

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

Vanessa Alessandra de Souza

Transporte, Políticas Públicas e Reestruturação Urbana: aplicações e implicações no Eixo Vila Prudente-São Lucas - Avenida Luís Inácio de Anhaia Mello – Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (EETU)

São Paulo

2023

VANESSA ALESSANDRA DE SOUZA

Transporte, Políticas Públicas e Reestruturação Urbana: aplicações e implicações no Eixo Vila Prudente-São Lucas - Avenida Luís Inácio de Anhaia Mello – Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (EETU)

Trabalho de Graduação Individual ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas para obtenção do título de Bacharel em Geografia

Orientador: Prof. Dr. Carlos Almeida Toledo

São Paulo

2023

Agradecimentos

Antes de tudo, agradeço a Deus por ter me concedido forças ao longo dessa jornada; A meus pais por todo suporte; Ao professor Carlos pelo apoio, atenção e compreensão; Ao professor Felipe Saluti Cardoso por disponibilizar seus trabalhos; A todos que contribuíram para esta realização.

RESUMO

Este trabalho pretende expor as reais implicações reais da aplicação do Plano Diretor Estratégico de São Paulo na avenida Luís Inácio de Anhaia Mello e sua área de influência como Eixo de Estruturação da Transformação Urbana no trecho Vila Prudente-São Lucas da Linha 15-Prata do monotrilho. Apesar das boas intenções apresentadas nos documentos escritos, acaba por resultar em um processo de segregação e gentrificação por domínio das regras do poder e dinâmica do mercado financeiro e imobiliário, os quais organizam a produção do espaço sob seus desejos.

Palavras-chave: Plano Diretor Estratégico, Eixo de Estruturação da Transformação Urbana, gentrificação, segregação, mercado financeiro e imobiliário.

ABSTRACT

This paperwork intends to expose real consequences of Strategic Master Plan of São Paulo enforcement in Luís Inácio de Anhaia Mello avenue and its influence area as Structuring Axe of Urban Transformation in Vila Prudente-São Lucas monorail Silver-15 Line axe. In the spite of the good intentions displayed in the written documents, in the end it came out to be a segregation and gentrification process as power and dynamic of the Financial and Real Estate market rule the scene, ordering the space production at their will.

Keywords: Strategic Master Plan, Structuring Axe of Urban Transformation, gentrification, segregation, Financial and Real Estate market.

Sumário

Introdução.....	6
Capítulo I – A Reestruturação Urbana.....	8
1. Reestruturações.....	8
2. Políticas e Planejamento Urbano.....	10
Capítulo II - Reestruturação na prática.....	17
1. A nova paisagem.....	17
2. A valorização urbana e os desdobramentos do EETU.....	26
2.1 EETU e suas derivações – desenvolvimento e gentrificação.....	28
3. A cidade como vitrine.....	32
Considerações Finais.....	37
Referências Bibliográficas.....	40
Anexos.....	43

Introdução

O presente trabalho tem como finalidade abordar as transformações ocorridas na paisagem na avenida Luís Ignácio de Anhaia Mello, localizada na zona leste da capital paulista (quadrante sudeste) transformada em Eixo de Estruturação da Transformação Urbana, a partir do Projeto de Lei (PL) 272/2015, contido no Plano Diretor Estratégico de São Paulo, no trecho no trecho (e áreas de influência) Vila Prudente – São Lucas do monotrilho Linha 15-Prata. Abaixo, mapas localizando o trecho de estudo.



Figura 1. mapa localizando o trecho Vila Prudente-São Lucas (em tom rosáceo, com ícone de pequeno trem) na cidade de São Paulo. Fonte: Google Earth (elaborado por Vanessa Alessandra de Souza, 2022).



Figura 2. Trecho Vila Prudente-São Lucas e áreas de influência em tom rosáceo, na avenida Luís Inácio de Anhaia Mello, Eixo de Estruturação da Transformação Urbana. Fonte: Google Earth. (elaborado por Vanessa Alessandra de Souza, 2022)

Para tal propósito, utilizamos o Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, (PDE), do ano de 2014, e documentos referentes a sua implantação, bem como o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA RIMA), elaborado pela Prime, engenharia, no ano de 2010, como fontes primárias, pois apresentam as medidas, de ordem governamental, para as transformações na paisagem.

No quesito de fontes secundárias, foi de fundamental importância para o desenvolvimento deste trabalho a dissertação de mestrado do professor Felipe Saluti Cardoso (2017). Sua obra se ocupa das transformações ocorridas no espaço urbano, tendo como base a Vila Prudente enquanto localização, explicitando as políticas de transporte aplicadas à implantação do monotrilho Linha 15-Prata, eixo Vila Prudente-Oratório (apenas as duas estações em vigência no ano da elaboração da pesquisa) resultando em reestruturações urbanas pautadas numa política neoliberal, expondo seus efeitos deletérios na área em questão, especialmente por proporcionar benefícios a grandes incorporadoras e a valorização de frentes do mercado imobiliário, utilizando-se da Linha-15 como vitrine de desenvolvimento em detrimento dos aspectos sociohistóricos locais, culminando na gentrificação deste espaço. ; outras obras nos servem de suporte, de autores como Soja (1993), Yázig (2005), Ostrensky (2018) e Ribeiro et. al (2010) dentre outros, pois abordam a temática da reestruturação e suas consequências socioespaciais, e as materializações impressas na paisagem, as quais verificaremos em nosso trabalho.

Outros elementos importantes empregados foram as fotografias e ilustrações, pois nos oferecem aspectos de ordem visual, denotando as mudanças na paisagísticas ao longo do tempo, constituindo como testemunha do passado e do presente, das cristalizações, refuncionalizações, sem soma das reestruturações. Folhetos e reportagens foram, do mesmo modo, necessárias, pois nos forneceram informações sobre a forma como o espaço tem sido vendido, (re)produzido e como está sendo percebido nos meios de comunicação e pela população a partir da inserção de infraestruturas que consubstanciaram nas alterações da paisagem local. Por fim, um pequeno questionário foi

empregado a alguns moradores de nossa área de estudo, agregando informações ao atual estado de coisas.

Capítulo I – A Reestruturação Urbana

1. Reestruturações

Cardoso (2017), em sua dissertação de mestrado intitulada “*Reestruturação e Reprodução da Metrópole: as políticas metropolitanas de transporte como determinação da produção do espaço urbano*” norteia nossa pesquisa por ter como foco as transformações no trecho Vila Prudente – Oratório sob a perspectiva de um processo de reestruturação urbana e produtiva que se opera na metrópole paulistana, a partir da implantação do monotrilho no trecho correspondente. Para Cardoso (op. cit. 11), seguindo o raciocínio de Lefebvre (1971), trata-se do transcurso da re(produção) do espaço, o qual é direcionado para a fluidez do capital imobiliário e financeiro, destituindo, ou alienando, o espaço de sua composição sócio-histórica.

Diante desta questão, cabe-nos tecermos algumas considerações acerca do conceito “reestruturação”, a fim de compreendermos o que representam essas modificações em curso. No âmbito da literatura geográfica, essa terminologia vem acompanhada de diferentes adjetivações, como reestruturação produtiva, urbana, imobiliária, metropolitana etc. Grosso modo, seria como “novos usos” ou “refuncionalização”. Cardoso (op. cit.) admite que essas reestruturações derivadas da implantação do monotrilho Linha 15-Prata, tem como função, além de atender a um projeto de transporte, o objetivo da “reinserção seletiva de terrenos e de centralidades tidas como obsoletas no circuito de valorização em todo eixo sudeste da cidade de São Paulo” (p. 12). No caso da Vila Prudente, o bairro teve sua conformação a partir da implantação de indústrias, direcionando um contingente de baixa renda, tornando-se um bairro operário, no final do século XIX e princípios do século XX. Com a saída das indústrias, a área se tornou local de galpões abandonados, convertendo-se em um bairro dormitório. Em função das novas regências do capital (com indústrias destinando-se para

áreas além da capital, como a outros estados e países) a área se tornou obsolescente. Contudo, encontra-se hoje no processo de reestruturação, compondo uma nova centralidade estratégica. É o que também reporta SOJA (1993) quanto à produção de novas centralidades que permitem a valorização do capital por meio de investimentos com eventos e “requalificações” para apagar as marcas espaciais e as heranças culturais das classes trabalhadoras e da luta pelo espaço urbano. Nesse sentido, instrumentos de ordem urbanística, especialmente como Planos Diretores, são utilizados como elementos a facilitarem a inserção de novos contornos na paisagem urbana, promovendo “continuidades” e descontinuidades”, i.e., o que será mantido ou não para a fluidez do capital. Assim, essas intervenções urbanas seccionam os espaços promovendo aquilo que deve ser redimensionado, valorizado e o que deve ser mantido, tendo em vista a desobstrução para a fluidez do capital. Quanto a isso, Soja (1993) expõe claramente, ao dizer que a reestruturação implica fluxos de transição, mesclando continuidade e mudanças. Isso se deve ao fato de o desenvolvimento capitalista buscar criar a paisagem e espacialização, uma combinação de fluxos e fixos, de acordo com suas necessidades.

(...) o capital, é o *auteur* rude e irrequieto. Ele se empenha e negocia, cria e destrói, sem jamais ser inteiramente capaz de se decidir (...) tentando aniquilar, com a eficiência temporal, a intransigente física social do espaço, apenas para dar meia-volta outra vez e comprar, da própria espacialidade que ele procura transcender, o tempo para sobreviver. Essa tensionante ambivalência esboça-se por toda parte, organizando as formas materiais e as configurações da paisagem numa dança oximórica da criatividade destrutiva. Nada é completamente determinado, **mas o enredo está estabelecido, os personagens principais, claramente definidos, e o tom da narrativa, inabalavelmente afirmado.** (SOJA, 1993, p. 192) (grifo nosso)

Desta forma, é patente que os agentes de reestruturação ditam as normativas dos instrumentos.

Além da reestruturação, outro conceito bastante utilizado por Cardoso (op. cit.) é o de requalificação e de revitalização como formas da re(produção) do espaço a fim de gerar novas centralidades. Contudo, a explanação acerca desses dois conceitos podemos encontrar no trabalho de Yázigi (2005, p. 83) onde: a

requalificação “é sempre precedida à demolição de edifícios ou conjuntos; a revitalização é a operação que muda a função do edifício ou do espaço urbanístico, sem grandes alterações estruturais”. De certo modo, pode-se inferir que estas terminologias são desmembramentos para aquilo que a reestruturação pretende.

A subordinação às quais estão imersas essas reestruturações, como aponta Cardoso (op. cit.), vincula-se a estratégias políticas e extraeconômicas a respeito da edificação e organização da geografia da metrópole. O autor, por intermédio da escala da implantação do monotrilho Linha 15-Prata no eixo Vila Prudente-Oratório (que ampliaremos até a estação São Lucas e sua área de influência) oferece-nos informações preciosas para a compreensão deste estado de coisas, especialmente quanto ao termos propostos pelo planejamento no que tange a reestruturação/requalificação para a geração de uma nova centralidade que superam a obsolescência da função de bairro de moradia para operários nas quais nos debruçaremos a seguir.

2. Políticas e Planejamento Urbano

A implantação do monotrilho, diz Cardoso (op. cit.) está diretamente vinculada à estratégias políticas externas com a cooperação de organismos internos. Este último refere-se ao Governo do Estado de São Paulo e à Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM). O autor expõe que o urbanismo derivado do processo de mundialização financeira da economia, originada na crise dos anos de 1970/80, eivada de reestruturações de ordem produtivas e políticas – as quais refletem na (re)produção do espaço, neste caso, urbano - impostas por ajustes estruturais, sobretudo nas décadas de 1980 promovidos por instituições internacionais como Banco Mundial (BM), o Banco Interamericano de desenvolvimento (BID) e o Fundo Monetário Internacional (FMI), impondo seus lineamentos jurídicos, administrativos e ideológicos aos mutuários em diferentes escalas. (p 13). O autor demonstra a influência de políticas neoliberais no Brasil, as quais foram seguidas por inúmeras reformas do Estado; “a reestruturação produtiva e a introdução de modelos de desenvolvimento urbano estimularam

transformações para que as cidades dotadas de infraestrutura se tornassem competitivas.” (p. 46).

Ribeiro Filho et al. (2010), alinham-se a Cardoso (op. cit.), quanto ao papel dessas instituições internacionais e a influência neoliberal na produção do espaço urbano dizendo:

O Banco Mundial, que até os anos de 1970 se dedicava a emprestar principalmente para grandes projetos estruturadores, modifica sua forma de operar (...) passa a realizar empréstimos de ajustes estruturais e setoriais. Caracteriza-se a partir daí forte interferência da instituição nos assuntos internos dos países (...) Os empréstimos passaram a ser destinados prioritariamente para temas que o Banco Mundial denominava de “reforma do Estado”, “modernização administrativa”, “fortalecimento da gestão”, “construção de capacitação”, implantação de “*governance*” (...) As reformas foram desenhadas para atingir os três níveis de governo: federal, estadual e municipal (...) [verifica-se] um redirecionamento nos fundamentos das operações urbanas do Banco Mundial, que passou a dar maior ênfase à capacitação técnica das prefeituras nos processos de gestão e de planejamento urbanos (...) Os projetos urbanos tipicamente físico-territoriais como os de transportes (...) que constituíam a linha de frente das operações urbanas do Banco Mundial, deram lugar, a partir dos anos 80, a um novo projeto formulado para atender a esta nova fase, que recebeu o nome de Projeto de Desenvolvimento Municipal (PDM). Ele foi desenhado para realizar no âmbito municipal (...) [promovendo] “ajustes urbanos” de orientação neoliberal junto às administrações públicas municipais, materializados em mudanças nas ideais, práticas, nas formas de agir e de pensar, na estrutura e funcionamento dos órgãos públicos municipais (...) O modelo de gestão proposto, orientado pelas ideias neoliberais, foi inspirado nas formas de administração da iniciativa privada, consideradas pela instituição como superiores e mais eficazes. O modelo de planejamento urbano (...) foi o chamado planejamento estratégico de cidades, também importado do meio empresarial. Tanto a gestão urbana como o planejamento estratégico tinham como objetivos criar nas cidades um ambiente favorável à atuação do mercado, chamado pelo Banco Mundial como *market friendly*. (Ribeiro Filho et, al. Ibid., p. 2, 3 e 4).

Este ambiente *market friendly* (dócil ao mercado) já tem sido incorporado há algum tempo nas políticas públicas e seus planos diretores, “visando trabalharem para melhorias nas cidades,” culminando, no entanto, em

incrementos seletivos e corporativos¹. Neste sentido, instrumentos urbanos têm sido criados com propostas concebidas para um contexto de competição entre diferentes atores, alinhando-se a uma gestão de cunho empresarial, sendo as cidades o substrato dessa competição; elabora-se, então, o que concebemos por planejamento estratégico de cidades; a cidade e sua identificação enquanto empresa.

