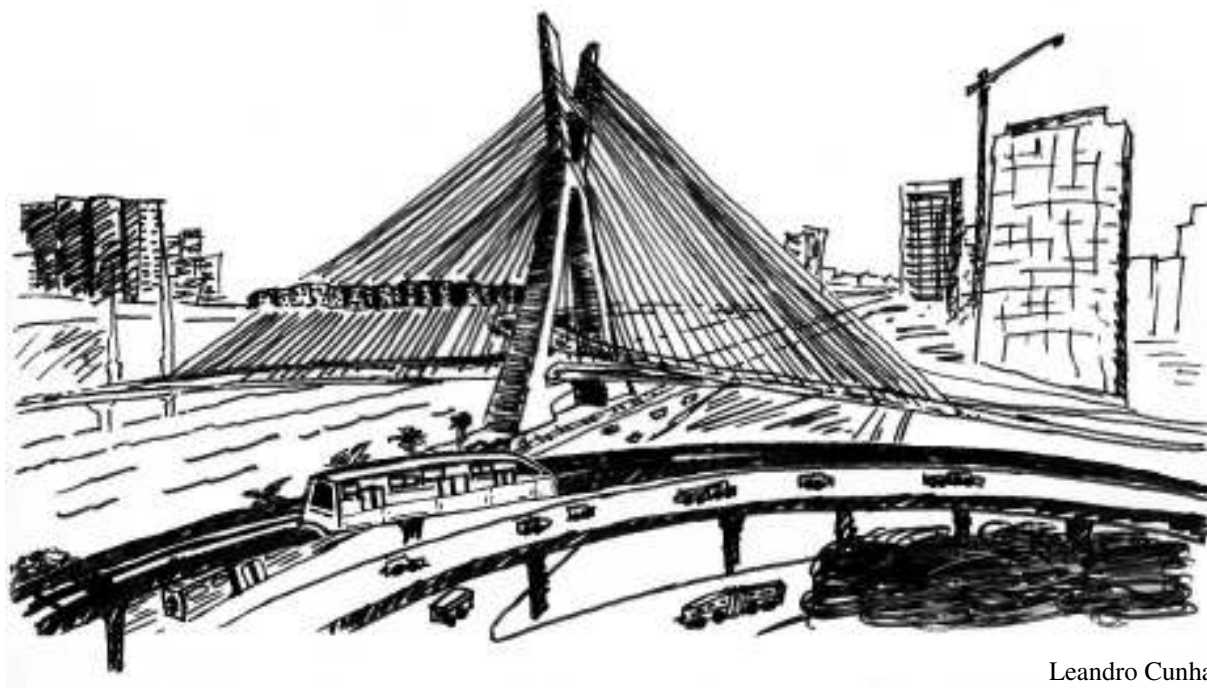


UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

DANILO LISBOA BARROS

**A Operação Urbana Consorciada Água Espreiada e a Linha 17-Ouro do Metrô-SP nas
estratégias de reprodução do espaço na metrópole de São Paulo**

The Consortium Urban Operation Água Espreiada and the 17-Gold Line of the Metrô-SP in
the spatial reproduction strategies in the metropolis of São Paulo



Leandro Cunha

Versão corrigida

São Paulo
2017

DANILO LISBOA BARROS

**A Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e a Linha 17-Ouro do Metrô-SP nas
estratégias de reprodução do espaço da metrópole de São Paulo**

Versão corrigida

Trabalho de Graduação Individual (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

Orientador: Profa. Dra. Isabel Pinto Alvarez

São Paulo

2017

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

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

B277o Barros, Danilo Lisboa
 A Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e a
 Linha 17-Ouro do Metrô-SP nas estratégias de
 reprodução do espaço na metrópole de São Paulo / Danilo
 Lisboa Barros ; orientador: Isabel Aparecida
 Alvarez. - São Paulo, 2017.
 135 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo, Departamento de
Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Metrópole de São Paulo. 2. Operações Urbanas. 3.
Metrô. I. Alvarez, Isabel Aparecida ; orient. II.
Título.

Nome: BARROS, Danilo Lisboa.

Título: A Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e a Linha 17-Ouro do Metrô-SP nas estratégias de reprodução do espaço na metrópole de São Paulo.

Trabalho de Graduação Individual (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

Orientador: Profa. Dra. Isabel Pinto Alvarez

Aprovado em:

Banca Examinadora

Profa. Dra. Isabel P. Alvarez (Orientadora)	Instituição: Universidade de São Paulo
Julgamento: _____	Assinatura: _____
Prof. Dra. Glória da Anunciação Alves	Instituição: Universidade de São Paulo
Julgamento: _____	Assinatura: _____
Prof. Ms. Felipe Saluti Cardoso	Instituição: Centro Universitário Fundação Santo André
Julgamento: _____	Assinatura: _____

Dedico este trabalho aos meus pais, Aluiz Lisboa Barros (*in memoriam*) e Maria do Carmo Lima Barros, com amor, admiração e gratidão pelo apoio, carinho e presença ao longo da minha vida.

AGRADECIMENTOS

À Deus primeiramente, por me proporcionar pais maravilhosos, em especial, uma mãe fantástica que desde o falecimento de meu pai, cuidou de mim e de meu irmão com muita força, garra e carinho, enfrentando dificuldades, mas crendo na formação de sujeitos íntegros e capazes, assim como fazem milhares ou mesmo milhões de mães nas periferias das metrópoles brasileiras.

À Profa. Dra. Isabel Pinto Alvarez que foi sempre um amor, muito meiga e principalmente paciente, nesta jornada iniciada ainda em 2013, desde as aulas da disciplina de planejamento. Além de excelente profissional tem um carisma e uma tranquilidade no modo de trabalhar que nos proporciona um ambiente muito propício para o desenvolvimento do trabalho. Muito obrigado!

À Felipe Saluti Cardoso por ter colaborado com indicação de bibliografia fundamental, discussões teóricas para o aprimoramento das ideias, revisão e correção do texto e ter sido sempre prestativo neste momento importante.

À Universidade de São Paulo e a Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, pela estrutura de realização do curso, bem como os bons momentos que nela passei.

À todos os professores e colegas de curso com quem fiz amizades, parcerias, entre outras relações e agradeço em especial aos de meu grupo, José Mario Taratetta, Cristina Parada, Heitor Farias, José Donato da Silva, Ivan Seno, Fernanda Motão e João Paulo Llorca e colegas do grupo Geometrópole Isis Ramos, Fernando Farina, Adriana Cirelli e Leandro Vicente de Andrade pela parceria, altas discussões e divagações sobre a produção do espaço na metrópole, principalmente nas aulas de Geografia da Metrópole com Ana Fani Alessandri Carlos.

À Lilian Lisboa, Karina Lisboa, Edmar Moreira, Jessica Domingues, Fabyenne Yano e os meus amigos pessoais que sempre acreditaram em mim, me incentivaram e motivaram a seguir os meus sonhos.

Aos amigos que mais diretamente estiveram envolvidos na produção deste trabalho, como Angélica Dantas Gama com o abstract, Leandro Cunha com a figura da capa, José Donato pela disposição em ajudar nos mapas, Valéria Assunção pelo incentivo, conversas e discussões, horas de ajuda e dedicação na confecção dos mapas e Leandro Vicente de Andrade, grande parceiro nos trabalhos de campo, reuniões com a orientadora, na discussão de ideais e conteúdos da geografia, contribuindo com seu olhar geográfico.

Ao meu incrível amigo, parceiro, companheiro e amor da minha vida Laisson Rafaini Neves de Sousa que nem sempre compreendeu minhas idas à faculdade e trabalho de campo, mas que sempre acreditou em mim, incentivou e principalmente, propiciou que eu tivesse tempo para me dedicar a realização deste trabalho e fim de ciclo em minha vida. A ele sou muito grato e qualquer agradecimento será sempre muito pouco perto do que fez por mim e pela importância que tem na minha vida.

RESUMO

BARROS, Danilo Lisboa. **A Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e a Linha 17-Ouro do Metrô-SP nas estratégias de reprodução do espaço na metrópole de São Paulo.** 2017. 130 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

A metrópole de São Paulo vem historicamente se constituindo como o lugar em que melhor se desenvolveu se adaptou as mudanças no capitalismo global, tornando-se o principal centro capitalista no Brasil. Sua urbanização é marcada pela rapidez e profunda desigualdade socioespacial, sobretudo a partir industrialização brasileira. No atual momento histórico marcado pela financeirização, a urbanização é caracterizada pela reprodução do espaço como mercadoria, numa perspectiva de cidade como negócio que visa a possibilidade de ganhos financeiros através do reinvestimento do capital na valorização de parcelas do urbano na cidade. Buscando entender e discutir essas estratégias de valorização do espaço na metrópole, analisamos o desenvolvimento da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada em seu período institucionalizado como lei (2001-2017) a partir do foco nos planos e projetos viários e de transporte implantados em seu perímetro, assim, pudemos também, agregar e discutir a implantação da Linha 17-Ouro do Metrô-SP, considerando esses dois projetos como estratégias de valorização estabelecidas pela aliança entre Estado e capital privado que moldam o desenvolvimento da metrópole constituindo novas centralidades e o tornando um espaço fragmentado, hierarquizado e corporativo, reproduzindo e ampliando sua desigualdade socioespacial.

