o metrô.

A década de 1990 acompanha, então, a adoção de estratégias para barrar a crise: abertura financeira e comercial, privatizações e internacionalização da economia. Grandes obras de infraestrutura se tornam possíveis de repente em

5. Fonte:

<http://www.viaquatro.com.br/linha-4-amarela>

um novo modelo que conta com empréstimos privados, agências financeiras, bancos internacionais, na tentativa de capacitar a cidade para atrair fluxos do capitalismo financeiro globalizado (Ferreira, 2004). Um novo centro empresarial começa a se materializar – o vetor sudoeste de São Paulo – reafirmando a postura da capital como centro financeiro nacional.

A consolidação deste novo eixo, conformando a nova centralidade da capital, insere-se em uma lógica de continuidade dentro do processo histórico. Transformado, desde o início da Operação Urbana Faria Lima, em paisagem globalizada a partir do uso de artefatos arquitetônicos e urbanos, foi espaço privilegiado de intervenções estatais, na busca pela inserção da metrópole paulista na lógica global (Rufino, 2017).

Explicitadas as principais transformações pelas quais o território da metrópole de São Paulo passa ao longo do século XX, cabe então entender a relação da empresa construtora – a Camargo Corrêa – com estes processos, entendendo-a como importante agente a atuar na produção do espaço metropolitano.

CAPÍTULO 3
A CAMARGO CORRÊA E A ATUAÇÃO NA METRÓPOLE PAULISTA

Retomados tanto o desenvolvimento do setor da construção pesada – berço das grandes empreiteiras – quanto o desenvolvimento da metrópole de São Paulo à luz da reestruturação produtiva e urbana, caberá agora debruçar sobre a atuação da Camargo Corrêa no território metropolitano, buscando analisar tanto a produção de infraestruturas quanto a produção imobiliária, levando em conta também as relações de poder que envolvem a estruturação do espaço da metrópole.

Cabe ressaltar que a análise da produção de infraestruturas e da produção imobiliária, embora frequentemente compreendidas de maneira isoladas, do ponto de vista capitalista são inseparáveis. Complexas articulações que incidem nas relações de acumulação capitalista a partir da produção do espaço se relacionam com a crescente aproximação entre infraestrutura e imobiliário, visíveis na atuação das grandes empreiteiras.

Analisaremos de forma separada a atuação nos dois ramos – infraestrutura e imobiliário – por uma questão metodológica, mas sempre buscando visualizar o imbricamento entre eles.

3.1. A construtora e a produção de infraestruturas

As infraestruturas urbanas podem ser entendidas, de forma bastante técnica, como um sistema de equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções da vida urbana. Estas funções podem ser vistas sob o aspecto social (moradia, lazer, trabalho, educação...), sob o aspecto econômico (produção e comercialização de bens e serviços) ou sob o aspecto institucional (atividades político-administrativas) e as infraestruturas urbanas devem estar a postos para melhor atendê-las (Zmitrowicz e Angelis Neto, 1997; Barbosa, 2012).

O sistema de infraestrutura urbana é composto de subsistemas (nos quais podemos incluir aqui os subsistemas viários), e cada um deles tem como objetivo final a prestação de um serviço. “Se trata del conjunto de redes que conducen y distribuyen bienes y servicios fundamentales: agua y saneamiento, electricidad, comunicaciones, movilidades, etcétera”

(Pírez, 2013, p.46).

Para além da definição técnica das infraestruturas urbanas, é importante compreender que os serviços urbanos constituem um sistema de relações sociais entre atores com papéis distintos e articulados, regulados por um sistema normativo. Não há nenhum modelo de gestão na América Latina que tenha garantido a equidade nos serviços públicos urbanos, ainda que tenha havido algum movimento de desmercantilização entre os anos 1940 e 1980 (que nunca chegou a configurar um Estado de bem-estar social) (Pírez, 2000). Pelo contrário, o acesso às infraestruturas funciona como forma de diferenciação territorial, valorizando proporcionalmente territórios mais bem infraestruturados.

A partir dos anos 1990, inicia-se um movimento de remercantilização dos serviços urbanos, com privatizações dos principais serviços (água, energia, telefone...), com recursos estatais sendo direcionados para criação de valores de uso diretamente ligados à acumulação do capital e com a reprodução de mercadorias, favorecendo, portanto, as empresas fornecedoras dos serviços em detrimento da universalização do acesso por parte da população (Pírez, 2000).

Embora a qualidade do serviço de infraestruturas básicas (água, iluminação e pavimentação) seja bastante desigual na metrópole, vale destacar que a rede de infraestrutura tende à universalização no território da cidade de São Paulo (Barbosa, 2012).

Por outro lado, conforme Villaça (2001) explica, dentre as vantagens do espaço urbano sob as quais as classes dominantes disputam a apropriação diferenciada do espaço urbano, a mais decisiva se relaciona com a otimização dos gastos de tempo nos deslocamentos dos seres humanos, ou seja, “a acessibilidade às diversas localizações urbanas” (Villaça, 2001, p. 328). Neste sentido, as classes privilegiadas produzem para si um espaço urbano tal que otimiza suas condições de deslocamento. Daí se explicita a importância das infraestruturas viárias e dos sistemas de transporte, pensados como “infraestruturas de mobilidade”.

Prolongamento e alargamento de vias, construção de alças de acesso, de novas ruas e avenidas, de pontes e túneis.

Linhos de metrô e trem, monotrilho, corredores exclusivos de ônibus, ciclovias. É um subsistema específico que passa por constante modernização e adição de camadas que permitem um maior adensamento no tecido urbano, buscando sempre maiores índices de mobilidade.

A implementação e a manutenção de infraestruturas (tanto quanto rede, tanto como serviço) envolve grandes impactos e altos custos, o que necessita grande participação do Estado que, além de encomendar as obras, pode ser o agente que faz a seleção de projetos, fiscaliza, aloca recursos e contrata as empresas que executarão (Barbosa, 2012). Esta relação entre o Estado e as empresas construtoras não tem uma história linear e se relaciona com questões políticas e econômicas nos diferentes contextos.

A América Latina, desde os anos 1940 até a década de 1970, teve como política estatal o desenvolvimento econômico de base industrial para o mercado interno. Em um contexto de rápido crescimento das cidades, foi importante que uma das estratégias dos governos fosse o investimento em infraestruturas e serviços urbanos.

Como vimos anteriormente, no caso brasileiro estes investimentos se basearam principalmente na contratação pelo Estado das maiores empreiteiras para realização das principais obras – principalmente rodovias e hidrelétricas -, plano que dura até o final da década de 1980, com a crise do governo militar, a redemocratização e a reestruturação neoliberal que se impunha internacionalmente. As infraestruturas se orientam, então, a uma descentralização e autofinanciamento, se eliminando os subsídios cruzados (Pírez, 2013).

Podemos dizer que a passagem para o regime de acumulação flexível introduziu propostas alternativas de financiamento de obras e infraestruturas, dando início às parcerias público-privadas. O início do século XXI marca o avanço das operações entre o poder público e agentes da iniciativa privada, priorizando-se os modelos das Parcerias Público-Privadas (PPPs) como continuidade ao processo de privatizações iniciado nos anos de 1990. Com o governo federal direcionando neste sentido, programas como Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), concessões de aeroportos,

ferrovias e rodovias e projetos de renovação urbana ganham destaque, envolvendo a modernização de infraestrutura dentro desta lógica (Wehba, 2018).

Em consonância a um discurso da importância de se transformar São Paulo em cidade global, grandes obras de infraestruturas se tornaram “de repente” viáveis graças a empréstimos privados específicos e ao empenho das agências financeiras multilaterais, agradando aos investidores, dando visibilidade aos governantes, gerando empréstimos aos bancos financiadores e, supostamente, capacitando as cidades para atrair fluxos do capital financeiro internacional (Ferreira, 2004).

A partir dos anos 1990 muda, portanto, a forma de se relacionarem Estado e empreiteiras, sem, contudo, que estas percam seu protagonismo no cenário nacional. Como visto anteriormente, neste mesmo momento as empreiteiras avançam no sentido de diversificação das suas atividades e de internacionalização.

A produção de infraestrutura foi o berço das grandes empreiteiras, que nasceram produzindo infraestruturas urbanas em suas regiões de origem, cresceram e se consolidaram produzindo grandes obras de caráter nacional durante o período desenvolvimentista, e retornam, ou talvez diversifiquem suas atividades, atuando fortemente na escala metropolitana mais recentemente.

A imagem a seguir representa a tentativa de mapear a participação da Camargo Corrêa na produção de infraestruturas na metrópole. Este trabalho empírico é de difícil elaboração, tendo em vista que não há um banco de dados específico sobre produção de infraestrutura na metrópole, dependendo, portanto, da articulação de dados obtidos em diferentes fontes: informações obtidas nos sites da própria construtora, notícias acessadas pela internet, referências bibliográficas, entrevistas e informações fornecidas em portais da prefeitura de São Paulo. Não se pretende, portanto, constituir um produto final, mas de constante elaboração conforme as informações vão se aprimorando.

