

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

ELISEU GUILHERME SCHÜNEMANN DE PAULA

As vias elevadas e a desvalorização imobiliária: um estudo a partir da teoria da valorização do espaço e do caso do Minhocão

Elevated highways and real estate devaluation: a study based on the theory of the valorisation of space and the case of Minhocão

São Paulo

2023

ELISEU GUILHERME SCHÜNEMANN DE PAULA

As vias elevadas e a desvalorização imobiliária: um estudo a partir da teoria da valorização do espaço e do caso do Minhocão

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

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Prof. Dr^a. Simone Scifoni

São Paulo

2023

Dedico este trabalho à minha família que tanto me apoiou e ajudou. A pessoa que sou hoje e tudo o que pude alcançar até aqui, inclusive a realização deste trabalho, devo a eles.

AGRADECIMENTOS

À Prof. Dr^a. Simone Scifoni, que com suas valiosas instruções me guiou durante a realização desta monografia, assim como na minha formação como geógrafo.

Aos grupos de estudos do Laboratório de Geografia Urbana, que muito influenciaram a minha formação, ampliando meus horizontes conceituais com discussões muito enriquecedoras.

À Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, pela oportunidade de estudo e pela infraestrutura oferecida durante toda minha formação.

À minha família e amigos, por todo o apoio, carinho e esperança oferecidos a mim. Graças a todo o suporte que recebi foi possível chegar até este momento.

“Duas coisas bem distintas
Uma é o preço, outra é o valor
Quem não entende a diferença
Pouco saberá do amor
Da vida, da dor, da glória
E tampouco dessa história
Memória de cantador”

El Efecto

RESUMO

PAULA, Eliseu Guilherme S. de. **As vias elevadas e a desvalorização imobiliária:** um estudo a partir da teoria da valorização do espaço e do caso do Minhocão. 2023. 50 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

A construção de vias elevadas pelo mundo resultou, em muitos casos, em descontentamento dos moradores da região do seu entorno e em desvalorização imobiliária, tendo o barulho, a poluição do ar e o sentimento de insegurança como os motivos mais comuns de reclamação. O caso mais emblemático desse fenômeno no Brasil é certamente o da Via Elevado Presidente João Goulart, conhecida popularmente como Minhocão, inaugurada em 24 de janeiro de 1971. A princípio, esses processos de desvalorização parecem contradizer a Teoria da Valorização do Espaço, uma vez que, nesses casos, a fixação de trabalho ao solo não gerou uma valorização, mas sim o seu oposto. No entanto, a partir de uma análise dialética da totalidade da cidade, o que se revela é que valorização e desvalorização são momentos de um mesmo processo, isso porque a produção capitalista do espaço gera, inerentemente, um acúmulo desigual de trabalho no espaço. Além disso, a capitalização, enquanto movimento especulativo, faz com que fatores subjetivos afetem o processo objetivo de valorização/desvalorização.

Palavras-chave: vias elevadas. desvalorização imobiliária. valorização do espaço. trabalho. dialética. totalidade.

ABSTRACT

PAULA, Eliseu Guilherme S. de. **Elevated highways and real estate devaluation: a study based on the theory of the valorisation of space and the case of Minhocão.** 2023. 50 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

The construction of elevated highways around the world resulted, in many cases, in the discontent of the residents of the surrounding areas and in real estate devaluation, with noise, air pollution and the feeling of insecurity as the most common reasons for complaint. The most emblematic case of this phenomenon in Brazil is certainly the elevated highway Presidente João Goulart, popularly known as Minhocão, inaugurated on January 24th, 1971. At first, these processes of devaluation seem to contradict the Theory of Valorization of Space, since, in these cases, the fixation of labor to the soil did not generate an increase in value, but rather its opposite. However, from a dialectical analysis of the totality of the city, what is revealed is that valorisation and devaluation are moments of the same process, because the capitalist production of space inherently generates an uneven accumulation of labor in the space. Furthermore, capitalization, as a speculative movement, causes subjective factors to affect the objective valorisation/devaluation process.

Keywords: elevated highways. real estate devaluation. valorisation of space. labor. dialectic. totality.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Percurso do Minhocão	16
Figura 2	Cidade de São Paulo em 1810	18
Figura 3	Cidade de São Paulo em 1897	18
Figura 4	Imagem de 1929 ilustrando o alargamento da Avenida São João (vista da Praça Marechal em direção ao centro)	19
Figura 5	Imagem de 1930 ilustrando o prolongamento da Avenida São João (vista da Praça Marechal em direção ao centro)	20
Figura 6	Edifício Trussardi (1941)	22
Figura 7	Edifício Trussardi (1941)	22
Figura 8	Edifício Sede do Banco do Estado de São Paulo, em 1947	22
Figura 9	Cine Metro (1938)	23
Figura 10	Cine Broadway	23
Figura 11	Notícia de O Estado de São Paulo (01/12/1970)	28
Figura 12	Obras do Minhocão I (1970)	29
Figura 13	Obras do Minhocão II (1970)	30
Figura 14	Minhocão após ser inaugurado I (trecho Avenida General Olímpio da Silveira, 1971)	30
Figura 15	Minhocão após ser inaugurado II (trecho Praça Marechal Deodoro, 1971)	31
Figura 16	Reportagem da Folha de São Paulo I (10/07/1974)	32
Figura 17	Reportagem da Folha de São Paulo II (18/08/1980)	33

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Número de habitantes nos bairros do centro da cidade	26
Tabela 2	Preço de venda e aluguel de imóveis comerciais (R\$/m ² útil)	27

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	13
3. AS VIAS ELEVADAS NO MUNDO	14
4. O CASO DO MINHOCÃO	16
4.1. DO FINAL DO SÉCULO XIX À CONSTRUÇÃO DO MINHOCÃO	17
4.1.1. <i>Alargamento e prolongamento das ruas</i>	17
4.1.2. <i>Boom imobiliário e o estabelecimento da Cinelândia Paulista</i>	21
4.1.3. <i>Decadência da Cinelândia e a migração de capitais</i>	23
4.1.4. <i>Projeto e construção do Minhocão</i>	27
4.2. AS CONSEQUÊNCIAS DA CONSTRUÇÃO DO MINHOCÃO	31
5. VALOR E PREÇO	34
6. A TEORIA DA VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO	40
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	45
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	48

1. INTRODUÇÃO

A construção de vias elevadas foi um marco do urbanismo de meados do século XX. Um dos grandes nomes na propagação desse modelo foi o urbanista Robert Moses, que desempenhou um papel fundamental na transformação de Nova York, após a Segunda Guerra Mundial, num símbolo da modernidade representada pelas vias expressas. (ASSUNÇÃO, 2016)

O paradigma era da velocidade e eficiência na circulação dentro de um sistema rodoviário, lógica essa que alcançou também o Brasil, inclusive com influência direta de Moses. Um dos empreendimentos mais notáveis no país, dentro dessa lógica, é a construção da via elevada popularmente conhecida como Minhocão. A via, localizada na cidade de São Paulo, foi inaugurada em 1971, na gestão do então prefeito Paulo Maluf. A obra levou pouco mais de um ano para ser finalizada, tempo surpreendentemente curto para um empreendimento dessa magnitude.

No entanto, tanto no caso do Minhocão como em muitos outros mundo afora, a construção das vias elevadas trouxe consigo muito mais problemas do que soluções. As principais queixas dos cidadãos estão relacionadas aos altos índices de poluição sonora, visual e do ar que interferiram profundamente na qualidade de vida da população que habita nas proximidades da via. Em decorrência disso, o que se observou, na maioria dos casos, foi o desencadeamento, no médio prazo, de um processo de desvalorização imobiliária dos imóveis localizados nas proximidades da via elevada. (ASSUNÇÃO, 2016; KHALEGHI e PAKZAD, 2017)

A questão que se apresenta é como explicar teoricamente esse processo de desvalorização imobiliária desencadeado pela construção de vias elevadas. Para tanto, é indispensável resgatar o que se tem produzido até o momento dentro da temática valorização/desvalorização.

No interior do campo marxista, duas teorias destacam-se no que diz respeito à explicação desses fenômenos. A primeira baseia-se na chamada Renda Diferencial 1 (RD-1), em Marx, e propõe que as diferenças nos preços de aluguel e venda do solo urbano estão ligadas a uma lógica similar ao que acontece no solo agrícola em consonância com a forma de renda da terra citada, em que os valores em trabalho das mercadorias agrícolas são fixados de acordo com a porção de terra menos produtiva, segundo as variáveis fertilidade e distância. No caso do solo

urbano, no qual a fertilidade se torna pouco relevante, a variável que implicaria nas diferenças de renda seria a distância, que pode ser em relação a determinados serviços ou vias de escoamento, por exemplo. Tal formulação pode ser encontrada em Harvey (2013).

A segunda teoria é a da valorização do espaço, a qual, por sua vez, critica a teoria da renda aplicada ao solo urbano conforme apresentada. Segundo Carlos (2011), a RD-1 foi formulada para explicar o surgimento da renda da terra no solo agrícola num dado momento do desenvolvimento das forças produtivas em que a fertilidade natural era um fator determinante. O caso do solo urbano seria, para a autora, contudo, radicalmente diferente, uma vez que mesmo antes do capitalismo as cidades já se caracterizavam pelo acúmulo de trabalho morto no solo. Dessa maneira, o que a teoria da valorização do espaço conforme Carlos propõe é uma análise mais próxima da chamada RD-2 de Marx, em que a renda seria uma forma de juros paga ao proprietário da terra pelo capital fixado à terra. Portanto, as diferenças nos preços de aluguel e venda de imóveis estariam relacionados à quantidade de trabalho incorporado ao espaço na forma de capital fixo, avaliando não somente a porção de terra em si, mas todo o contexto urbano (relativo à acumulação de capital no solo) em que essa porção está inserida.

Nas palavras da autora:

Desse modo, a cidade, a propriedade refere-se à apropriação de parcela do produto do trabalho e sobre o trabalho produzido. O preço do solo urbano aparece como expressão acabada do processo de trabalho, isto é, como tempo acumulado em sua morfologia. É a forma econômica da propriedade de uma parcela desse espaço social diretamente associada à produção do valor, o que significa que a propriedade do solo urbano como monopólio permite não só a realização do valor de um fragmento, mas também a apropriação do conjunto do trabalho que se sintetiza na produção da cidade (provenientes do capital fixo incorporado ao seu espaço físico, em sua totalidade, como movimento intrínseco a sua produção histórica). (CARLOS, 2011, p. 99)

Volochko (2021) vai além e afirma que se faz necessário analisar o tripé valorização/desvalorização/capitalização. Os processos de valorização e desvalorização, segundo ele, estariam sim atrelados à fixação de trabalho humano ao solo, mas acrescenta que a valorização também tem outra característica que não pode ser negligenciada: o reforço da centralidade do local. Já a capitalização estaria muito mais conectada ao processo especulativo, o qual inegavelmente também influencia os processos de valorização e desvalorização.