Assim, a elaboração de instrumentos como Estatuto da Cidade - lei 10.257 de 10 de julho de 2001, cujos princípios básicos são a função social da propriedade e a participação democrática na condução do desenvolvimento das cidades – e o Plano Diretor Estratégico – lei municipal de 31 de julho de 2014, que orienta o desenvolvimento e o crescimento da cidade, na verdade, ao invés de oferecer meios que possibilitassem o enfrentamento dos desequilíbrios socioespaciais, por sua vez, fortalece-os. Como postula Maricato (2012, apud Cardoso, 2017) a problemática social com a implantação de novas medidas de requalificação urbana e instrumentos urbanísticos não resolvem a questão da exclusão social. Cardoso (op. cit.) ao falar sobre o papel da implantação desses instrumentos - de natureza jurídica e institucional como Estatuto das Cidades (governo federal) e dos Planos Diretores Estratégicos (municipais), bem expostos por Ribeiro Filho et. al. (op. cit.), retroalimentam as intencionalidades da materialização do capital no âmbito urbano, designando e justificando a qualidade das intervenções urbanas nos municípios prevendo a participação da iniciativa privada. Segundo Cardoso (op. cit., p. 46) esses instrumentos qualificam as diferentes áreas do município em:

- a. Operações Urbanas Consorciadas (OUC) cujas transformações urbanísticas estruturais são realizadas por intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados.
- b. Áreas de Intervenção Urbana (AIU) criadas para proporcionar maiores áreas para circulação, transporte, espaços abertos e parques.
- c. Parques Lineares que também integram as áreas de Intervenção Urbana e são áreas delimitadas de recuperação de rede hídrica estrutural ou

¹ Neste quesito, ver Santos, M. *Metrópole Corporativa Fragmentada: O caso de São Paulo*.

quando não há a rede, uma faixa delimitada de 200 m é destinada à empreendimentos imobiliários.

- d. Polos de Centralidade ou Centros Polares que integram os Planos Regionais das subprefeituras dando-lhe autonomia para escolher centralidade a serem revitalizadas em função da localização existente do comércio (p. 151) e de elementos tais como paradas de ônibus, estações de metrô, centros de emprego, que integram as áreas de Intervenção Urbana.

A área de nosso estudo, corresponde ao trecho da Avenida Luís Inácio de Anhaia Mello, trecho Vila Prudente – São Lucas enquadra-se na, de acordo com o PDE, Área de Intervenção Urbana (AIU), ademais de Polo de Centralidade ou Centros Polares. Com essas informações, podemos nos orientar quanto e como essa área poderá ser transformada.

Um dos pontos principais, já incluso no Plano Diretor Estratégico de 2002, é um planejamento pautado no conceito de DOTs (Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável) o qual “surge para romper com o padrão de ordenamento territorial, propondo estratégias que contribuam para a construção de um cenário mais compacto e integrado que valorize a escala do pedestre nas cidades” SAGGIORO (2015, online). Deste modo, visa a conformação da Polarização da área, admitindo, neste caso, a avenida Luís Inácio de Anhaia Mello, transformando-se em Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (EETU). Os EETU, em seu planejamento, defendem a mistura de usos e classes sociais, principalmente no entorno das estações de transporte de média e alta capacidade; buscando aplicar medidas de desestímulo ao uso do transporte individual motorizado. Esta combinação permite equilibrar territorialmente oportunidades, evitar deslocamentos pendulares de longa distância e promover ambientes propícios a maiores interações sociais. No ano de 2014, o Plano Diretor Estratégico, com a mesma diretiva dos DOTs, houve a proposição dos EETU, cujo objetivo era qualificar os eixos e seu entorno, permitindo o adensamento construtivo. Para garantir essa transformação, foi definida a Rede de Estruturação e Transformação Urbana, indicando áreas da cidade onde se

almeja intensificar o processo de transformação do uso do solo orientado pela articulação do adensamento populacional e construtivo à qualificação urbanística dos espaços públicos.

Estes eixos são definidos pela rede estrutural de transportes coletivos de média e alta capacidade que integram a zona urbana do município. Conforme o Plano Diretor Estratégico - PDE de 2014 (BALBIM & KRUASE, 2016, p. 16) os objetivos de estruturação dos eixos são:

- qualificação urbanística dos espaços públicos;
- mudança dos padrões construtivos e ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos;
- qualificação das centralidades existentes e estímulo à criação de novas centralidades, incrementando a oferta de comércio, serviços e emprego;
- ampliação da oferta de habitações de interesse social (HIS) na proximidade do sistema estrutural de transporte coletivo; e
- orientação da produção imobiliária da iniciativa privada, de modo a gerar: diversificação nas formas de implantação das edificações nos lotes, com aumento das áreas permeáveis; maior fruição pública nos terreos dos empreendimentos; fachadas ativas no térreo dos edifícios; ampliação das calçadas, dos espaços livres e das áreas verdes; e incentivo à convivência entre os espaços públicos e privados, e entre usos residenciais e não residenciais.

Abaixo, esquema do funcionamento dos EETU:

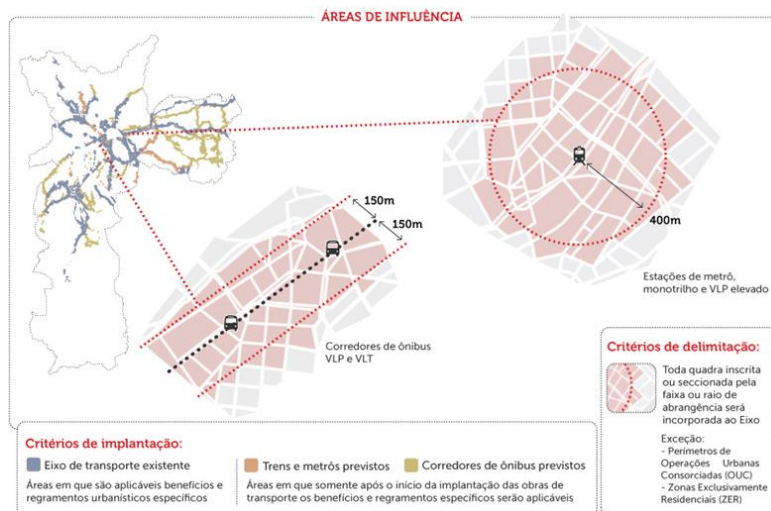


Figura 3. Fonte: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-eixos-de-estruturacao-da-transformacao-urbana/>

Abaixo, em tom rosáceo, o mapa dos eixos pela cidade:

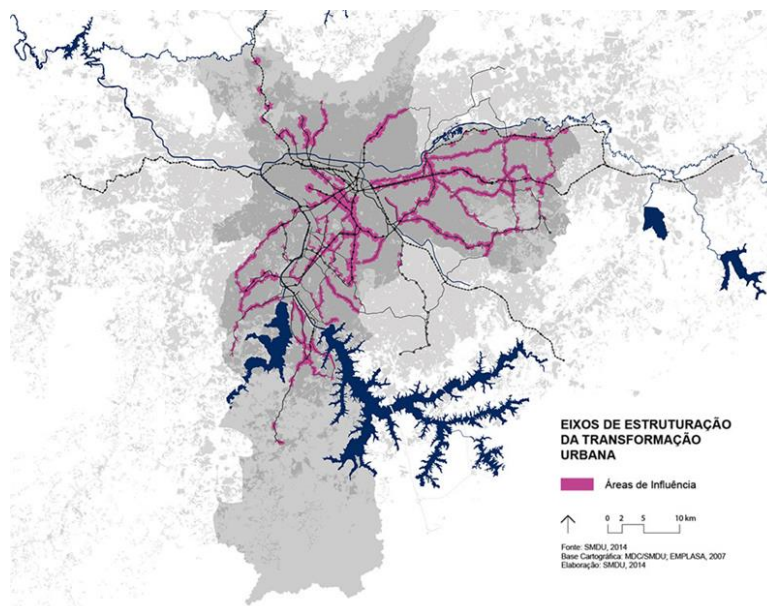


Figura 4. Fonte: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/eixos-de-transformacao/localizacao/>

Cardoso (op. cit.) não trabalha com os EETU, mas, como veremos no próximo capítulo, a implantação do monotrilho, contribuinte direto da implementação deste EETU, resultou em efeitos segregacionistas. Deste modo, esta fórmula

beneficia ao capital financeiro e imobiliário, em detrimento da população mais necessitada de habitar nas proximidades aos meios de transporte.

Outra questão fundamental relacionada aos instrumentos estipulados por Cardoso (op. cit.) quanto à qualificação das áreas da cidade é a intermediação por títulos financeiros de potencial construtivo como as Outorgas Onerosas do Direito de Construir (OODC) ² e o Certificado de Potencial Adicional de Construção (Cepacs). As OODC são aplicadas em AIU, como ocorre em nossa área de estudo, ao passo que Cepacs são aplicados em áreas relacionadas a Operações Urbanas Consorciadas.

Nesta caracterização das áreas conforme a aplicação desses instrumentos Cardoso (op. cit. p 47, 48) faz a seguinte exposição, por intermédio do trabalho de Fix (2007).

[estes instrumentos jurídicos] amplificaram o poder do capital financeiro e do segmento imobiliário ao alinharem política e economicamente ações em áreas selecionadas para incorporação e absorção de mais-valor por meio do mercado e da alienação de parcelas do espaço urbano, reproduzindo-o no sentido da universalização da mercadoria e do valor de troca. Assim o preço desses títulos (lastreado pelo processo de valorização) muda de acordo com o tempo, com as obras pública e com intervenções urbanas, o que permite a especulação imobiliária financeirizada. O álibi desta transação é o suposto uso dinheiro absorvido pelo potencial construtivo que seria revertido em fundos para a construção de moradia social, recuperação de cortiços, reurbanização de favelas etc. os instrumentos urbanísticos tidos como neutros alienam o espaço ao seccioná-lo, burocratizá-lo e preenchê-lo com conteúdo especulativos e distantes da realidade e das contradições sociohistóricas.

Cardoso prossegue (op. cit. p, 60):

² A OODC desempenha um papel duplo no planejamento das cidades: além de um instrumento de gestão do território, configura-se também como um instrumento de financiamento – já que, geralmente, é uma cobrança. Para orientar o uso e a ocupação do solo urbano, o Plano Diretor Estratégico utiliza um mecanismo chamado Coeficiente de Aproveitamento (CA). Quando esse coeficiente é 1, o dono de um terreno de 100 metros quadrados pode construir até 100 metros quadrados (uma vez a área do terreno). Se o coeficiente for 2, ele pode construir até 200 metros quadrados no mesmo espaço (duas vezes a área do terreno) (Felin et. al. , 2019) e em áreas de EETU o CA é igual a 4. Entretanto é possível ultrapassar o limite desse CA mediante pagamento, isto é, da Outorga Onerosa do Direito de Construir. Ver em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/o-que-e-outorga-onerosa-do-direito-de-construir-e-como-ela-ajuda-tornar-cidades-mais>

A escolha da OUC e de AIU (definidas pela PMSP) correspondem, para o Governo do Estado de São Paulo, a distintas táticas pois enquanto a OUC determina o retorno dos investimentos do CEPAC e da Outorga Onerosa em seus limites, os títulos das outorgas nas AIU não delimitam o local dos investimentos, i.e., nas AIU pode ser utilizado em outras áreas ou nas OUCs.

Em outras palavras, a nossa área de estudo, conforme o zoneamento disposto pelo PDE não tem garantias de que o valor excedido na construção de um estabelecimento será aplicado para a construção de Habitações de Interesse Social (HIS), em áreas designadas por Zonas de Interesse Social (ZEIS) como disposto no documento. Estudos de Marins et. al. (2019) ao analisarem a proximidade deste tipo moradia em relação às áreas de influência do EETU comprovam este posicionamento ao demonstrar que habitações deste tipo ficam muito mais distantes (acima de 1 km) da área de influência das estações – no caso deste estudo, referem-se ao metrô Linha 2-Verde, porém a informação pode ser utilizada para o monotrilho, uma vez que ambas se localizam na mesma área da Vila Prudente.

De fato, o que poderemos ver é que a conformação do EETU correspondente à Avenida Luís Inácio de Anhaia Mello, especialmente na segmentação referente à Vila Prudente-São Lucas, em vista da ação combinada entre entidades públicas e privadas para a conformação de uma nova centralidade no eixo sudeste da capital paulista, configuram uma nova paisagem, não mais de galpões industriais abandonados (testemunhos da obsolescência do capital industrial nas mediações do bairro), mas de edifícios de empreendimentos e moradia, a qual integrará moradores de um poder aquisitivo mais na qualidade de classes médias, em virtude do encarecimento do espaço e sua relação com a implementação das infraestruturas de transporte.

Capítulo II - Reestruturação na prática

1. A nova paisagem

Apenas a Vila Prudente revela uma intensa atividade do mercado imobiliário principalmente ao longo da avenida

Professor Luiz Ignácio de Anhaia Mello. A implantação da Linha 2-Verde, ao ampliar a acessibilidade das áreas de influência deverá alterar (ou intensificar) esse quadro de mercado imobiliário, atraindo investimentos na verticalização do entorno (GOVESP e METRÔ, nov. 2010, p. 161 apud CARDOSO, 2017, p. 273)

A partir do ano de 1990, a avenida Professor Luiz Ignácio de Anhaia Mello, além da vocação comercial, especialmente de automóveis, tornou-se uma importante via para a cidade, haja vista a sua conexão com a Avenida Salim Farah Maluf que integra o minianel viário, com acesso às marginais, com as importantes avenidas do Estado, a qual conecta o centro de São Paulo ao ABC paulista e à zona Sul da capital, e Avenida Sapopemba, uma das maiores avenidas do Brasil, conectando-se à áreas mais a leste da capital e cidades como Mauá e Ribeirão Pires. Assim, torna-se uma avenida fundamental e estratégica para a interligação metropolitana, cujo tráfego de veículos tornou-se automotores bastante denso, considerando-se que cerca de 100 mil carros trafegam nesta avenida.

A sua reconfiguração tem em seu arcabouço a lógica da intervenção urbana, podendo perceber que existe um processo de reestruturação que visa, principalmente, a requalificação e renovação. Conforme as diretrizes que compõem a formação dos EETU (ampliação das calçadas, dos espaços livres e das áreas verdes), a avenida tem sido servida por políticas públicas que visam a mobilidade urbana ativa (modos não motorizados, como bicicletas e andar a pé), propiciando caminhabilidade e implementação de Caminhos Verdes – com a plantação de inúmeras espécies de árvores e plantas - nessas localidades. Esse modelo de iniciativa caracteriza-se com a produção da requalificação da área. Além disso, “o projeto tem como objetivo conectar-se à infraestrutura cicloviária existente da cidade, tornando-se mais atrativa conforme a ampliação da rede e suas conexões com os demais modais de transporte” (Custódio, 2020, p. 6).

Abaixo veremos algumas imagens do antes e depois da implantação do monotrilho Linha 15-Prata e com a conformação da Avenida Luís Inácio de Anhaia Mello em EETU, no trecho Oratório.