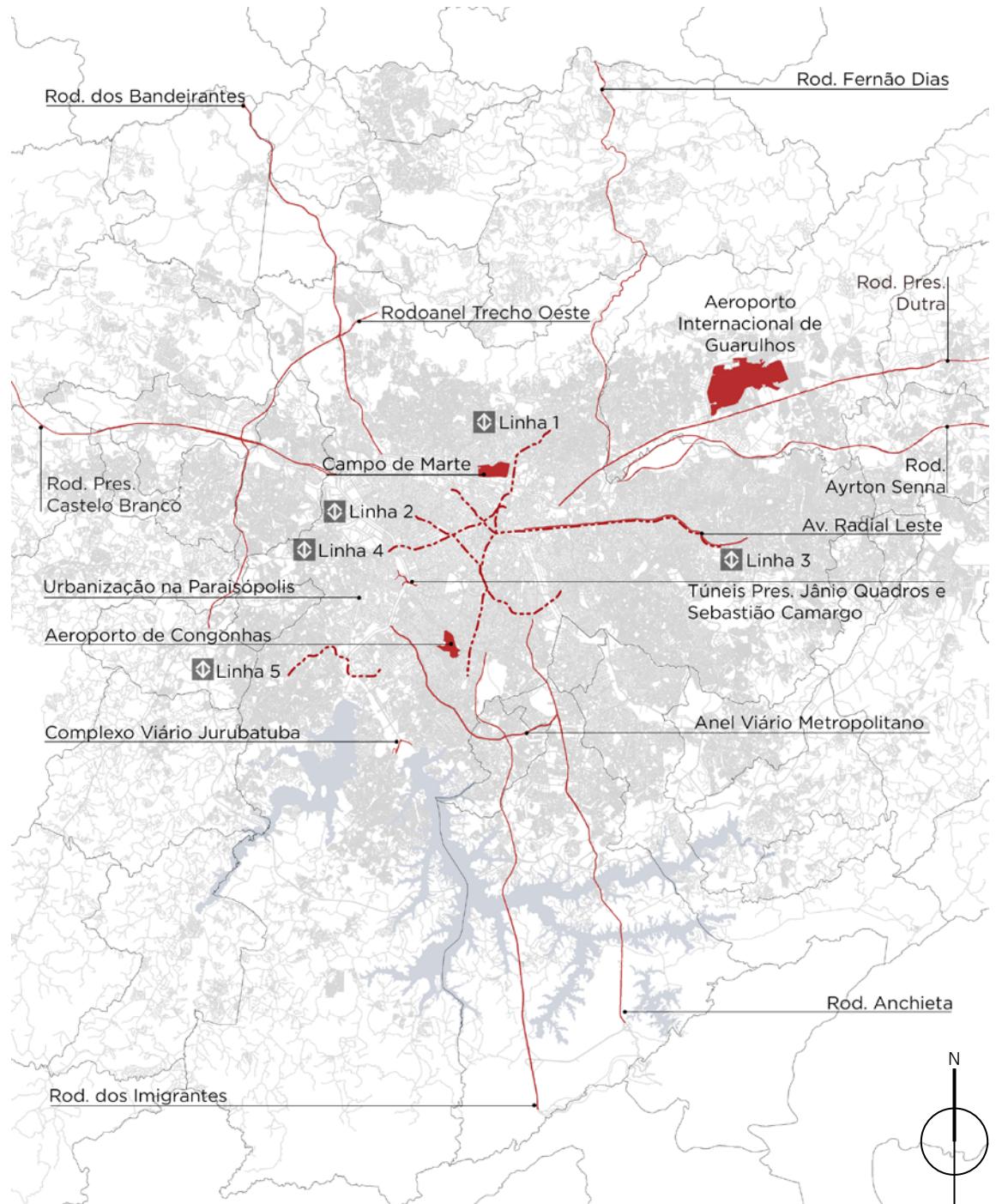


FIGURA 4. Infraestruturas na metrópole de São Paulo que tiveram a participação da Camargo Corrêa em sua produção.

Fonte: Elaboração da autora.

O mapeamento diz respeito a importantes infraestruturas que tiveram a participação da construtora em alguma etapa de sua construção, não necessariamente em toda sua realização. Também cabe lembrar que as empresas atuam de forma conjunta em grande parte das grandes obras e que, portanto, a Camargo Corrêa não foi a única a participar da construção de tais infraestruturas.

A figura nos revela o envolvimento da construtora nos principais eixos viários que partem da metrópole, em todas as linhas de metrô existentes, nos três aeroportos, em importantes infraestruturas urbanas viárias, como túneis e pontes, além de obras de reurbanização na favela Paraisópolis, o que revela a amplitude de atuação mesmo dentro do ramo da construção civil.

Cabe destacar que as rodovias foram escolhidas como meio privilegiado de transporte de cargas no país, funcionando, portanto, como via de escoamento da produção industrial e eixo de ligação da capital com as demais cidades metropolitanas. Neste sentido, as rodovias de grande capacidade – como a Bandeirantes – foram itens indispensáveis na desconcentração industrial da capital em direção a cidades do interior, movimento já descrito anteriormente.

Além disto, os importantes eixos viários se relacionam com o movimento de espraiamento da mancha urbana, permitindo a ocupação extensiva do território. Como veremos a seguir, a produção imobiliária em áreas periféricas pôde ser explorada graças à acessibilidade consolidada.

É importante destacar a participação da Camargo Corrêa enquanto construtora nas linhas mais antigas do metrô e a diversificação da sua atuação em momento posterior nos processos de concessão nas linhas privatizadas. Exemplo disto, a linha amarela foi a primeira a ser contratada como parceria público-privada no país e hoje é concessão da ViaQuatro, empresa que tem como sua principal acionista a Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR), empresa pertencente ao grupo Camargo Corrêa.

Dentro destes novos modelos de contratação e produção de infraestrutura urbana surgem as Operações Urbanas

como resposta à austeridade do Estado. Conforme importante fala do ex diretor da CC, as Operações Urbanas foram desenhadas em conjunto com o governo, como medida de viabilizar obras sem demandar grandes recursos públicos. Interessadas em realizar as obras, as empreiteiras, por meio da Associação Paulista de Empreiteiros de Obras Públicas (Apeop), uniram-se aos interesses do Sindicato de Comércio e Serviços Imobiliários (Secovi) e desenvolveram os moldes do instrumento. Isto deu origem a importantes transformações no território metropolitano, especialmente no território específico da região sudoeste da capital, onde as Operações Urbanas Faria Lima e Água Espaiada tiverem grande apelo e foram capazes de promover transformações no uso, na forma de ocupação e nas infraestruturas de suas áreas. Estas áreas também serviram de base para importante atuação imobiliária das incorporadoras, analisadas em seguida.

3.2. A Camargo Corrêa e a produção imobiliária

No início do século XXI há uma intensificação da produção imobiliária no Brasil, quando a forma incorporação assume papel central na reprodução do capital no processo produtivo, com aumento no volume de produção e forte valorização imobiliária, num movimento claro de aproximação do capital financeiro ao setor imobiliário, que se insere em um importante processo de reestruturação imobiliária (Pereira, 2006; Rufino, 2012; Sanfelici, 2013).

Como resultado geral deste processo se reforça a posição da Região Metropolitana de São Paulo como maior mercado imobiliário do país, concentrando grande parcela do mercado nacional. Tal concentração é garantida, em grande medida, pela elevação do preço dos imóveis, que alcança taxas mais elevadas nesse território (Rufino, 2017).

Essa reestruturação também destaca dois movimentos importantes para o setor: o de concentração e centralização do capital. Eles resultam em expansão dos negócios, ampliação dos mercados, intensificação da produção e ampliação do número de equipamentos e pessoal contratado (concentração), além de formação de grandes empresas, que são absorvidas umas pelas outras, se associam ou se fundem, reorganizando a propriedade dos capitais no setor e passando

a outro patamar de concorrência (centralização) (Lencioni, 2014).

Neste sentido, a consolidação da incorporadora Camargo Corrêa Desenvolvimento Imobiliário (CCDI) enquanto braço imobiliário autônomo em 1996 representa mais uma possibilidade de exploração da produção do espaço enquanto frente de acumulação do capital pela empresa.

3.2.1. A Camargo Corrêa Desenvolvimento Imobiliário

Em 1996, mesmo ano em que se constitui a holding Camargo Corrêa S.A., se cria a Camargo Corrêa Desenvolvimento Imobiliário, empresa a atuar a partir de então nos processos de incorporação imobiliária. Em 2006 a CCDI abre capital na bolsa de valores (processo conhecido como *Initial Public Offering* - IPO), fato que acompanha o movimento geral do setor imobiliário à época.

“A constituição de grandes empresas de capital aberto e propriedade relativamente pulverizada, por meio de uma sequência de fusões e aquisições de antigas empresas de estrutura familiar, é emblemática das mudanças em curso.” (Fix, 2011, p. 220)

Conforme descreve Fix (2011), o movimento de abertura de capitais pelas principais incorporadoras do país constitui-se como estratégia de empresários que, abrindo mão de seu poder direto na empresa, se situam de modo privilegiado na disputa pela riqueza social. Eles seguem no comando do cotidiano da empresa na maioria das vezes, devido ao conhecimento do território e dos hábitos da população, utilizando-se, em grande medida, da influência sobre o poder local nas esferas federal, estadual e municipal. A tendência que esse processo gera é de ampliação da lógica do curto prazo, característica da financeirização, com consequências duradouras na paisagem urbana (Fix, 2011).

Sobre a entrada de capital internacional no setor, a autora afirma que a desnacionalização, diferentemente do que foi visto em outros setores da economia, tem maiores limitações no ramo imobiliário. Isto se deve ao fato de, para o imobiliário, os conhecimentos locais, a proximidade e pressões sobre o poder público, a falta de articulação com a economia mundial e a pouca proximidade entre o setor e o mercado de capitais ainda se apresentarem como barreiras. A internacionalização não se dá pela compra de empresas inteiros, como em outros setores, mas há presença de capital internacional na propriedade das ações, ou seja, a entrada se dá de forma financeira, com maior mobilidade (Fix, 2011).