Considerada a pertinência das formulações dessa teoria e também das suas críticas à corrente da RD-1, o presente trabalho se propõe a focar na teoria da Valorização do Espaço enquanto referencial teórico para a análise e, portanto, procura investigar e apontar quais as possibilidades e os limites encontrados na referida teoria para a compreensão desses fenômenos de desvalorização imobiliária.

Seriam, portanto, as diferenças de trabalho acumulado no solo suficientes para explicar os processos de valorização? Seria a questão da centralidade, conforme trazido por Volochko, suficiente para resolver essa aparente contradição? E o que dizer dos aspectos mais subjetivos desse fenômeno como o descontentamento dos moradores com questões como a poluição sonora, visual e do ar, é possível compreendê-los na esteira dessa teoria? São essas perguntas que guiaram este trabalho e a tentativa de respondê-las orientou a sua estruturação.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para uma melhor compreensão acerca do presente trabalho é, sem dúvida, muito importante a apresentação dos procedimentos metodológicos que balizaram a realização do mesmo. Primeiramente, foi feito um levantamento bibliográfico de artigos científicos, teses, dissertações e livros de referência que pudessem ser utilizados como fundamentação para as discussões teóricas que emergem do estudo dos temas aqui abordados.

Além disso, procurou-se também notícias e reportagens de jornais com o intuito de compreender mais sobre a opinião pública e da mídia acerca dos eventos que marcaram o processo ao qual o trabalho se propõe a investigar. Para tanto, utilizou-se, principalmente, o acervo digital do jornal O Estado de São Paulo.

Por fim, é necessário, ainda, destacar o levantamento de dados estatísticos, mapas e tabelas, que teve por objetivo coletar informações visuais e quantitativas a fim de ilustrar os argumentos apresentados e servir como instrumento para auxiliar a análise e compreensão do fenômeno estudado. Os referidos dados foram coletados, em geral, através da própria bibliografia levantada, mas também pelas informações disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

3. AS VIAS ELEVADAS NO MUNDO

Com a popularização do automóvel durante o período fordista, o carro tornou-se, gradativamente, um dos meios de transporte mais utilizados no mundo, e é nesse contexto que a indústria automobilística se consolida como um dos grandes vetores e como um verdadeiro símbolo do desenvolvimento capitalista no pós-Segunda Guerra Mundial.

Em decorrência disso, muitas cidades no mundo passaram a pôr em prática, no período, um urbanismo voltado para um modelo rodoviarista de circulação. Com o crescimento do fluxo de automóveis, as vias expressas, por vezes subterrâneas (túneis) ou elevadas, despontaram como solução para desafogar o trânsito de veículos.

Mumford (1968), ao tratar das vias elevadas, faz um paralelo com as linhas ferroviárias elevadas, muito comuns durante a segunda metade do século XIX, segundo o autor, os efeitos dessas construções, tanto nos EUA quanto na Europa, como no caso de Berlim, foram, no geral, bastante negativos. Entre esses efeitos se destacam o excesso de barulho e a falta de luminosidade nas estruturas abaixo das ferrovias, o que teria conduzido a uma desvalorização dos imóveis do entorno. Mumford aponta que, ironicamente, enquanto algumas dessas ferrovias eram derrubadas, a nova onda de vias expressas elevadas começava a surgir.

De acordo com Waqar (2016), uma das primeiras grandes influências para esse modelo de urbanismo que abraçou o rodoviarismo e as vias expressas, entre elas as elevadas, foi o designer estadunidense Norman Bel Geddes e a sua exposição *Futurama*, de 1939, na qual Geddes projetava como seria o mundo dali a 20 anos. A exposição foi patrocinada pela General Motors e se destacou, entre outras coisas, pelos modelos de rodovias automatizadas.

Porém, quando se trata da efetiva implementação de projetos com essa orientação, é difícil encontrar nome mais influente que o de Robert Moses, urbanista estadunidense nascido em 1888, na cidade de New Haven, Connecticut, formado em Yale e Oxford e doutor em ciências políticas pela Universidade de Columbia. Caro (1975) demonstra como Moses se tornou um dos homens mais influentes no planejamento da cidade de Nova Iorque, em meados do século XX, sendo um dos grandes propagadores do modelo rodoviarista e das vias expressas, elevadas ou não.

Seus projetos, muitas vezes de dimensões grandiosas, ao mesmo tempo que influenciaram urbanistas pelo mundo, foram também alvos de muitas críticas. Um dos conflitos mais emblemáticos envolvendo Moses foi o embate com a ativista Jane Jacobs, que, enquanto porta-voz de um grupo de cidadãos de Greenwich Village, ajudou a impedir a realização de um projeto em Manhattan que caso tivesse saído do papel resultaria no despejo de 2200 famílias, a demolição de mais de 400 edifícios e a realocação de 800 empresas. (WAQAR, 2016; ASSUNÇÃO, 2016)

Apesar da imagem de modernidade que urbanistas como Moses buscaram associar às vias expressas elevadas, as consequências que emergiram após a construção das mesmas foi, em muitos casos, bastante negativa. Problemas como a poluição do ar, a poluição visual, o barulho excessivo, o sentimento de medo em relação à violência na região e a desvalorização imobiliária são muito frequentemente apontados como resultado da construção desse tipo de via.

Nos EUA, Waqar (2016) fala dos casos de vias elevadas em Portland, São Francisco (Califórnia), Milwaukee e Nova Orleans que foram demolidas ao custo de milhões de dólares devido a ação de movimentos contrários a esse tipo de via, originados a partir da grande insatisfação de boa parte da população dessas cidades. Os argumentos geralmente são sempre os mesmos, problemas com poluição, insegurança e desvalorização.

Outra crítica interessante às vias elevadas pode ser encontrada em Anuar e Ahmad (2017), os autores fazem uma análise do caso de Kuala Lumpur, capital da Malásia, e destacam como a fragmentação do espaço urbano também é um resultado constantemente associado à construção das vias elevadas.

Lewkovich, Rouwendal e Van Marwijk (2015) propõem, inclusive, um modelo para calcular os efeitos de externalidades negativas como o barulho e a poluição. Os autores concluem que quanto mais intensa essas externalidades, maior os efeitos negativos sobre o preço dos imóveis, e como, geralmente, poluição e barulho são mais intensos perto das vias, isso significa que quanto mais próximo delas mais esses fatores tendem a afetar negativamente os preços.

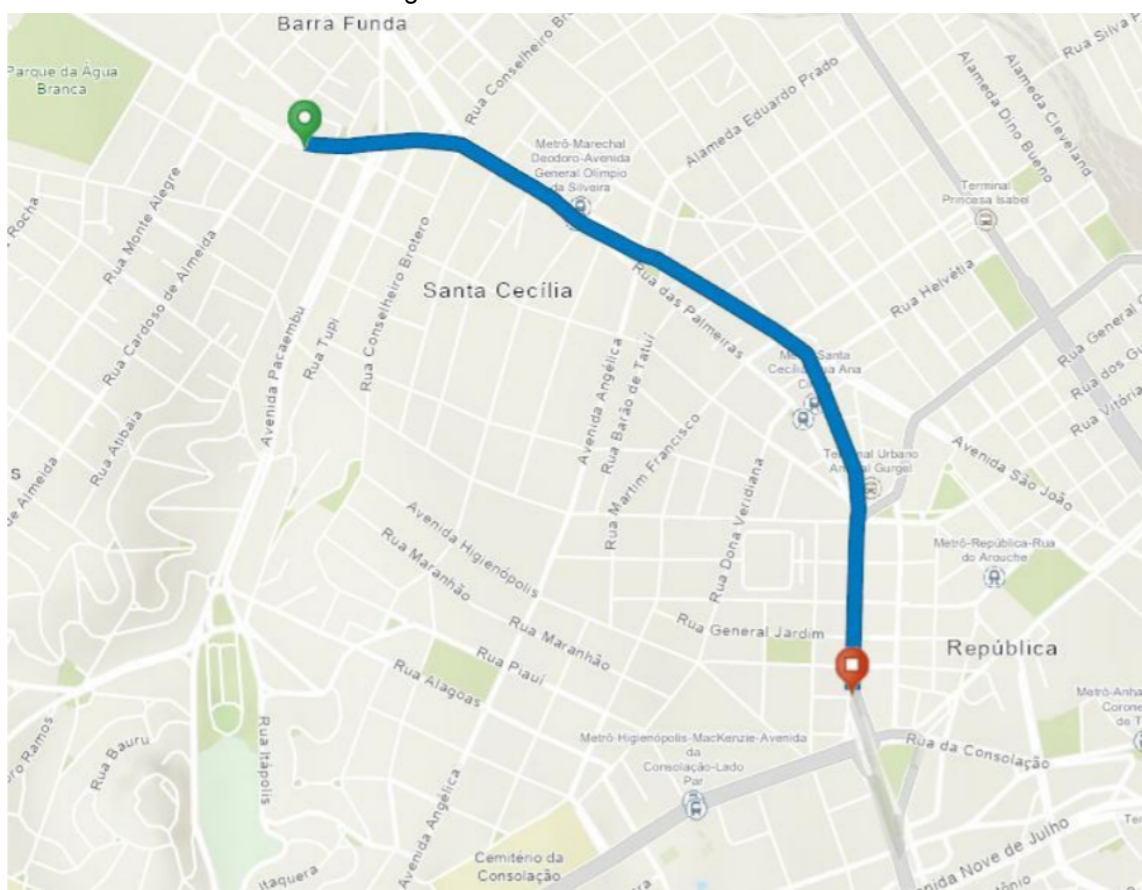
4. O CASO DO MINHOÇÃO

Em se tratando de Brasil, uma das vias elevadas mais emblemáticas é, sem dúvida alguma, a Via Elevada Presidente João Goulart, cujo nome original

homenageava o general Costa e Silva, presidente durante os anos de chumbo da Ditadura Militar brasileira. O nome só foi oficialmente modificado em 2016 durante a gestão de Fernando Haddad, do Partido dos Trabalhadores, como prefeito de São Paulo. Popularmente, no entanto, a via ficou amplamente conhecida pelo apelido de Minhocão. O seu trajeto

atravessa os bairros de Água Branca, Santa Cecília e Higienópolis, seguindo pela Rua Amaral Gurgel, Praça Marechal Deodoro e por um trecho da Avenida São João e Avenida General Olímpio da Silveira. Termina no túnel que dá acesso à Avenida Francisco Matarazzo e Largo Padre Pêricles. O minhocão possui 3,5 km de extensão, 5 m de altura e quatro pistas (duas em cada sentido). (MACHADO, 2019, p. 27)

Figura 1 – Percurso do Minhocão



Fonte: Machado, 2019.