Palavras-chave: Metrópole de São Paulo. Reprodução do espaço. Valorização. Operação Urbana Água Espraiada. Linha 17-Ouro do Metrô-SP.

ABSTRACT

BARROS, Danilo Lisboa. **The Consorciated Urban Operation Água Espraiada and the 17-Gold Line of the Metrô-SP in the strategies of space reproduction in the metropolis of São Paulo.** 2017. 130 f. Individual Graduation Work (TGI) - Faculty of Philosophy, Letters and Human Sciences, University of São Paulo, São Paulo, 2017.

The metropolis of São Paulo has historically been constituted as the place where it best developed and adapts the changes in global capitalism, making it the main capitalist center in Brazil. Its urbanization is marked by rapidity and deep socio-spatial inequality, especially since the development of the Brazilian industrial period. In the current historical moment marked by financialization, urbanization is characterized by the reproduction of space as a commodity, from a city perspective as a business that aims at the possibility of financial gains through the reinvestment of capital in the valorization of urban parcels in the city. Aiming to understand and discuss these strategies for the valorization of space in the metropolis, we analyze the development of the Consortium Urban Sprayed Water Operation in its institutionalized period as law (2001-2017) based on the plans and road and transport projects implemented in its perimeter, thus, we were also able to aggregate and discuss the implementation of Line 17-Gold of the Metrô-SP, considering these two projects as strategies of valorization established by the alliance between State and private capital that shape the development of the metropolis constituting new centralities and making it a space fragmented, hierarchical and corporate, expanding socio-spatial inequality.

Key words: Metropolis of São Paulo. Reproduction of space. Appreciation. Urban Operation Água Espraiada. Line 17-Gold of the Metrô-SP.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Elementos materiais da área em estudo. Autor: Leandro Cunha	Capa
Figura 2	Ponte Estaiada e Marginal Pinheiros	45
Figura 3	Ponte Estaiada e Marginal Pinheiros	45
Figura 4	Estúdios do telejornal SPTV da Rede Globo São Paulo	45
Figura 5	Estúdios do telejornal SPTV da Rede Globo São Paulo	45
Figura 6	Propaganda comercial do empreendimento GeoBerrini desenvolvido pela empreendedora imobiliária Bolsa de Imóveis.	46
Figura 7	Intervenções públicas propostas para o Setor Chucri Zaidan	49
Figura 8	Proposta de intervenção viária considerando a implantação das pontes Laguna e Itapaiúna.	50
Figura 9	Apresentação do prolongamento da Av. Chucri Zaidan e Complexo Viário Laguna/Itapaiúna, no Setor Chucri Zaidan, em imagem de satélite.	50
Figura 10	Apresentação da hipótese do autor de como poderia ser a futura extensão da Av. Chucri Zaidan	56
Figura 11	Matéria especial do Jornal O Estado de São Paulo sobre a expansão imobiliária na cidade de São Paulo	58
Figura 12	Matéria especial sobre a construção imobiliária na região da Av. Berrini	60
Figura 13	Dados sobre a vinculação de CEPAC aos setores	62
Figura 14	Dados sobre CEPAC. Quantidade vendida, valor unitário e valor arrecadado total, por ano	63
Figura 15	Áreas utilizadas em m ² , por setor da OUCAE	65
Figura 16	Previsão de quantidade e valor arrecadado com venda de CEPAC considerando a aprovação do PL 722/2015.	66
Figura 17	Setores da OUCAE e estoque de ACA definidos para cada setor.	69
Figura 18	Dados de participação dos agentes privados no desenvolvimento da OUCAE através do coeficiente de aproveitamento (CA).	70
Figura 19	Locais de empreendimentos residenciais que utilizaram a área construtiva adicional (ACA) e quantidade de papéis vinculados.	71

Figura 20	Locais de empreendimentos não residenciais que utilizaram a área construtiva adicional (ACA) e quantidade de papéis vinculados	71
Figura 21	Conjunto Habitacional Iguaçu	72
Figura 22	Conjunto Habitacional Jd. Edite 1	72
Figura 23	Conjunto Habitacional Gutemberg	72
Figura 24	Conjunto Habitacional Área 3	72
Figura 25	Conjunto Habitacional Área 18	72
Figura 26	Conjunto Habitacional Corruíras	72
Figura 27	Conjunto Habitacional Jd. Edite 2	72
Figura 28	Conjunto Habitacional Estevão Baião	72
Figura 29	Assentamentos irregulares, HIS e projeto Via Parque	74
Figura 30	HIS e Projeto Via Parque – divisão por lotes e construtoras	75
Figura 31	Trecho do elevador/trilhos da linha 17 Ouro	84
Figura 32	Trem monotrilho fabricado pela Scomi para a Linha 17-Ouro	84
Figura 33	Estação Oratório da Linha 15-Prata	84
Figura 34	Mapa esquemático de inserção da Linha 17-Ouro na rede metroferroviária de São Paulo	84
Figura 35	Traçado completo da Linha 17–Ouro em seu projeto original	85
Figura 36	Perspectiva artística do empreendimento “Parque Global” da Bueno Netto	96
Figura 37	Projeção artística do Conjunto Estevão Baião. Elaborada pela prefeitura	98
Figura 38	Obras em andamento do Conjunto Estevão pela prefeitura	98
Figura 39	Prédios do Conjunto Estevão Baião atrás das vigas do monotrilho na Av. Washington Luís	98
Figura 40	Rede PITU 2020 – Sistema estrutural sobre trilhos e pneus	102
Figura 41	Rede sobre trilhos com base no PITU 2020, adaptada na revisão de 2006 feita pelo Metrô-SP	104
Figura 42	Rede Azul do Metrô	105
Figura 43	Rede Distributiva do Metrô	108
Figura 44	Rede Essencial do Metrô	109
Figura 45	Rede do PITU 2025. Sistema estrutural sobre trilhos e pneus	110
Figura 46	Propaganda do empreendimento residencial E-motion Brooklin no Setor Brooklin	66

Fotos

Fotos 1/2	Av. Luís Carlos Berrini e Chucrí Zaidan com ciclovia no canteiro central	47
Fotos 3/4	Avenidas Luís Carlos Berrini e Dr. Chucrí Zaidan com corredor de ônibus nas faixas da esquerda e pontos no canteiro central	48
Fotos 5/6	Estação de Transferência Água Espraiada. Cruzamento da Berrini com Água Espraiada, embaixo da Ponte Estaiada	48
Foto 7	Ponte Laguna	49
Foto 8	Ciclovia na Ponte Laguna	49
Foto 9	Calçada e ciclovia na Ponte Laguna	49
Foto 10	Ponte Itapaiúna	49
Foto 11	Complexo viário Pontes Laguna e Itapaiúna	49
Foto 12	Ciclovia e calçada na Ponte Laguna	51
Foto 13	Ponte Laguna vista do alto	51
Fotos 14/15	Obras no final da atual Av. Chucrí Zaidan, após o Morumbi Shopping, início do prolongamento da Av. Chucrí Zaidan	53
Foto 16	Rua Nagib Miguel Ciufe	53
Foto 17	Rua Eng. Mesquita Sampaio	53
Fotos 18/19	Ambas mostram obras de alargamento na Rua Laguna	53
Fotos 20/21	Obras prontas no prolongamento da Av. Chucrí Zaidan (Rua Laguna)	53
Fotos 22/23	Obras de implantação do corredor de ônibus Berrini na Rua Laguna	54
Fotos 24/25	Obras de alargamento na Rua Laguna (prolongamento da Chucrí Zaidan)	55
Fotos 26/27/28	Imóveis na Rua Ângelo de Lucia	56
Foto 29	Prédios do lado norte da Av. Água Espraiada no Setor Brooklin	66
Foto 30	Plataforma com portas-plataforma na estação Oratório da Linha 15-Prata (Monotrilho)	91
Foto 31	Plataforma com portas-plataforma na estação Tamanduateí da Linha 2-Verde (Metrô Convencional)	91

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Conjunto de obras e ações previstas na LEI 13.260 de Dezembro de 2001	35
Tabela 2	Resumo com as alterações nas leis que regem a OUCAE	36
Tabela 3	Informações sobre empreendimentos HIS entregues e em obras na OUCAE	72
Tabela 4	Dados de favelas existentes com famílias cadastradas e removidas no perímetro da OUCAE	76
Tabela 5	Os trechos de implantação da Linha 17-Ouro e suas características	85
Tabela 6	Justificativas para implantação do monotrilho	88
Tabela 7	Trechos prioritários para implantação da Rede Essencial do Metrô-SP	111