“O movimento é duplo. As empresas brasileiras se capitalizaram recorrendo ao mercado de capitais. Visto de outra perspectiva, a nuvem de capital financeiro internacional encontrou um canal de conexão com um circuito imobiliário antes reservado às elites locais. Capitalizado, o setor encontrou barreiras próprias da formação social brasileira que procurou contornar por meio de inovações de vários tipos: na organização da empresa, nos instrumentos financeiros e urbanísticos, nos produtos imobiliários e no canteiro de obras.” (Fix, 2011, p. 219)

O capital financeiro no setor também traz como reflexos a comunicação entre diversos estratos e segmentos do imobiliário, como afirma Fix (2011). Grandes empresas diversificam sua produção para o “segmento econômico”. Neste sentido, a Camargo Corrêa finaliza, em 2008, a compra da HM Engenharia e Construções, com experiência no segmento de unidades de até R\$ 170.000,00, diversificando sua atuação no mercado, movimento ainda mais evidente após o lançamento, em 2009, do Programa Minha Casa Minha Vida.

Em 2008, a CCDI anunciou que suas vendas no primeiro trimestre foram de R\$ 424 milhões, o que representa um aumento de 386% em relação ao mesmo período do ano anterior. Em 2009, a incorporadora foi escolhida a 6ª maior incorporadora de São Paulo no Top Imobiliário 2008⁶.

Uma periodização da produção imobiliária da CCDI permite visualizar as transformações no ramo. Entre 1996 (ano em que se lança no setor) e 2005, 10 primeiros anos da empresa atuando no setor, houve produção de alguns poucos

6. Informações obtidas no próprio histórico da empresa.

Fonte:

<http://www.camargocorrea.com.br/grupo-camargo-corregra/grupo/historia/historia-1909-1949.html>

acessado em 18 de maio de 2018.

empreendimentos (5) concentrados especialmente na zona Sul de São Paulo, mais especificamente na Vila Andrade – distrito da capital que possui forte presença da empresa que será analisado em destaque. Esta primeira atuação na região da Vila Andrade se relaciona principalmente à presença do Shopping Jardim Sul, construído em 1991 pela própria empreiteira.

Num segundo período, entre 2006 e 2015, segunda década de atuação da incorporadora, há uma expansão de sua atuação no ramo imobiliário na capital paulista, tanto em número de lançamentos, quanto no avanço a novos territórios.

Observa-se que o vetor sudoeste segue sendo a localização privilegiada dos empreendimentos, com alta concentração no distrito da Vila Andrade, mas há também produção em outras cidades da Região Metropolitana – como Cajamar e Osasco – e alguma produção nas regiões mais próximas ao centro antigo, fortemente atreladas às linhas de metrô. O porte dos lançamentos também aumenta, com empreendimentos com mais de 680 unidades.

FIGURA 5.

LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS ENTRE 1996 e 2005

Macroárea de Estruturação
da Metrópole (PDE 2014)

Operações Urbanas

Linhos de trem (CPTM)
e metrô

Empreendimentos por porte
(número de unidades)

- 0-60 unidades
- 60-180
- 180-320
- 320-680
- >680

Fonte: dados Embraesp e base
Geosampa. Elaboração da autora.

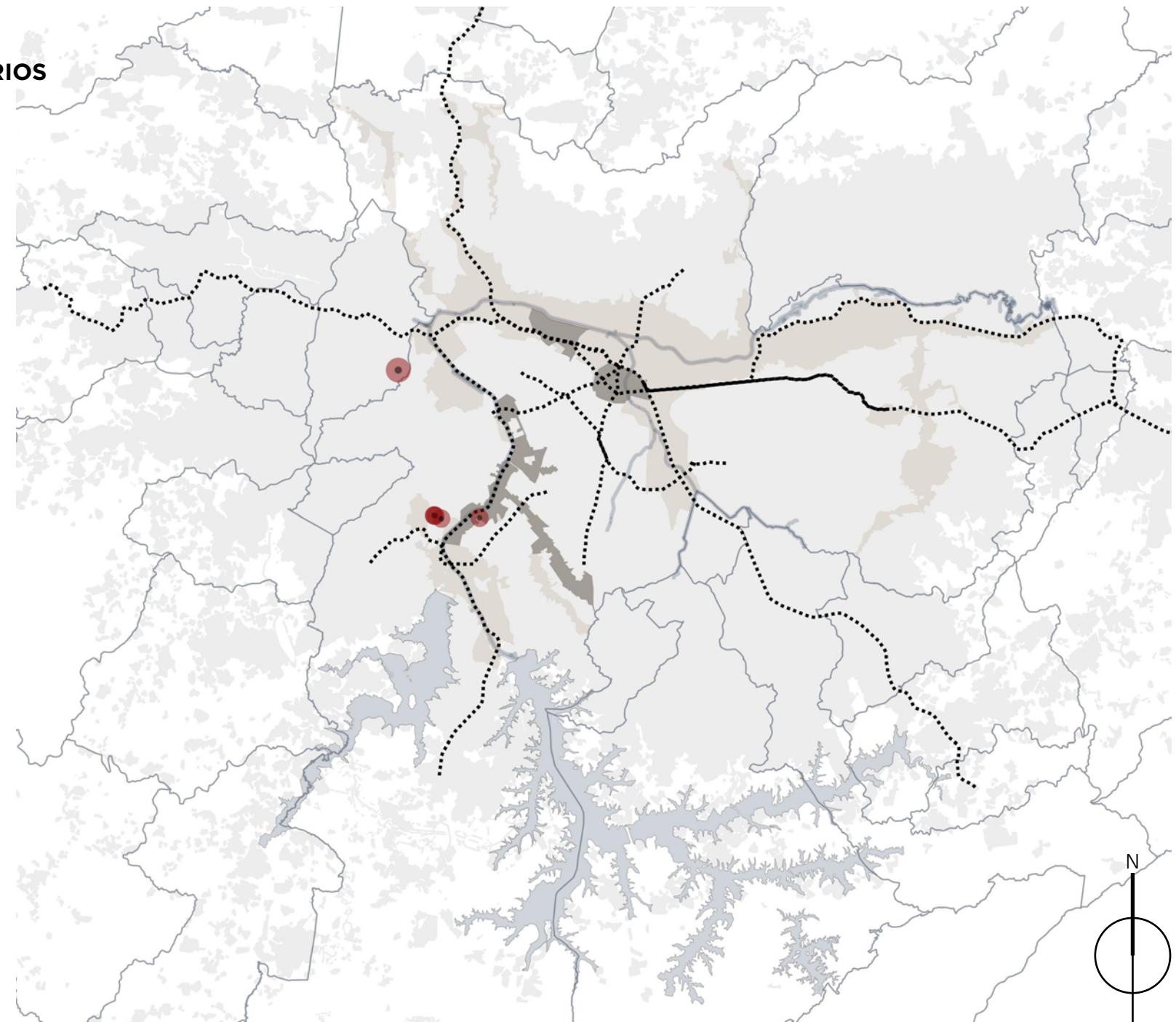
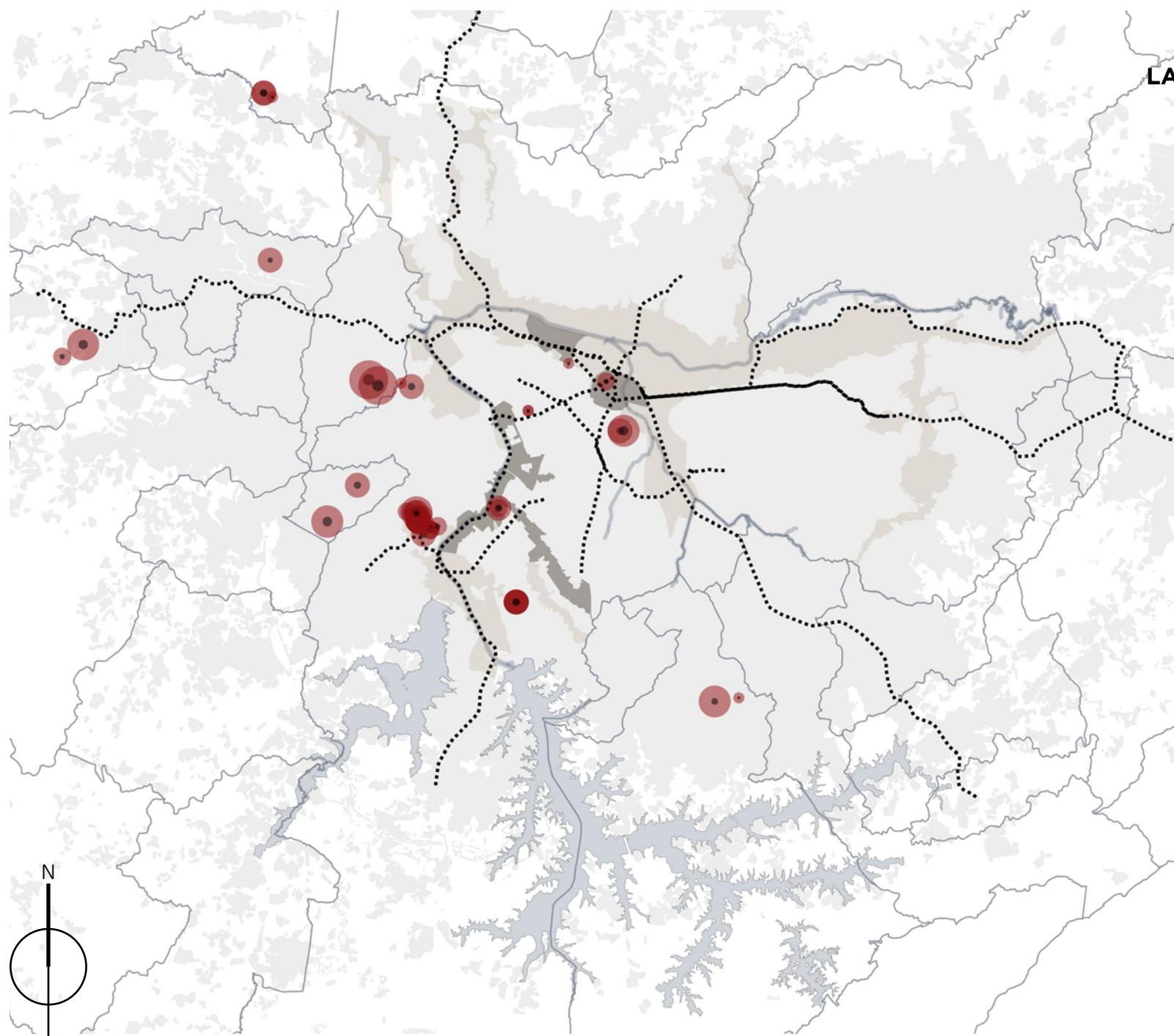


FIGURA 6.

LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS ENTRE 2006 E 2015



Macroárea de Estruturação
da Metrópole (PDE 2014)

Operações Urbanas

Linhas de trem (CPTM)
e metrô

Empreendimentos por porte
(número de unidades)

- 0-60 unidades
- 60-180
- 180-320
- 320-680
- >680

Fonte: dados Embraesp e base
Geosampa. Elaboração da autora.

A compra da HM Engenharia pela Camargo Corrêa é bastante importante para compreender o movimento de produção imobiliária em direção a regiões mais periféricas. Ao diversificar a produção para segmentos mais populares, com a venda das unidades na maioria das vezes ligada ao Programa Minha Casa Minha Vida do governo federal, a empresa também diversifica seu território de atuação, antes mais atrelado aos limites municipais da capital. Estes empreendimentos se atrelam a grandes eixos rodoviários, na promessa de fácil acesso à capital.

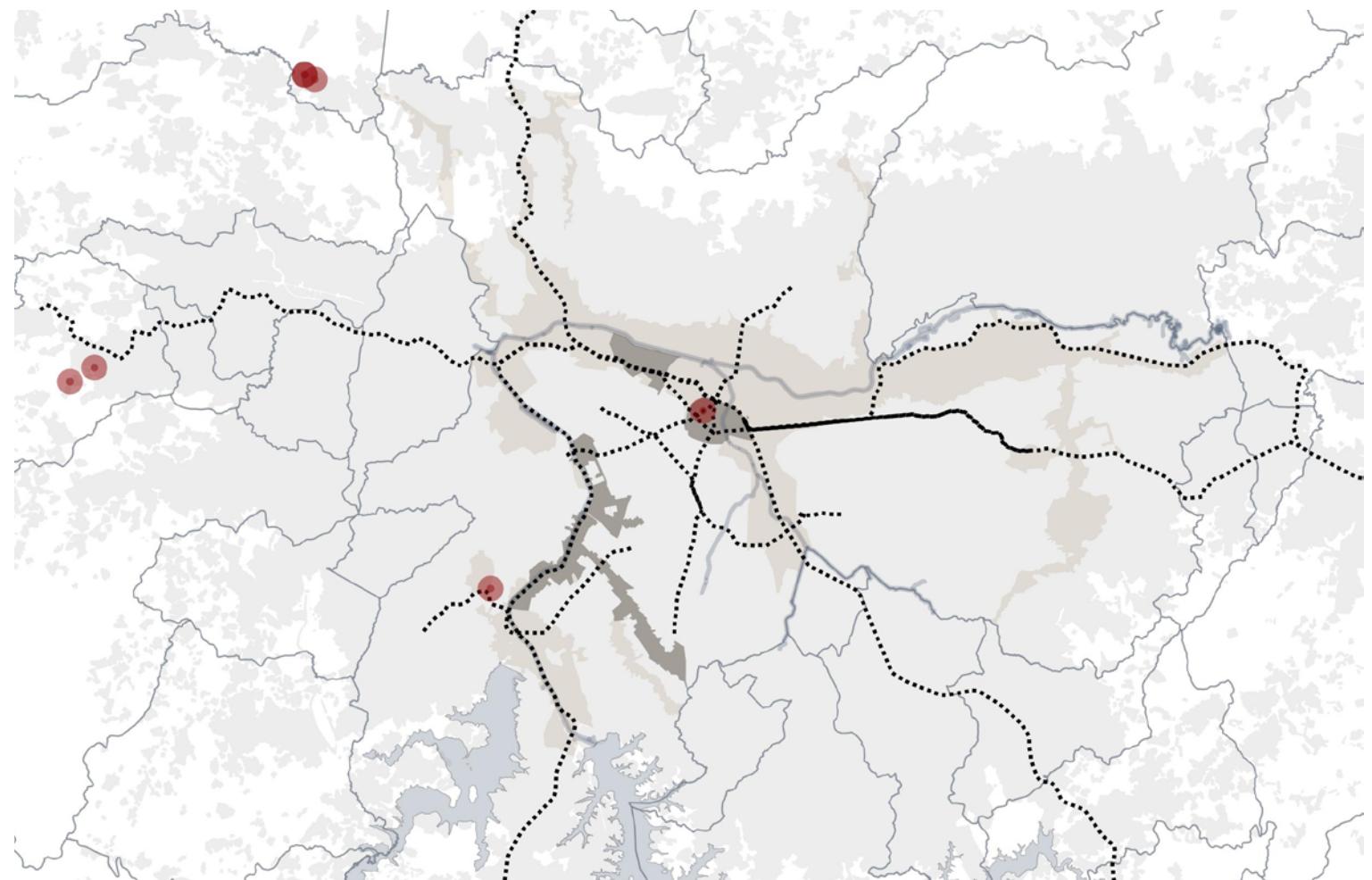


FIGURA 7. Lançamentos imobiliários da HM Engenharia a partir de 2007.

Fonte: dados Embraesp e base Geosampa. Elaboração da autora.

Além da produção imobiliária para o mercado, cabe destacar a produção de empreendimentos que figuram no hall de propriedades da empresa. Um destes empreendimentos é o São Paulo Corporate Tower, um edifício corporativo localizado na Av. Pres. Juscelino Kubitscheck, na Vila Olímpia, em São Paulo⁷.

O empreendimento, pertencente ao fundo Participações Morro Vermelho (controlador do Grupo Camargo Corrêa), está implantado em um terreno de 39 mil m², adquirido no final da década de 1960 pelo próprio Sebastião Camargo, e que abrigava a sede do grupo antes da construção do empreendimento. Em 2009 o grupo lançou uma concorrência internacional entre escritórios de arquitetura de renome e o vencedor foi o Pelli Clarke Pelli, escritório americano.

Em 2016 o empreendimento é inaugurado, com duas torres principais – cada uma com 27 lajes – somando 258 mil m² de área construída. Tamanha metragem só foi possível graças à compra de CEPACs da Operação Urbana Faria Lima.

O foco do empreendimento, segundo o funcionário que nos guiou na visita, é atender principalmente o público norte americano, abrigando empresas multinacionais - três lajes já haviam sido alugadas pela Microsoft quando realizada a visita, confirmado o alcance do público alvo.

A população diária estimada a frequentar o empreendimento é de 12 mil pessoas e o edifício possui 4200 vagas para automóveis. A geração de tráfego obrigou gastos no vulto de 60 milhões de reais em contrapartidas viárias – o que inclui obras de passagem em nível para veículos, alargamento da Av. Juscelino Kubitscheck, passarelas para pedestres, calçadas, aterramento de fiação, etc. Além disto, o tráfego de veículos da rua Funchal (uma das ruas que circunda o terreno) foi invertido para melhor se adequar à nova configuração da quadra, que agora abriga um dos maiores empreendimentos multiuso da capital.

Cabe destacar aqui dois fatores que saltam aos olhos ao analisar este empreendimento. Primeiro, o fato de o terreno ter sido comprado ainda na década de 1960, quando a região não tinha a valorização de hoje e estava ainda bastante longe de configurar o centro de negócios da capital, vetor de maior concentração de riquezas do território. A capacidade de

7. As informações foram obtidas em visita técnica guiada, realizada em setembro de 2018.



prever a valorização futura da região, orientando desde então e em uma ação coordenada com o poder público o direcionamento do fluxo de riqueza e investimentos até ela, é bastante representativa do poder dos grandes detentores do capital a definirem o espaço urbano metropolitano, entre eles, os empreiteiros.

Segundo, e representando uma atuação bastante direta no território, empreendimentos como o São Paulo Corporate Tower representam intensivas alterações no tecido urbano e na configuração do seu entorno. O fluxo de pessoas gerado, a permeabilidade ou não da quadra, a inversão da mão de ruas, a construção de infraestruturas de pequeno ou de grande porte, entre outros impactos, afetam a dinâmica local em grande medida.

Seguiremos nossa análise da produção imobiliária de CCDI a partir do enfoque territorial de maior expressividade de sua atuação: a Vila Andrade.

IMAGEM 1. Maquete do empreendimento São Paulo Corporate Tower.
Foto da autora em visita guiada ao complexo.

3.2.2. A Vila Andrade

A Vila Andrade é um distrito de São Paulo pertencente à subprefeitura do Campo Limpo e que se localiza entre a zona oeste e a zona sul da capital. Cortado pela Av. Giovanni Gronchi que liga o distrito ao Morumbi, apresenta grandes disparidades socioeconômicas: população de alta renda, que chama o distrito do “novo Morumbi” por sua proximidade, e população de baixa renda habitante de assentamentos precários, especialmente a oeste do distrito.

Segundo o ex-diretor da Camargo Corrêa entrevistado, grande parte da área que hoje corresponde à Vila Andrade foi comprada por Sebastião na década de 1960, na perspectiva de valorização futura daquela região, assim como o terreno onde hoje se localiza o São Paulo Corporate Tower. Cabe ressaltar a relevância deste fato, bastante representativa da capacidade de orientar a valorização de determinada região em ação coordenada com o poder público, direcionando fluxos de riqueza e investimento.

O Shopping Jardim Sul – construído em 1991 pela CC- foi um elemento de impulso para a valorização dos terrenos, quando a Camargo começou a construir edifícios residenciais na área (década de 1990), reafirmando a capacidade destes agentes de transformação de determinadas regiões de interesse.