Mas para além da polêmica envolvendo o seu nome, a história do Minhocão também é carregada de controvérsias. Seguindo a tendência de outros casos no mundo, os problemas ligados à poluição visual, sonora e do ar foram alguns dos principais focos de críticas ao elevado. Neste capítulo, serão apresentados e discutidos o processo de construção e as consequências dele, em especial, para a

vida dos moradores da região e para o mercado imobiliário. Contudo, para tanto, julgou-se indispensável, uma apresentação dos processos mais importantes ocorridos na região antes da construção da via.

4.1. Do final do século XIX à construção do Minhocão

Dessa maneira, este quarto capítulo foi dividido em duas seções. Nesta primeira, tratar-se-á de olhar para os antecedentes e o processo de construção do minhocão, destrinchando os aspectos mais importantes desse período, enquanto a segunda tratará das consequências da construção do elevado. Para uma melhor organização, a presente seção ainda foi dividida em mais quatro subseções que marcam os momentos fundamentais do processo investigado, a saber: 1) alargamento e prolongamento das ruas; 2) boom imobiliário e o estabelecimento da Cinelândia Paulista; 3) decadência da Cinelândia e a migração de capitais; e 4) projeto e construção do Minhocão.

4.1.1. Alargamento e prolongamento das ruas

Do final do século XIX até meados do século XX diversas ruas da região onde hoje se encontra o Minhocão passaram por transformações envolvendo alargamentos e prolongamentos, levando inclusive, em muitos casos, à conversão das ruas em avenidas.

Um dos exemplos que melhor representa esse processo é a atual Avenida São João, que no decorrer desse período passou por várias transformações. Os mapas 2 e 3 demonstram o início desse movimento, neles é possível observar como o comprimento da via passou de 1200 metros, em 1877, para 1800 metros, em 1897.

Figura 2 – Cidade de São Paulo em 1810



Fonte: Assunção, 2016.

Figura 4 – Cidade de São Paulo em 1897



Fonte: Assunção, 2016.

Já entre 1911 e 1913, na gestão do então prefeito Raimundo Duprat, tem início o alargamento da rua, que passa, durante esse período, a ter 30 metros de largura. Com isso, a rua de São João é transformada em avenida. Sucessivos alargamentos ocorreram nos anos subsequentes durante as gestões de Washington Luís (1914-1919), Firmiano Pinto (1920-1925), na administração Pires do Rio (1926-1930) – quando um novo alargamento se somou a outro prolongamento, este último de 400 metros – e, por fim, já na década de 1940, a avenida São João é prolongada até a avenida Água Branca. (ASSUNÇÃO, 2016)

As figuras 4 e 5 documentam o prolongamento e alargamento da gestão Pires do Rio e mostram como a via passa a ocupar o lugar onde anteriormente se encontravam outras construções, transformando profundamente a paisagem da região.

Figura 4 – Imagem de 1929 ilustrando o alargamento da Avenida São João (vista da Praça Marechal em direção ao centro)



Fonte: Assunção, 2016.

Figura 5 – Imagem de 1930 ilustrando o prolongamento da Avenida São João (vista da Praça Marechal em direção ao centro)



Fonte: Assunção, 2016.

Com o passar dos anos, outras ruas da região passaram por processos similares de prolongamento e alargamento, levando ao surgimento de novas avenidas e, conseqüentemente, alterando também de forma intensa a paisagem. A praça Marechal Deodoro é um exemplo de localidade que surge em decorrência desse processo, ela surge como um alargamento da rua das Palmeiras, a qual – no final da década de 1930, começo de 1940, durante a gestão Prestes Maia – passa por um alargamento entre a Praça Marechal Deodoro e o Largo do Padre Péricles, dando origem à Avenida General Olímpio da Silveira. O eixo entre a nova avenida e a São João tornou-se a principal ligação entre o centro e a zona oeste da cidade.

Ainda de acordo com Assunção, foi na segunda administração de Faria Lima que foram projetados o alargamento e transformação em avenidas das ruas Duque de Caxias e Amaral Gurgel, assim como a abertura da praça Roosevelt e a criação da via que se tornaria a radial Leste-Oeste, a qual atualmente liga o Minhocão à Radial Leste. O alargamento da rua Amaral Gurgel, no entanto, só foi finalizado em 1966.

4.1.2. Boom imobiliário e o estabelecimento da Cinelândia Paulista

O fenômeno dos alargamentos e prolongamentos das ruas da região onde se encontra hoje o Minhocão e nos seus entornos demonstra a intensificação dos fluxos de pessoas e mercadorias nessas localidades, o que reflete a importância crescente da região durante o período. Isso fica também evidente pela crescente migração de capitais e investimentos para o local.

Assunção (2016) aponta para um grande número de empreendimentos imobiliários, tanto comerciais quanto residenciais, construídos na região, conduzindo a um processo de verticalização a partir da década de 1930. O edifício Martinelli inaugurado, em 1929, aparece como o principal marco do despontar desse processo, no entanto, foi só a partir de 1937, quando os efeitos da crise de 1929 e a Grande Depressão começaram a ser amenizados, que o boom imobiliário verdadeiramente teve início.

Figura 6 – Edifício Martinelli em construção



Fonte: Assunção, 2016.

Entre os principais empreendimentos imobiliários inaugurados na região na década de 1940, o autor cita: Edifício Santa Marina, na Rua General Olympio da Silveira; Prédio Zena, Rua Frederico Abranches esquina com a Rua Sebastião Pereira; Edifício Porchat, esquina da Avenida São João com a Rua Apa; Edifício Marília, na Avenida Angélica esquina com a Praça Marechal Deodoro; Inca Hotel, na Avenida São João esquina com a Rua dos Timbiras; Edifício Abreu Sodré, na Avenida São João com a Alameda Nothman; Condomínio Antonio Egídio, na Praça

Marechal Deodoro; Edifício Bento Ferraz, na Avenida São João esquina com a Rua dos Timbiras; Edifício Trussardi, na Avenida São João esquina com a Praça Júlio de Mesquita; Edifício Pacaembu, Avenida General Olímpio da Silveira; além dos edifícios sedes do Banco do Estado de São Paulo e do Banco do Brasil.



Figura 7 (à esquerda) – Edifício Trussardi (1941). Fonte: Assunção, 2016.

Figura 8 (à direita) – Edifício Sede do Banco do Estado de São Paulo, em 1947. Fonte: Assunção, 2016.

Dentre os diferentes tipos de estabelecimento, os cinemas marcaram de maneira especial a região nesse período. Até meados da década de 1930, as salas de cinema, à época chamadas de grandes palácios cinematográficos, eram adaptadas a partir de antigos teatros, ringues de patinação ou galpões, isso quando não dividiam espaço com teatros ainda em atividade. Entretanto, a partir da segunda metade dessa mesma década, muitas salas de cinema passaram a ser construídas e inauguradas na Avenida São João.

Conforme também apresenta Assunção, em 1936, com capacidade para mais de 3000 pessoas, foi inaugurado o Cine UFA-Palácio (poucos anos depois renomeado como Art-Palácio), o primeiro de uma série de salas projetadas pelo arquiteto Rino Levi, todas elas pensadas para uma melhor visibilidade e acústica.

Em 1938, foi inaugurado o Cine Metro; em 1939, no Largo do Paissandu, foi inaugurado o Cine Bandeirantes; também em 1939, foi inaugurado o Cine Ópera; em 1941, o Cine Broadway; em 1943, Cine Ritz (posteriormente renomeado para Rivoli) e Cine Ipiranga; em 1945, o Cine Marabá; em 1947, o Cine Oásis; em 1951, Cine

Jussara (renomeado como Cine Dom José); em 1952, Cine Cairo. Esses são apenas os mais importantes dos cinemas do que passou a ser conhecido como Cinelândia Paulista, cujo auge se deu justamente durante as décadas de 1940 e 1950, fazendo da região um importante ponto de encontro de lazer e cultura.



Figura 9 (à esquerda) – Cine Metro (1938). Fonte: Assunção, 2016.



Figura 10 (à direita) – Cine Broadway. Fonte: <http://www.cinemasdesp2.com.br>.

4.1.3. Decadência da Cinelândia e a migração de capitais

Não obstante, a partir do final dos anos 1950 e durante a década de 1960, o que se passa a verificar é uma queda vertiginosa no número de espectadores nas salas de cinema. Inicialmente, esse fenômeno afeta de forma mais intensa os cinemas de bairro, em contraposição às salas do centro da cidade, as quais conseguiram se manter atrativas por mais tempo, o que lhes permitiu uma sobrevida. Entretanto, a queda de público não demorou muito para afetar seriamente também os cinemas do centro. (Assunção, 2016)

No final dos anos 1960 e durante a década de 1970, a instalação de salas de cinemas em edifícios multifuncionais, galerias comerciais e shopping centers tornou-se uma tendência e passou a ser mais atrativa às classes mais abastadas. Com isso, os cinemas do centro passaram a ser frequentados quase exclusivamente pelas classes populares e, com o passar dos anos, grande parte deles não resistiu e fechou. Assim, os cinemas deixaram de ser a principal atração da região da Avenida São João, marcando a decadência da Cinelândia. Nas décadas seguintes, dos

cinemas ainda em funcionamento na região, parte deles se especializou no entretenimento adulto, passando a exibir exclusivamente filmes pornográficos.

Todavia, a indústria cinematográfica não foi o único elemento da região, durante o período, a passar por profundas transformações. A partir do final da década de 1950, tem-se, na cidade de São Paulo, o surgimento de novas centralidades, processo que viria a afetar profundamente as relações econômicas, mas também a vida cotidiana da cidade, em especial, nas regiões mais próximas a essas centralidades.