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Localização da OUCAE na Cidade de São Paulo	32
Mapa 2	Divisão por Setores na OUCAE	34
Mapa 3	Projetos viários e de transporte coletivo em implantação na OUCAE	38
Mapa 4	Setores Jabaquara e Americanópolis	68
Mapa 5	Transporte coletivo estrutural por trilhos e pneus	118

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACA	Área Construída Adicional
BRT	Bus Rapid Transit (Trânsito Rápido por Ônibus)
CA	Coeficiente de Aproveitamento
CAIEPS	Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento do Solo
CEPAC	Certificados de Potencial Adicional de Construção
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CPPU	Comissão de Proteção à Paisagem Urbana
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CTLU	Câmara Técnica de Legislação Urbanística
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DERSA	Desenvolvimento Rodoviário S./A.
HIS	Habitação de Interesse Social
METRÔ-SP	Companhia do Metropolitano de São Paulo
OUC	Operação Urbana Consorciada
OUCAE	Operação Urbana Consorciada Água Espraiada
OUFL	Operação Urbana Faria Lima
PL	Projeto de Lei
PT	Partido dos Trabalhadores
PSD	Partido Social Democrata
PMSP	Prefeitura do Município de São Paulo
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
SEHAB	Secretaria de Habitação do Município de São Paulo
SP OBRAS	São Paulo Obras
SP TRANS	São Paulo Transporte
SP URBANISMO	São Paulo Urbanismo
STM	Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo
SVMA	Secretaria do Verde e Meio Ambiente do Município
VLP	Veículo Leve sobre Pneus
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

Sumário

Introdução	17
Capítulo 1 : A metrópole de São Paulo: modernização incompleta da metrópole periférica.....	20
Capítulo 2 : Operação Urbana Consorciada Água Espraiada	30
Capítulo 3 : Os Setores Jabaquara e Americanópolis:Pobreza e incertezas na periferia da OUCAE.....	68
Capítulo 4 : A Linha 17–Ouro do Metrô-SP na OUCAE	84
4.1 Características do projeto, discursos e justificativas que o validam.....	84
4.2 Os planos de transporte e a origem da Linha 17–Ouro.....	100
4.3 O desenrolar da linha	114
Considerações Finais	121
Referências	125

Introdução

Viver na metrópole pode ser sinônimo de possibilidades por ela ser caracterizada como o espaço da concentração: populacional, de empregos, de comércio e serviços, da saúde e educação, da tecnologia, enfim, de tudo que é urbano e que expressa a modernidade seguindo as tendências e padrões globais. Por outro lado, a metrópole pode ser também o lugar das desigualdades econômicas e sociais, da pobreza e da miséria, do subemprego, da violência, e do cotidiano exaustivo e estressante.

Esta aparente dualidade faz parte, na verdade, do mesmo processo, pois a produção do espaço diz respeito aos interesses do capital, e, também, a reprodução da vida. Portanto, desenvolve-se como o lugar de sua realização e constituição da sociabilidade com significados, sentidos e práticas próprios da escala do lugar ao mesmo tempo em que se produz, desenvolve e reproduz o espaço em seu sentido produtivo como condição, meio e produto da realização do ciclo econômico do capital, conforme entendeu Carlos (2011).

No atual momento histórico marcado pela mundialização e financeirização do capital, a cidade e o espaço tornam-se cada vez mais uma mercadoria trocável no mercado com possibilidade de ganhos financeiros e de reinvestimento de capital num processo contínuo que visa sua reprodução. Assim, contraditoriamente a dimensão da existência da vida social e de suas relações, estabelecidas no e com o lugar, são menosprezadas.

Para Carlos (2001) o que se impõe é uma nova lógica que estabelece o modo como a cidade vai se reproduzir mediada pela ação dos promotores imobiliários, das estratégias do sistema financeiro e da gestão política, logo:

Parece não haver dúvida de que a cidade se reproduz, continuamente, como condição geral do processo de valorização gerado no capitalismo no sentido de viabilizar os processos de produção, distribuição, circulação, troca e consumo e, com isso, permitir que o ciclo do capital se desenvolva e possibilite a continuidade da produção, logo, sua reprodução. (CARLOS, 2001, p. 15).

Considerando as ideias da autora, a cidade é localização para o desenvolvimento das atividades do processo industrial, é aglomeração que permite a base de consumo e de mão-de-obra, mas é também possibilidade de reprodução do capital.

Na atualidade da metrópole de São Paulo as atividades ligadas ao setor financeiro, de serviços, de comércio e de negócios do circuito superior da economia demandam certas

condições espaciais que prescindem de uma morfologia urbana compatível com as tendências e necessidades globais e levam a constituição de alguns espaços privilegiados que são preferenciais para servir às necessidades da acumulação capitalista.

A ação do estado é imprescindível para a constituição de novas centralidades ao orientar e reorganizar o processo de reprodução espacial que reforça a hierarquia dos lugares, criando espaços de dominação que tem como característica a expulsão dos antigos moradores, em especial os mais pobres, para as periferias, ampliando a diferenciação socioespacial e promovendo um espaço fragmentado, homogêneo e hierarquizado, como notaram Carlos (2001) e Santos (2009) ao abordarem a tendência de reprodução do capital na metrópole.

A aliança que se estabelece entre Estado e capitais privados têm por objetivo garantir o espaço como mercadoria passível de ser negociada no mercado de trocas, incluindo instrumentos sofisticados do mercado financeiro e do Estado que tem como prerrogativa criar instrumentos urbanísticos para permitir a aplicação do capital, sendo um deles a Operação Urbana Consorciada.

Este trabalho tem por objetivo investigar e discutir sob os termos dessa aliança estratégica, as obras e ações que constituem a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada no município de São Paulo, desde sua promulgação enquanto lei no ano de 2001 até o presente momento em 2017, sob o foco das intervenções previstas para os sistemas viário e de transporte dentro de seu perímetro. A infraestrutura vem a ser o segmento que recebe maior investimento por parte do Estado e as obras se constituem em instrumentos chamarizes atrativos ao investimentos privados na reprodução do espaço.

A partir da análise dessas obras e projetos, agregamos a análise da implantação da obra de monotrilho da Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, considerada por nós um instrumento de continuidade das estratégias de valorização em curso pela Operação Urbana num alinhamento de projetos as vezes conflitantes entre os diferentes níveis de governo, mas convergentes em relação às estratégias de reprodução do espaço.

Nosso trabalho está estruturado em quatro capítulos em que tratamos da constituição da metrópole de São Paulo e as características que envolvem sua urbanização e reprodução do espaço, a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e a Linha 17-Ouro do Metrô-SP.

No primeiro capítulo apresentamos o percurso histórico da constituição de São Paulo como metrópole e os aspectos que tem moldado sua urbanização e que refletem no presente na configuração de uma Região Metropolitana profundamente desigual.

O segundo capítulo é voltado para a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e as estratégias de reprodução do espaço da metrópole que a originou, sob o foco dos projetos e obras concernentes aos sistemas viário e de transporte.

No terceiro capítulo tratamos com mais especificidade os Setores Jabaquara e Americanópolis, porções do perímetro da Operação Urbana nos quais acreditamos que a realidade difere dos demais setores e onde as obras do sistema de circulação terão mais impacto para a população residente.

O quarto capítulo é destinado a Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo que cruza todo o perímetro da Operação Urbana e afeta de modo mais intenso as populações faveladas. Diante disto, buscamos investigar através das características do projeto, discursos e justificativas que o validam, bem como sua origem inserção nos planos de transporte metropolitano e como tem sido esse processo de implantação de modo que pudéssemos discutir a inserção do projeto nas estratégias de valorização do espaço reproduzido na metrópole de São Paulo.

Capítulo 1: A metrópole de São Paulo: modernização incompleta da metrópole periférica

Ao pensar em São Paulo precisamos abordar a questão da escala. Muitas vezes estudar questões que envolvem ou se referem somente à Cidade, ou seja, o município de São Paulo, não resolve ou não abarca processos que interferem na escala metropolitana de análise e que ao supor a escala da Metrópole também se relacionam com questões de escala global.

Nosso trabalho ao estudar uma área específica do município de São Paulo em que ocorrem ações competentes ao poder público municipal, através do mecanismo da Operação Urbana Consorciada pretendemos revelar o quadro em que a produção do espaço local influencia os demais municípios em escala metropolitana. O mesmo vale para o projeto da linha de metrô em construção, a qual nos debruçamos, também, nessa análise.