Figuras 5 e 6 . Fotografias extraídas no início dos anos 2000, no atual trecho correspondente à área de influência da estação Oratório Linha 15-Prata. Ademais, demonstra o processo de verticalização no trecho face à “ideia” da futura implantação do metrô e do monotrilho a expansão imobiliária é evidente. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Avenida_Professor_Luis_In%C3%A1cio_de_Anhaia_Melo



Figuras 7 e 8. - Ciclovia e Caminho Verde no trecho Oratório, com o EETU em vigência. Fotografia de Vanessa Alessandra de Souza (2022)

A destruição de muitas edificações antigas, especialmente de galpões industriais inutilizados devido ao processo de obsolescência do bairro industrial e operário, e o início do processo de verticalização do local está associado ao Plano Diretor Estratégico de São Paulo (Lei 16.050/14), já mencionado, o qual elege o local como um Eixo de Estruturação de Transformação Urbana (EETU), caracterizando-se por sua demarcação ao longo dos sistemas de transporte coletivo de alta e média capacidade, como o metrô, e o monotrilho (que será utilizado como o primeiro do tipo de alta capacidade) onde se pretende potencializar o aproveitamento do solo urbano, articulando o adensamento habitacional e de atividades urbanas à mobilidade e qualificação dos espaços

públicos (Custódio, 2020). No que compete ao que abordamos sobre reestruturação, temos um caso de renovação linear e em redes apropriadamente definido por Yázigi (2005, p. 83):

A renovação linear ou em redes é aquela que, por iniciativa oficial ou de uma empresa pública, acontece fundamentalmente, em função do sistema viário (pneumáticos ou trilhos) (...). São ações que estimulam a ocupação mais intensa de suas vizinhanças. Em outras palavras, a linearidade é um passo decisivo à complexificação de redes, isto é, as transformações se propagam em vários sentidos: criam, fatalmente, usos e fluxos, que alteram partes ou o todo na malha adjacente.

A ocupação está correlacionada à caracterização do EETU. O trecho de nosso estudo – São Lucas – Vila Prudente é o que tem sofrido maiores impactos da verticalização. Desse modo, a produção do espaço e da paisagem urbana deste trecho tem sido significativamente alterada. Abaixo, imagens da Avenida Luís Ignácio de Anhaia Mello, antes de sua pavimentação e de ser EETU, nos trechos estudados e suas áreas de influência, e após a construção e implantação, a qual nos aponta o processo de alterações da paisagem.



Figura 9 - Visão aérea do trecho correspondente Vila Prudente (área mais clara) e Oratório e São Lucas (áreas mais sombreadas). Verificam-se a baixa verticalização, casas modestas e galpões industriais. Foto de 28 de fevereiro de 1977. Fonte: (BERGES, 2013, p. 190)



Figura 10 - Avenida Luís Ignácio de Anhaia Mello em 1986. Trecho Vila Prudente, antes de compor um EETU. Fonte: <https://www.facebook.com/1980161322311428/photos/a.1980166855644208/2052518275075732/?type=3>



Figura 11 - Antigo terminal Vila Prudente, no trecho Vila Prudente, situado à Avenida Luiz Ignácio de Anhaia Mello (antes de compor EETU) em 1986. Fonte: <https://www.facebook.com/Forma%C3%A7%C3%A3o-dos-bairros-da-Zona-Leste-1980161322311428/photos/a.1980166855644208/2045867265740833>



Figuras 12 e 13 - Trecho Vila Prudente da Avenida Luís Ignácio de Anhaia Mello, em 1983. Fonte: <https://www.saopauloinfoco.com.br/fabrica-de-tecidos-da-vila-prudente-a-tecelagem-vania/> Com reestruturação produtiva refletindo na conformação urbana, houve a demolição do empreendimento para então, hoje, sob novas diretrizes do capital assegurados pelo planejamento urbano, como EETU, a presença de edificações, como mostra a foto à direita. . Fotografia de Vanessa Alessandra de Souza (junho, 2022).

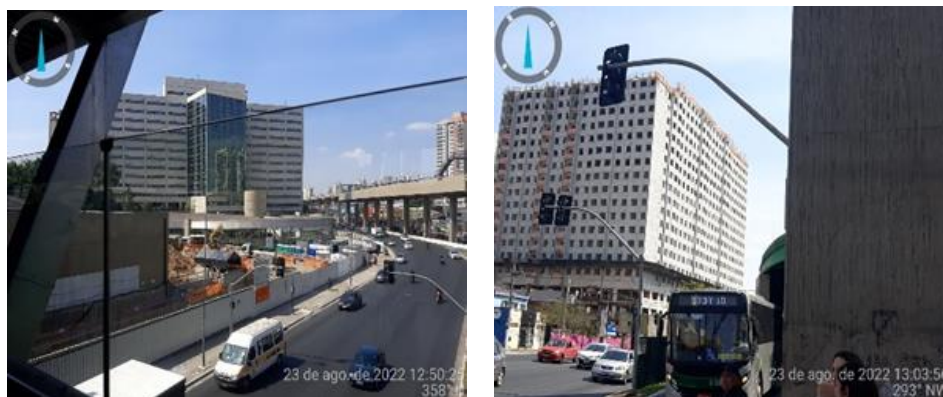
Avenida Luís Ignácio de Anhaia Mello sob as diretrizes do PDE em EETU.



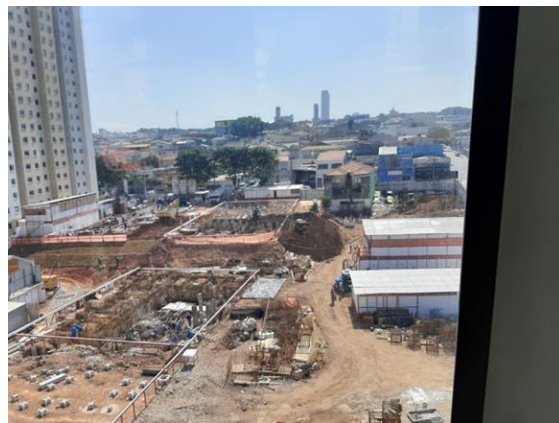
Figuras 14 e 15 -Trecho Oratório - Fotografias de Vanessa Alessandra de Souza (2022)



Figura 16 - Futura edificação no trecho Oratório - Fotografia de Vanessa Alessandra de Souza (2022)



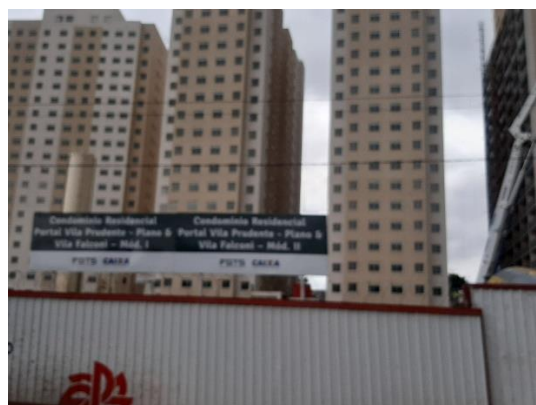
Figuras 17 e 18 - Verticalização, empreendimentos no trecho Vila Prudente e novo terminal intermodal – acesso a ônibus, metrô e trem) Fotografias de Vanessa Alessandra de Souza (2022)



Figuras 19 e 20 - Futuras instalações de edifício na área de influência do trecho Vila Prudente. Fotografias de Vanessa Alessandra de Souza (2022)



Figura 21 - Verticalização ao fundo no trecho São Lucas - Fotografia de Vanessa Alessandra de Souza (2022)



Figuras 22 e 23 - Novas edificações no trecho São Lucas – Fotografia de Vanessa Alessandra de Souza (2023)



Figura 24 - Visão do entorno a partir do monotrilho na estação São Lucas. Ao fundo, prédios no bairro Vila Ema, área de influência da estação São Lucas (foto de Vanessa Alessandra de Souza, julho de 2022)

Novos edifícios na rua Cavour – área de influência Vila Prudente



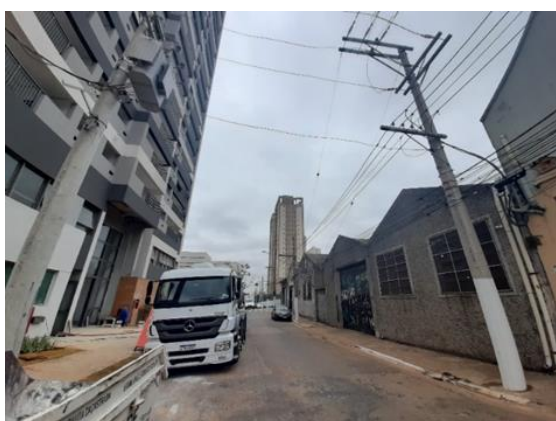
Figuras 25 e 26 - Fotografias de Vanessa Alessandra de Souza (2022)



Figuras 27 e 28 - Fotografias de Vanessa Alessandra de Souza (2022)



Figuras 29 e 30 - Fotografias de Vanessa Alessandra de Souza (2022)



Figuras 31 e 32 - Fotografias de Vanessa Alessandra de Souza (2022)

A partir do anúncio das obras públicas chegada do metrô à Vila Prudente e do monotrilho, as áreas ao seu redor passaram por um processo de reestruturação, com a renovação e requalificação, ocorrendo uma reconfiguração paisagística e por uma atração do mercado imobiliário. Com isso, a obsolescência da então operária Vila Prudente, que se estende por todo o eixo do presente estudo, foi substituída por uma nova centralidade. CARDOSO (op. cit.) aponta que a construção da linha 15 prata foi a principal responsável pela reordenação da condição de centralidade do bairro, consubstanciando novas estratégias públicas e privadas.

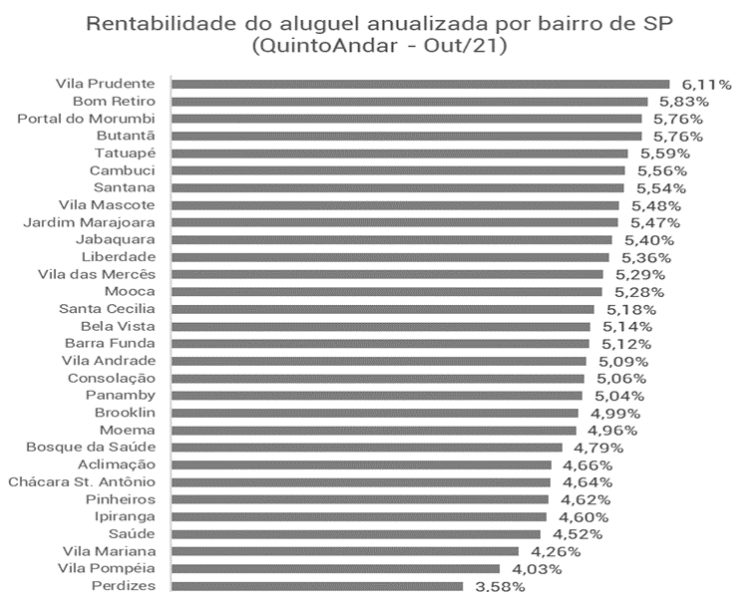
2. A valorização urbana e os desdobramentos do EETU

Em nosso eixo de estudo, especialmente no trecho Vila Prudente – Oratório, é visível obras sendo realizadas na área de influência desse EETU. É necessário, contudo, dizer que, ainda que a verticalização seja relativamente esparsa na paisagem, há muitos lançamentos imobiliários. Este momento corresponde à apresentação e/ou divulgação de um futuro empreendimento imobiliário em certa localização.

É a ‘venda’ de um produto antes mesmo que ele se encontre pronto. Cada vez mais as negociações se realizam dentro dos estandes de lançamentos, antes mesmo da fase inicial de construção da obra.” Portanto, lançamento imobiliário é diferente de produção imobiliária. Ele pode ser responsável pela criação ou a resposta a uma demanda latente e não preenchida pelo mercado. O lançamento pode se efetivar em um produto imobiliário ou não. Na conjuntura atual, o sucesso do lançamento se torna uma firme garantia de que tal empreendimento se tornará realidade. (SILVEIRA, 2013, p.90-91)

Deste modo, face aos lançamentos, a região passará por um processo crescente de verticalização e adensamento nestas áreas de interesse das corporações imobiliárias. Temos inúmeras reportagens e propagandas ³que advogam quanto ao “privilegio de morar neste distrito”, justamente pela presença dos modais metrô e monotrilho. Alguns desses lançamentos encontram-se na Vila Ema, subdistrito da Vila Prudente, porém sob área de influência da estação São Lucas. Tudo isso indica a ascensão do mercado imobiliário e a valorização desses espaços. Uma imobiliária apresenta, em gráfico, que a Vila Prudente tem sido o bairro com maior rentabilidade quanto aos aluguéis:

³ As propagandas e anúncios estarão disponíveis nos anexos.



Fonte: *QuintoAndar* – Out/21.

Fonte: <https://blog.yuca.live/luca-invest/saiba-quais-os-bairros-mais-rentaveis-de-sp-para-imoveis-de-locacao/>

Neste gráfico, em relação a bairros reconhecidamente mais nobres, o bairro Vila Prudente assume a liderança.

Temos, então, a composição de uma nova materialidade que conforma essa paisagem urbana, que tomou lugar das antigas edificações industriais, habitações populares, galpões etc., sendo reabsorvidos pelos imperativos recentes do mercado e transformado em uma nova frente de negócios, principalmente para o mercado imobiliário. Nesses termos, a área que outrora era caracterizada por uma vila operária converte-se em nova centralidade, gerada por um trabalho conjunto entre entidades governamentais e privadas. A fala dos ajustes relacionados aos instrumentos jurídicos do PDE e do Estatuto da cidade, pelos técnicos da Secretaria Metropolitana de Transportes (STM) tem como intuito o equilíbrio e balanceamento da localização da população e de seu deslocamento nessas áreas codificadas como as Áreas de Intervenção Urbana (AIU) em torno do sistema de trilhos. Entretanto, o que poderemos ver, a seguir, é que esse planejamento está culminando na gentrificação do eixo. Cardoso (op. cit., p. 274) aponta a indução da gentrificação e segregação no eixo em questão:

a respeito da indução da segregação e da gentrificação orquestrada pela construção dos meios de transporte basta uma aproximação ao projeto da Linha-15. (...) a situação da Vila Prudente (...) apresentava pequenas ilhas de concentração da população de média e alta renda, segundo dados apresentados no EIA RIMA (...) e de acordo com o censo de 2000, que foi base de pesquisa para o desenvolvimento do projeto da linha, nessas ilhas e pequenos arquipélagos .de modernidade cada responsável por família tinha em média uma renda mensal entre 11 e 20 salários mínimos (...) Em contrapartida ao longo da Linha 15 e das “ilhas de modernidade” presentes nos eixos das principais vias de circulação, a população predominante era ainda de baixa renda (...) A busca pela coesão espacial e o projeto do adensamento seletivo da metrópole, a partir da centralidade da Vila Prudente, realiza-se, também, como gentrificação ou intensificação da segregação populacional por faixa de renda, pois objetiva-se a ampliação das ilhas de modernidade como centralidades alienáveis aos investimentos privados. Por isso, a construção da Linha 15 dá continuidade a gentrificação desordenada e posta em andamento pelas violentas forças do mercado imobiliário

2.1 EETU e suas derivações – desenvolvimento e gentrificação

Um dos pontos mais importantes ao se tratar da construção de um EETU, cujas bases se constituem no meio de transporte – os DOTs, tem como mecanismo básico a valorização da localização em que está implantado. De fato, a valorização imobiliária é um dos efeitos mais visíveis nessa situação. Como declara Ostrensky (2018), quando um local se torna interessante, a demanda pelos imóveis deste local aumenta, o que eleva o preço destes, assim como uma região na qual concentra as atividades econômicas e sociais urbanas, a proximidade a ele é visto como um fator atrativo. Assim, embora a infraestrutura de transporte urbano reduza o custo de transporte, os imóveis próximos às estações tendem a aumentar o preço (ibid., p. 20).