Durante a década de 1950, conforme aponta Assunção (2016, p. 83),

O centro da cidade vinha sendo debatido pela administração municipal e pelos urbanistas da época, pelo congestionamento de funções, o adensamento populacional e de serviço e pela própria falta de mobilidade (o caos no trânsito, já que a cidade tinha optado pelo transporte sobre pneus – os ônibus– e pela construção de novas avenidas para veículos particulares, abandonando os bondes e deixando de lado os diversos projetos de implantação de uma extensa rede de metrô).

Numa tentativa de solucionar essas questões, a administração de Adhemar de Barros promulgou, em julho de 1957, a Lei 5261/1957 que estipulava, entre outras coisas, a densidade demográfica, área mínima de lote por habitante e área mínima de espaços livres. Mesmo assim, o que se pôde observar foi que, outras localidades, com destaque para a região da Paulista, tornaram-se mais atrativas para o mercado imobiliário que, para atender os interesses das classes médias e altas, procurava por terrenos maiores e regiões com menor adensamento populacional. (ASSUNÇÃO, 2016)

Até a década de 1940, a Avenida Paulista era conhecida pelos seus casarões e como o local de moradia de parte da elite paulista, todavia, a partir da década de 1950, com os sinais de saturação do Centro Histórico, a região da Paulista vai gradualmente se tornando o mais novo ponto de atração de investimentos, a princípio, do setor imobiliário e, posteriormente, dos setores comercial e financeiro.

As inaugurações dos edifícios das Nações Unidas, do Conjunto Nacional, do Pauliceia e o 5ª Avenida, na década de 1950, são grandes exemplos do processo de verticalização que se iniciava na Paulista, enquanto a inauguração da Cásper Líbero e do MASP, na década de 1960, marcam simbólica e efetivamente a região como uma nova centralidade que se estabelecia na cidade.

A crescente importância da região da Paulista chamou a atenção também da administração pública, o que levou ao lançamento de programas como o polêmico

Nova Paulista que propunha o alargamento da avenida somado à construção de uma via expressa subterrânea, bidirecional, com seis faixas e também de uma linha de metrô. Em meio a muitas disputas políticas, o projeto nunca foi totalmente concretizado, sendo que o alargamento só foi finalizado em 1974, enquanto a linha de metrô só foi inaugurada em 1991, conquanto, com consideráveis modificações em relação ao projeto Nova Paulista. (FRÚGOLI JR, 2006)

Esse entrave, no entanto, não impediu que a região da Paulista continuasse a se desenvolver como o “novo centro” da cidade. Frúgoli Jr (2006) destaca que foi durante a década de 1970 que esse papel de nova centralidade da Paulista começou a se consolidar, o que pode ser percebido pela volumosa quantidade de capitais que eram atraídos para a região, não só por parte do mercado imobiliário, mas também dos setores comerciais e financeiros.

O crescimento comparativo das sedes do setor financeiro entre o Centro Principal [Centro Histórico] e o Centro Paulista podem dar uma ideia do crescimento do último: das 89 sedes de bancos no estado de São Paulo, em 1968, 70 estavam no Centro Paulista, na área do Triângulo; no final dos anos 70, 81,1% desse total ainda estavam no Centro Principal, mas o Centro Paulista já contava com 16,6%; já em 1987, havia 50 sedes no Centro Principal e 80 no Paulista, enquanto que 11 na Faria Lima (cf. Cordeiro, 1992: 15 e 34). Ainda quanto aos bancos, se até 1970 havia ali apenas duas agências e duas matrizes, em 1983 observaram-se 38 agências e 23 matrizes (cf. Teixeira, 1984:87 e 89).

Já quanto às sedes das maiores empresas não-financeiras, enquanto em 1968 o Centro Principal detinha 315 (41,5% do total do estado de São Paulo) e o Centro Paulista apenas 45 (5,9%), em 1987 o Centro Principal abrigava 115 (13,5%), o Centro Paulista 116 (13,6%), a Faria Lima 44 (5,2%) e a Berrini 91 (10,7%) (cf. Cordeiro, 1992: 18, 21 e 22). (FRÚGOLI JR, 2006, p.130)

Como mostram os números, esse fenômeno possui duas facetas, por um lado a região da Paulista e, mais recentemente, a Faria Lima e a Berrini, com a grande quantidade de investimentos que passaram a receber, tornaram-se as novas centralidades econômicas, financeiras e comerciais da cidade. No caso da Avenida Paulista, ela tornou-se, ainda, um dos mais importantes pontos turísticos de São Paulo. Tudo isso, invariavelmente, resultou em uma intensa valorização imobiliária, colocando essas regiões entre os metros quadrados mais caros da cidade.

Por outro lado, o Centro Histórico passou por um processo, em muitos sentidos, oposto. Com a migração de capitais para as novas centralidades, a região do Centro Histórico, apesar de ainda manter parte da sua atratividade turística, perdeu muitos investimentos, levando a uma deterioração dos edifícios e estruturas que ali se encontravam, culminando em uma desvalorização imobiliária, em

especial, em comparação com os novos centros. Além disso, passou também por um esvaziamento populacional e por uma mudança do caráter de classe dos comércios e dos moradores da região, que cada vez mais passou a ser habitada por populações de baixa renda, as quais se tornaram, gradualmente, o principal foco do comércio local, deixando assim de ser um lugar voltado, principalmente, para as elites e classes médias e se transformou num local ocupado por comércios populares e pelas classes menos abastadas. Muitos desses moradores de baixa renda, inclusive, moravam em prédios, anteriormente, de relevância na região e que acabaram sendo convertidos em cortiços.

Das tabelas abaixo, a primeira demonstra a diminuição do número de habitantes da região central da cidade, entre 1980 e 2000, a partir de dados do IBGE, e a segunda indica, a partir de dados de 1999, a desvalorização imobiliária do Centro Histórico em contraste com as regiões da Paulista, Faria Lima e Berrini.

Tabela 1 – Número de habitantes nos bairros do centro da cidade

Unidades Territoriais	População			
	1980	1991	2000	2010
Sé	526,170	458,677	373,914	431,106
Bela Vista	85,416	71,825	63,190	69,460
Bom Retiro	47,588	36,136	26,598	33,892
Cambuci	44,851	37,069	28,717	36,948
Consolação	77,338	66,590	54,522	57,365
Liberdade	82,472	76,245	61,875	69,092
República	60,999	57,797	47,718	56,981
Santa Cecília	94,542	85,829	71,179	83,717
Sé	32,965	27,186	20,115	23,651

Fonte: Assunção (2016)

Tabela 2 – Preço de venda e aluguel de imóveis comerciais (R\$/m² útil)

Regiões	Venda		Locação	
	Mínimo (R\$)	Máximo (R\$)	Mínimo (R\$)	Máximo (R\$)
Centro	300	2.700	3	29
Paulista	800	5.200	7	60
Jardins	700	3.700	6	36
Faria Lima	800	7.000	7	70
Itaim	850	5.000	7	48
Vila Olímpia	900	3.100	8	38
Berrini	1.100	4.300	13	49
Verbo Divino	700	3.000	9	32
Marginal	1.000	3.900	9	32

Fonte: Sandroni (2004)

4.1.4. Projeto e construção do Minhocão

A proposta de construção de um elevador ligando a Praça Roosevelt à Praça Marechal Deodoro surgiu durante a prefeitura de Faria Lima, que se deu entre 1965 e 1969. Conforme Assunção (2016), a gestão Faria Lima recebeu um grande aporte financeiro por conta de uma reforma tributária federal que aliviou as finanças municipais, o que favoreceu uma política de construção de grandes obras, com prioridade para as vias expressas, no modelo das *highways*, de Robert Moses.

A influência do urbanista estadunidense não foi apenas indireta, em 1950, Moses foi contratado pela prefeitura de São Paulo para fazer um plano de transportes para a cidade. A influência de seu modelo rodoviarista, de vias rápidas e expressas, conectando pontos sem muita preocupação com os efeitos sobre as áreas no meio do caminho repercutiu fortemente nos projetos urbanísticos da cidade nas décadas seguintes, o projeto do Minhocão é um exemplo. Sob esse mesmo paradigma, a via foi apresentada como uma solução para desafogar o trânsito na região central, fazendo conexão entre as zonas leste e oeste.

Faria Lima, que acabou sendo o último prefeito de São Paulo eleito democraticamente até 1985, entretanto, decidiu por arquivar o projeto, que, por sua vez, foi reapresentado com modificações de trajeto ao sucessor de Faria Lima, Paulo Maluf, o qual aceitou colocar o plano em prática.

A administração de Maluf, que durou de 1969 a 1971, foi marcada pelo número impressionante, para o curto mandato, de obras públicas entregues de grande dimensão, construídas com enorme rapidez, com uma visão extremamente utilitarista, amparada no paradigma rodoviarista, o que corresponde, notadamente, a uma proposta urbanística que bem representa o autoritarismo do regime militar.

Durante as obras, a via já dividia opiniões, muitas críticas inspiradas nas experiências anteriores com vias elevadas pelo mundo foram levantadas antes mesmo que a obra pudesse ser finalizada. A reportagem de O Estado de São Paulo (01/12/1970) fala sobre um triste fim que seria esperado para a Avenida São João, baseando-se em como as vias elevadas pelo mundo afetaram de maneira muito negativa as vias sobre as quais se erguem.

Figura 11 – Notícia de O Estado de São Paulo (01/12/1970)



Fonte: Acervo de O Estado de São Paulo

Assunção (2016) sinaliza para o fato de que, enquanto no caso de Manhattan, por se tratar de um regime democrático, a oposição popular conduzida por Jane Jacobs conseguiu, em alguma medida, frear o avanço desse modelo urbanístico, no Brasil, o autoritarismo da Ditadura Militar manifestou-se, também, através do ato de ignorar as críticas da população e da mídia em relação aos caminhos tomados no que tange ao urbanismo.