O entrevistado conta que a área até hoje é carente de infraestrutura, já que “o setor imobiliário andou na frente da infraestrutura”. Conta que todas as obras para infraestruturar a região tiveram que ser feitas pela Camargo Corrêa, como contrapartida à ocupação da área.

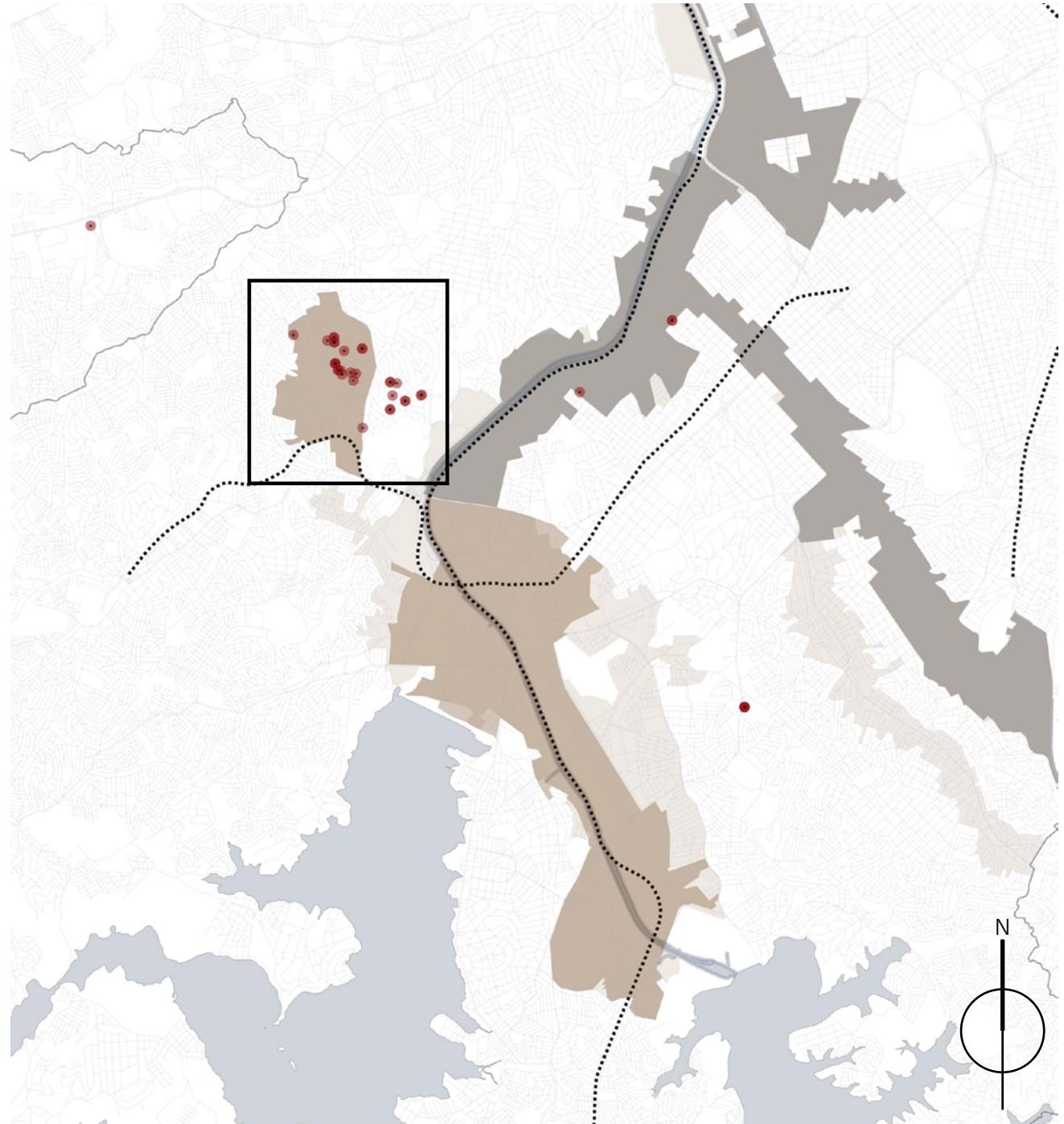
O mapa abaixo representa a produção imobiliária residencial da Camargo Corrêa entre os anos 1996 e 2017 e demos destaque para a Vila Andrade, região de 31 dos 58 lançamentos no mesmo período. Demos destaque para os territórios demarcados como Macroárea de Estruturação Metropolitana, de Operações Urbanas e do PIU Arco Jurubatuba, que serão melhor analisados em seguida.

FIGURA 8.

LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS ENTRE 1996 e 2017

Destaque para a região da Vila Andrade

- Macroárea de Estruturação da Metrópole (PDE 2014)
- Operações Urbanas
- PIU Arco Jurubatuba
- Empreendimentos residenciais ou comerciais
- - - Linhas de trem (CPTM) e metrô



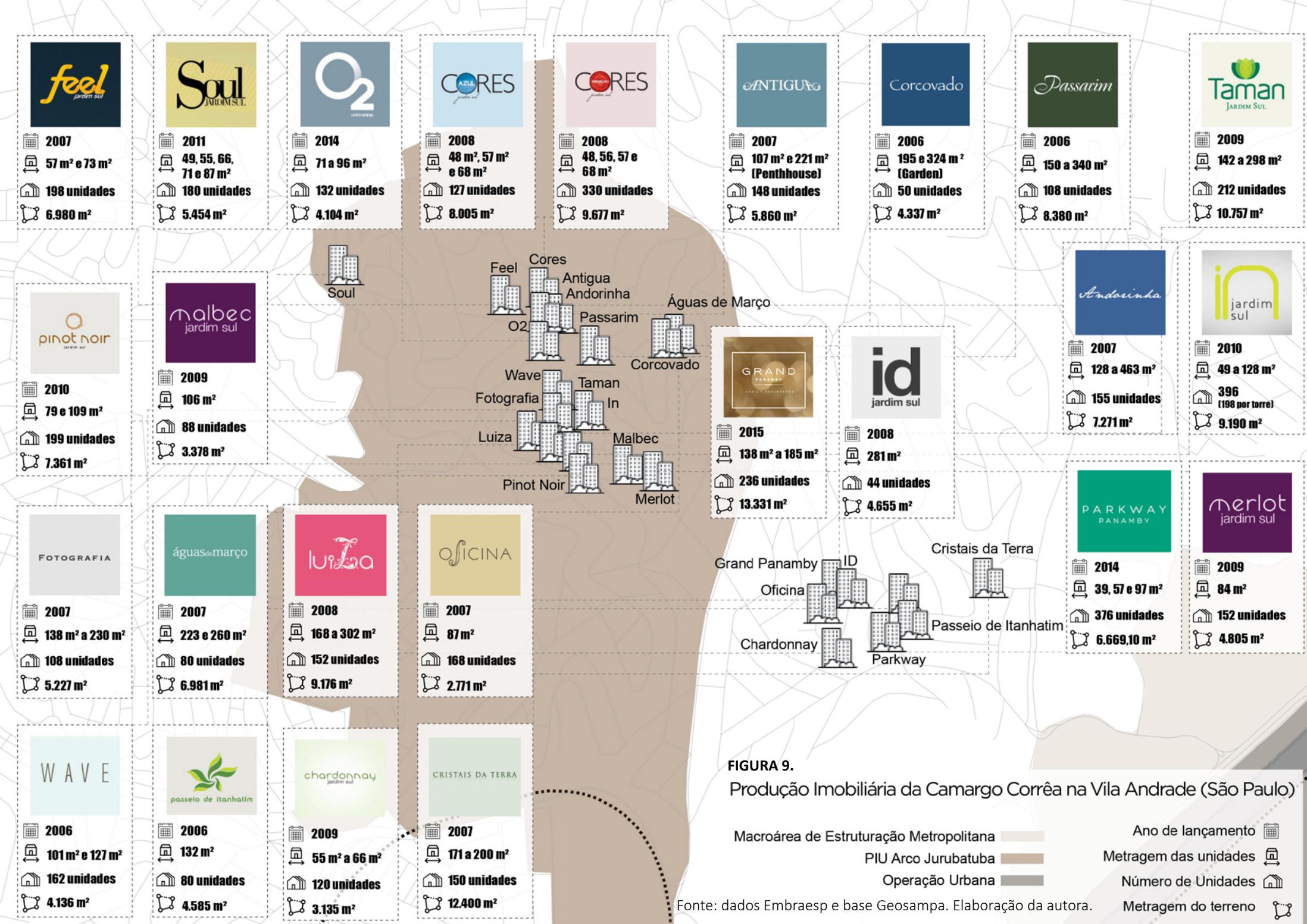
Fonte: dados Embraesp e base Geosampa. Elaboração da autora.

Buscando uma maior aproximação aos empreendimentos lançados pela Camargo Corrêa na Vila Andrade, elencamos os empreendimentos lançados, destacando o ano de lançamento do empreendimento, a metragem das unidades, o número de unidades e a área do terreno onde está implantado.

A maioria dos lançamentos se deu até o ano de 2009 (19 dos 25 lançamentos), apresentando uma queda no número de empreendimentos lançados após 2010, porém com um pequeno aumento no porte deles (entre 60 e 180 unidades).

O tamanho das unidades varia bastante: desde edifícios com apartamentos de 39 m² até unidades de 463 m². A maioria dos edifícios oferece unidades de diferentes tamanhos.

O número de unidades por empreendimento também é variado: desde edifícios com 44 unidades (ID Jardim Sul), até lançamentos de 396 unidades (IN Jardim Sul). Os lotes variam de 2.771 m² (Oficina) a 13.331 m² (Grand Panamby).