A indicação de que irá haver a implantação de uma infraestrutura de transporte em dada região, reflete no preço dos imóveis, em sua compra, no aluguel e na venda. A construção do metrô e da linha 15 prata transformou um antigo local destacado pela indústria e habitações de operários em um futuro espaço verticalizado e valorizado no mercado, pois a implantação desses modais

propiciam uma coesão territorial na escala da metrópole (Cardoso, op. cit.). Neste sentido, um dos resultados mais (pre)vistos é o da gentrificação dessas localidades, funcionando como um impacto negativo para os antigos moradores, os quais são, aos poucos, expulsos de suas vilas. O eixo em estudo tem demonstrado estar num processo inicial de gentrificação, especialmente pelo preço dos imóveis a serem vendidos e nos aluguéis, conforme já reportamos, constatando, além da valorização, a propensão para especulação imobiliária.

Com efeito a proposta da implantação do transporte público pauta-se no melhoramento das acessibilidades dos cidadãos, especialmente daqueles que não possuem recursos para automóveis. O adensamento seletivo promovido pelo PDE nas áreas de EETU tem como finalidade, teoricamente, o equilíbrio na oferta da mobilidade e moradia para pessoas de todas as classes sociais. A lei de zoneamento, conforme vimos, apresenta certos mecanismos que visam dar respaldo a habitações voltadas para um público de renda mais baixa. A previsão concorreria para estímulo ao “deslocamento homogêneo harmonioso da construção civil”, cuja perspectiva, a livre concorrência levaria à produção “equilibrada e equitativa” do espaço a partir do valor de troca. Entretanto, tal posicionamento nega o valor de uso e as contradições que precedem e são consequências deste processo (Cardoso, op. cit.).

Ocorre que existe uma desigualdade entre forças políticas e econômicas, sendo as primeiras de certo modo, elaboradas para o fortalecimento das forças econômicas. A estratégia de integração de políticas públicas de transporte urbano da ordem de esferas públicas (prefeitura municipal, sistema de transporte metropolitano e Governo do Estado de São Paulo) toma, por fim, caminhos que favorecem a pressão dos representantes do mercado imobiliário, como incorporadoras e construtoras, nos instrumentos urbanísticos presentes no PDE, principalmente o zoneamento da cidade, o qual se destaca dentre os instrumentos de planejamento urbano, uma vez que permite direcionar, controlar e condicionar o desenvolvimento urbano, como também a ampliação da OODC em AIU, das quais também já tratamos , revelando uma transformação no uso do espaço e aumento da densidade construtiva. Como vimos, a OODC corresponde à contrapartida financeira do mercado imobiliário, convertendo-se em títulos financeirizados sobre o direito de construir.

A articulação entre Estado e frentes privadas destinadas a investidores que participam do esquema do capital financeiro. Portanto, a relação entre capital financeiro e o mercado imobiliário apresenta uma dinâmica na configuração do espaço.

A OODC em AIU garante ao comprador do título maior especulação sobre os recursos produtivos já que o Estado garante, nas AIU, intervenções urbanas de médio e longo prazo, i.e., assim os capitais individuais estariam assegurados de que essas áreas tornar-se-iam chamarizes de investimento privados. (...). O privilégio instituído pela compra e venda financeirizada dos títulos de outorga onerosa reproduzem, por intermédio do Estado, práticas do mercado financeiro (...) [lembrando que] a compra de títulos sobre o direito de construção permite a especulação acerca das frentes de expansão do mercado imobiliário (...). (Cardoso, op. cit., p. 291;292;295).

Desta maneira, o capital financeiro tem influenciado bem como direcionado a configuração de novos lugares e espaços pelo processo de mercantilização dos solos urbanos, nos quais passam a possuir maior valor de troca do que valor de uso, determinando a sobreposição do capital industrial pelo financeiro fator que se deve a sobreposição do capital industrial pelo capital financeiro (Castro; Zuim, 2018). Assim a relação entre Estado e capital financeiro promove mudanças na configuração do espaço urbano, como tem ocorrido no eixo Vila Prudente-São Lucas, dando início ao processo de Gentrificação, como aponta Cardoso (op. cit.) No caso estatal, Harvey (2004) lembra que sua atuação é responsável pela criação e ordenação dos mecanismos propensos a gerar a gentrificação. Os capitais financeiro e fundiário associados ao imobiliário promovem a construção de novas habitações de luxo e reformas em formas pré-existentes (Zuim; Castro, op. cit.). Além disso, essa sistemática está vinculada ao adequamento aos padrões internacionais de desenvolvimento, de modo a fazer com que “pedaços” da cidade possam ser qualificados para o fluxo do capital financeiro, reforçando a necessidade de promover a atratividade de uma região. É necessário que o ambiente construído propicie a expansão da acumulação capitalista, caso contrário, como expõe Gotham (2009, apud Bonicenha, 2017) pode ser uma “prisão”, que por intermédio de suas redes e infraestruturas pode impedir a

formação de mercados e criar barreiras para a circulação de capital. Eis o *market friendly*!

Neste sentido, aponta Carlos (et. al, 2015, p. 7):

A produção do espaço se coloca como uma noção estratégica para nossa compreensão do mundo, pois ela potencializa a reflexão sobre a práxis, sobre os múltiplos e contraditórios processos e relações sociais que estão em transformação constante e que se reproduzem espacialmente, revelando, portanto, os próprios fundamentos da reprodução da sociedade em sua concretude (que abriga também as ideologias, as representações).

Essas ideologias abrangem todos os qualificativos derivados de autoridades externas, alienando a formação do espaço e da paisagem de acordo com seus determinantes, sendo representado pela demanda de localizações pelo grande capital. Nesse sentido, o modelo de uma gestão compatível ao privado, caracterizado pelo empreendedorismo, visa a esfera local, criando nas cidades um ambiente amigável ao mercado, ou *market friendly*

favorecendo a flexibilização das normas, por privatizações, concessões de serviços públicos para a iniciativa privada, formação de parcerias público-privadas e pela presença marcante de empresários locais (stakeholders) na definição de políticas públicas. Este modelo de cidade implica na apropriação da cidade por interesses empresariais globalizados e depende, em grande medida, da eliminação da política, do conflito e das condições de exercício da cidadania. (VAINER, 2000, p. 89).

O monotrilho 15 Prata foi incorporado sob está lógica, desde sua construção, sua apresentação e consequências voltadas à ampliação do mercado imobiliário. A perspectiva dotada por instituições públicas como o Metrô e a Secretaria de Transportes Metropolitana atribuiu à construção e função da linha “a prerrogativa da reorganização de polaridades espaciais enquanto meio de valorização de frentes de mercado imobiliário (Cardoso, op. cit.). Este autor expõe a aproximação e articulação entre Cia de Metrô e as empresas do Consórcio Monotrilho Leste (CEML) composto pelas empresas que inclui as construtoras

Queiroz Galvão, OAS e a Bombardier para a promoção da linha e revitalização ou requalificação do espaço justamente no contexto pretendido pelo mercado mundial coordenada por instituições supranacionais, como BM, o FMI e a OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico).

3. A cidade como vitrine

A cidade mercadoria, no contexto do eixo estudado, tem o papel da composição de uma nova centralidade e de um referencial de destaque e integração metropolitana para o eixo sudeste da capital. O monotrilho⁴ foi um importante instrumento no aspecto propagandístico de uma cidade futurística devido ao padrão estético do novo modal, visando a “chegada da modernidade” associada a mobilidade urbana (como é apresentado pelas incorporadoras, construtoras e cia em seus panfletos e sites – “ser urbano é ser bem localizado⁵”), ao um local que, outrora, era destinado ao operariado e galpões industriais. A propaganda é um dos principais artifícios para a promoção de partes da cidade em busca de conquistar novos investidores. Deste modo, a chegada do novo e moderno, por meio do transporte oferecido pelo aspecto e impacto visual oferecido pelo

⁴ Embora seja, em primeira instância, visto como um modelo que oferece vantagens, em termos de custo, por fim o valor da obra atingiu uma soma de 7, 1 bilhões de reais, em 2015, podendo ter ultrapassado esse montante. Além disso, o modal não oferece a mesma capacidade de passageiros que seria comportada pelo metrô. Isso indica um projeto que tem, em seu cerne, um futuro obsoleto, pois não abarcará o volume de passageiros que será esperado nesse trajeto. Sabe-se que a linha foi implantada em lugares mais populosos da cidade de São Paulo, atendendo o maior número de passageiros distribuídos por km e por estações diariamente no mundo, o que exigiria um modal de grande capacidade. A visão e discurso tecnocráticos compõem os pilares da implantação do modal na localidade em questão. Costuma-se apontar o tempo da construção deste modal como mais rápido podendo atender uma demanda grande, o que se verifica como uma irrealidade. Porém, divulga-se que o monotrilho paulistano é o primeiro, no mundo, a atender esse tipo de demanda. A medida de qualidade da linha volta-se para a frequência entre as composições (de 75 a 90 segundos) de acordo com as linhas mais saturadas da cidade, tais como a azul e vermelha (também da zona leste da capital). Verificamos, portanto, que, seguindo o esquema da saturação, a obra tende a obsolescência programada, ou nas palavras de HARVEY (2004) a destruição criativa por permitir o usufruto do capital dentro de seus interesses, até mesmo ao “esgotamento” de seu recurso, promovendo meios e mecanismo de novas aplicações para a fluidez do próprio capital. Desta forma, a Linha 15 acaba por ter de se adaptar à realidade de transporte local e não o inverso, de modo a justificar a ideologia e a ação dos capitais individuais envolvidos com a construção da linha, como também por promover uma ampliação e valorização de pontos estratégicos – tais quais o eixo Vila Prudente- São Lucas, na avenida Professor Luiz Ignácio de Anhaia Mello – e seu mercado de imóveis no campo da construção, especulação e financeirização, e do Estado.

⁵ Conforme diz no site da construtora Cordoba referente ao empreendimento e sua localização.
<https://urbovilaprudente.com.br/>

monotrilho faz do ambiente uma vitrine que instiga a valorização do espaço. Embora o modal não tenha a capacidade do modal metrô, ele é “apregoadado” como um modelo renovador e que inclui a cidade no mercado mundial. Desta maneira, o modal é enaltecido pelo potencial de elevação dos preços dos imóveis por intermédio da revitalização e inserção urbana de centralidades ou polaridades espaciais (op. cit.). Além disso, a versatilidade a que foi atribuída aos monotrilhos para sua compra e venda por parte de grandes corporações nacionais e internacionais como Bombardier, Hitachi, Scomi Siemens, Alstom, e oligopólios nacionais como Queiroz Galvão, Odebrecht, CR Almeida, Mendes Júnior e AOS. Abaixo, figuras das estações do eixo Vila Prudente-São Lucas e seu estilo futurístico.



Figura 33 - Visão da estação São Lucas do monotrilho Linha -15 Prata (foto de Vanessa Alessandra de Souza, julho de 2022)



Figura 34 - Vista de fora da estação do monotrilho Linha 15-Prata, São Lucas. (foto de Vanessa Alessandra de Souza, agosto de 2022).



Figura 35 - Vista de estação Oratório do monotrilho Linha 15 Prata (foto de Vanessa Alessandra de Souza, julho de 2022)



Figura 36 - Vista da saída da estação Oratório (foto de Vanessa Alessandra de Souza, julho de 2022)



Figura 37 -Vista da estação Oratório (foto de Vanessa Alessandra de Souza, julho de 2022)



Figura 38- Vista da estação do monotrilho Linha 15 Prata. (foto de Vanessa Alessandra de Souza)

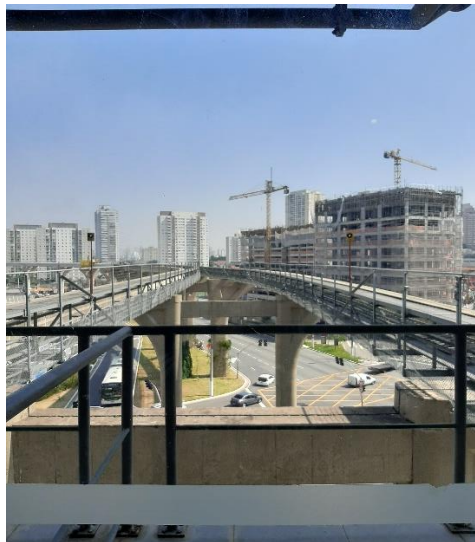


Figura 39 - Vista da parte externa da estação Vila Prudente monotrilho Linha 15 Prata – ao fundo, novas edificações (foto de Vanessa Alessandra de Souza, julho de 2022).



Figura 40 - Vista da parte externa da estação Vila Prudente monotrilho Linha 15 Prata – ao fundo, novas edificações (foto de Vanessa Alessandra de Souza, julho de 2022).

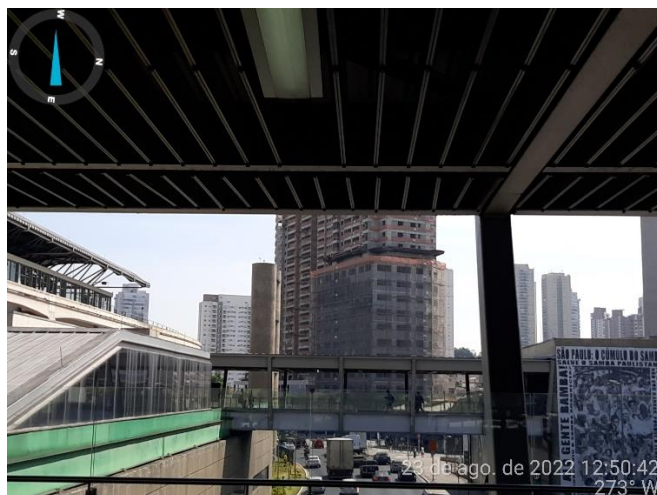


Figura 41 -Vista de parte do novo Terminal Vila Prudente, à esquerda e de novas edificações ao fundo. (foto de Vanessa Alessandra de Souza, agosto de 2022).



Figura 42 - Novo Terminal Vila Prudente – acesso ao metrô e trem. (foto de Vanessa Alessandra de Souza, agosto de 2022)

Esse eixo, bastante valorizado, dada a localização, por estar mais próximo ao centro da capital e de bairros que, como Mooca e Tatuapé (outro também operário), estão passando por um processo de gentrificação e valorização do espaço.

O Estado (principalmente de esferas municipais) e sua relação com o capital privado associado às políticas públicas de transporte, favorecem a obtenção de rendimentos por meio da valorização do mercado mundial. A composição dessa centralidade promovida pelo transporte e polarizada na Vila Prudente, favorece

a valorização dessa parte da cidade e de seus “quadrantes específicos de urbanização padronizada como “vitrines do desenvolvimento no mercado mundializado” (Cardoso, op. cit., p. 252).