Outro ponto a se considerar é a questão dos agentes e sujeitos envolvidos. No caso da metrópole, eles são múltiplos e variados, com interesses e intenções distintos que convergem na reprodução do espaço capitalista ao mesmo tempo em que produzem o espaço de realização da vida cotidiana dos habitantes, numa contínua luta entre apropriação/uso e o sentido produtivo do espaço.

Caracterizada por uma urbanização profundamente desigual, segundo Alvarez (2014), tanto do ponto de vista da distribuição das atividades econômicas, serviços e equipamentos públicos, de um lado, quanto pela diferenciada morfologia de bairros e residências, de outro, o desenvolvimento industrial foi o grande impulsionador desse processo. Para Santos (2009), São Paulo é a expressão mais completa da metrópole de um país subdesenvolvido e industrializado, é o melhor exemplo no Terceiro Mundo de uma situação de modernidade incompleta onde se justapõem e superpõem traços de opulência e sinais de desfalecimento.

Segundo Santos (2009) São Paulo ganhou relevância na realidade histórica econômica e territorial brasileira quando se instalou a era industrial no país e é nela que a modernidade adquire maior desenvoltura, tanto do ponto de vista da produção quanto do consumo, através dos hábitos dos imigrantes e do meio ambiente construído. A mecanização do espaço geográfico permite uma expansão sustentada e cada novo

movimento no cenário internacional dos países centrais, São Paulo acata com presteza e velocidade as sucessivas modernizações no campo e na cidade, gerando crescimento.

A pujança econômica e o papel de comando que caracterizam a metrópole de São Paulo são faces dessa modernidade incompleta que é também seletiva por excluir uma parcela de seus sujeitos ao mesmo tempo em que agrega expressivas classes médias, nas palavras de Santos (2009, p.18). Outra característica da metrópole paulistana, segundo o autor, é a disparidade de renda entre os mais ricos e os mais pobres, num cenário em que “a pobreza é estrutural e não residual” e “aumenta à medida que a cidade cresce” (SANTOS, 2009, p.18).

Essas disparidades socioeconômicas marcaram a expansão desmesurada da cidade e sua periferização produzindo dentro dela o que Santos (2009) chamou de “vazios especulativos” e Alvarez (2014) “vazios urbanos”, ou seja, áreas com terrenos vazios dentro da mancha urbana circundante ou próxima ao centro e que, posteriormente, serviria aos propósitos da especulação imobiliária enquanto para os de menor renda o urbano se realizou como segregação socioespacial na ocupação das fronteiras da expansão urbana através de favelas, loteamentos irregulares e, mais recentemente, a partir dos anos 1980, por conjuntos habitacionais providos pelo Estado, num cenário de escassez de serviços e equipamento básicos e na luta por direitos, segundo Alvarez (2014).

A especulação com a terra é uma característica da urbanização de São Paulo que, ao reservar esses espaços vazios comandados pela especulação imobiliária, propiciou a ocupação das áreas mais centrais por populações de maior renda que passavam a ter acesso aos serviços públicos e benfeitorias, características do urbano em contrapartida a população de menor renda não tinha acesso a esses serviços e espaços, conformando um intenso processo de diferenciação socioespacial.

A metrópole entendida como o lugar da concentração populacional, das riquezas, das possibilidades, da tecnologia, de inovação e difusão da modernidade é também o lugar da pobreza, da violência, das formas precárias de habitação e do grande contingente de trabalhadores informais inseridos precariamente no processo produtivo para reprodução da vida, segundo nos lembra Alves (2013).

Ao tempo que se expandia os limites da área urbanizada, os loteamentos precários e isolados se multiplicavam, crescia a necessidade de ampliação do sistema viário e de transporte, tanto de mercadorias quanto de pessoas. Assim, num primeiro momento, o desenvolvimento de bairros se deu ligado às estações ferroviárias dos tramos que

cortavam a cidade, e no momento posterior, a partir da década de 1950, com a implantação de um modelo rodoviário adotado em escala nacional, a configuração territorial e urbana seria dominada pela prioridade do automóvel (SANTOS, 2009).

No caso da metrópole de São Paulo, já a partir da década de 1940 o rodoviarismo, como imperativo do progresso (SANTOS, 2009), era uma realidade através do sistema de loteamento-ônibus, ou seja, a disponibilização de linhas de ônibus para a ligação entre os loteamentos populares distantes das áreas centrais da cidade, possibilitando sua articulação (ALVES, 2013), não mais do trem que atendia uma pequena parcela da população e nem mais do bonde, restrito ao centro e ligação com alguns subcentros mais centrais, abortando o desenvolvimento ferroviário, fato comum aos países subdesenvolvidos ou do Terceiro Mundo, segundo Santos (2009).

Para Santos (2009, p.29) é a combinação entre expansão urbana e políticas de Estado que trará como consequência a expansão da metrópole ao longo das vias rodoviárias radiais em combinação ao processo de especulação imobiliária, assim:

“Na medida em que a população vai se espalhando ao longo das vias de transporte, aumentando o tamanho da cidade, os preços da terra e das casas vão normalmente aumentando dentro da cidade. É assim que a expansão territorial e a especulação se dão paralelamente, uma sendo a causa e o efeito da outra. É um terrível círculo vicioso.”

A seletividade na instalação da infraestrutura, inclusive de transporte, e a valorização diferencial dos terrenos, aumenta os custos dos serviços e de vida, obrigando as populações mais pobres a se fixarem cada vez mais distantes da área central da metrópole num processo de reforço da interligação entre pobreza e periferização, característico dos países subdesenvolvidos.

A forma como a metrópole se estrutura e, considerando o caso de São Paulo, no que se refere ao sistema de circulação, tem priorizado primeiramente a circulação de mercadorias, depois a circulação de pessoas de mais alta renda através de automóveis particulares e por último, os de menor renda, geralmente residentes nas periferias distantes, obrigados a deslocamentos diários por ônibus, sobretudo, em condições precárias e morosas, com destinos às áreas mais centrais da metrópole onde estão concentrados empregos, serviços públicos e a maior parte dos equipamentos sociais públicos ou privados.

O crescimento metropolitano resultante de um conjunto de processos interligados envolvendo diretamente a participação do Estado e de agentes privados na produção do

espaço foi fundamental na construção do que Milton Santos (2009) designa como o fenômeno da “Metrópole Corporativa e Fragmentada”.

Para Santos (2009) a Metrópole Corporativa Fragmentada pode ser caracterizada, em que pese a atuação do Estado, como a cidade construída provendo infraestrutura seletiva aos bairros mais ricos e população de maior renda, expulsando os mais pobres para mais longe, desassistida desses serviços num primeiro momento, impossibilitando um desenvolvimento endógeno dessas áreas em consequência da precariedade de condições de vida e de renda da população, mas que num momento seguinte, sob a alegação de prover infraestrutura, também acaba por incorporar as contribuições feitas por essa população, gerando valorização imobiliária e um novo processo de expulsão dos mais pobres, com tendências de aumentar continuamente o espaço urbano.

O Estado ao assumir cada vez mais responsabilidades na provisão de infraestruturas e serviços públicos, sob alegação de crise fiscal e falta de recursos, acaba por priorizar obras que atendam primordialmente as empresas hegemônicas, beneficiando também as demais, enquanto para o conjunto da população sobra o residual do orçamento, ou seja, os recursos são usados para resolução dos problemas das grandes empresas considerando as questões sociais residuais, é esse o sentido da Metrópole Corporativa dado por Santos (2009).

Há, portanto, um contínuo processo de prover a cidade para as necessidades do giro do ciclo do capital com a eliminação ou redução de ineficiências, provendo um espaço fragmentado, hierarquizado e homogêneo.

A partir da década de 1980, Lencioni (2005) entre outros autores, chama a atenção para um novo período histórico na produção do espaço urbano da metrópole de São Paulo, decorrente das transformações internacionais no mundo do trabalho caracterizado pela introdução de novas técnicas produtivas ao trabalho e gerência, possibilitando uma relativa desconcentração espacial da indústria e alterações na organização do espaço metropolitano.

Essas mudanças no sistema produtivo nos permitem falar em processo de Reestruturação Produtiva (LENCIONI, 2005) que possibilitaram uma maior terceirização das atividades industriais que se dispersaram por diversos pontos da área metropolitana, criando ou consolidando outras centralidades, novos subcentros especializados mono ou multifuncionais, alterando fluxos de mercadorias e pessoas com implicações

fundamentais nos sistemas viários e de transportes, configurando novos arranjos espaciais na metrópole.

Também permitiram a configuração do que Lencioni (2005, p. 54) chama de Cidade-região porque envolve a formação não só da região metropolitana de São Paulo, mas uma região por ela polarizada que envolve outras regiões do Estado de São Paulo que são vizinhas, “onde a percepção dos limites entre os municípios perde nitidez, diluem-se divisas e sobram resquícios da dicotomia entre campo e cidade”. Essa cidade-região se definiu por um processo histórico que possibilitou a homogeneização das condições gerais de produção e alterações nas funções e relações urbanas entre cidades. A cidade-região também representa o atual estágio de desenvolvimento do mundo e é um nó essencial da economia global.