A imagem abaixo foi retirada dí página na internet da CCDI e é uma ilustração do Bairro Jardim Sul, “o bairro projetado pela CCDI” conforme marketing da empresa. Na apresentação que se faz do bairro, localização de grande parte dos empreendimentos da Vila Andrade, lê-se:

“Tranquilidade, ruas arborizadas, parques, modernos empreendimentos residenciais e opções comerciais variadas, são apenas algumas das características que compõem o Bairro Jardim Sul. Localizado nas imediações do Morumbi, uma das mais nobres regiões da cidade de São Paulo, o projeto Jardim Sul é uma das maiores intervenções urbanísticas que a cidade já viu nos últimos tempos.

A região está em constante transformação, com as melhorias viárias que estão em andamento, como as obras da nova linha 17- Ouro do metrô, que ligará a região ao aeroporto de Congonhas e ao Jabaquara, e terá conexão na Estação Morumbi à linha 4-Amarela e a Ponte Panamby, que facilitará o acesso à Marginal Pinheiros e ao eixo de negócios Berrini/Chucri Zaidan.”



FIGURA 10. Ilustração do Bairro Jardim Sul para marketing no site da CCDI.

Fonte:

<https://www.ccdi.com.br/bairros/jardim-sul>

A imagem e o marketing investido pela CCDI são muito representativos do imbricamento entre a infraestrutura e imobiliário: a empresa destaca as principais infraestruturas da região, especialmente infraestruturas de mobilidade, para qualificar o bairro onde se localizam seus lançamentos imobiliários. Para isto, cria uma ilustração que exagera as proporções da área, fazendo parecer que todas as infraestruturas destacadas estão bem próximas ao local e de fácil acesso, o que não se dá de fato.

A localização do bairro, na margem esquerda do Rio Pinheiros, torna o acesso à linha de trem muito difícil, demandando pelo menos uma hora caminhada do centro do bairro à Estação Santo Amaro ou à estação Granja Julieta. A estação Giovanni Gronchi da Linha 5 Lilás do metrô está a 1,7 km do bairro, demandando aproximadamente 30 minutos de caminhada.

A estação Panamby do monotrilho que aparece na ilustração tampouco está em funcionamento, uma vez que as obras da linha 17 do metrô ainda não foram concluídas.

A ciclovia do Rio Pinheiros, apresentada como uma alternativa ao deslocamento diário da população, é de difícil acesso ao usuário que esteja no bairro, que necessitará percorrer trechos sem ciclovia ou ciclofaixa dentro do bairro e um trajeto de 3,4 km até o acesso à ciclovia.

A ilustração também esconde a favela de Paraisópolis, maior em número de habitantes da cidade de São Paulo, localizada à leste do distrito. Mascarando a realidade, optou por apresentar somente o projeto de reurbanização de parte da comunidade, que ainda permanece majoritariamente informal.

O marketing promovido pela incorporadora não é leal ao usuário, mas, ainda assim, a região teve uma grande explosão de lançamentos imobiliários desde 2006. Os edifícios, em sua totalidade construídos com grandes muros e forte aparato de segurança (conforme fotos), negam o contato com a cidade, se fecham em condomínios que prometem todas as infraestruturas necessárias à qualidade de vida. O carro é elemento indispensável ao morador, que não se locomove

a pé para as tarefas cotidianas, já que as distâncias são desproporcionais. Esta missão fica para os funcionários dos edifícios e comércios da região.

Interessante também olhar sob o ponto de vista da prática socioespacial: processos de transformação se realizam na vida dos moradores, na estreita relação das mudanças na paisagem com as mudanças nas relações sociais do lugar (Pádua, 2011). Há destituição de espaços de sociabilidade dos moradores, que impõe novo ritmo de vida ao local.

Muito típico da Vila Andrade, a chegada dos grandes condomínios-clube, construídos para classes com maior poder de consumo, são importantes produtos imobiliários a operarem estas transformações. “Trata-se da imposição de uma sociabilidade baseada no alto-consumo, a vida circunscrita a espaços fechados (casa, trabalho, shopping, clube, etc.) cujo acesso se faz com o deslocamento de carro pela cidade” (Pádua, 2011, p.7).

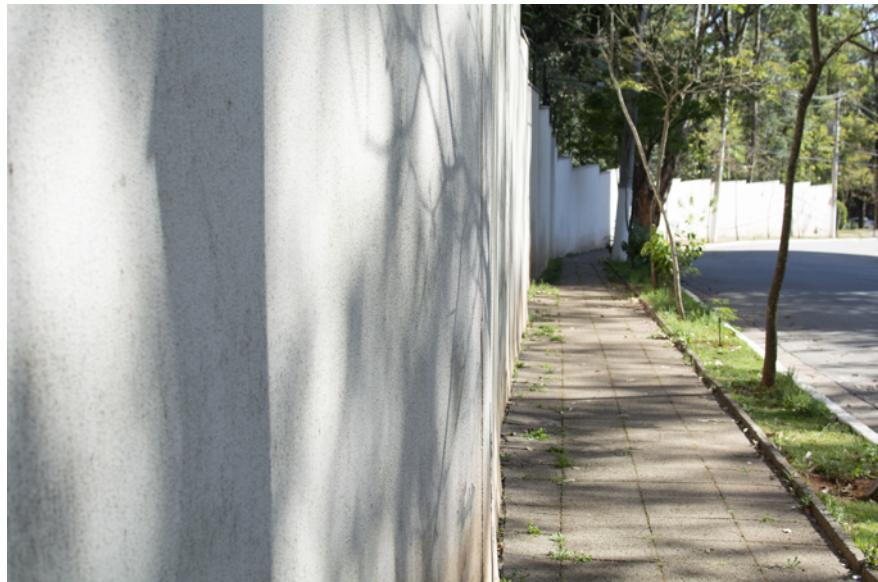


IMAGEM 2. Vila Andrade: muro que cerca um dos empreendimentos da CCDI.



IMAGEM 3. Vila Andrade: muro e forte aparato de segurança de um dos empreendimentos da CCDI.



IMAGEM 4. Vila Andrade: empreendimento da CCDI.



IMAGEM 5. Vila Andrade: empreendimento da CCDI.

A Vila Andrade é território onde se sobrepõem dois diferentes elementos territoriais definidos nos marcos regulatórios. Está inserida na Macroárea de Estruturação Metropolitana, definida pelo Plano Diretor Estratégico (PDE) de 2014, e está dentro do perímetro do Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba (PIU ACJ), previsto no PDE e criado mediante lei específica.

A Macroárea de Estruturação Metropolitana é caracterizada pelo PDE pela existência de vias estruturais, sistema ferroviário e rodovias, articulando diferentes municípios e polos de emprego da Região Metropolitana. São também territórios institucionalizados como de vocação para a transformação e reestruturação do espaço urbano metropolitano, dentro de um contexto de grandes mudanças no padrão de ocupação territorial, especialmente pela presença de grandes terrenos ociosos ou subutilizados, herdados da antiga ocupação industrial.

O objetivo da Macroárea é orientar grandes transformações através de melhorias urbanísticas. Estas melhorias deverão se dar no âmbito de Projetos de Intervenção Urbana (PIUs), Área de Intervenção Urbana (AIU), Concessão Urbanística ou Área de Estruturação Local (AEL). No caso do território da Vila Andrade, definiu-se que esta integraria o perímetro do Projeto de Intervenção Urbana Arco do Jurubatuba (PIU ACJ).

Conforme definição do PIU ACJ⁸, a parte que corresponde ao distrito Vila Andrade

“...consiste na qualificação de um território bastante particular no contexto geral do PIU Arco Jurubatuba. Predominantemente residencial e com expressivo contraste sócio econômico, delimitado fisicamente pela linha de alta tensão, trata-se de uma região de

8. Nota técnica de fevereiro de 2018, acessada em 20 de outubro de 2018:

https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NOTA_TECNICA_PLANO_URBANISTICO.pdf

ocupação consolidada, com forte atuação do mercado imobiliário a leste, enquanto que, a oeste, é composto por grandes ocupações de habitações precárias e residências unifamiliares de baixo gabarito em pequenos lotes.

A área é também caracterizada por uma topografia acidentada, pela presença significativa de áreas verdes, sobretudo remanescentes do bioma de Mata Atlântica, e por uma malha viária sinuosa e pouco conectada, seja na escala intra bairro, seja em relação às demais localidades do próprio Arco Jurubatuba.”

Reconhece-se, portanto, o interesse do mercado imobiliário na parte consolidada do distrito, os contrastes socioeconômicos entre as diferentes porções do território e, o que contradiz o discurso dos promotores imobiliários, a pouca conectividade viária dos bairros.

Cabe aqui questionar a definição de parte do território da Vila Andrade como incluído no perímetro do PIU ACJ, lembrando que o instrumento é uma das inovações quanto ao uso de parcerias público-privadas em intervenções urbanas. Segundo a nota técnica, são previstas obras para criação de novas vias, execução de outras já previstas e não executadas, além de um parque linear na faixa do “linhão” de alta tensão, praças, equipamentos públicos e habitação de interesse popular e de mercado popular para atendimento da alta demanda por habitação, especialmente na porção oeste.

Ainda que haja demanda real, especialmente na porção leste deste território, é preciso ficar atendo ao desenvolvimento do projeto, para que não haja um avanço da fronteira de expansão imobiliária (nos padrões da parte leste do distrito, acima descritos), em direção à porção oeste, menos consolidada, de baixo padrão habitacional e pouco infraestruturada.

A nota técnica diz:

“Assim, o plano urbanístico para a AIU Vila Andrade visa qualificar este espaço urbano e articular programas habitacionais, sobretudo de interesse social, a fim de mitigar os contrastes sociais e econômicos. Desta forma, as ações de maior importância são a reestruturação viária, associada a uma nova rede ambiental de áreas verdes, e a provisão habitacional de interesse social (seja por meio de promoção pública ou privada, através de incentivos urbanísticos).”