Deste modo, a posição de vitrine dessa localização corrobora com a reprodução do espaço, sua reestruturação e renovação, não apenas por meio de empresas públicas, mas de todo capital envolvido na construção da Linha 15-Prata, favorecendo o mercado imobiliário, proporcionando a transformação do uso do espaço, alçando a uma nova mercadoria que permite a fluidez do capital, especialmente financeiro. Com efeito, é esse capital que mais tem impactado essas transformações, pois este fenômeno é inerentemente espacial.

Por fim, toda essa “modernidade” e reestruturação desse EETU promoveu a centralidade da Vila Prudente produzida culminando na especulação e gentrificação desse eixo.

Considerações Finais

A segmentação do espaço em trechos que se destacam por centralidades específicos, i.e., centralidades ora mais voltadas para uma função nodular, como ocorre com o trecho Vila Prudente por nele confluir inúmeras partes do trecho sudeste da cidade, foi promovido por agentes públicos, como o próprio Governo do Estado de São Paulo e a Cia Metro. Com isso, este processo de urbanização e de reestruturação, tem como fim a valorização de partes da cidade, expulsando, aos poucos, moradores menos aptos, financeiramente, para se manterem nesses novos espaços urbanos. Esta fragmentação, que deriva na segregação socioespacial da valorização fundiária, culmina na gentrificação.

Um dos aspectos cruciais para a aplicação do conceito gentrificação neste caso, repousa justamente pela migração de cidadãos de classe média para lugares que, historicamente, foram ocupados pela classe operária (Ostrensky, 2018) – como extensivamente reporta Cardoso (op. cit.) - modificando o padrão socioeconômico da localização em que se verifica o fenômeno. Na lógica do capital financeiro, o pedaço da cidade a ser vendido, esta “coisa”, como coloca

VAINER (2000) essa localização passa a ser destinada a um grupo de compradores de alto poder aquisitivo, e, com isso, prepara terreno para grandes corporações, cujo capital pode ser de origem nacional ou internacional, e usuários solváveis. Porém, convém lembrar, embora o efeito mais usual seja o deslocamento dos grupos populares, isso pode não ocorrer como um todo, fazendo que haja a atração de moradores de classes mais altas sem que haja, necessariamente, a expulsão dos antigos moradores. Entretanto, embora esse fato não seja tão evidenciado, uma das questões, quando isso ocorre, a ser destacada é que “mesmo não havendo o deslocamento físico, a perda do “senso de pertencimento”, derivada das mudanças no bairro, seria prejudicial aos antigos habitantes” (Shaw; Hagemans, 2015, apud Ostrensky, p. 24)

Com efeito, para muitos moradores, a chegada desses modais nas proximidades de suas habitações tende a ser vantajoso, pois valoriza seus imóveis. Mas isso não se verifica para muitos outros. A partir de leituras de reportagens⁶ referentes a nossa área de estudo, uma parcela dos moradores reclama do aumento dos valores do aluguel e das moradias, ficando muito aquém do poder aquisitivo da população de baixa renda.

Em um questionário⁷ elaborado para moradores do eixo em questão, num total de 20 pessoas que nos concederam algumas informações tivemos o seguinte resultado:

- 9 estão satisfeitas com a chegada dos modais, melhorando a mobilidade e acesso às áreas centrais e pretendem ficar no local, sendo donos dos imóveis;
- 8 estão satisfeitas com a chegada dos modais por conta da mobilidade, porém houve um aumento considerável dos aluguéis, em alguns casos, triplicando o valor por conta dos modais. 6 desses moradores irão mudar de local por conta do aumento do aluguel, direcionando-se para locais mais distantes da região central;

⁶ As reportagens estarão disponíveis nos anexos

⁷ O questionário estará em disponível nos anexos.

- 3 pretendem vender suas moradias indo em direção à locais mais “tranquilos”, menos “badalados” (como foi dito por alguns moradores), aproveitando a valorização dos imóveis.

Essas reportagens e questionário nos sugerem as derivações negativas que costumam ocorrer com a melhoria do sistema de transportes e o desenvolvimento local, com lojas, edifícios corporativos, valorizando e dotando a proximidade de meios de alta e média capacidade para aqueles moradores solváveis. Deste modo, culmina na direção oposta ao pretendido no corpo do texto do PDE, o qual inclui instrumentos para a inclusão especialmente de populações mais vulneráveis em relação ao acesso a locais cuja mobilidade seja positiva e o acesso ao trabalho esteja em consonância com o local de moradia. Ainda que seja possível a permanência no local por parte de populações com menor poder aquisitivo, e “estabeleça” a convivência de classes sociais diferentes num mesmo local, como prevê o EETU, resulta naquilo que Caldeiras (2000, p. 255) aponta para a formação de “enclaves fortificados, como prédio de apartamentos, condomínios fechados, conjunto de escritórios ou shopping centers” como constituintes do cerne de uma “nova maneira de organizar a segregação, a discriminação social e a reestruturação econômica em São Paulo. Diferentes classes sociais vivem mais próximas umas das outras em algumas áreas, mas são mantidas separadas por barreiras físicas e sistemas de identificação e controle.”

Os folhetos e reportagens com as quais trabalhamos permitem inferir esse tipo de segregação, afinal, morar nesse trecho é um “privilégio⁸”. Este, como também vemos, é capturado pelo mercado, que responde não somente pela lógica local, mas sim de uma articulação de escala global.

Assim, instrumentos urbanos, tal qual a lei de zonamento e suas medidas para contornar a situação que concorrem para a segregação e gentrificação não são aplicadas, voltando-se ao benefício do grande capital. Nesses termos, apresenta-se, portanto, uma reestruturação urbana e produtiva nessa escala por nós estudada, tendo como característica uma modulação tecnocrática (Cardoso,

⁸ Conforme o folheto Folha de São Paulo (s.d)

op. cit.) a qual desvia completamente da necessidade e realidade do povo, unicamente em prol da fluidez do capital. Por fim nas palavras de Hissa (1998, p. 43)

As concepções tecnocráticas, chamando para si a responsabilidade de moldar os planos em gabinetes fechados, terminam por encontrar o vazio. Os planos são esterilizados em sua concepção, destituídos de legitimidade social. O discurso oficial, de que planos são para todos, é contrariado na prática.

Referências Bibliográficas

BALBIM, R.; KRAUSE, C. Editores. *Eixos de estruturação da transformação urbana: inovação e avaliação em São Paulo* - Rio de Janeiro: Ipea, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7043> Acesso em: 20/04/22

BERGES, B. *Geomorfologia Urbana Histórica aplicada à análise das inundações na bacia hidrográfica do Córrego da Mooca* – São Paulo – SP. Dissertação (mestrado) Programa de Pós-Graduação em Geografia Física – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013. 199f Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8135/tde-17122013-125259/pt-br.php>>. Acesso em: 18/06/22

BONICENHA, R. C. Financeirização e Território: uma revisão da literatura recente. Conferência: XVII ENANPUR - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. DAT: São Paulo – SP, Maio, 2017. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/328643624_Financeirizacao_e_Territorio_uma_revisao_da_literatura_recente> Acesso em: 21/06/22

CALDEIRA, T. P. R. Cidades de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo, Ed. 34, 2000.

CARDOSO, F.S. Reestruturação e Reprodução da Metrópole: as políticas metropolitanas de transporte como determinação da produção do espaço. Dissertação (mestrado) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia – Área de Concentração: Geografia Humana. São Paulo, 2017. 352f. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-08032017-135118/pt-br.php> Acesso: 02/03/22

CARLOS, A. F.A; Volochko, D.; Alvarez, I. P. (orgs.) *A cidade como negócio* - São Paulo: Contexto, 2015.

CUSTÓDIO, N. Paisagismo em estações de metrô: Planejando a paisagem com a infraestrutura de transporte. 26ª Semana de Tecnologia Metroviária, 7º Prêmio Tecnologia e Desenvolvimento Metroviários, Categoria 2 — Sustentabilidade; meio ambiente; mobilidade sustentável; gestão; comunicação com o usuário e formação profissional. Disponível em: <https://26edicao.semanadetecnologia.com.br/Arquivos/369_artigo_paisagismo_emeestacoesmetro.pdf> Acesso: 20/04/22

HARVEY, D. O novo imperialismo. São Paulo: Loyola, 2004.

HISSA, C. E. V. *Geografia e Planejamento: Entre o puro e o aplicado*. Geonomos - v.6 n. 2 (1998). Disponível em <<https://periodicos.ufmg.br/index.php/revistageonomos/article/view/11468>> Acesso em: 05/06/22

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO & Governo do Estado de São Paulo & METRÔ. Cia. Do Metropolitano de São Paulo. Estudo do Impacto Ambiental: Linha 2 Verde. Trecho Oratório-Cidade Tiradentes. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo e Prime Engenharia, novembro de 2010. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/meio_ambiente/arquivos/EIA_Linha_2_Verde_Vol_II_-_Parte_1.pdf> Acesso em: 05/04/22

MARINS et al. *Impacto do zoneamento no desenvolvimento do uso do solo do entorno de estações de transporte selecionadas no município de São Paulo*. In: III SIMPÓSIO NACIONAL DE GESTÃO E ENGENHARIA URBANA: SINGEORB, 2021, Maceió. Anais... Porto Alegre: ANTAC, 2021. p. 290- 299. Disponível em: <<https://eventos.antac.org.br/index.php/singeorb/issue/view/14>>. Acesso em 16/08/22

OSTRENSKY, V. P. Dois ensaios sobre a relação entre infraestrutura de transporte urbano e a gentrificação. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico. Curitiba, 2018. 56F Disponível em <<https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/56890>> Acesso em: 24/05/22

RIBEIRO FILHO, G. B. et. al. Planejamento e Gestão Market Friendly em Cidades Brasileiras: As operações urbanas do Banco Mundial a partir dos anos de 1980. Evento Pluris, 2010. Disponível em: <<http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper490.pdf>>. Acesso em 18/08/22

SÃO PAULO (Prefeitura) . *Plano Diretor Estratégico de São Paulo 2014 - Texto Ilustrado*. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/texto-da-lei-com-hyperlinks/>>. Acesso em: 20/05/22

SANTOS, M. Metrópole Corporativa fragmentada: o caso de São Paulo. São Paulo, Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SILVEIRA, K. J. da. Dinâmica imobiliária na Cidade de São Paulo: O caso de Vila Prudente. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do ABC, Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território, Santo André, 2013. 244f Disponível em: <https://oasisbr.ibict.br/vufind/Record/UFBC_9811751c0060a8eaa3a70cc9d312a264> Acesso em: 04/05/22

SOJA, E. W. Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social. 2ª edição – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 1993.

VAINER, C. B. Pátria, Empresa e Mercadoria. IN: Arantes, O.; Vainer, C. B; Maricato, E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos - Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

YÁZIG, E. Funções culturais na metrópole: metodologia sobre a requalificação urbana do centro de São Paulo. In: CARLOS, Ana F. A.; CARREIRAS, Charles (Org.). Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2011.

ZUIM, A. de L.; CASTRO, C. M. P. (2019). Valorização Imobiliária, Gentrificação e o papel do planejamento urbano na busca pela sustentabilidade social: O caso das operações urbanas consorciadas da cidade de São Paulo – SP. *Cadernos Zygmunt Bauman*, 8(18). Disponível : <http://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/bauman/article/view/> Acesso em: 15/07/22

Sites consultados:

SAGGIORO, C. DOT – Desenvolvimento Orientado ao Transporte e o Plano Diretor Estratégico de São Paulo – PDE – SP. 23 nov 15. Disponível em: < <https://chezzilaw.com/blog/artigo/dot-desenvolvimento-orientado-ao-transporte-e-o-plano-diretor-estrategico-de-sao-paulo-pde-sp/>> Acesso em: 06/08/2022

<https://urbovilaprudente.com.br/>

<https://www.praticaconstrutora.com.br/apartamentos/station-park-vila-ema>

<https://www.dialogo.com.br/imoveis/vila-ema/apartamentos/varanda-vila-ema>

<https://www.metrocptm.com.br/novas-estacoes-do-metro-promovem-boom-imobiliario-em-seu-entorno/>

<https://www.leiaeopine.com.br/jornalismo/um-bairro-em-transformacao/>

<https://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2016/10/1821083-novos-empreendimentos-na-vila-ema-transformam-perfil-do-lugar.shtml>

<https://www.leiaeopine.com.br/jornalismo/uma-nova-fronteira/>

<https://blog.aocubo.com/saiba-quais-sao-os-melhores-bairros-de-sao-paulo-para-morar/>

<https://imoveis.estadao.com.br/noticias/os-cinco-melhores-bairros-para-se-morar-em-sao-paulo/>

<https://vejasp.abril.com.br/cidades/bairros-campeoes-sao-paulo/>

<https://engenhariacompartilhada.com.br/noticia/exibir/383212>

<https://economia.estadao.com.br/blogs/radar-imobiliario/monotrilho-anima-donos-de-imoveis-na-zona-leste-de-sao-paulo/>

<https://blog.yuca.live/yuca-invest/saiba-quais-os-bairros-mais-rentaveis-de-sp-para-imoveis-de-locacao/>

<https://32xsp.org.br/2020/10/23/giro-pelas-32-subprefeitura-vila-prudente/>

<https://periferiaemmovimento.com.br/vila-prudente-luta-por-moradia/>

<https://www.ofuturodesp.com.br/a-instalacao-da-linha-15-do-monotrilho-causa-aumento-no-valor-da-moradia-na-vila-prudente/>

<http://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2016/10/1821083-novos-empresendimentos-na-vila-ema-transformam-perfil-do-lugar.shtml>

Anexos

Notícias e folhetos

MOBILIDADE

Expansão do monotrilho valoriza zona leste

Morar ao lado de uma estação de metrô é um grande benefício para a mobilidade urbana. Por isso, regiões com esse tipo de transporte têm sido cada vez mais procuradas para moradia. Vêm sendo valorizadas pelo mercado imobiliário. Esse é o caso da Vila Ema. Em uma simples caminhada, os moradores acessam a estação São Lucas, por onde passa a nova linha 15-prata do monotrilho, que faz interligação gratuita com a estação Vila Prudente, que pertence à linha verde do Metrô, e em poucos minutos estão na avenida Paulista, um dos principais pontos de comércio e de lazer da capital. O monotrilho também passa pelo centro da cidade, com parada Dom Pedro, evitando os congestionamentos típicos das grandes metrópoles.

Mas não para por aí. Embaixo do viaduto onde passa o monotrilho foi construída uma extensa ciclovia que também serve para facilitar os trajetos da população que prefere andar de patinete ou bicicleta, como forma de ser

A mobilidade do bairro fica completa com inúmeras linhas de ônibus que circulam pela região e que, inclusive, levam até a estação Bresser, na linha 3-vermelha, como mais uma alternativa de roteiro.