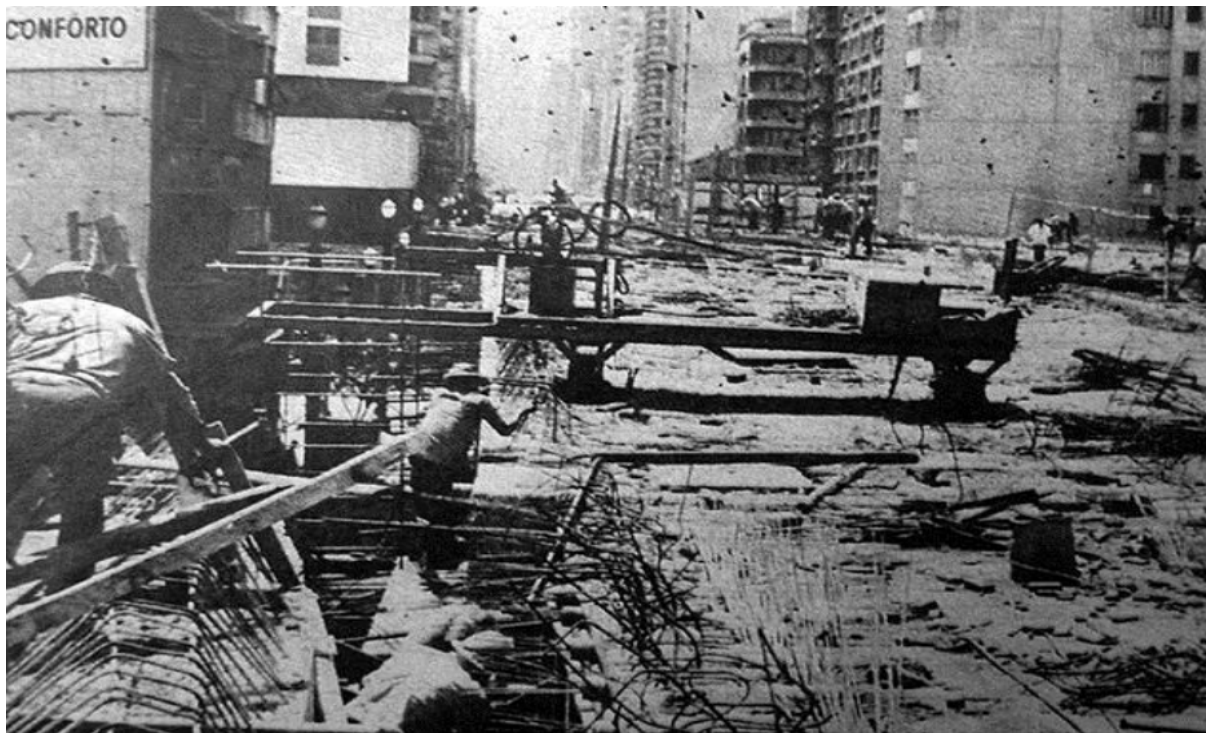
Dessa forma, apesar das controvérsias e numa rapidez impressionante, o Minhocão foi inaugurado em janeiro de 1971, com pouco mais de um ano de obras, envolvendo quase 2500 homens em regime de 24 horas de trabalho. (ASSUNÇÃO, 2016)

Figura 12 – Obras do Minhocão I (1970)



Fonte: Oliveira (2016)

Figura 13 – Obras do Minhocão II (1970)



Fonte: Machado (2019)

Figura 14 – Minhocão após ser inaugurado I (trecho Avenida General Olímpio da Silveira, 1971)



Fonte: Assunção, 2016.

Figura 15 – Minhocão após ser inaugurado II (trecho Praça Marechal Deodoro, 1971)



Fonte: Assunção, 2016.

4.2. As consequências da construção do Minhocão

Com a via elevada finalmente de pé, os efeitos da construção da mesma puderem ser efetivamente observados. De acordo com Machado (2019, p. 32),

uma matéria da Folha de São Paulo (29/12/1976) traz alguns aspectos destas discussões, onde moradores reclamam de malefícios causados pela presença do Minhocão relacionados a barulhos incessantes e fuligens. Por outro lado, alguns comerciantes manifestavam-se favoráveis à presença do elevado, alegando que sua ausência aumentaria os congestionamentos na Avenida São João, atrapalhando as atividades. Ainda, são destacadas reclamações relacionadas ao aumento dos preços dos aluguéis nos prédios do entorno, além da quantidade de “desocupados” que por lá perambulavam (segundo uma moradora, esse número aumentava nos dias de futebol).

Essa citação demonstra que de um lado as expectativas negativas, como por exemplo, os problemas com a fuligem, a poluição sonora e o sentimento de insegurança, comumente associados às vias elevadas e que já eram trazidos como preocupações antes mesmo da inauguração da via, estão presentes nas falas dos

moradores, mas por outro, o que se verificou inicialmente foi, em alguma medida, uma valorização dos imóveis do entorno do Minhocão.

Com o passar dos anos, todavia, o que parece ter prevalecido foram realmente os aspectos negativos, Assunção (2016), a partir de reportagens que datam de 1974 a 1980, mostra como a opinião pública acerca do elevado foi se tornando cada vez mais negativa, uma vez que os principais problemas, como as já citadas poluição sonora e do ar, assim como a insegurança e o medo da criminalidade, aliaram-se aos processos, também já esperados por muitos, de degradação e desvalorização imobiliária do entorno.

Em reportagem de 10/07/1974, a Folha de São Paulo faz paralelo com a reportagem de 01/12/1970, ao falar sobre o “sepultamento” da Avenida São João, apontando para a sua desvalorização imobiliária e como a avenida passou a afugentar qualquer tipo de investimento que não fosse comércio popular.

Figura 16 – Reportagem da Folha de São Paulo I (10/07/1974)



Fonte: Assunção, 2016.

Já uma reportagem de 18/08/1980, da mesma Folha de São Paulo, aponta que os imóveis da região do entorno do Minhocão chegaram a se desvalorizar em até 40% e, para piorar, nem mesmo o propósito inicial de aliviar o congestionamento de veículos foi alcançado com sucesso, visto que o tráfego no Minhocão se encontrava frequentemente saturado. (ASSUNÇÃO, 2016)

Figura 17 – Reportagem da Folha de São Paulo II (18/08/1980)



Fonte: Assunção, 2016.

Portanto, após cerca de 10 anos da construção da via elevada, o que se passou a verificar na região do entorno foi um processo intenso de desvalorização imobiliária, assim como um esvaziamento da região, devido ao abandono de muitos desses imóveis que sequer encontravam compradores, além de uma popularização cada vez maior do perfil dos moradores e dos comércios da região.

Interessante notar, contudo, que muitas dessas consequências estão também ligadas ao processo de desvalorização do Centro Histórico, por onde passa parte do percurso do Minhocão, o que levanta questionamentos como: até que ponto essas

transformações profundas da região são causadas pela chegada do Minhocão e quanto desse processo está ligado ao movimento mais amplo de transição de centralidade da cidade?

Evidentemente, fazer qualquer quantificação nesse sentido é praticamente impossível, porém, buscamos, dentro do que é viável, compreender como essas diferentes dimensões agiram e interagiram no processo. Para isso, é fundamental uma análise mais teórica desse fenômeno, por conseguinte, nos próximos capítulos serão discutidas a Teoria do Valor e a Teoria da Valorização do Espaço, bem como de que maneira elas podem ajudar na compreensão desse processo.

5. VALOR E PREÇO

O estudo dos fenômenos de valorização e desvalorização não pode prescindir de uma fundamentação acerca das categorias valor e preço, posto que sem elas é impossível a compreensão do funcionamento e da lógica do modo de produção capitalista.

Historicamente, duas escolas se destacaram ao teorizar a respeito da origem do valor das mercadorias, trata-se das escolas da teoria do valor-trabalho e da teoria da utilidade marginal. Escolhemos trabalhar com a primeira, devido às muitas limitações da segunda, expressas desde a questão do método até suas contradições internas, como as levantadas durante a Controvérsia de Cambridge e as apontadas por Sraffa e os neo-ricardianos, cujas críticas se direcionam tanto às teorias marginalistas de equilíbrio de curto prazo quanto às de longo prazo. Perante essas limitações, o único motivo que explica o fato de o marginalismo ainda ser usado como paradigma no *mainstream* econômico é o seu caráter ideológico, reificador e apologético em relação à economia de mercado e ao capitalismo.

No que diz respeito à teoria do valor-trabalho, a formulação de Marx (2011) acerca do método da economia política serve como um ótimo ponto de partida para o debate aqui proposto. Segundo o filósofo alemão,

parece ser correto começarmos pelo real e pelo concreto, pelo pressuposto efetivo, e, portanto, no caso da economia, por exemplo, começarmos pela população, que é o fundamento e o sujeito do ato social de produção como um todo. Considerado de maneira mais rigorosa, entretanto, isso se mostra falso. A população é uma abstração quando deixo de fora, por exemplo, as classes das quais é constituída. Essas classes, por sua vez, são uma palavra vazia se desconheço os elementos nos quais se baseiam. P. ex.,

trabalho assalariado, capital, etc. Estes supõem troca, divisão do trabalho, preço, etc. O capital, p. ex., não é nada sem o trabalho assalariado, sem o valor, sem o dinheiro, sem o preço etc. Por isso, se eu começasse pela população, esta seria uma representação caótica do todo e, por meio de uma determinação mais precisa, chegaria analiticamente a conceitos cada vez mais simples do concreto representado [chegaria] a conceitos abstratos [Abstrakta] cada vez mais finos, até que tivesse chegado às determinações mais simples. Daí teria de dar início à viagem de retorno até que finalmente chegasse de novo à população, mas desta vez não como a representação caótica de um todo, mas como uma rica totalidade de muitas determinações e relações. A primeira via foi a que tomou historicamente a Economia em sua gênese. Os economistas do século XVII, p. ex., começam sempre com o todo vivente, a população, a nação, o Estado, muitos Estados etc.; mas sempre terminam com algumas relações determinantes, abstratas e gerais, tais como a divisão do trabalho, necessidade, valor etc., que depois descobrem por meio da análise. Tão logo esses momentos singulares foram mais ou menos fixados e abstraídos, começaram os sistemas econômicos, que se elevaram dos simples, como trabalho, divisão do trabalho, necessidade, valor de troca, até o Estado, a troca entre as nações e o mercado mundial. O último é manifestamente o método cientificamente correto. O concreto é concreto porque é a síntese de múltiplas determinações, portanto, unidade da diversidade. Por essa razão, o concreto aparece no pensamento como processo da síntese, como resultado, não como ponto de partida, não obstante seja o ponto de partida efetivo e, em consequência, também o ponto de partida da intuição e da representação. Na primeira via, a representação plena foi volatilizada em uma determinação abstrata; na segunda, as determinações abstratas levam à reprodução do concreto por meio do pensamento. (MARX, 2011, p. 54)

Portanto, apesar de o método cientificamente correto, conforme Marx (inspirado pela dialética hegeliana), ser começar a exposição do simples ao complexo, do abstrato ao concreto, o processo através do qual cientificamente a humanidade se apropria de um conhecimento começa de forma oposta, do concreto ao abstrato. Na economia política, podemos entender que a discussão do valor, categoria mais abstrata, inicia-se a partir da análise dos preços de mercado, categoria mais concreta. Vejamos mais a fundo.