CONCLUSÕES

No desenvolvimento deste trabalho entendemos melhor porque um dos mais destacados setores da economia nacional brasileira é aquele composto pelas empresas privadas de construção, que constitui um dos principais sustentáculos da aliança entre o capital nacional, o multinacional e o Estado, tendo sido responsável pela instauração e desenvolvimento do capitalismo no Brasil (Marques e Bichir, 2002).

Também pudemos visualizar as transformações deste setor, desde o momento de surgimento das primeiras empreiteiras entre os anos 1940 e 1950, seu fortalecimento dentro de modelos desenvolvimentistas de Estado – que vão desde a presidência de Juscelino Kubitscheck até a primeira metade do governo da ditadura civil-militar-, e diversificação das atividades após as mudanças no padrão de acumulação iniciadas em meados dos anos 1970.

Compreendemos, portanto, como estas empresas começam seu avanço em direção ao espaço metropolitano e da produção imobiliária já na década de 1990 (dentro do processo geral de diversificação de atividades) e intensificam a produção no século XXI, no contexto de confluência do capital financeiro à produção imobiliária, mudanças nas condições de financiamento e consolidação de grandes empresas incorporadoras, que levaram a um importante processo de reestruturação imobiliária (Rufino, 2015).

A partir da análise dos processos de reestruturação produtiva e de reestruturação urbana, procuramos costurar o eixo de análise das empreiteiras com o território e o contexto econômico, visualizando relações entre os processos, a atuação das empresas – da Camargo Corrêa em especial – e o território metropolitano em transformação.

A produção do espaço pelo agente “empreiteira”, dentro destes contextos, portanto, não se explicita apenas ao mapear seu portfólio de obras de infraestruturas ou empreendimentos imobiliários. Muito mais complexo que isto, entender a produção do espaço em sua complexidade e imaterialidade foi um grande desafio neste trabalho.

Entendendo a metrópole contemporânea como “uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização” (Rufino, 2017), pudemos observar como ela apresenta uma nova forma territorial, ou ampliação

da metrópole moderna, herdada do processo de urbanização e industrialização. As transformações no espaço metropolitano, observados os “vínculos estabelecidos entre organização espacial e o processo geral de circulação de capital desenvolvidos ao longo do século XX e acentuados nas últimas décadas” (Fix, 2011), se conformam e se dão como produto das relações entre agentes públicos e privados a atuar no território e evidenciam a expansão de um padrão de acumulação com relevantes consequências na organização das cidades, na disputa pela riqueza social e na condição urbana.

No contexto em que o espaço urbano ganha destaque como frente de acumulação capitalista, as disputas por recursos públicos se acirram e remetem à condição da terra urbana nas cidades capitalistas, concomitantemente valor de uso e valor de troca, lugar de reprodução da força de trabalho e de acumulação do capital. “O aumento do preço da terra precisa ser realizado mediante apropriações de renda que dependem do trabalho passado – cristalizado no patrimônio imobiliário e na infraestrutura urbana – e da produção de riqueza, ou seja, de trabalho futuro” (Fix, 2011, p. 212).

Vimos também que é de especial interesse para o mercado imobiliário a construção da imagem de São Paulo como uma “cidade-global”, inserida no circuito financeiro internacional e que, portanto, necessitaria de investimentos em áreas estratégicas da cidade, as “centralidades globais terciárias”, como explica Ferreira (2004). A abertura de possibilidades de investimentos e rentabilidade, mesmo num cenário recessivo, que compõe o discurso de quem aposta nesta estratégia, favorece a classe dominante, especialmente porque favorece as “oligarquias arcaicas a atuarem no mercado imobiliário” (Ferreira, 2004), incluindo aí as grandes empreiteiras.

Pudemos observar a reprodução, portanto, de uma dinâmica de produção do espaço baseada em coalizões entre as elites urbanas locais e o poder público que expressa as tradicionais e arcaicas relações sociais típicas do patrimonialismo brasileiro (Ferreira, 2004).

"Por vários ângulos os quais se procure verificar, a maior metrópole do continente parece mais marcada pelo arcaísmo de sua pobreza e da não-superação dos conflitos herdados de sua formação, historicamente desigual e excludente, do que por alguma nova dinâmica urbana determinada pela economia globalizada. Vale lembrar que estamos falando de uma metrópole na qual cerca de 40% da população vive em situação de informalidade urbana, com aproximadamente 1,2 milhão de pessoas morando em favelas." (Ferreira, 2004, p.31)

O que se vê como resultado da dinâmica da produção do espaço da metrópole paulista é, portanto, um território desigual, com um significativo favorecimento do vetor sudoeste na aplicação dos investimentos públicos em infraestrutura urbana, onde desde sempre se uniram as elites e o poder público em prol de uma importante valorização fundiária e imobiliária de áreas bem específicas, cuja rentabilidade é evidentemente apropriada por esta mesma elite. Não por mera coincidência, pudemos verificar com o mapeamento da produção imobiliária da Camargo Corrêa que há uma tendência de concentração dos investimentos em áreas infraestruturadas, com destaque para a região do Rio Pinheiros e da Avenida Luiz Carlos Berrini, proximidades onde se inserem, por exemplo, a Vila Andrade e o São Paulo Corporate Tower.

"Os impactos urbanos são estarrecedores conforme condomínios fechados, luxuosos e com ar condicionado surgem em meio ao abandono da miséria urbana, em que os pobres lutam para construir algum tipo aceitável de existência para si mesmos." (Harvey, 2014, p. 167)

Neste contexto de remoção de entraves à plena mercantilização da terra , que se completa pela via financeira, o acirramento das desigualdades territoriais parece inevitável, portanto (Fix, 2011). Coloca-se em oposição uma periferia subequipada com bairros de alta e média renda, acompanhados de infraestrutura coletiva e centros de comércio e serviços, como um "modelo naturalizado" de cidade brasileira (Lagreca De Sales, 2008).

“O impacto urbano destes processos tem propiciado o agravamento da exclusão social, da marginalização e da violência urbana, que se expressam na produção de uma cidade cada vez mais cindida entre os setores denominados ‘formal’ (centros, bairros urbanizados, terciário avançado, lançamentos imobiliários em condomínios fechados de alta e média renda), e ‘informal’ (favelas, cortiços e loteamentos irregulares)” (Lagreca de Sales, 2008, p. 51)

A disputa se amplia quando levamos em conta a questão da moradia: cada vez menos a habitação é reconhecida como um direito, num “longo processo de desconstrução da habitação como um bem social e de sua transmutação em mercadoria e ativo financeiro” (Rolnik, 2016, p. 26), numa sociedade na qual a função financeira se sobrepõe a função social (Fix, 2011).

Após a explosão da crise hipotecária nos Estados Unidos em 2007, que se alastrou a todos os países capitalistas como a primeira grande crise da era da mundialização financeira, no Brasil foi lançado o Programa Minha Casa Minha Vida, em 2009. Formulado como uma resposta à questão da moradia a partir das necessidades impostas pelas estratégias do poder e dos negócios, o programa concedeu subsídios à produção imobiliária em escala inédita, injetando fundo público em um sistema no qual se formula os novos espaços predominantemente segundo critérios e parâmetros dos negócios imobiliários (Fix, 2011).

O avanço do capital financeiro em direção ao imobiliário também se deu entre os vários estratos e segmentos do setor. A compra da HM Engenharia e Construções pela Camargo Corrêa é bastante representativa do movimento em direção ao “segmento econômico” mesmo em empresas especializadas em empreendimentos de padrões mais elevados. Este movimento representa, em última instância, a derrota de lutas sociais por uma produção de cidade fora do mercado, de modelos arquitetônicos e urbanísticos definidos segundo outros parâmetros que não mercadológicos (Fix, 2011).

“Na linguagem contratual das finanças, os vínculos com o território são reduzidos à unidimensionalidade de seu valor econômico e à perspectiva de rendimentos futuros, para os quais a garantia da perpetuidade da propriedade individual é uma condição. Desta forma, enlaçam-se os processos de expansão da fronteira da financeirização da terra e da moradia com as remoções e deslocamentos forçados” (Rolnik, 2016, p. 13).

Um dos impactos bastante relevantes no setor da construção civil diz respeito às condições de trabalho nos novos moldes. Formas sofisticadas e abstratas de financeirização são combinadas com extração de mais-valia absoluta e relativa nos canteiros de obras, degradando progressivamente as condições de trabalho. Mecanismos de rebaixamento de salários atingem níveis elevados, assim como subcontratações e fraudes, representando o movimento geral de flexibilização de relações de trabalho e perda gradual de garantias trabalhistas. O envolvimento da construtora em casos de trabalho análogo à escravidão em obras de infraestrutura, como por exemplo na usina hidrelétrica de Jirau, é bastante representativo disto⁹.

Conforme conclui de Mattos (2006), parece lógico visualizar que os processos de transformações urbanas, principalmente nos países menos desenvolvidos, tenderão a seguir cada vez mais o ritmo da acumulação de investimentos em busca de elevados retornos, que se localizam preferencialmente nas áreas mais desenvolvidas das cidades. Isto tenderá a reforçar as fortes desigualdades na estruturação territorial e novas modalidades de fragmentação urbana. A governança se coloca como um mecanismo funcional, em uma sociedade com baixa intervenção do Estado, que supõe uma maior participação dos atores da sociedade civil. No entanto, as condições demonstram que nem todos os atores têm igual poder para incidir na transformação urbana, resultando um modelo funcional para a reprodução da cidade desigual em que vivemos atualmente (De Mattos, 2006).