Luiz Ignácio Anhaia Mello, Vila Ema, Sagapemba, do Oratório e Salim Farah Mal também ajudam a tornar esses trajetos mais ágeis. Elas são pontos de acesso fácil à região do centro e zona sul da capital, completar



Fonte: Jornal Resumo Ano 13/Edição 7273/ Março de 2022



Fonte: Folheto especial Folha de São Paulo. (s.d)




Vila Prudente é um dos bairros que mais cresce na zona leste e oferece qualidade de vida e convivência com moradia, comércio e serviços de qualidade

A Vila Prudente mudou de cara nos últimos dez anos. Hoje, é um dos bairros que mais se desenvolvem na zona leste. Casas e pequenos comércios deram lugar a novos edifícios de médio padrão e a uma oferta mais qualificada de lojas e serviços. A chegada do metrô também transformou a mobilidade da região, que já contava com avenidas importantes e corredores de ônibus. O ir e vir se tornou mais rápido e confortável. Assim, o bairro tem atraído cada vez mais pessoas em busca de qualidade de vida e conveniência. A estrutura de comércio e serviços é ampla e variada.

A região conta com supermercados, padarias, farmácias, pet shops, agências bancárias e dos Correios, feiras livres, hortifrutis e academias, entre outros serviços.

A Vila Prudente também abriga instituições de ensino de qualidade, que englobam da educação básica à faculdade e ao ensino técnico.

GASTRONOMIA E LAZER

A gastronomia do bairro apresenta forte influência de diversas regiões do globo. Uma delas vem do leste europeu (principalmente Rússia, Lituânia e Polônia), de onde saíram imigrantes que se fixaram no entorno da Vila Prudente após a Segunda Guerra Mundial.

Na Rotisserie Quarena, por exemplo, é possível provar o vir-tinai (travioli lituano) e o banded-lai (churuto de repolho recheado com arroz e carne moída).

O Galpão da Mamma, por sua vez, apresenta pratos italianos e portugueses. Além de massas, carnes, peixes e risotos, oferece uma ótima seleção de burratos.

Já a Churrascaria Nativas representa bem o Brasil nesse cardápio variado. Além dos cortes selecionados, preparados no melhor estilo gaúcho, também oferece um amplo e diversificado buffet, com ilha de comida japonesa, frutos do mar, massas, peixes, saladas, queijos especiais e muito mais.

As crianças também têm seu espaço, numa lanchonete temática muito especial. Com ambiente inspirado na selva, a Mundo Animal proporciona ao seu público uma experiência diferenciada, a começar pelo cardápio: os pratos levam nomes de animais, como "Elefante", "Rinoceronte", "Leão", "Girafa" e "Zebra". Uma das especialidades da lanchonete é a torre de batatas, conhecida como batatão. São batatas fritas acompanhadas por diferentes carnes e recheios e por molhos variados.

A Vila Prudente e seu entorno também oferecem várias opções de lazer, como o Parque da Vila Prudente.

O Aquário de São Paulo e o Museu do Ipiranga ficam a poucos minutos de carro. A região também possui dois shoppings (Mooca Plaza e Central Plaza) com salas de cinema, restaurantes e atrações de lazer para toda a família.

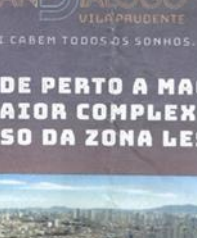
Fonte: Folheto especial Folha de São Paulo (s.d)



GRAND DIÁLOGO
VILA PRUDENTE

AQUI CABEM TODOS OS SONHOS.

**CONHEÇA DE PERTO A MAQUETE
DO MAIOR COMPLEXO
MULTIÚSO DA ZONA LESTE!**



**CONFIRA TAMBÉM AS OUTRAS OPÇÕES
AV. PROFESSOR LUIZ IGNÁCIO A**

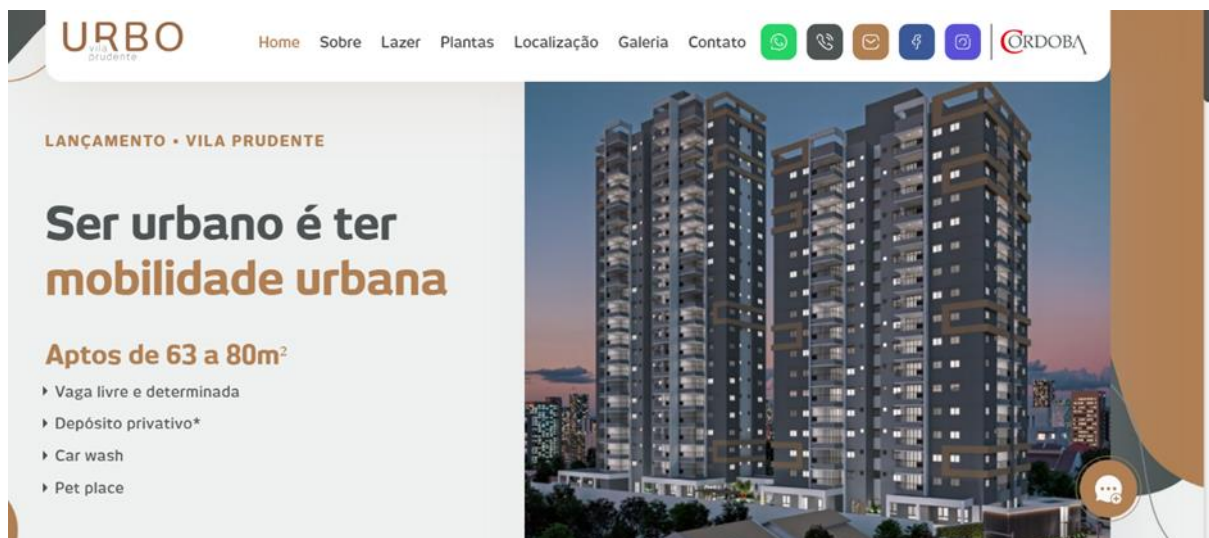
O empreendimento apresenta unidades para comercialização desde a fase de incorporação LPT 15a. Preço Consultar de imóveis Ltda. - Cnpj 04.075-01 - Rua Enéas de Godoy, 1871 - Jardim Amália - São Paulo/SP - CEP 04637-000 - Tel: 011 3041-0000. Já é possível a participação em Empreendimentos Imobiliários Ltda. - Cnpj 09.579-2 - Praça Silvio Romero, 122 - conj. 42 - "Torre 7" São Paulo/SP - Tel: 011 3006-0000 - www.gdip.com.br - Imagens Ilustrativas.



Folhetos distribuídos na avenida Professor Luiz Ignácio de Anhaia Mello demonstrando novos empreendimentos imobiliários residenciais no locais tendo em vista a influência do monotrilho.



Folheto distribuído na saída da estação Vila Prudente do metrô sobre lançamento de edifício residencial na rua Ibitirama, contígua à Avenida Luiz Ignácio de Anhaia Mello



Print de <https://urbovilaprudente.com.br/>

URBO
vila prudente

Home Sobre Lazer Plantas Localização Galeria Contato

**Ser urbano é morar
viver bem localizado**

AV. VILA EMA, 850 • VILA PRUDENTE

- Parque Vila Ema • 600m
- Parque Ecológico Vila Prudente • 1,5km
- Mooça Plaza Shopping • 3km
- Museu do Ipiranga • 5km





Print - <https://urbovilaprudente.com.br/>

cozinha salão de festas

**STATION
PARK**



imagem meramente ilustrativa

Print - <https://www.praticaconstrutora.com.br/apartamentos/station-park-vila-ema>

METRÔ ORATÓRIO X PARQUE VILA EMA

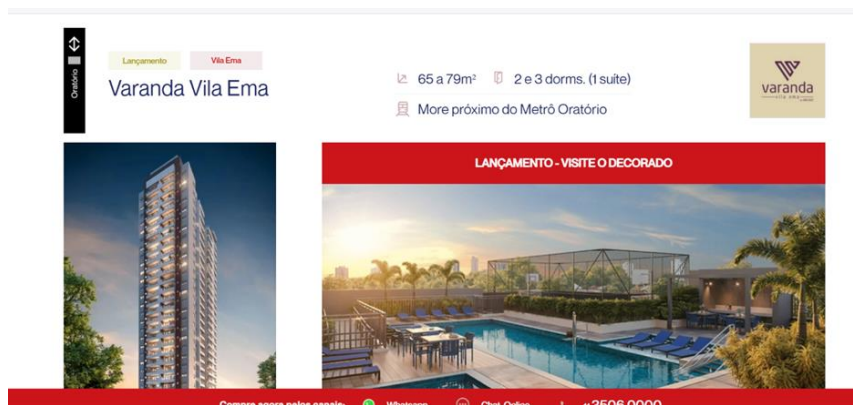
**STUDIOS E 1, 2 E 3
DORMS. 21 A 60 M²**

FALE CONOSCO

- A 10 PASSOS DO METRÔ ORATÓRIO;
- EM FRENTE AO PARQUE VILA EMA;
- REGIÃO COM INFRAESTRUTURA COMPLETA;
- PRÓXIMO AO PARQUE ECOLÓGICO VILA PRUDENTE.

Conheça Nossos Diferenciais

Print - <https://www.praticaconstrutora.com.br/apartamentos/station-park-vila-ema>



Print - <https://www.dialogo.com.br/imoveis/vila-ema/apartamentos/varanda-vila-ema>



Print - <https://www.dialogo.com.br/imoveis/vila-ema/apartamentos/varanda-vila-ema>



Print - <https://www.dialogo.com.br/imoveis/vila-ema/apartamentos/varanda-vila-ema>



Print - <https://www.dialogo.com.br/imoveis/vila-ema/apartamentos/varanda-vila-ema>

Reportagem 1:

Sai galpão, entra edifício

Mesmo a [Linha 15-Prata](#), que ainda não oferece um serviço adequado ⁹(e que estava fechada quando esta matéria foi publicada), já tem mudado o cenário por onde passa na Zona Leste. O primeiro lugar a ser transformado foi o entorno da estação Vila Prudente desde que a Linha 2-Verde chegou ali há dez anos

⁹ Neste período, a Linha 15 prata estava em fase experimental, nas quais muitas estações não estavam ativas para uso da população.

O monotrilho, inclusive, já movimenta o mercado imobiliário ao longo do ramal, com lançamentos vizinhos à estação Oratório e até em São Mateus onde a Linha 15 mal chegou de fato.

Por essas e outras razões, não é à toa que o Metrô seja reconhecido pela população como melhor serviço público. Esse fato deveria ser um imenso estímulo para que as linhas metroviárias fossem expandidas não só em São Paulo como em outras cidades brasileiras.



Edifício ao lado da estação Oratório do monotrilho: nem as falhas de operação impedem que a Linha 15 atraia mais usuários Fonte: (Diálogo)
 Fonte: <https://www.metrocptm.com.br/novas-estacoes-do-metro-promovem-boom-imobiliario-em-seu-entorno/>

Reportagem 2:

Um bairro em transformação

LEIA E OPINE 13 DE MARÇO DE 2012 Alessandra Mercês

Quis pegar um exemplo micro, mas tenho consciência que o mesmo acontece em toda São Paulo. Quem caminha pelas ruas da Vila Prudente, na zona leste da capital, vê a verticalização pujante do bairro.



FOTO ALESSANDRA MERCÊS

A chegada do metrô em agosto de 2010, fez multiplicar os canteiros de obras em toda região. E ainda tem a construção do monotrilho que expandirá a malha metroferroviária até São Mateus.

A crescente ocupação de prédios no lugar das casas é um fenômeno visível há anos em toda cidade, mas a aceleração do processo no trecho entre as avenidas Vila Ema e Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Mello é assustador.

Nas imediações da estação são dois projetos já inicializados e outro em fase de desapropriações. O mercado da construção civil ocupa agora terrenos antes desocupados e até casas simples que dão espaço a novas torres.

Este panorama tem como base a atual estabilidade econômica do país, a crescente procura pela casa própria e o acesso facilitado ao crédito imobiliário.

Em poucos anos a Vila Prudente e toda região certamente será um dos mais importantes bairros de São Paulo. Surgem novamente os questionamentos: se os pontos positivos são muitos e conhecidos por que não investir mais em metrô? Qual o futuro de nossa cidade arquitetonicamente falando? Um emaranhado de arranha-céus?



FOTO ALESSANDRA MERCÊS

Fonte: <https://www.leiaeopine.com.br/jornalismo/um-bairro-em-transformacao/>

Reportagem 3

Novos empreendimentos na Vila Ema transformam perfil do lugar

Barbara
COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

Libório

09/10/2016

A Avenida Vila Ema, que atravessa bairros da zona leste como Vila Prudente, Parque São Lucas, Vila Ema e Sapopemba, é um dos focos das incorporadoras na região. São ao menos três novos empreendimentos em construção na via, segundo levantamento da consultoria imobiliária Geoimovel.

Todos os prédios têm apartamentos de dois dormitórios e médio padrão, voltados para quem quer comprar a sua primeira moradia.

"São imóveis de perfil mais econômico, bem feitos e que são muito buscados na região", descreve Igor Freire, que é diretor de vendas da imobiliária Lello.

Um dos novos empreendimentos é o Reserva Vila Ema, da Diálogo Engenharia. A torre, localizada na altura do número 4.049 da avenida, tem apartamentos de 62 m² e 82 m², com opções de dois e três dormitórios, e preço de R\$ 6.700 por metro quadrado.

Na infraestrutura de lazer, há piscina, brinquedoteca, churrasqueira, bicicletário, espaço para os animais de estimação e academia.

Quase de frente a ele, na altura do número 4.146, está o Família Vila Ema, empreendimento da Developing Incorporadora com imóveis de 58 m², dois dormitórios e terraço gourmet. O preço do metro quadrado da unidade, ali, gira em torno de R\$ 9.300.

Pouco mais de 1,5 quilômetro adiante está o Lisse Residence, investimento da PDG na altura do número 5.446 da avenida Vila Ema. São apartamentos de dois dormitórios e 56 m², vendidos por cerca de R\$ 7.400 o metro quadrado.

CRESCIMENTO

Os novos prédios aceleram uma transformação já em curso nos últimos anos no perfil da avenida.

"Antes havia muitas casas, que foram dando lugar a essas novas construções", afirma Julio Takao, 62, dono há 12 anos de uma banca de jornal na avenida. Ele diz esperar que a expansão imobiliária atraia também mais comércio para o local.

"Temos um supermercado, uma relojoaria, uma loja de roupas. É pouco. Quando temos que fazer compras, sempre vamos a outros bairros."

Essa é a expectativa também de Rusni da Silva, 41, zelador de um prédio na avenida e morador da região há cinco anos. "Morava em Itaquera antes, mas gosto mais daqui, é mais sossegado. Os novos prédios ajudam a trazer comércio e segurança."

Segundo Silva, o transporte fácil é um dos pontos mais fortes da região hoje.

"Temos o metrô Vila Prudente [linha 2, verde] e o monotrilho [linha 15, prata] que está em obras. Linha de ônibus tem para onde você quiser. É uma localização estratégica, temos fácil acesso a vários lugares, inclusive ao ABC", lista o zelador.

A facilidade de ir da Vila Ema para outros bairros de São Paulo foi o que garantiu a fidelidade da auxiliar administrativa Katia Geraldo, 43, ao bairro e à avenida homônimas.