Os *preços de mercado* correspondem aos preços com os quais efetivamente temos contato no cotidiano, eles são voláteis e costumam mudar com certa frequência, pois estão submetidos à lei da oferta e demanda; um aumento da oferta, quando não acompanhado por um aumento proporcional da demanda, resulta em queda dos preços, enquanto a diminuição da oferta, quando não acompanhada por uma queda proporcional da demanda, resulta em aumento dos preços. Contudo, pouco ou quase nada mais é possível concluir a respeito do funcionamento da economia apenas por meio dos preços de mercado, conseqüentemente, isso levou os estudiosos dos fenômenos econômicos à formulação de um novo conceito, mais abstrato, o preço de produção, em Marx, ou preço natural, em Smith.

O *preço de produção* funciona como um centro gravitacional em torno do qual flutuam os preços de mercado, de acordo com Smith (1996), quando oferta e demanda efetiva¹ se encontram com exatidão, preços de mercado e preços de produção se igualam. Os preços de produção são constituídos pela quantidade, por mercadoria, de capital que é convertida no pagamento dos salários dos trabalhadores e nos meios de produção, acrescida da taxa de lucro média e da renda da terra.

Mas ainda assim, para efetivamente compreender as relações sociais por trás dos preços é preciso ir mais fundo e chegar até o *valor*. O verdadeiro sentido do valor varia de um teórico para o outro, como procuraremos mostrar na sequência, porém, numa tentativa de reduzir essas diferenças, pode-se dizer que o valor é o que de fato justifica uma mercadoria possuir maior ou menor valor de troca do que outra. Partindo dessa noção, os preços são, então, a expressão monetária do valor.

A discussão a respeito do valor é muito antiga e precede os clássicos da economia política Adam Smith e David Ricardo, contudo, em se tratando de uma teoria do valor-trabalho, Smith é inegavelmente um dos pioneiros.

Em sua principal obra, *A Riqueza das Nações*, o filósofo escocês justifica a escolha do trabalho como fonte do valor através do que ficou conhecido como paradoxo da água e do diamante. Smith (1996) já reconhecia os dois fatores do valor, o valor de uso e o valor de troca; o valor de uso diz respeito à utilidade que a mercadoria tem para seu proprietário, o que, de acordo com Marx (2017a), está relacionado às propriedades físicas da mesma. Já o valor de troca corresponde à relação quantitativa que determina que uma quantidade *x* de uma mercadoria pode ser trocada por uma quantidade *y* de outra. A partir dessas noções, Smith conclui que a utilidade não poderia ser a medida do valor, dado que a água, apesar de ter uma utilidade vital para os seres humanos, tem um valor de troca muito inferior ao diamante, cuja utilidade, mesmo com sua aplicação industrial, é indiscutivelmente menos importante que a da água.

Conforme Gontijo (1989), Smith acaba por propor duas teorias do valor: a primeira coloca que o valor de uma mercadoria corresponde à quantidade de trabalho demandada na sua produção, para o filósofo escocês isso seria válido nas

¹ Aqui se trata da demanda efetiva conforme Smith (1996), que corresponde à quantidade de consumidores dispostos a comprar uma mercadoria pelo seu preço natural (preço de produção). Não confundir com a demanda efetiva em Keynes.

sociedades em estágio mais “primitivo”. Com o acúmulo de capital e a apropriação da terra surgem o lucro e a renda da terra, nesse contexto, o valor das mercadorias seria equivalente à quantidade de trabalho que ela permite seu proprietário comandar, essa é a segunda teoria do valor de Smith, de acordo com ela, o valor das mercadorias seria então composto por salários, lucros e renda da terra.

Para a superação dessa contradição, Ricardo (1996) assume uma teoria do valor fundamentada apenas no trabalho incorporado na produção, com exceção de um pequeno grupo de mercadorias, que devido sua raridade teriam seu valor vinculado apenas à escassez. Além disso, a partir da adoção, por Ricardo, de uma teoria do valor amparada no trabalho demandado e não no trabalho comandado, fica também muito bem definida a questão da origem do lucro. Enquanto em Smith, essa questão pode ser interpretada de diferentes maneiras, em Ricardo, o lucro aparece claramente como uma apropriação por parte da classe capitalista da riqueza global gerada pelo trabalho, noção que serve de ponto de partida para os conceitos de mais-valia e de exploração do trabalho. Outra grande diferença de Ricardo em relação a Smith está nas análises daquele acerca do capital fixo e de como as diferentes proporções entre capital fixo e capital circulante afetam o preço das mercadorias. Entretanto, foi na obra de Marx que a análise dessa questão levou ao surgimento do que ficou conhecido como problema da transformação dos valores em preços de produção.

Entre os principais pontos de ruptura entre a obra de Marx e a de seus predecessores estão sua abordagem crítica e seu método influenciado pela dialética hegeliana, que conduzem a noção de que compreender o modo capitalista de produção passa necessariamente por não se prender ao nível das aparências, mas chegar até a essência do fenômenos, apontando as suas contradições. Além disso, uma das diferenças mais importantes entre Marx e a economia política está na compreensão do filósofo alemão acerca do significado da categoria valor, enquanto em Smith e Ricardo, o valor aparece como o preço real das mercadorias e o trabalho surge como medida-padrão, em Marx, o valor diz respeito às relações sociais de produção que são obscurecidas pelo fetiche da mercadoria, enquanto o trabalho abstrato socialmente necessário para a produção das mercadorias corresponde à medida do valor.

É no livro III, d' O Capital, que Marx analisa a espinhosa questão da passagem dos valores para os preços de produção. Na sua formulação, Marx

substitui o emprego dos conceitos de capital fixo e capital circulante pelos de capital constante e capital variável. Utilizando os conceitos de objeto de trabalho (matéria-prima), meios de trabalho (edifícios, máquina, ferramentas, etc.) e força de trabalho (salários), pode-se dizer que o *capital fixo* corresponde aos meios de trabalho enquanto o *capital circulante* diz respeito aos objetos de trabalho e à força de trabalho; já o *capital constante* corresponde aos meios de trabalho e aos objetos de trabalho enquanto o *capital variável* está ligado à força de trabalho. Marx faz essa distinção a fim de destacar o capital variável como o único capaz de adicionar mais-valor às mercadorias.

Outro conceito importante formulado por Marx é o de composição orgânica do capital, que diz respeito à proporção entre capital constante e capital variável. Setores produtivos com maior concentração de capital constante possuem maior composição orgânica do capital e os de menor concentração de capital constante possuem menor composição orgânica do capital.

Dito isso, o Problema da Transformação começa a partir do fato de que, em geral, os setores produtivos possuem diferentes composições orgânicas do capital, conseqüentemente, os setores de maior composição orgânica produzem menos mais-valia por capital investido em comparação aos setores de menor composição orgânica. O resultado é que os preços de produção não podem corresponder, no caso geral, aos valores, já que a concorrência tende a equalizar as taxas de lucro.

Seria a não correspondência direta entre valor e preço de produção suficiente para invalidar a lei do valor? Ora, da mesma forma que os preços de mercado dificilmente coincidem com os preços de produção, mas são por eles governados e possuem sua lógica de ser atrelada a eles, os valores e preços de produção não precisam coincidir para que a lei do valor seja válida. Trata-se, na verdade, de compreender como o valor, enquanto essência, governa e determina os preços de produção. Nas palavras de Engels (1984, p. 10) é uma questão de demonstrar “como se pode formar e necessariamente se forma igual taxa média de lucro, sem ferir a lei do valor, mas, ao contrário, fundamentando-se nela”.

Em Marx, pode-se dizer que a tentativa de determinar os preços de produção a partir dos valores, passa por definir a taxa de lucro através dos valores e, com essa taxa de lucro, definir os preços de produção. Além disso, para Marx, o processo fundamentava-se na noção de que, para a formação da taxa de lucro média, a mais-valia apenas migraria dos setores de menor composição orgânica

para os de maior composição orgânica, mantendo as igualdades entre 1) a soma total dos valores e a soma total dos preços, e entre 2) a soma total da mais-valia e a soma total dos lucros.

Todavia, a demonstração de Marx (2017b) acaba esbarrando em um problema, o fato de que em seu sistema as mercadorias que entram como meios de produção aparecem em seus valores, enquanto as mesmas mercadorias após processo produtivo aparecem em seus preços de produção.

Von Bortkiewicz (1978) foi um dos primeiros a apontar para essa inconsistência na formulação de Marx, e foi a partir de então que se lançou efetivamente o Problema da Transformação. Tratava-se, então, de realizar a transformação dos valores em preços, respeitando as duas igualdades marxianas: 1) soma total dos valores igual à soma total dos preços e 2) soma total da mais-valia igual à soma total dos lucros.

Entretanto, historicamente, com o avanço do debate o que ficou evidente é que a resolução do problema da transformação nesses termos é simplesmente impossível, a não ser que se desfigure a lei do valor conforme formulada por Marx. Dessa maneira, mais uma vez se levanta a questão: deve-se abandonar a teoria marxista do valor enquanto fundamento para a análise da economia capitalista? Talvez para aqueles que consideram que a resolução do problema da transformação passa rigidamente pela manutenção das duas igualdades marxianas, sim, mas isso significaria ignorar a essência do problema. Ora, a transformação dos valores em preços não é um mero exercício matemático, mas se trata, como já foi dito, de demonstrar como é possível a partir dos valores chegar aos preços de produção, demonstrando logicamente como aqueles governam estes.

Logo, é perfeitamente possível que, com outros termos, a transformação dos valores em preços de produção seja realizada, mantendo o rigor lógico. Podemos dizer que alguns dos processos elementares para a transformação são: 1) partir dos valores para se chegar nos preços de produção, pois esse processo sucessivo demonstra a regência dos valores sobre os preços; 2) soma total dos valores igual a soma total dos preços, porquanto valida o princípio de que só o trabalho é fonte criadora de valor; e 3) teorema de Morishima-Seton-Okishio que diz que “a taxa de lucro de equilíbrio [taxa média] só é positiva se a taxa de exploração for positiva” (MORISHIMA, 1973, p. 6), que aponta a conexão entre mais-valia e lucro.