As transformações decorrentes do processo geral de reestruturação produtiva e consequente reestruturação urbana,

9. Segundo reportagens acessadas em 03/11/2018:

<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/radio/materias/RADIOAGENCIA/462631-PRESIDENTE-DE-CPI-DIZ-QUE-IMPUNIDADE-REFORCA-TRABALHO-ESCRAVO.html>

<https://reporterbrasil.org.br/2015/10/na-construcao-civil-dinheiro-publico-financia-obras-com-trabalho-escravo/>

que culminam na passagem de uma São Paulo moderna (industrial) a uma São Paulo contemporânea (financeira), supõem e implicam novas formas de moradia, novas relações com o trabalho, novas centralidades e operação de fluxos diversos e sobreposto em redes cada vez menos hierárquicas e mais imateriais (Lagreca De Sales, 2008).

“A urbanização capitalista tende perpetuamente a destruir a cidade como um comum social, político e habitável.” (Harvey, 2014, p.156)

Não podemos deixar de mencionar a deflagração da Operação Lava Jato, em março de 2014, que levou a uma grande crise entre as maiores empreiteiras nacionais em momento de grande crescimento. Investigadas por esquemas de corrupção e lavagem de dinheiro desviados dos cofres públicos, as maiores empreiteiras nacionais a atuarem no século XXI – Odebrecht, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e OAS – foram acusadas de formação de cartel: fraudes em processos licitatórios que envolviam contratos com a Petrobrás desde 1998.

A Camargo Corrêa, que teve seu ex-presidente, Dalton Avancini, e outros executivos presos no decorrer da operação, e foi condenada em multas que chegam ao vulto de 1 bilhão de reais, se viu obrigada a “encolher”, enxugando a construtora e vendendo participação acionária em outras empresas do grupo (como Alpargatas, InterCement e CPFL). Em 2017, a holding, que havia se consolidado em 1996 como Camargo Corrêa S.A., alterou seu nome para MOVER, um dos resultados do processo de mudanças iniciado em 2015¹⁰.

10. Segundo reportagens acessadas em:
<https://exame.abril.com.br/revista-exame/assolada-pela-lava-jato-camargo-correa-busca-redesenho/>

<https://exame.abril.com.br/negocios/camargo-correa-coloca-ativos-a-venda/>
<https://www.valor.com.br/empresas/5592145/grupo-camargo-correa-muda-nome-da-holding-para-mover>

A Camargo Corrêa mostrou um outro patamar de centralização de capital na produção do espaço, que resultou em seu poder em controlar um conjunto importante de infraestruturas e direcionar o desenvolvimento urbano para certos setores da metrópole, beneficiando-se dos enormes ganhos desse direcionamento. Isto posto, é importante observar o que o desenrolar da Operação Lava Jato, o aprofundamento de políticas neoliberais e a chegada da extrema direita nas principais esferas do executivo resultarão para o setor das grandes empreiteiras, para as políticas territoriais da metrópole e, consequentemente, para a forma de atuação da empreiteira no espaço urbano.

BIBLIOGRAFIA

BARBOSA, E. **Infraestrutura urbana e valorização imobiliária no município de São Paulo 1958-2008**. 2012. São Paulo.

CAMARGOS, R. C. M. **Estado e empreiteiros no Brasil: uma análise setorial**. Dissertação (Mestrado em Ciência Política),

Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP 1993.

CAMPOS, P. H. P. **As origens da internacionalização das empresas de indústria de construção brasileiras**. In: XIII

Encontro de História Anpuh-Rio: Identidades, 2008, Seropédica. Anais do XIII Encontro de História Anpuh-

Rio: p. 1-10 p. 2008.

_____. **A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e**

o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal

Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História: 584 f. p. 2012.

_____. **Os Odebrecht, os Camargo e os Andrade: as grandes famílias empresariais brasileiras da construção civil**.

XXVIII Simpósio Nacional de História, 2015, Florianópolis. Anais do XXVIII Simpósio Nacional de História.

Florianópolis: Anpuh. v.1.: p.1-33 p. 2015.

D'ALMEIDA, C. H. **A Concessão Urbana da Produção do Espaço em Grandes Obras Públicas**. In: XV ENANPUR, 2013,

Recife. XV ENANPUR Desenvolvimento, Planejamento e Governança. 2013.

DE MATOS, C. **Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana**. Nueva Sociedad, no. 212 (2007): pp.

82-96 p. 2006.

FERREIRA, J. S. W. **Mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço terciário em São Paulo**:

Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. 2004.

FIX, M. **A ‘fórmula mágica’ da ‘parceria: operações urbanas em São Paulo**. Cadernos de Urbanismo. Rio de Janeiro,

Secretaria Municipal de Urbanismo. v.1, n.3, 2000.

- _____. **Parceiros da exclusão duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada.** São Paulo: Boitempo Editorial São Paulo, 2001.
- _____. **São Paulo cidade global fundamentos financeiros de uma miragem.** São Paulo: São Paulo Boitempo Editorial ANPUR, 2007.
- _____. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil.** 2011. (Doutorado). Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)
- GOMES, M. T. S. **O debate sobre a reestruturação produtiva no Brasil.** (Report). Ra'e Ga, n. 21, p. 51, 2011. ISSN 1516-4136.
- HARVEY, D. **A condição pós-moderna uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.** São Paulo: São Paulo Loyola, 1996.
- _____. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: São Paulo Annablume, 2005.
- _____. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: São Paulo Martins Fontes- Selo Martins, 2014.
- LAGRECA DE SALES, M. M. **Territórios de intermediação: uma hipótese para a cidade contemporânea.** MEYER, R. M. P.: Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP; Universidade de São Paulo; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo 2008.
- LAPAVITSAS, C. **The financialization of capitalism: ‘Profiting without producing’.** City, v. 17, n. 6, p. 792-805, 2013/12/01 2013. ISSN 1360-4813. Disponível em: <<https://doi.org/10.1080/13604813.2013.853865>>.
- LENCONI, S. **Concentração e centralização das atividades urbanas: Uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo.** Revista de Geografia Norte Grande, n. 39, p. 7-20, ISSN 03798682.

_____. **Reestruturação urbano-industrial centralização do capital e desconcentração da metrópole de São Paulo.**

São Paulo: São Paulo S.N., 1991.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo ilegalidade, desigualdade e violência.** São Paulo: São Paulo Hucitec, 1996.

MARQUES, E. C. **Estrutura Social e Segregação em São Paulo: Transformações na Década de 2000.** Rio de Janeiro. 57: 675-710 p. 2014.

MARQUES, E. C.; BICHIR, R. M. **Estado e empreiteiras II: permeabilidade e políticas urbanas em São Paulo (1978-98).** Dados: Revista de Ciências Sociais, v. 46, n. 1, p. 39-74, 2002.

NOBRE, E. A. C. **Reestruturação econômica e território expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros.** 2000. São Paulo.

OLIVEIRA, F. D. **O Estado e o Urbano no Brasil.** Espaço & Debates. São Paulo: NERU: pp. 36-54 p. 1982.

PEREIRA, P. C. X. **Reestruturação imobiliária em São Paulo(SP): especificidade e tendência.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC 2006.

PÁDUA, R. F. D. **Produção e consumo do lugar: espaços de desindustrialização na reprodução da metrópole** (Tese (doutorado)). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana. 2011.

PÍREZ, P. **Servicios urbanos y equidad en América Latina: un panorama con base en algunos casos.** 2000.

_____. **La urbanización y la política de los servicios urbanos en América Latina.** Andamios: revista de investigación social, n. 22, p. 45-67, 2013.

ROCHA, M. A. M. **Grupos Econômicos e Capital Financeiro: Uma História Recente do Grande Capital Brasileiro.** Tese

(Doutorado). Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas.: 192p. 2013.

ROLNIK, R. **Reestruturação Urbana da Metrópole Paulistana: Análise de territórios em transição.** São Paulo 2000.

_____. **Guerra dos lugares a colonização da terra e da moradia na era das finanças.** São Paulo: São Paulo Boitempo, 2016.

ROLNIK, R.; KLINK, J. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?** Novos estudos CEBRAP, p. 89-109, 2011. ISSN 0101-3300.

RUFINO, M. B. C. **A incorporação da metrópole: centralização do capital no imobiliário e nova produção do espaço em Fortaleza.** Tese (Doutorado em Habitat)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo 2012.

_____. **O imobiliário como frente de expansão da metrópole contradições na produção do espaço do Porto das Dunas.** Santiago. 41: 69-90 p. 2015.

_____. **Financeirização do Imobiliário e transformações na produção do espaço.** 2017.

_____. **Planejamento Urbano e Produção Imobiliária: um olhar sobre mercantilização do espaço em São Paulo (1970-2017).** São Paulo, 2018. No prelo.

SANFELICI, D. **Financeirização e a produção do espaço urbano no Brasil: uma contribuição ao debate.** EURE (Santiago) - Revista latinoamericana de estudios urbanos regionales, v. 39, n. 118, p. 27-46, 2013.

SCHIFFER, S. T. R. A **dinâmica urbana e socioeconômica da região metropolitana de São Paulo, 1975-1995.** São Paulo: HUCITEC/ FAPESP 2004.

SEABRA, O. **Os meandros dos rios nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros - valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo.** (Tese de doutorado). Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, 1987.

SZMRECSANYI, M. I. D. Q. F.; LEFÈVRE, J. E. D. A. **Grandes empreiteiras, Estado e reestruturação urbanística da cidade de São Paulo, 1970-1996.** LEFÈVRE, J. E. D. A. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB; Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 1996.

SÃO PAULO, M. **Plano Diretor Estratégico.** Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2. ed. São Paulo, SP, Studio Nobel, 2001.

WEHBA, C. **Reestruturação Imobiliária e Reconfiguração do Espaço: A Produção da Odebrecht na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada.** XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, São Paulo 2017.

_____. **Novas relações de Produção Imobiliária na Metrópole do Século XXI: Odebrecht, Água Espraiada e o Parque da Cidade em São Paulo.** Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional. São Paulo: 169 p. p. 2018.

ZMITROWICZ, W.; ANGELIS NETO, G. D. **Infra-estrutura urbana.** São Paulo: EPUSP 1997.