"Passei três anos em Angatuba, no interior, mas quando retornei a São Paulo, fiz questão de voltar pra cá." Para Bruno Vivanco, vice-presidente da imobiliária Abyara, a avenida Vila Ema ganhou status justamente porque atravessa a zona leste.

Ele não acredita que o adensamento, concentrado na avenida, se espalhe pelo bairro a ponto de comprometer seu perfil. "Ali sempre houve muitas casinhas e não há terrenos muito grandes para fazer uma grande intervenção urbana."

Fonte: <https://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2016/10/1821083-novos-empresendimentos-na-vila-ema-transformam-perfil-do-lugar.shtml>

Reportagem 4

Uma nova fronteira

LEIA E OPINE 8 DE SETEMBRO DE 2012

O boom imobiliário da Vila Prudente já foi tema de um post [aqui](#) no blog. No entanto, um novo empreendimento na região merece o registro em nossa página.

Encravado na esquina das ruas Indaiá com Ibitirama, no coração do bairro da zona leste, um novo edifício da incorporadora You tem tudo para entrar na história do desenvolvimento da área.

Voltado para a locação de salas comerciais, o prédio apresenta-se como uma oportunidade para que as empresas usufruam das condições oferecidas na região – leia-se metrô – e assim proporcionem a seus funcionários um local que aproxime o emprego a residência.

Uma das maiores críticas de nossa cidade e tema na campanha eleitoral, os grandes deslocamentos levam os cidadãos a perderem tempo precioso nos congestionamentos.

A oportunidade criada por este novo empreendimento mostra que regiões pouco tradicionais na geração de empregos podem, sim, acolher diversas empresas e mais do que isso aumenta a expectativa de tornar a zona leste mais do que uma área dormitório e sim um ponto de geração de renda e trabalho.

Fonte: <https://www.leiaeopine.com.br/jornalismo/uma-nova-fronteira/>

Reportagem- Propaganda 5:

Saiba quais são os melhores bairros de São Paulo para morar

14 DE DEZEMBRO DE 2020

Se você está procurando um imóvel, mas ainda não sabe quais são os melhores bairros de São Paulo, então nós iremos contar para vocês quais são eles. A capital paulistana é enorme e possui diversos bairros espalhados pela cidade que agradam todos os gostos, mas existem alguns que são eleitos como os melhores, mais seguros e mais caros, então saiba a seguir!

Quais os melhores bairros de São Paulo?

Nós da imobiliária digital Ao Cubo queremos ajudar você a escolher entre os melhores bairros de São Paulo, então fizemos algumas pesquisas recentes na internet e trouxemos os resultados para vocês que desejam comprar um imóvel com ótimas vantagens e benefícios em SP. Veja

Vila Prudente

O bairro da Vila Prudente é uma ótima opção para quem busca uma moradia com boa localização e disponibilidade de diversos serviços. Além disso, para quem deseja se locomover com facilidade pode contar com os metrô, trens e ônibus que abrangem a região.

Esse [bairro oferece empreendimentos](#) novos e modernos para quem busca imóveis com boas estruturas e modernos. Então é uma ótima oportunidade para quem quer morar em imóvel novo na Vila Prudente.

Fonte: <https://blog.aocubo.com/saiba-quais-sao-os-melhores-bairros-de-sao-paulo-para-morar/>

Reportagem 6:

Os cinco melhores bairros de SP para morar

Todos estão próximos das áreas com alta concentração de empregos e também das linhas de trem e metrô

28/03/2019 /Atualizado 10/05/2019

Imagine quantas opções de moradia pode ter uma cidade com mais de 96 distritos. Por isso, pode ficar difícil escolher o melhor bairro para se morar entre tantas opções em São Paulo, seja na região norte, sul, leste ou oeste.

Há lugares calmos com cara de interior e outros bem agitados, perto dos centros empresariais. É preciso ter foco e saber o que você procura e, claro, o que cabe no bolso.

Por onde começar?

Quem procura um lar procura também qualidade de vida. E um jeito de conseguir ter mais tempo para você é poder chegar mais rápido ao trabalho, por exemplo.

“As melhores regiões da cidade são as próximas de onde estão concentrados os empregos, como o eixo das avenidas Paulista, Faria Lima e Berrini, Higienópolis, Jardins, Itaim Bibi e Brooklin”, diz o diretor da Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (Embraesp), Reinaldo Fincatti.

As áreas citadas são consideradas nobres e têm um alto preço por metro quadrado. Se você está com o orçamento menor, alguns locais merecem destaque entre os melhores bairros para morar em São Paulo.

Ipiranga, Vila Leopoldina, Mooca, Parada Inglesa, Brás e Vila Prudente são os que unem lazer, cultura e uma boa qualidade de vida. “Esses distritos figuram entre os melhores bairros por estarem próximos às linhas de metrô e de trem”, ressalta Fincatti.

Para facilitar a hora da decisão, o Seu Imóvel fez uma lista dos melhores bairros de São Paulo para morar.

Vila Prudente

O bairro da zona leste fica pertinho da Mooca e também do ABC paulista. Oferece aos moradores boas opções de locomoção para outras regiões da cidade, como a Avenida Paulista e a zona norte – é atendido pela Linha 2-Verde do metrô (estação Vila Prudente e Tamanduateí), e também pela Linha 15-Prata do monotrilho (estações Vila Prudente e Oratório).

Fonte: <https://imoveis.estadao.com.br/noticias/os-cinco-melhores-bairros-para-se-morar-em-sao-paulo/>

Reportagem 7

Os melhores bairros da cidade em 23 categorias

Entre os critérios estão segurança, volume de áreas verdes, infraestrutura para idosos, variedade de opções de compras e quantidade de imóveis de luxo

Por [Redação VEJA São Paulo](#) Atualizado em 13 nov 2017, 14h25 - Publicado em 10 nov 2017, 06h00

Para ajudar a responder a essas e outras perguntas, VEJA SÃO PAULO cruzou dados e ouviu especialistas com o objetivo de criar uma seleção dos melhores bairros da capital em 23 critérios. Confira abaixo todos os eleitos.

VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

Vila Prudente

Além de oferecer praticidade aos moradores, uma estação de metrô também pode provocar fenômenos econômicos no bairro onde é instalada. Foi o que ocorreu recentemente na Vila Prudente, na Zona Leste, que em 2014 recebeu uma parada da Linha 15 – Prata do chamado monotrilho. A inauguração é apontada por especialistas do setor imobiliário como a grande responsável pelo aumento do preço do metro quadrado na região, que saltou de 5 900 para 6 500 reais entre 2015 e 2016, uma elevação de 10%. “A chegada desse meio de transporte foi o gatilho que impulsionou o crescimento em uma região que já era propícia ao desenvolvimento, por ser residencial e contar com muitos serviços”, explica o engenheiro Reinaldo Fincatti, diretor da Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (Embraesp).

Trata-se do maior índice de valorização imobiliária em toda a cidade. Os demais bairros não registraram aumento no mesmo período, à exceção de Santana, na Zona Norte, que teve alta de 5% — lá, o metro quadrado passou de 8 400 para 8 700 reais. O fenômeno na Vila Prudente provocou o surgimento de dezenas de novos prédios. Nos últimos dois anos, apareceram 47 empreendimentos no distrito, totalizando 6 000 unidades.

Um deles é o Complexo IN SP, inaugurado no ano passado em uma área arborizada de 5 000 metros quadrados ao lado da Avenida do Estado. O conjunto oferece apartamentos de um, dois ou três dormitórios, vendidos por valores a partir de 200 000 reais. Entre outros lançamentos da região estão o YUP, na Rua Francisco Rosano, e o Space Vila Prudente, na Rua Ibitirama, com preços entre 175 000 e 300 000 reais.

A expectativa é que o bairro se beneficie ainda mais quando forem concluídas as obras de todo o trecho da Linha 15 – Prata, que vai até São Mateus, no extremo da Zona Leste, com previsão de entrega até 2018.

Fonte: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/bairros-campeoes-sao-paulo/>

Reportagem (trecho) 8:

Chegada do monotrilho valoriza Vila Prudente

[Fernando Granato - Diário de S.Paulo](#) - 15 de janeiro de 2014

Valorização de até 300% nos imóveis, melhora na mobilidade urbana, mas, por outro lado e aumento na concentração de pessoas pelo bairro. Essa é a expectativa dos moradores da Zona Leste vizinhos à nova Linha 15-Prata, o primeiro monotrilho do Brasil que vai ligar, inicialmente, a Vila Prudente ao Oratório. Com previsão de começar a operar em março de maneira experimental e, em junho, em horário integral (das 4h40 às 0h), a nova linha mexeu com a vida desses dois bairros pacatos da Zona Leste.

“Passamos o período da obra sem dormir direito, já que ela funcionava 24 horas por dia e o barulho da noite nos tirava o sono”, disse o aposentado Eduardo Duarte, que mora em uma rua vizinha à futura Estação Oratório. “Agora vem o lado bom, quando vou poder deixar meu carro na garagem e só vou usar o transporte público.”

Além dessa vantagem, o aposentado aponta a valorização do seu imóvel como outro fator positivo do novo monotrilho. “Minha casa valia R\$ 250 mil há quatro anos e hoje eu pego R\$ 600 mil nela”, garante.

Salto maior tiveram os apartamentos do Condomínio do Bosque, que fica em frente à casa do aposentado. Ali as unidades sofreram reajuste de 300% do período em que o empreendimento foi lançado, há três anos, até agora. “Hoje quem compra um apartamento aqui já está pagando embutido o preço do monotrilho”, explicou o síndico Celso Casassola.

<https://engenhariacompartilhada.com.br/noticia/exibir/383212>

Reportagem 9

Monotrilho anima donos de imóveis na zona leste de SP

Claudio Marques

09 de setembro de 2012

O sistema de monotrilhos somente deve começar a operar em São Paulo no fim de 2013, mas já agita o mercado imobiliário das regiões cortadas pelas vias onde os trens passarão. Na Vila Prudente, nem as obras de extensão da linha 2-Verde do metrô e seus transtornos sobre a Avenida Professor Luís Inácio Anhaia Mello reduzem a expectativa de valorização por parte dos proprietários residenciais.

A extensão adotará o monotrilho e a primeira fase do projeto ligará a estação Vila Prudente do metrô à futura estação Oratório, em fase adiantada de construção no canteiro central da Anhaia Melo. Hoje, porém, quem passa por lá sofre com a falta de mobilidade.

“O sentimento agora é negativo, por causa do trânsito mais intenso e da sujeira – parte da avenida está interditada. Mas vai ser muito positivo”, diz o síndico João Zanetti, no comando de um residencial em frente às pilastras do futuro monotrilho.

Não há, segundo ele, apartamentos disponíveis nas três torres do condomínio: “O fato de haver a intenção de construir o monotrilho atrai muita gente para cá”. Zanetti acredita que o meio de transporte possa atenuar os congestionamentos crônicos na região.

As obras começam às 7h e seguem até as 19h, mas os ruídos não destoam do habitualmente gerado pelo movimento dos carros na avenida – as vigas de sustentação dos trens, pré-moldadas, são instaladas à noite. Uma quadra mais distante, no condomínio onde Celso Casassola, de 47 anos, é síndico, as intervenções mal podem ser ouvidas.

Casassola ocupou o apartamento, a 150 metros a futura estação Oratório, há um ano e oito meses, depois de fugir do barulho de uma escola de samba ao lado de seu antigo imóvel. Antes de adquirir o novo bem, ele buscou informações sobre o monotrilho e se diz confiante.

“A frenagem poderia ter ruídos fortes, mas o sistema de pneus nos trens minimiza esse problema”, diz. O monotrilho gera 65 decibéis – 30 menos do que o ocasionado por um ônibus urbano convencional.

O síndico também tem a expectativa de valorização total de até 25% em seu imóvel até o fim da intervenção, no ano que vem. “Meu apartamento foi avaliado em R\$ 610 mil há um ano e oito meses. Hoje, temos um de 127 metros quadrados sendo vendido por R\$ 750 mil”, conta.

O preço do metro quadrado dos lançamentos na Vila Prudente no primeiro semestre de 2012 é de R\$ 6.098,36, segundo a Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (Embraesp). Nos seis meses imediatamente anteriores, a metragem estava avaliada, em média, em R\$ 5.004,05.

Novos ares. Desde agosto de 2010, quando a estação Vila Prudente foi inaugurada, os bairros do entorno onde hoje o monotrilho está sendo instalado estão em renovação. Até julho, a região recebeu 19 empreendimentos, com 32 torres e unidades de dois e três dormitórios.

Consultor imobiliário da Lello Imóveis na região, Marcelo Oliveira Barreto vê potenciais de valorização especialmente nas áreas próximas à Anhaia Melo. Para a avenida, recheada de lojas de revenda de automóveis, ele é menos otimista, contudo.

“Há mais um ano e meio de obra pela frente. Hoje, as pessoas estão com dificuldades de alugar prédios comerciais.” As travas de mobilidade explicariam o movimento do mercado.

Para o corretor Roberto Rodrigues, da Ebenezer Imóveis, as mudanças devem continuar após o término das obras: “Vão construir prédios nos terrenos dessas lojas”.

O transporte, explica Rodrigues, vem sendo aceito bem nas áreas periféricas – a previsão é da conclusão da linha em 2016, em Cidade Tiradentes. “Mais para cá (Vila Prudente), ainda há um pouco de medo de que fique parecido com o Expresso Tiradentes. Lá existe um pessoal que fica escondido atrás das colunas para roubar quem passa.”

Fonte: <https://economia.estadao.com.br/blogs/radar-imobiliario/monotrilho-anima-donos-de-imeveis-na-zona-leste-de-sao-paulo/>

Reportagem- Propaganda 10

Saiba quais os bairros mais rentáveis de SP para imóveis de locação

Se no empreendedorismo a regra é pensar fora da caixa, a busca por mais rentabilidade no aluguel significa pensar fora do centro. Quem acha que vai conseguir retornos melhores alugando propriedades nos perímetros centrais de grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro está enganado. As melhores oportunidades da capital paulista estão nas zonas [...]

Texto de Yuca publicado em 02.03.22

Se no empreendedorismo a regra é pensar fora da caixa, a busca por mais rentabilidade no aluguel significa pensar fora do centro. Quem acha que vai conseguir retornos melhores alugando propriedades nos perímetros centrais de grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro está enganado. As melhores oportunidades da capital paulista estão nas zonas Leste e Sul, enquanto na capital fluminense elas se concentram na Zona Norte. As constatações são parte de um estudo realizado pela imobiliária QuintoAndar a partir de transações realizadas.

Zona Leste

Em São Paulo, o bairro que oferece maior rentabilidade é a Vila Prudente, na zona Leste, com 6,11%, conforme dados coletados em outubro passado. No post anterior, explicamos como a taxa de rentabilidade é calculada e o que ela significa, mas basicamente quanto maior esse índice, mais rentável é o imóvel. Em segundo lugar do ranking, aparece o Bom Retiro, com rentabilidade de 5,83%. Embora o distrito se localize na área central, fica colado na Zona Norte, encontra-se em seu limite mais ao

norte, ladeado pela Marginal Tietê e de onde partem dois dos viadutos que fazem conexão com o outro lado do rio.