Diante disso, existem algumas propostas de solução do problema da transformação que se encaixam nesses requisitos, é o caso de Shaikh (1978) e seu método iterativo, que propõe a repetição sucessiva do modelo de Marx até que meios de produção e mercadorias finais cheguem ao mesmo preço e, portanto, estejam ambas em seus preços de produção.

Dessa forma, apesar de complexa, a relação entre preços e valores ganha sentido, na medida que, apesar de não coincidirem no caso geral, os valores (essência) determinam logicamente e governam os preços de produção que, por sua vez, determinam e governam os preços de mercado (aparência).

6. A TEORIA DA VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO

A Teoria do Valor é o fundamento econômico para a compreensão do modo de produção capitalista, contudo, para os estudos geográficos e do comportamento do mercado imobiliário, é necessário um aprofundamento na aplicação da referida teoria sobre o espaço e suas particularidades. É nesse sentido que iremos analisar a Teoria da Valorização do Espaço.

Posto que o trabalho é o mediador da relação homem-natureza, é por meio dele que os homens produzem tudo aquilo que necessitam para a sua sobrevivência e reprodução social. Para tanto, utilizam-se dos recursos da natureza, transformando-a, e ao fazer isso produzem espaço. Dessa forma, Moraes e Costa (1987) afirmam que esse processo corresponde, invariavelmente, a uma valorização do espaço, afinal, como já foi discutido, o trabalho é fonte do valor. Em decorrência disso, os autores vão apresentar a valorização do espaço como um processo inerente a todas as sociedades humanas, que a sua própria maneira, de acordo, por exemplo, com o modo de produção vigente, valoriza o espaço.

Para uma melhor compreensão desse fenômeno, Moraes e Costa discorrem acerca da dialética entre o Valor *do* Espaço e a Valor *no* Espaço. O primeiro diz respeito às propriedades mais concretas do espaço e está relacionada com o seu valor de uso, portanto, refere-se às propriedades que tornam cada localidade única, seja pelos seus atributos naturais ou por aquilo que foi construído pelo trabalho. Já o segundo está relacionado a um espaço mais abstrato, em que o relevante não são as diferenças entre os lugares, mas sim as distâncias entre eles, por isso a circulação aparece aqui como um ponto central. Assim, o Valor *no* Espaço está

muito mais atrelado a espacialidade inerente aos processos mais especificamente econômicos. No caso do capitalismo, trata-se do processo de reprodução ampliada do capital, de valorização do valor, por isso, os autores afirmam que o Valor *no* Espaço estaria mais relacionado com o valor de troca.

Logo, o processo de valorização do espaço só pode ser compreendido a partir da relação entre essas duas dimensões, afinal de contas, o preço de uma mercadoria, por exemplo, é afetado tanto pelo valor *do* espaço quanto pelo valor *no* espaço, já que, pelo lado do valor *do* espaço, as propriedades como a fertilidade do solo (seja ela natural ou enriquecida pelo investimento de capital) ao afetaram a produtividade do trabalho influenciam o preço final das mercadorias tal qual a distância em relação aos mercados (valor *no* espaço). Pode-se ainda usar o exemplo da implementação de obras públicas para facilitar a conexão entre determinadas localidades, pois não só altera o valor *do* espaço, considerando que se trata de incorporação de trabalho humano ao solo, mas também influencia o valor *no* espaço, uma vez que pode facilitar a circulação e reduzir o preço das mercadorias que chegam na região.

Antes de prosseguirmos, porém, mostra-se importante problematizar o caráter ontológico, atribuído pelos autores, à valorização do espaço, quando afirmam que esse processo estaria presente em toda a história da humanidade. Afinal, até que ponto é razoável falar de valorização em sociedades nas quais sequer existia forma-mercadoria? Da mesma forma, como aplicar a categoria valor de uso em contextos nos quais o seu par dialético, valor de troca, é completamente inaplicável? Dito isso, a despeito de uma possível controvérsia em relação a aplicação da Teoria da Valorização do Espaço para toda a história da humanidade, no que tange ao modo de produção capitalista, as formulações de Moraes e Costa são, sem dúvida alguma, uma referência fundamental.

Em relação à questão do preço da terra e ao comportamento do mercado imobiliário, os autores acabam por não se aprofundar muito no livro referido, o pouco que se poderia dizer é que Moraes e Costa associam os aluguéis e a renda da terra mais ao valor *do* espaço, por estarem fortemente ligados às propriedades físicas do espaço, enquanto a comercialização de lotes de terra estaria mais relacionada ao valor *no* espaço, por se inserirem mais na esfera da virtualidade da circulação. Todavia, a partir da própria formulação dos autores que destaca muito bem o caráter dialético e indissociável do valor *do* espaço e do valor *no* espaço, parece

imprescindível uma análise desses fenômenos que não descole essas duas dimensões, até porque a compra de um imóvel ou terreno é também influenciada pelo que há de trabalho acumulado ou dos propriedades naturais que ali são encontradas, assim como a renda da terra e os aluguéis não estão, de forma alguma, desconectados da lógica mais geral e abstrata da circulação no modo de produção capitalista.

Para uma análise do mercado imobiliário e da valorização do espaço nas cidades, Carlos (2011) propõe, primeiramente, que se diferencie os juros sobre o capital aplicado no solo e a renda da terra, uma vez que, conforme já discutia Marx (2017b), a renda da terra corresponde a um pagamento pelo arrendamento de um porção de terra e pelo direito de usá-la como tal, em seu estado natural ou cultivada, enquanto as inversões de capital na terra “melhoram o solo, acrescentam seu produto e transformam a terra de mera matéria em terra-capital”. (CARLOS, 2011. p. 96)

A confusão entre os dois termos é certamente intensificada pelo fato de que muitas vezes o mesmo sujeito pode receber as duas formas de remuneração, nas palavras de Carlos (2011, p. 97),

[...] as melhorias incorporadas ao solo caem nas mãos do dono da terra quando encerrado o tempo de arrendamento “enquanto acidentes inseparáveis da substância do solo”, o que significa dizer que, na ocasião de um novo arrendamento (no estabelecimento de um novo contrato), o dono acrescentaria, à renda propriamente dita da terra, o juro pelo capital incorporado a ela, e que não custou nada ao proprietário.

Dessa maneira,

[...] o juro não faz parte da renda, mas do preço do solo como movimento de sua valorização, portanto, só há valorização se houver emprego de capital fixo na terra. Ou, num segundo caso, quando a economia global permite o aumento dos preços dos produtos agrícolas. (Idem)

Essa distinção é importante porque quando se trata do estudo da cidade, o fator trabalho possui um peso muito maior. Consequentemente, a autora propõe que a análise do processo de valorização na cidade e do comportamento do mercado imobiliário seja feita a partir do capital acumulado no solo. Aqui fica clara sua diferenciação em relação aos teóricos que procuram compreender esses fenômenos a partir da renda da terra.

Assim, retomamos a citação trazida na introdução:

Desse modo, a cidade, a propriedade refere-se à apropriação de parcela do produto do trabalho e sobre o trabalho produzido. O preço do solo urbano aparece como expressão acabada do processo de trabalho, isto é, como tempo acumulado em sua morfologia. É a forma econômica da propriedade de uma parcela desse espaço social diretamente associada à produção do valor, o que significa que a propriedade do solo urbano como monopólio permite não só a realização do valor de um fragmento, mas também a apropriação do conjunto do trabalho que se sintetiza na produção da cidade (provenientes do capital fixo incorporado ao seu espaço físico, em sua totalidade, como movimento intrínseco a sua produção histórica). (CARLOS, 2011, p. 99)

Aqui, a autora sintetiza muito bem a sua proposta de análise acerca do preço do solo urbano e nos traz os fundamentos para a conexão entre a teoria da Valorização do Espaço e o estudo da cidade e do mercado imobiliário. Visto que o trabalho é a forma como a sociedade valoriza o espaço, a valorização do espaço urbano e dos imóveis passa pela fixação de trabalho ao solo, havendo, dessa forma, uma relação entre as áreas mais valorizadas da cidade e a concentração de capital nessas regiões em comparação às demais.

Disso surge então o problema central desta monografia: se a construção de vias elevadas, como o Minhocão, significa fixação de trabalho humano ao solo, por que, em alguns casos, não houve valorização, mas sim desvalorização das regiões no entorno dessas vias?

A respeito da desvalorização imobiliária, Carlos (2011, p. 100) afirma que

a desvalorização, em contrapartida, não se refere, exclusivamente, ao capital que se deteriora pela obsolescência de uma aplicação direta numa parcela do solo urbano, mas pela a de sua localização no conjunto da cidade.

Pode-se dizer que essa formulação é consequência lógica da própria maneira que a autora aborda a questão da valorização e sua relação com as diferenças de trabalho acumulado no solo urbano. Sendo assim, tanto a valorização quanto a desvalorização dependem de como as localidades analisadas estão inseridas no contexto da totalidade da cidade. Seria, então, o caso do Minhocão explicado pela diferença de valor e de capital fixo acumulado no solo da região em relação às demais? A questão das novas centralidades da cidade de São Paulo parece reforçar essa ideia. Vejamos mais a fundo.

A falta de investimentos na região do Centro Histórico e a concentração de capitais na Paulista (e, depois, Faria Lima e Berrini) significou também um acúmulo cada vez maior de trabalho morto nas novas centralidades, enquanto, em comparação, o Centro Histórico passou a receber a fixação de uma quantidade

muito menor de trabalho, isso sem contar com a depreciação do capital que lá já se encontrava instalado. Como resultado, no contexto da totalidade da cidade, o centro antigo passou a se desvalorizar em relação às demais áreas que acumulavam mais capital numa velocidade muito maior. Considerando que boa parte da região do entorno do Minhocão está localizada no Centro Histórico, é inevitável que a desvalorização do entorno da via esteja fortemente ligada ao contexto da desvalorização da região central.

Outro aspecto importante é que, conforme Volochko (2015), a fixação de trabalho no solo, para que promova a valorização, reforça a centralidade – seja na escala da cidade como um todo, seja na escala do bairro – do lugar em que se encontra, o que não aconteceu no caso da construção do Minhocão, afinal, ao servir de ligação leste-oeste, a via reforça uma simbologia do Centro Histórico como lugar de passagem.