A reestruturação produtiva também conduz ao aprofundamento da divisão socioespacial do trabalho, a hierarquização de lugares e fragmentação dos espaços. Neste processo, o espaço é tornado cada vez mais uma mercadoria negociável e adquire ainda mais relevância para os agentes privados que prescindem da atuação do Estado para viabilizar sua reprodução.

Para Ulian (2008) a reestruturação produtiva também induziu uma redefinição dos sistemas de transporte terrestre em relação à infraestrutura e em relação aos fluxos, em especial da força de trabalho. Este novo padrão de organização do território está intrinsecamente associado à mobilidade e as melhorias infraestruturais introduzidas servirão ao sistema do capital em primeira instância.

No período anterior quando a cidade que vinha sendo produzida era essencialmente a “cidade para a classe média”, segundo Vasconcellos (2001), uma classe social que cresceu muito e num período muito curto, segundo Santos (2009) e para o qual o Estado brasileiro direcionou sua atenção, como afirma Ulian (2008).

A cidade da classe média é caracterizada pelo intensivo uso do automóvel particular utilizado nos deslocamentos intra-urbanos o que ocasionou o problema do trânsito com a consequente imobilidade dessa população que, por sua vez, direcionou boa parte dos recursos públicos na solução deste problema.

As populações de menor renda, segundo Ulian (2008), tiveram sua participação reduzida nas decisões da estrutura político-social do país, sobretudo, a partir do período autoritário da Ditadura Militar, e nos planos e projetos de implantação de infraestrutura de transporte de massa estruturado e articulado que em muitos casos não se confirmaram

na RMSP, tendo sido instrumentalizados para apoiar e auxiliar atividades privadas ligadas ao transporte de passageiros, como o financiamento de programas para fabricação dos veículos de transporte. Assim, o sistema de transporte coletivo se configura como um fator de exclusão do cidadão na cidade produzida para a classe média.

Na metrópole de São Paulo, a maior concentração de obras viárias está localizada nas áreas de maior dinamismo econômico, onde há concentração da população de maiores rendimentos, onde também há maior ação dos empreendedores imobiliários e detentores de posse da terra e do capital que, através de mecanismos de mercado imobiliário e da especulação, reproduzem o espaço urbano alinhado às estratégias do grande capital.

Não significa, todavia, que a periferia não esteja inclusa nas ações de prover um espaço de circulação dotado de racionalidades técnicas fundamentais à maximização da circulação de mercadorias em um fluxo, teoricamente de maior velocidade, nas palavras de Alves (2013), é o que ocorre, por exemplo, na implantação do Rodoanel¹, uma das principais obras viárias que prometem aliviar o intenso tráfego de veículos na RMSP. Implantado sob um discurso tecnocientífico de minimização de impactos ambientais e sociais, mas que, para a autora,

“[...] a verdade é que a obra viária potencializa em velocidade não só a articulação das principais vias de fluxos de mercadorias, como também a criação de novos espaços qualificados, tanto para moradia, quanto para o desenvolvimento empresarial, configurando-se como indutora ao avanço do capital.” (ALVES, 2013, p. 117).

As rodovias têm sido historicamente indutoras de urbanização e, com o Rodoanel, essa tendência não seria diferente, mesmo que boa parte de seu traçado seja executado em pontes, viadutos e túneis, ainda assim ele passa por áreas no extremo das periferias e de mananciais, representando riscos ao abastecimento de água de toda RMSP. Por outro lado, representa ampliação da acessibilidade à áreas distantes, possibilitando a expansão imobiliária para as classes de maior renda que optam por morar em enclaves fortificados sob o discurso de recuperação da qualidade de vida, enquanto para os de menor renda, continuará significando segregação socioespacial, entre outros motivos, por romper relações de proximidade estabelecidas, cortadas pelo fluxo de alta velocidade da infraestrutura. Tem-se, portanto uma ampliação da diferenciação socioespacial, como afirma Alves (2013).

¹ O Rodoanel Mário Covas é um anel viário de 176,5 km, com quatro trechos (Norte, Sul, Leste e Oeste) e que circundará a Região Metropolitana de São Paulo conectando suas dez principais rodovias. É uma obra do Governo do Estado de São Paulo implantada através da empresa de economia mista Dersa S/A. Iniciado em 1998, têm concluídos os trechos Oeste, Sul e Leste.

A reestruturação produtiva também assinalou uma importante mudança na história da metrópole paulistana, se ao longo do século XX ela centralizou o desenvolvimento capitalista no Brasil, concentrou capitais, relações e serviços mais modernos (ALVAREZ, 2014), na virada para o século XXI ocorre a mudança do capital que mais diretamente vai influenciar a reprodução do espaço urbano, passa-se da primazia do capital industrial para o capital financeiro.

Apesar do processo de desconcentração espacial das indústrias na RMSP, não é possível falar em desindustrialização, a metrópole ainda centraliza as bases técnicas, os setores administrativo e financeiro da produção, também as infraestruturas, o mercado e a força de trabalho, contudo, sua atividade econômica tem sido cada vez mais pautada pelos setores de comércio, serviços e do terciário superior² resultando em outra qualidade das atividades desenvolvidas, alicerçadas no processo de mundialização articulando diferentes escalas, como nos diz Carlos (2015, p.08):

“[...]No atual contexto da mundialização financeira, a economia e o capital industrial são postos a serviço da circulação financeira, estabelecendo uma mudança de qualidade na economia, no trabalho e na urbanização. Trata-se de um processo no qual as mais-valias passam a articular diversas escalas (do lugar ao mundial), ganhando novos circuitos de produção e realização e canalizando vultosos investimentos financeiros para a produção constante do espaço, o que se expressa nas atividades das grandes empreiteiras e na produção imobiliária.”

Diante destas premissas é possível reafirmar a centralidade da metrópole para as estratégias de reprodução capitalista que ganham nova dimensão ao recolocar o espaço como momento do processo produtivo de mercadorias, o que nos conduz ao entendimento do Urbano como Negócio como o momento em que a cidade e o urbano passam a *“reproduzir não mais as condições necessárias para a acumulação do capital no espaço urbano, mas reproduzir diretamente o capital por meio da produção do espaço urbano”* (CARLOS, 2015, p.08).

A reprodução da metrópole, como condição necessária a reprodução do capital, aparece sob a forma de empreendimentos imobiliários desenvolvidos pelos agentes econômicos e políticos hegemônicos, na qual é requerida a ação do Estado no sentido de criar as condições propícias ao processo, configurando lugares com infraestrutura

² Entende-se por Terciário Superior parte das atividades econômicas do Setor Terciário caracterizadas por uso intensivo de conhecimento, tecnologia e informação. São atividades intelectuais ligadas a geração e compartilhamento de informações, pesquisa e desenvolvimento de tecnologia da informação e comunicação, educação, alta tecnologia e finanças.

necessária a cada atividade considerando sempre a possibilidade de realização do lucro (CARLOS, 2015).

Ainda segundo Carlos (2015), a produção do espaço é condição, meio e produto de realização do ciclo do capital e também momento constitutivo da vida humana, assim, a metrópole aparece, no plano social, como privação do uso e acesso à cidade pelos cidadãos por transformar formas, estruturas e funções dos lugares enquanto, no plano político, o Estado implanta as condições de realização da acumulação capitalista através da edição de políticas públicas e do desenvolvimento de novos mecanismos, estratégias e instrumentos financeiros articulados às ações do setor imobiliário.

Se a morfologia da metrópole revela a cidade como negócio, ela também aparece como segregação (ALVAREZ, 2015) e no momento histórico atual nem mesmo estruturas legais como os Planos Diretores Municipais, leis complementares e o Estatuto da Cidade³ são suficientes para assegurar direitos de moradia e permanência das populações de menor renda, contrapondo projetos especulativos, é o que pressupõe Alvarez (2013). O próprio Estatuto da Cidade assegurou instrumentos, como as Operações Urbanas e a Outorga Onerosa, pelos quais Estado e agentes de mercado imobiliário conduzem as transformações urbanas.

São ações e projetos chamados de “requalificação urbana” ou de “manutenção ambiental” que conduzem transformações intra-urbanas severas na RMS, capitaneadas pelo Estado em seu papel fundamental de normatizador que impõe a troca, institui e conserva a propriedade privada da terra e, nas palavras de Alvarez (2014), cria possibilidades de ganhos futuros, como um capital fictício. Esta é uma marca forte do capitalismo brasileiro, tendo papel estratégico na produção da urbanização e no momento atual torna-se lastro de negociações de títulos no mercado financeiro (ALVAREZ, 2015).