O terceiro lugar está situado na Zona Sul. Trata-se do Portal do Morumbi, localizado entre a Avenida Professor Francisco Morato e a Marginal Pinheiros e onde a rentabilidade alcança 5,76%. Ocupando o quarto lugar e com empate técnico no índice de rentabilidade, aparece o Butantã, endereço do campus da Universidade de São Paulo (USP), na Zona Oeste.

Á o quinto lugar é de outro reduto da Zona Leste, o Tatuapé, bairro que vive intenso processo de verticalização. Ali foi inaugurado em setembro o mais alto edifício residencial da cidade, com 50 andares e 168 metros. Para se ter uma ideia, o Mirante do Vale, vizinho ao Viaduto Santa Ifigênia, considerado o mais alto da paisagem paulistana, mede 170 metros. Com cerca de 4,6 milhões de habitantes, a Zona Leste tem uma população superior a de muitas capitais brasileiras, como Brasília e Salvador.

Os dados apontam que, além de proporcionarem boas taxas de retorno, as ofertas existentes nesses bairros são essenciais para que a cidade possa continuar se desenvolvendo e criando opções dinâmicas de moradia, que evoluem ao sabor das transformações.

Reportagem 11

Novos empreendimentos na Vila Ema transformam perfil do lugar

BÁRBARA LIBÓRIO

COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

09/10/2016 02h00

A Avenida Vila Ema, que atravessa bairros da zona leste como Vila Prudente, Parque São Lucas, Vila Ema e Sapopemba, é um dos focos das incorporadoras na região. São ao menos três novos empreendimentos em construção na via, segundo levantamento da consultoria imobiliária Geoimovel.

Todos os prédios têm apartamentos de dois dormitórios e médio padrão, voltados para quem quer comprar a sua primeira moradia.

"São imóveis de perfil mais econômico, bem feitos e que são muito buscados na região", descreve Igor Freire, que é diretor de vendas da imobiliária Lello.

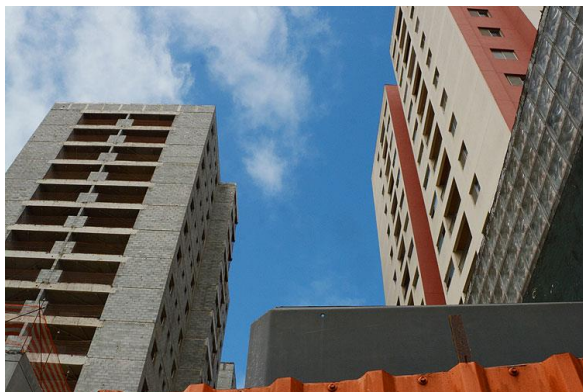
Um dos novos empreendimentos é o Reserva Vila Ema, da Diálogo Engenharia. A torre, localizada na altura do número 4.049 da avenida, tem apartamentos de 62 m² e 82 m², com opções de dois e três dormitórios, e preço de R\$ 6.700 por metro quadrado.

Na infraestrutura de lazer, há piscina, brinquedoteca, churrasqueira, bicicletário, espaço para os animais de estimação e academia.

Quase de frente a ele, na altura do número 4.146, está o Família Vila Ema, empreendimento da Developing Incorporadora com imóveis de 58 m², dois dormitórios e terraço gourmet. O preço do metro quadrado da unidade, ali, gira em torno de R\$ 9.300.

Pouco mais de 1,5 quilômetro adiante está o Lisse Residence, investimento da PDG na altura do número 5.446 da avenida Vila Ema. São apartamentos de dois dormitórios e 56 m², vendidos por cerca de R\$ 7.400 o metro quadrado.

CRESCIMENTO



Torre em construção do Família Vila Ema, na avenida de mesmo nome

Os novos prédios aceleram uma transformação já em curso nos últimos anos no perfil da avenida.

"Antes havia muitas casas, que foram dando lugar a essas novas construções", afirma Julio Takao, 62, dono há 12 anos de uma banca de jornal na avenida. Ele diz esperar que a expansão imobiliária atraia também mais comércio para o local.

"Temos um supermercado, uma relojoaria, uma loja de roupas. É pouco. Quando temos que fazer compras, sempre vamos a outros bairros."

Essa é a expectativa também de Rusni da Silva, 41, zelador de um prédio na avenida e morador da região há cinco anos. "Morava em Itaquera antes, mas gosto mais daqui, é mais sossegado. Os novos prédios ajudam a trazer comércio e segurança."

Segundo Silva, o transporte fácil é um dos pontos mais fortes da região hoje.

"Temos o metrô Vila Prudente [linha 2, verde] e o monotrilho [linha 15, prata] que está em obras. Linha de ônibus tem para onde você quiser. É uma localização estratégica, temos fácil acesso a vários lugares, inclusive ao ABC", lista o zelador.

A facilidade de ir da Vila Ema para outros bairros de São Paulo foi o que garantiu a fidelidade da auxiliar administrativa Katia Geraldo, 43, ao bairro e à avenida homônimas.

"Passei três anos em Angatuba, no interior, mas quando retornei a São Paulo, fiz questão de voltar pra cá." Para Bruno Vivanco, vice-presidente da imobiliária Abyara, a avenida Vila Ema ganhou status justamente porque atravessa a zona leste.

Ele não acredita que o adensamento, concentrado na avenida, se espalhe pelo bairro a ponto de comprometer seu perfil. "Ali sempre houve muitas casinhas e não há terrenos muito grandes para fazer uma grande intervenção urbana."

Bairro faz aniversário de 122 anos

A Vila Ema teve origem em um loteamento lançado em 1891 pelo imigrante e investidor alemão Victor Nothmann. Na época da fundação, ocorrida oficialmente em 17 de outubro de 1894, quase 122 anos atrás, a região atraiu muitos alemães recém-chegados ao Brasil.

O nome do bairro, escolhido por Nothmann, é uma homenagem à esposa do fundador -Emma Nothmann-, e teria sido abrigado, perdendo uma das letras, durante a

Segunda Guerra. Hoje vivem no bairro, além dos descendentes de alemães, filhos e netos de libaneses e italianos.

Fonte <http://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2016/10/1821083-novos-empresendimentos-na-vila-ema-transformam-perfil-do-lugar.shtml>

:

Reportagem 12

Moradores se preocupam com avanço da especulação imobiliária na Vila Prudente

Por [Redação](#), 23/10/2020

No 20º episódio do quadro 'Giro pelas 32', na Rádio CBN, conversamos com mo No 20º episódio do quadro 'Giro pelas 32', parceria entre o 32xSP e a Rádio CBN, conversamos com moradores da [Subprefeitura da Vila Prudente](#), na zona leste de São Paulo. A região é composta por dois distritos: Vila Prudente e São Lucas.

Com a chegada da Linha 2-Verde do Metrô e da Linha 15-Prata do Monotrilho, a subprefeitura, que tem 250 mil moradores, viveu um 'boom' de desenvolvimento. Mas, com ele, veio também uma mudança na paisagem. A reclamação é que algumas edificações descontextualizam os bairros.

<https://32xsp.org.br/2020/10/23/giro-pelas-32-subprefeitura-vila-prudente/>

Reportagem 13:

Vila Prudente luta por moradia

Por Cesar Gouveia, do [Vozes das Comunidades da Vila Prudente](#)

O bairro localizado na zona sudeste da cidade passa por mudanças – a mais impactante tem sido a obra do monotrilho (linha 15-prata) e suas indefinições.

Moradores da favela da Vila Prudente se mobilizam em diversas ações para pressionar o governo, de modo a destinar e garantir moradia para todas as famílias que serão removidas devido às obras de interligação entre o monotrilho e a estação de trem Ipiranga, a dois quarteirões da favela.

Somada a isso, a especulação imobiliária que gerou uma alta no valor do aluguel cobrado inclusive dentro das favelas da região tem motivado os moradores a partir para a luta direta.

Em agosto, dois terrenos inutilizados foram ocupados na avenida Doutor Francisco Mesquita, que faz divisa com São Caetano do Sul.

Lucimara, de 36 anos, paga R\$ 800 em uma casa na favela da Vila Prudente, onde vive com o marido e os filhos. Desempregada e sem condições financeiras para comprar uma casa própria, ela aderiu a uma dessas ocupações.

“Nossos órgãos públicos não pensaram no futuro das próximas gerações e não pensam. Eles não querem, né? A ocupação foi a única coisa que restou”, diz ela. “Aqui faz muitos anos que não tem projetos de habitação”.

Cleison, que também está em uma das ocupações, conta que trabalhou durante anos e não conseguiu construir uma casa para ele e a família.

“Já vi gente dizer que só porque não estou trabalhando eu não sou digno de ter uma moradia. Eu perdi o emprego. Não fui eu quem pedi para sair e não encontro outro. E, agora com o pessoal, eu falei: vou procurar uma moradia pra mim, porque trabalhando eu não consegui”, diz ele.

Apesar de estar garantido no artigo 5º da Constituição Federal de 1988, o direito à moradia está longe de ser cumprido.

Com base em dados do Censo de 2010 do IBGE, em São Paulo havia 290 mil imóveis inabitados e uma demanda de 130 mil famílias sem moradia.

“A gente só luta por uma casa para nós e nossos filhos”, conclui Lucimara.

<https://periferiaemmovimento.com.br/vila-prudente-luta-por-moradia/>

Reportagem 14

A instalação da linha-15 do monotrilho causa aumento no valor da moradia na Vila Prudente

Após investimentos na infraestrutura da área, a Vila Prudente passa por um processo de gentrificação iniciado pela construção de imóveis e a consequência disso é a inevitável subida exorbitante dos preços quando são controlados pelo setor privado.

1 de Jul de 2022

A verticalização da vila prudente e de seus arredores é visualmente perceptível. Sua intensificação se deu no mesmo período de instalação da linha 15-prata do monotrilho que liga a Vila Prudente à Cidade de Tiradentes. Isso fez com que o setor imobiliário passasse a se interessar pela região antes esquecida - tanto por infraestrutura pública como privada - e que os diversos terrenos abandonados e grandes galpões vazios da região - locais de especulação imobiliária -, fossem agora substituídos por canteiros de obras de empreendimentos de novos prédios.

De acordo com dados do IBGE, a média dos salários dos jovens trabalhadores na cidade de São Paulo é de R\$1822 [1], e entre os brasileiros, 87% têm o sonho de conquistar a casa própria [2], porém com valores médios da renda da juventude paulistana realizar esse sonho é algo extremamente dificultado. Assim, os novos empreendimentos imobiliários iludem a população com a “oportunidade” da conquista de moradias, enquanto a especulação imobiliária e os altos preços provam o contrário.

Os dados coletados da região vila prudente determinam que, em média, é necessário no mínimo 500 mil reais para a compra de um apartamento de 60m² e 2 dormitórios, e os valores do m² na região estão sendo avaliados acima de R \$6.800 e tendem a aumentar, já apresentando uma variação +0.30% em relação ao último mês[3]. Os motivos desses aumentos podem se dar tanto pela a especulação imobiliária em andamento, quanto com o desenvolvimento de infraestruturas públicas na área como a afirmação do modal do monotrilho da linha-15 do metrô e o CEU Vila Alpina, construído no distrito.

Assim, os jovens moradores da Zona Leste são incapazes de comprar imóveis na região da Vila Prudente e não há muita perspectiva de melhoria na situação quanto ao aumento dos preços. Isso faz com que essa população seja obrigada a se voltar aos bancos como última opção, o empréstimo e o subsequente endividamento desses trabalhadores. Fazendo um cálculo básico, determina-se que mesmo direcionando todo o valor do seu salário, os jovens trabalhadores precisam de 25 anos para conseguir pagar a casa própria, isso sem incluir todos outros gastos que derivam de empréstimos e afins. Portanto, não há saída viável para a compra de moradias na Vila Prudente sem

o endividamento, e assim, os jovens são obrigados a se afastarem cada vez mais dos atuais pólos de desenvolvimento de infraestrutura, crescimento econômico, de seus empregos e até de seu bairro de origem para conseguir encontrar opções possíveis de compra de terrenos, casas, apartamentos ou terem que optarem pelo aluguel ao invés da moradia própria. Porém, na região a situação dos valores dos aluguéis também acabou sendo afetada e tendo grandes aumentos, +0.97% em relação ao último mês, e com a média do valor do aluguel ultrapassando os R\$ 3.000 [4], valor muito acima do que recebe a média da juventude paulistana.

O caráter do desenvolvimento imobiliário na região da vila prudente revela o alinhamento de interesses dos governos estadual e municipal com a burguesia, os quais criaram infra estruturas públicas de desenvolvimento na região, mas deixaram o desenvolvimento imobiliário a cargo do setor privado para que pudessem lucrar com a Vila Prudente agora desenvolvida. Demonstra também a falta de interesse em pautar a construção de moradias populares pelo governo para atender a juventude trabalhadora de São Paulo, possibilitando com que não houvesse a necessidade dela ter que se endividarem para conquistar o sonho da casa própria ou de ter que ir morar em outros novos lugares que são ainda abandonados pelo desenvolvimento de equipamentos públicos.

[1] Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral, Sidra: tabela 5437.

[2]<https://www1.folha.uol.com.br/opiniaio/2022/05/o-sonho-do-brasileiro.shtml>

[3]<https://www.agenteimovel.com.br/mercado-imobiliario/a-venda/sp/sao-paulo/> acesso em 20/06/2022

[4]<https://www.agenteimovel.com.br/mercado-imobiliario/alugar/sp/sao-paulo/>

Fonte: <https://www.ofuturodesp.com.br/a-instalacao-da-linha-15-do-monotrilho-causa-aumento-no-valor-da-moradia-na-vila-prudent/>

Questionário para os usuários e moradores do trecho Vila Prudente-São Lucas – EETU e sua área de influência

1. O monotrilho linha 15 Prata e o metrô Linha 2 verde melhoraram sua mobilidade?
() sim () não () indiferente

2. Houve alteração no custo de vida com a chegada do monotrilho?
() sim () não () indiferente

3. Você mora de aluguel? Você nota que a chegada desses modais aumentaram o valor do aluguel?
() sim () não () indiferente

4. *Você pretende mudar por conta do aumento do aluguel?*

() *sim* () *não* () *indiferente*

5. *Você mora em casa própria? Houve valorização de seu imóvel?*

() *sim* () *não* () *indiferente*

Algumas considerações dos moradores

O monotrilho e metrô trouxeram benefícios para a região, porém para moradores para alguns moradores trouxe muita insegurança “pelo aumento da circulação de pessoas no local”. Alguns desses moradores pretendem mudar para lugares mais tranquilos.

Total de pessoas consultadas 20

- 9 estão satisfeitas com a chegada dos modais, melhorando a mobilidade e acesso às áreas centrais e pretendem ficar no local, sendo donos dos imóveis.
- 8 estão satisfeitas com a chegada dos modais por conta da mobilidade, porém houve um aumento considerável dos aluguéis, em alguns casos, triplicando o valor por conta dos modais. 6 desses moradores irão mudar de local por conta do aumento do aluguel, direcionando-se para locais mais distantes da região central.
- 3 pretendem vender suas moradias indo em direção à locais mais “tranquilos”, menos “badalados” (como foi dito por alguns moradores), aproveitando a valorização dos imóveis.