Entretanto, apesar de se mostrar como uma questão central para a compreensão do processo de desvalorização do entorno do Minhocão, a diferença no acúmulo de trabalho fixado ao solo urbano não parece explicar todas as facetas do fenômeno, em razão do fato de que alguns dos principais motivos que afastaram os moradores da região, corroborando para a queda dos preços dos imóveis e de seus aluguéis, foi o descontentamento dos habitantes do entorno da via elevada em relação ao barulho, à poluição provocada pela fuligem, o sentimento de medo da violência urbana, entre outros fatores fortemente subjetivos que aparentemente fogem do escopo da formulação amparada nas diferenças de concentração de capital fixo dentro da cidade.

Para que seja possível responder a esse problema sem sucumbir ao subjetivismo marginalista, a dialética entre valorização/desvalorização/capitalização apresentada por Volochko é um aspecto a ser analisado. Conforme elabora o autor,

A valorização do espaço ocorre, *grosso modo*, quando o trabalho social é incorporado efetivamente na produção do espaço através de melhorias em infraestrutura que fortalecem a centralidade do lugar. Já a capitalização se liga a um processo mais fictício ligado ao aumento de preços considerando uma especulação sobre a valorização futura de algumas áreas. (VOLOCHKO, 2015, p. 113)

Desse modo, Volochko introduz um novo aspecto no debate aqui proposto, o de capitalização, a partir do qual pode-se afirmar que o processo de valorização do espaço urbano está sujeito também aos movimentos especulativos e toda a

volatilidade a eles inerentes. Essa volatilidade dos mercados especulativos está ligada ao fato de que eles estão sempre à mercê das expectativas dos agentes econômicos, as quais são afetadas pelos mais variados motivos subjetivos.

A expectativa de valorização de determinada região atrai investimentos para a mesma, fazendo com que essa valorização se concretize. Da mesma forma, expectativas negativas como, por exemplo, a falta de demanda pelos imóveis da região do entorno de uma via barulhenta, impregnada pela fuligem da queima dos combustíveis dos automóveis, tende a afastar os investimentos.

O que nos leva de volta a relação entre valor e preço, pois demonstra que valor e preço comumente divergem entre si, afinal de contas estão sob o efeito de leis diferentes, como é o caso da lei da oferta e demanda que se aplica aos preços de mercado, mas não aos valores. Contudo, apesar de normalmente não convergirem, valor e preço estão intimamente ligados, já que é a lei do valor o fundamento lógico dos preços e é daquela que se deriva a existência destes. Além disso, o valor não pode se realizar sem os preços, pois é com eles, mais precisamente, com os preços de mercado, que nos relacionamos no nível mais concreto e é pelos preços de mercado que as mercadorias são efetivamente transacionadas.

Por conseguinte, para o caso do mercado imobiliário, isso significa que o capital empregado num imóvel não pode se realizar plenamente caso, por qualquer motivo que seja, a demanda se mostrar insuficiente e forçar o preço do imóvel e de seu aluguel para abaixo da taxa de retorno esperada. Por esse caminho, é possível demonstrar como a relação entre valor e preço é o ponto central da interligação entre os aspectos objetivos do processo de valorização/desvalorização e os fatores subjetivos dos agentes econômicos.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fortemente inspirada pelo paradigma rodoviarista e de circulação rápida para ligação entre dois pontos da cidade, com poucas preocupações com os efeitos para as localizações no meio do caminho, a construção do Minhocão, com clara influência do urbanismo de Robert Moses, é uma das obras públicas mais polêmicas da história da cidade de São Paulo.

Mesmo com as críticas vindas das experiências de outros países, em especial, dos EUA, a prefeitura, sob a administração de Paulo Maluf, levou a cabo a construção da via elevada. Os resultados, apesar de uma pequena valorização imobiliária da região no curto prazo, foram bastante de encontro com as expectativas dos que se opunham à construção do elevado, tais como uma expressiva desvalorização imobiliária no médio prazo do entorno da via, imóveis abandonados, sentimento de medo em relação à violência, poluição sonora e do ar e, no final das contas, nem mesmo o problema do trânsito congestionado, principal motivo apontado para a construção da via, foi resolvido.

Entre as diversas propostas para tentar mitigar os efeitos negativos da construção do elevado, a prefeitura adotou a limitação dos horários de funcionamento do Minhocão, com o objetivo de tentar ao menos reduzir o barulho e a fuligem em determinados momentos do dia. A circulação de carros à noite já era proibida em 1976, 5 anos após a inauguração da via. Durante a gestão de Luiza Erundina, ficou definido, em 1989, que o Minhocão ficaria fechado das 21h30 às 6h30, enquanto em 1990, a via elevada passou a ser fechada durante os finais de semana com a intenção de que a população da cidade pudesse usufruir do Minhocão para o lazer. (MACHADO, 2019)

Desde então, muitas pessoas têm mudado sua visão em relação à via, passando a entender o Minhocão como uma parte importante da história de São Paulo e como um ponto de encontro durante os finais de semana. No entanto, a opinião pública é, no geral, ainda extremamente negativa em relação ao elevado, com propostas que vão desde a demolição até a transformação do Minhocão em parque.

Essas propostas de intervenção, claramente, estão relacionadas a tentativas de revalorizar a região, o que, na realidade, já tem acontecido nas últimas décadas, ainda que num ritmo lento. Há quem argumente que se trata de um processo de gentrificação que está em andamento, essa polêmica, contudo, foge do escopo do trabalho.

O que a análise da experiência do Minhocão permite concluir é que a valorização do espaço sempre engendra a sua negação, a desvalorização, isso porque a maior concentração de trabalho fixado ao solo em determinada porção da cidade significa, ao mesmo tempo, a sua valorização e a desvalorização relativa das demais porções. Logo, valorização e desvalorização são momentos contraditórios

que existem simultaneamente dentro do processo de produção do espaço na totalidade da cidade.

Além disso, os processos de desvalorização atrelados à construção de vias elevadas são casos que, de maneira muito intrigante, permitem trazer à tona outra importante contradição: o caráter objetivo da valorização/desvalorização está ligado de maneira inseparável aos fatores subjetivos que regem os movimentos especulativos (a capitalização, em Volochko). Conexão essa que só pode ser plenamente compreendida através da relação valor e preço, que mostra como o trabalho abstrato ao mesmo tempo que provê a fundamentação lógica para os preços, depende dos mesmos para que possa se realizar.

Finalmente, acreditamos que o estudo da desvalorização, muitas vezes negligenciado, especialmente, dentro das correntes marxistas, mostra-se como um elemento fundamental para a compreensão dos processos de valorização do espaço, abrindo caminho para novas conclusões e descobertas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANUAR, M. I. N. M.; AHMAD, R. Elevated highways and its lost spaces: A review of Kuala Lumpur's seldom seen. **Environment-Behaviour Proceedings Journal**, v. 2, n. 6, p. 279-291, 2017.

ASSUNÇÃO, E. L. L. **Minhocão e arredores: construção, degradação e resiliência (1976-2016)**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2016.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARO, R. **The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York**. Nova Iorque: Vintage, 1975.

ENGELS, F. Prefácio. In: MARX, K. **O Capital**. 1 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, [s.d.]. Livro III, v. IV, p. 3-24.

FRÚGOLI JR, H. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Edusp, 2006.

GONTIJO, C. A epistemologia da transformação – uma crítica ao neo-ricardianismo. **Revista de Economia Política**, v. 9, n. 3, p. 84-102, jul./set. 1989.

HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

KHALEGHI, M.; PAKZAD, J. Elevated Highways in Residential Layouts: The Imposed Negative Impacts (Case Study: Sadr Elevated Highway). **International Journal of Architecture and Urban Development** Vol. 7, No 2 , Spring 2017.

LEVKOVICH, O.; ROUWENDAL, J.; VAN MARWIJK, R. The effects of highway development on housing prices. **Transportation**, v. 43, n. 2, p. 379-405, 2016.

MACHADO, A. C. P. **Para além de um viaduto: uma análise de usos e discursos sobre o Parque Minhocão**. Dissertação (Mestrado em Ciências) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019.

MARX, K. **O capital : crítica da economia política : livro I: o processo de produção do capital**. 2. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2017.

_____. **O capital : crítica da economia política : livro III: o processo global da produção capitalista**. 1. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2017.

_____. O método da economia política (Introdução). *In*: MARX, K. **Grundrisse**. São Paulo: Boitempo, 2011, p. 54-64.

MORAES, A. C. R.; COSTA W. M. **Geografia Crítica: A Valorização do Espaço**. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1987.

MORISHIMA, M. **Marx's Economics: A Dual Theory of Value and Growth**. Londres e Nova Iorque: Cambridge University Press, 1973.

MUMFORD, L. **The highway and the city**. Nova Iorque: New American Library, 1964.

OLIVEIRA, A. de. **Elevado Costa e Silva – A história e construção do Minhocão**. São Paulo in Foco, 2013. Disponível em: <<https://www.saopauloinfoco.com.br/construcao-elevado-costa-e-silva/>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2023.

RICARDO, D. **Princípios de Economia Política e Tributação**. São Paulo: Nova Cultura. 1996

SANDRONI, P. A dinâmica imobiliária da cidade de São Paulo: esvaziamento, desvalorização e recuperação da região central. *In*: SOMEKH, N.; COMIN, A.A. **Caminho para o Centro**. São Paulo, EMURB, 2004, p. 363-380.

SÃO PAULO. Lei nº 16.525, de 25 de julho de 2016. Decreta a mudança de nome da Via Elevado Presidente Costa e Silva para Via Elevado Presidente João Goulart. São Paulo: Câmara Municipal, 2016. Disponível em: <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Pesquisa/DetailsDetalhado?COD_MTRA_LEGL=1&ANO_PCSS_CMSP=2014&COD_PCSS_CMSP=288&COD_MTRA_LEG L=1&ANO_PCSS_CMSP=2014&COD_PCSS_CMSP=288>

SHAIKH, A. La teoría del valor de Marx y el “problema de la transformación”. **Investigación Económica**, v. 37, n. 144, p. 225-274, 1978.

SMITH, A. **A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas – Volume I**. São Paulo: Nova Cultural. 1996.

VOLOCHKO, D. Nova produção das periferias urbanas e reprodução do cotidiano. *In*: CARLOS, A. F. A. (org.). **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015p. 105-127, 2015.

VON BORTKIEWICZ, L. Contribución a una rectificación de la construcción teórica de Marx en el volumen III de El Capital. *In*: SWEEZY, P. **Economía burguesa e economía socialista**. Buenos Aires: Pasado y Presente, Siglo XXI, 1974, p. 191-213.

WAQAR, D. The end of the road: The state of urban elevated expressways in the United States. 2016.