Os instrumentos normativos urbanos, como as Operações Urbanas Consorciadas, atuam no sentido de quebrar a rigidez do espaço produzido e da propriedade privada, transformando-os em potência de ganhos futuros através da reprodução dos espaços e transformação dos lugares, constituindo o que Alvarez (2014) chama de “Plasticidade da Metrópole”, como possibilidade de reinvestimento do capital excedente sob a forma da produção imobiliária e sua vinculação ao mercado financeiro através, por exemplo, dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC).

³ Lei Federal 10.257 de 10 de Julho de 2001.

Sob essas condições que o Estado e os agentes imobiliários vão atuar na produção de novos espaços na metrópole que possibilitam a valorização e sejam capazes de atender as demandas das empresas transnacionais e do grande capital nacional, do ponto de vista da infraestrutura necessária ao desenvolvimento de seus negócios, ou seja, produz-se espaços articuladores das escalas, do lugar ao global.

No caso da metrópole de São Paulo, a área que melhor tem servido a esses propósitos nas últimas décadas, é a área conhecida como Quadrante ou Setor Sudoeste e que engloba o eixo de importantes avenidas como a Marginal Pinheiros, Brigadeiro Faria Lima, Eng. Luís Carlos Berrini e Dr. Chucri Zaidan, para onde se deslocou o setores financeiro, de serviços e de negócios modernos, produzindo o espaço que Fix (2001) chama de “Nova Cidade”, onde a morfologia urbana é altamente associada aos padrões hegemônicos mundiais da forma imobiliária.

Nosso trabalho, nos próximos capítulos, busca entender como as ações do Estado em aliança aos agentes imobiliários têm atuado na reprodução do espaço da metrópole de São Paulo, especialmente a partir das operações urbanas, destacando-se a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, no ano de 2001, até o ano atual, 2017. Faremos isso com foco nos projetos e ações que envolvem o provimento da estrutura viária e de transporte.

Com base nas discussões que já apresentamos a propósito da estruturação da metrópole de São Paulo e seu desenvolvimento desigual e segregador, buscamos entender como a implantação de infraestruturas de transporte, sobretudo de uma determinada linha de metrô, contribui com as estratégias de produção desse espaço, tomando como fio condutor o papel que cabe à geografia, nas palavras de Flávia Ulian (2008, p. 116):

“Cabe a Geografia abordar a questão do uso seletivo do espaço urbano como substrato físico cortado por vias e meios de transporte em função da valorização de alguns espaços em detrimento da desvalorização de outros em decorrência, em grande parte, do mercado imobiliário.”

Assim procuramos não só abordar a questão do uso, mas também da produção seletiva do espaço que determina a hierarquização dos lugares e a diferenciação socioespacial. Através de grandes projetos como a Linha 17-Ouro do Metrô-SP e/ou os instrumentos urbanísticos como a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, em que a própria palavra “Consorciada” revela essa aliança, pois é justamente este um dos seus

significados⁴, pretendemos mostrar como a articulação entre o Estado e os interesses privados produzem um novo espaço cuja a infraestrutura viária e de transportes constitui um elemento chave deste processo.

⁴ Segundo o dicionário Priberam, o verbo ‘Consortiar’ significa: Conjugar; unir (-se); ligar(-se); aliar(-se). Busca pela palavra "**consorciada**", in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <https://www.priberam.pt/dlpo/consorciada> [consultado em 19-10-2017].

Capítulo 2: Operação Urbana Consorciada Água Espraiada

A Operação Urbana Consorciada Água Espraiada foi legalmente definida pela Lei nº 13.260 de 28 de dezembro de 2001, da gestão da então prefeita pelo PT, Marta Suplicy. Em 22 de julho de 2011, o projeto recebeu nova redação, em alguns parágrafos, pela Lei nº 15.416 da gestão de Gilberto Kassab (PSD)⁵ e, em 16 de dezembro de 2015, o ex-prefeito, também pelo PT, Fernando Haddad, encaminhou Projeto de Lei (nº 722) para incluir um plano urbanístico complementar ao Setor Chucri Zaidan, ainda em discussão na Câmara Municipal de São Paulo. Além destes, a Lei nº 15.519 de 29 de dezembro de 2011 e outros quatro decretos e cinco portarias versam sobre pontos específicos desta operação urbana que abordaremos ao longo do capítulo.

O texto da lei define a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada como um:

“conjunto de intervenções coordenadas pela Prefeitura através da Empresa Municipal de Urbanização - EMURB, com a participação dos proprietários, moradores, usuários e investidores, visando a melhoria e transformações urbanísticas, sociais e ambientais na área de influência da atual Avenida Água Espraiada.” (SÃO PAULO, 2001)

A Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) se consolida nesta lei como o órgão que representa a prefeitura no desenvolvimento e gestão da Operação Urbana. Com a publicação da Lei nº 15.056, de 8 de Dezembro de 2009, a EMURB é cindida em duas empresas municipais, a SP Urbanismo com as atribuições de “dar suporte e desenvolver as ações governamentais voltadas ao planejamento urbano e à promoção do desenvolvimento urbano do município” (SÃO PAULO, 2009) e a SP Obras responsável por “executar programas, projetos e obras definidos pela Administração Municipal” (SÃO PAULO, 2009), dito de outra forma, a SP Urbanismo é responsável pelo planejamento e a SP Obras pela execução das ações da prefeitura.

De forma prática, considerando as Operações Urbanas Consorciadas (OUC), a SP Urbanismo ficou sendo responsável por comunicar e publicizar as ações planejadas,

⁵ José Serra (PSDB) assumiu a prefeitura de São Paulo, no ano de 2005, após vencer a candidatura à reeleição Marta Suplicy (PT). No ano seguinte, em 2006, candidatou-se e venceu a eleição para o Governo do Estado de São Paulo, deixando no comando da cidade, seu vice, Gilberto Kassab (ainda no Partido da Frente Liberal – PFL). Em 2009, Gilberto Kassab assume novamente a prefeitura de São Paulo como prefeito eleito, fato muito influenciado pela popularidade e boa aceitação da Lei Cidade Limpa (Lei Municipal nº. 14.223/06), e permaneceu até o fim do mandato, em 2012. Ainda no ano de 2011, Gilberto Kassab, em alta popularidade, e dissidentes do DEM, PSDB e outros, criam o Partido Social Democrático (PSD). Houve, portanto, uma gestão conjunta Serra/Kassab no Governo do Estado e na prefeitura de São Paulo, no período 2006-2010, que facilitou a implementação de políticas públicas, numa aliança política entre PSDB, DEM e, posteriormente, PSD que ocorre nos três níveis de governo, considerando o Estado de São Paulo.

projetadas e executadas; gerenciar as questões relativas ao financiamento das ações da prefeitura, regulamentando os mecanismos e estoque regulador de emissão e uso de CEPAC; também por coordenar o Grupo de Gestão com a participação de órgãos públicos e entidades civis organizadas e; planejar o Programa de Intervenções; enquanto que a SP Obras ficou responsável pela execução das obras do Programa de Intervenções.

O financiamento das ações se ampara na possibilidade de utilizar recursos próprios dos cofres municipais e também verbas advindas de mecanismos regularizados pelo Estatuto da Cidade, como é o caso dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), definidos da seguinte maneira pela Prefeitura de São Paulo:

Os **CEPAC** (Certificados de Potencial Adicional de Construção) são valores mobiliários emitidos pela Prefeitura do Município de São Paulo, através da SP URBANISMO, utilizados como meio de pagamento de Contrapartida para a outorga de Direito Urbanístico Adicional dentro do perímetro de uma Operação Urbana Consorciada. Cada CEPAC equivale a determinado valor de m² para utilização em área adicional de construção ou em modificação de usos e parâmetros de um terreno ou projeto⁶. (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017)

No segundo artigo da Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001, aparece a justificativa das intervenções ao afirmar que tem por objetivo:

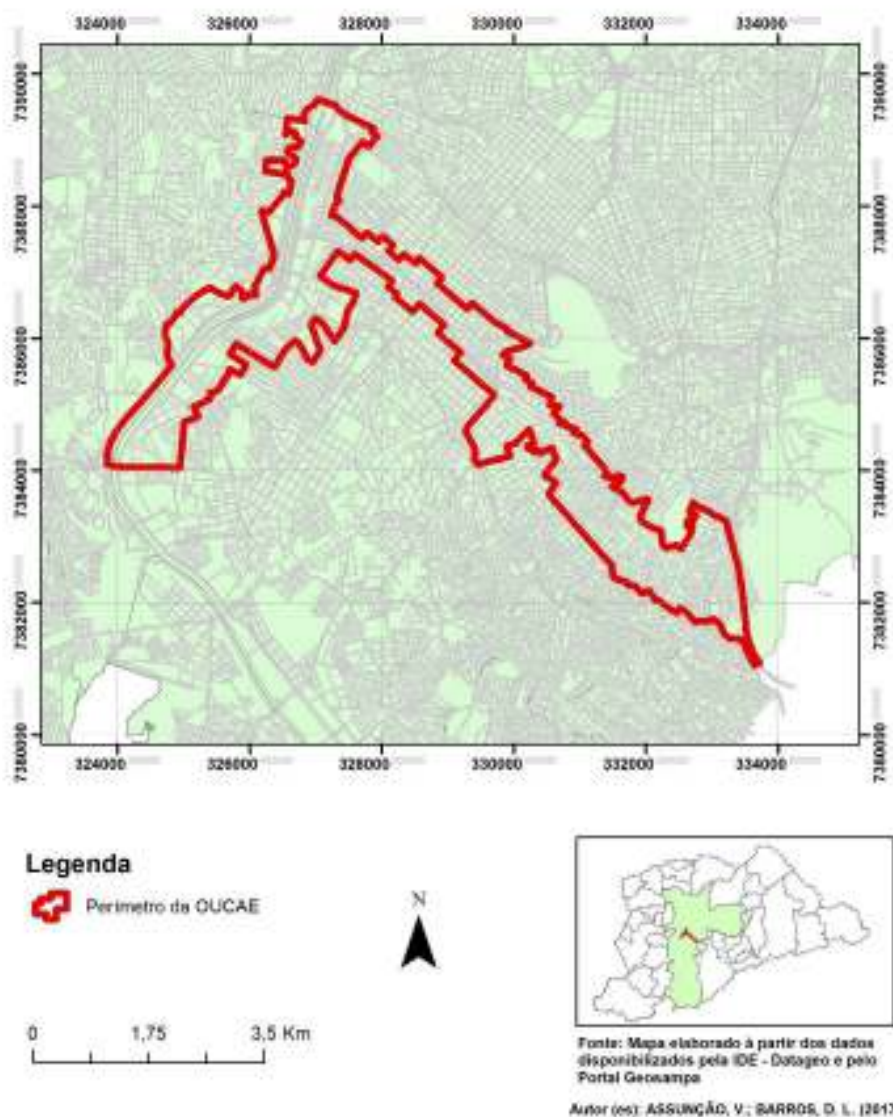
“[...]tratar de forma diferenciada as desigualdades existentes na região e privilegiar as funções urbanas relacionadas com a distribuição espacial da população, das atividades econômicas e sociais, da oferta de infraestrutura e de serviços urbanos”. (SÃO PAULO, 2001).

Ao “tratar de forma diferenciada as desigualdades existentes na região”, o texto aponta para a dimensão do tamanho da área de abrangência da Operação Urbana que afeta seis distritos, como mostra o mapa 1 da localização do perímetro, e abarca áreas de seis diferentes subprefeituras (administrações regionais). É um território caracterizado por áreas residenciais de altíssimo padrão ao mesmo tempo em que há áreas de médio padrão bastante antigas e uma área expressiva de habitações subnormais principalmente no eixo da Água Espraiada e no distrito do Jabaquara, bem como áreas comerciais e empresariais do setor terciário superior em contraposição a estabelecimentos comerciais locais, antigos galpões e imóveis industriais, portanto, uma área bastante heterogênea tanto em questão de renda dos habitantes quanto em questão de infraestrutura urbana.

⁶ Os CEPACs são, portanto, títulos mobiliários, negociáveis na bolsa, relativos ao direito de construir acima do permitido por lei, dentro do perímetro da Operação Urbana. Constituem um instrumento de financeirização do espaço, conforme tratado por Alvarez (2015).

Mapa 1 - Localização da OUCAE na Cidade de São Paulo

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA ESPRAIADA (OUCAE) Localização e Perímetro



Fonte: ASSUNÇÃO, V.; BARROS, D. L. (2017).

Na continuação, sobre os objetivos e diretrizes gerais do projeto, afirma-se a intenção de promover a ocupação ordenada da região; desenvolver um programa que garanta o atendimento à quem vive em habitações subnormais; criar estímulos para a implantação de usos diversificados; incentivar a mescla de usos para estimular a dinâmica urbana; dotar o perímetro da Operação Urbana Consorciada de qualidades urbanísticas compatíveis com os adensamentos propostos; criar condições para que proprietários, moradores e investidores participem das transformações urbanísticas; implantar os

melhoramentos viários, em especial a conclusão da Avenida Água Espraiada⁷; incentivar o remembramento de lotes e a criação de áreas de circulação e acesso público; estabelecer um mínimo de espaços por setor destinados à implementação de áreas verdes sob a forma de praças e/ou parques lineares e passeios públicos arborizados e ajardinados e; prever a implantação em cada edificação de dispositivo de drenagem por retenção⁸.

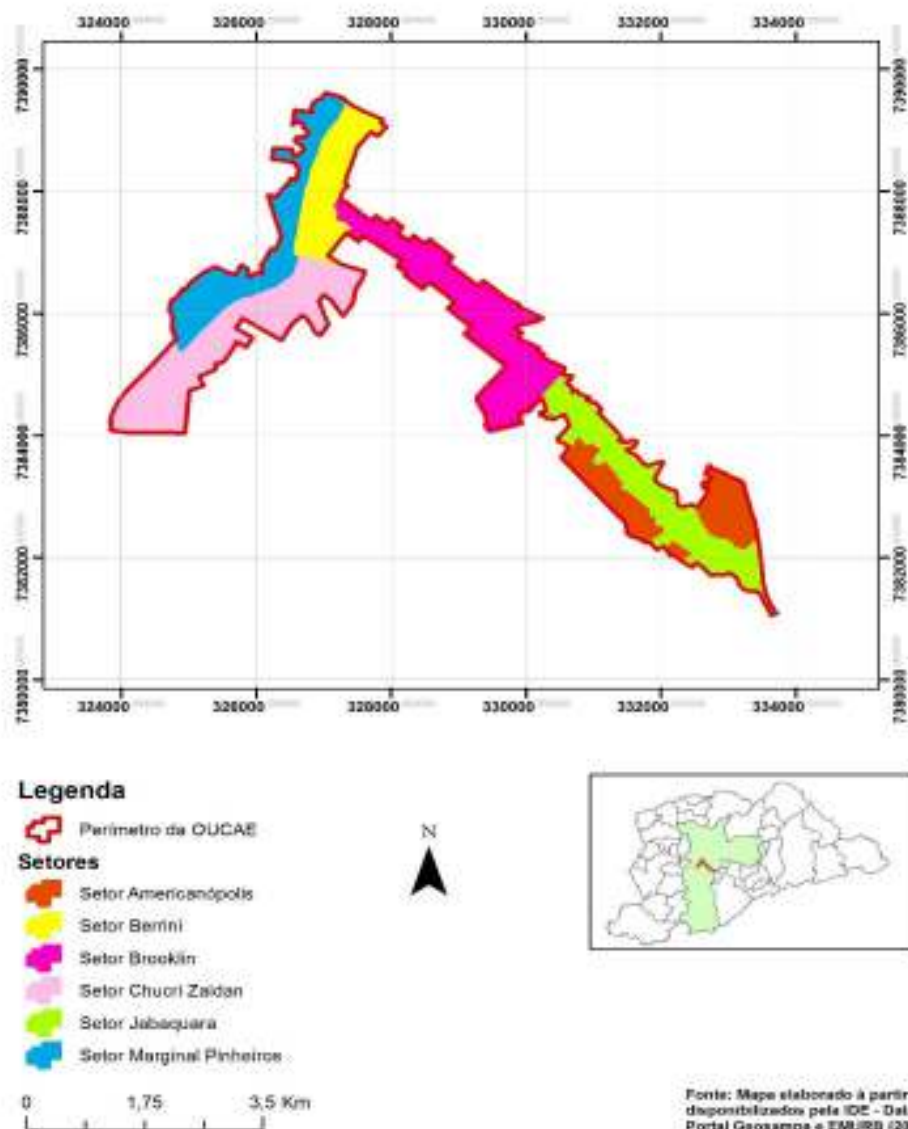
A Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE) foi concebida a partir da divisão em sete setores com o ‘objetivo de tratar de forma diferenciada as desigualdades existentes na região’ (SÃO PAULO, 2001). Deste modo o Setor Marginal Pinheiros, segue o traçado da Marginal Pinheiros e abarca áreas na margem esquerda do rio; outros dois setores, Berrini e Chucri Zaidan, seguem o eixo da Av. Luís Carlos Berrini, sua continuação pela Av. Dr. Chucri Zaidan e sua extensão prevista até à Av. João Dias, projetando um eixo de sentido Norte - Sul das intervenções; outros três setores seguem o eixo da Av. Água Espraiada (atual Jornalista Roberto Marinho) e sua prevista continuação até a Rodovia dos Imigrantes, são os setores Brooklin, Jabaquara e Americanópolis, perfazendo um eixo de sentido Oeste - Leste e; por fim um sétimo setor denominado de ZEIS (Zona Especial de Interesse Social) que designa áreas voltadas a construção de habitações populares e que no caso desta Operação Urbana, não perfazem uma área contínua, mas pequenas áreas distribuídas dentro dos demais setores, como percebemos no mapa 2 que apresenta a divisão por setores na OUCAE:

⁷ A Av. Água Espraiada teve seu nome alterado em 2003, na gestão Marta Suplicy, como homenagem ao falecido proprietário das Organizações Globo, Roberto Marinho. Para fins didáticos, por considerarmos mais simbólico e de melhor identificação pelo leitor, manteremos a designação Água Espraiada ao referenciarmos tal avenida.

⁸ O Decreto nº 41.814/2002, do município de São Paulo, tornou obrigatória a execução de reservatórios para águas coletadas por coberturas e pavimentos nos lotes, edificados ou não, que tenham área impermeabilizada superior a 500 m².

Mapa 2 - Divisão por Setores na OUCAE

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA ESPRAIADA (OUCAE) DIVISÃO POR SETORES



Fonte: ASSUNÇÃO, V.; BARROS, D. L. (2017).

Um dos principais pontos de ação da OUCAE, senão o principal, diz respeito ao Programa de Intervenções, um conjunto de obras que segundo a legislação tem por objetivo a complementação e adequação do sistema viário e de transporte, com prioridade ao transporte coletivo, além de outros objetivos como o provimento de Habitações de Interesse Social (HIS) e atendimento econômico e social para a população de baixa renda diretamente atendida pelas obras, entretanto, essas outras ações não recebem nível de detalhamento tão significativo quanto às ações referentes às intervenções no sistema

viário.

Dentre as intervenções no sistema viário, podemos destacar como principais metas, no sentido Oeste - Leste, a continuação ou abertura de vias ao longo do córrego Águas Espaiadas até a intersecção com a Rodovia dos Imigrantes configurando uma via expressa, inclusive com túnel e passagens em desnível e; no sentido Norte - Sul, o prolongamento da Av. Chucri Zaidan até a Av. João Dias, também com um túnel previsto. A primeira teria seu leito passando exatamente sobre áreas em condição de habitação subnormal⁹, configurando e continuando um intenso processo de remoção de população em condição subnormal assim como ocorreu na primeira etapa de abertura da Av. Água Espaiada e; a segunda passaria sobre áreas já consolidadas, inclusive com modernos prédios comerciais ou por antigas residências de padrão médio que seriam removidas ou teriam que ceder parte de sua área para o alargamento das vias.

A Lei nº 13.260, de 28 de Dezembro de 2001, prevê as seguintes ações e obras:

Tabela 1 - Conjunto de obras e ações previstas na LEI 13.260 de Dezembro de 2001

I) Desapropriações para realização das obras necessárias à implantação da OUC;
II) Conclusão e adequação da Av. Água Espaiada: a) conclusão da avenida a partir da Av. Dr. Lino de Moraes Leme até a Rodovia dos Imigrantes, com os complementos viários necessários; b) implantação de viadutos, com acesso, sob as avenidas Eng. Luís Carlos Berrini, Santo Amaro, Pedro Bueno e George Corbisier c) implantação de conexões com as ruas transversais restringindo o acesso à via; d) implantação de complexo viário, com pontes, interligando-a com as marginais do Rio Pinheiros; e) implantação de passarelas de transposição ao longo da via; f) implantação de vias locais margeando a via.
III) Implantação de HIS, melhoramentos e reurbanização, assegurando-se o reassentamento definitivo das famílias atingidas pelas obras e outras intervenções previstas em lei dentro do perímetro da OUC;
IV) Prolongamento da Av. Chucri Zaidan até a Av. João Dias;
V) Implantação de sistemas de áreas verdes e espaços públicos;
VI) Alargamento da Av. Washington Luís no trecho compreendido dentro do perímetro da operação;
VII) Implantação de programas públicos de atendimento econômico e social para a população de baixa renda diretamente afetada pela OUC;
VIII) Implantação de outras obras e ações necessárias para consecução dos objetivos desta OUC.

Fonte: Organização por BARROS, D. L. (2017).

Ao longo desses 16 anos entre a publicação da Lei nº 13.260 e o presente, 2017,

⁹ Habitação Subnormal é o tipo de unidade habitacional em áreas conhecidas como favela, comunidade, grotão, vila, mocambo e outros. Aglomeração subnormal é definida, institucionalmente pelo IBGE, como o conjunto constituído por 51 ou mais unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade e pelo menos uma das características abaixo: - irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou - carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública). Por fins metodológicos, adotaremos o termo Favela para referenciar tais áreas por acreditarmos nas discussões no campo da Geografia em que o termo tem o significado de definir um processo sócio-espacial-histórico e por considerar o uso do termo pela maioria dos autores consultados.

as diversas gestões municipais atuaram e revisaram as ações contidas nesta Operação Urbana o que influenciou mudanças nas intervenções viárias previstas. Um exemplo dessa mudança foi a alteração da Av. Água Espraiada como via expressa e com acesso controlado para uma via semi-expressa com um parque linear, conforme prevê a Lei nº 15.416, de 22 de Julho de 2011. Posterior ao projeto da Via Parque foi a compatibilização com o projeto de iniciativa do Governo do Estado de São Paulo em construir uma linha de monotrilho que ligasse o Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária tendo como alternativa de traçado o eixo da Av. Água Espraiada.

As principais mudanças viárias entre a Lei nº 13.260, de 2001, da gestão de Marta Suplicy (PT), e a Lei nº 15.516, de 2011, da gestão de Gilberto Kassab (PSD), podem ser verificadas no quadro abaixo:

Tabela 2 - Resumo com as alterações nas leis que regem a OUCAE.

LEI 13260	LEI 15416
Distritos de Itaim Bibi, Campo Belo e Jabaquara (Setores Berrini, Brooklin, Americanópolis e Jabaquara)	
Abertura de via desde a Av. Lino de Moraes Leme até a Rodovia dos Imigrantes consistindo de uma via expressa, com acessos controlados , e 2 (duas) vias laterais para distribuição de tráfego local	Abertura de via desde a Av. Lino de Moraes Leme até proximidades da Rua Leno consistindo em uma via parque , com 2 (duas) vias laterais para distribuição de tráfego local
Roberto Marinho com passagem em desnível no cruzamento das vias: a) Rua Guaraiúva /Rua Miguel Sutil; b) Rua Nova Iorque/Rua Paschoal Paes; c) Av. Santo Amaro; d) Av. Pedro Bueno; e) Rua George Corbisier f) Rua Vitoriana/Rua Rishin Matsuda; g) Rua Franklin Magalhães; h) Av. Hélio Lobo/Rua Jorge Duprat Figueiredo;	Roberto Marinho com passagem em desnível no cruzamento das vias: a) Rua Guaraiúva / Rua Miguel Sutil; b) Rua Nova Iorque / Rua Pascoal Paes; c) Av. Santo Amaro; d) Av. Pedro Bueno; e) Av. Eng. George Corbisier
Execução de via em túnel sob a Av. Eng. Armando de Arruda Pereira ligando a Av. Roberto Marinho à Rodovia dos Imigrantes	Execução de via em túnel a partir das proximidades da Av. Pedro Bueno , ligando a Av. Roberto Marinho à Rodovia dos Imigrantes
Formação de área ajardinada junto à via expressa	Formação de parque entre as vias locais
Distrito de Santo Amaro (Setores Marginal Pinheiros e Chucrí Zaidan)	
Abertura de via entre as Ruas Leone Vaz de Barros e Castro Verde	Abertura de via entre a Av. Prof. Alceu Maynard Araújo e a Rua Ferreira do Alentejo
Alargamento da Rua Laguna desde a Rua Castro Verde até a Av. João Dias	Alargamento da Rua Laguna, desde a Rua Ferreira do Alentejo até a Av. João Dias
Formação de praça na confluência da Rua Laguna com a Av. João Dias	Execução de túnel sob as ruas José Guerra e prof. Manoelito de Ornelas
	Execução de ponte entre as Pontes do Morumbi e João Dias, bem como sua ligação viária até o prolongamento da Av. Dr. Chucrí Zaidan

Fonte: Organização por BARROS, D. L. (2017).

Consideramos importante destacar uma alteração significativa na alínea “a” do inciso II do artigo 3º da Lei 15.416 que passa a vigorar com a seguinte redação:

a) conclusão da Av. Água Espraiada (Atualmente denominada Av. Jornalista Roberto Marinho, a partir da Av. Dr. Lino de Moraes Leme até sua interligação com a Rodovia dos Imigrantes, com os complementos viários necessários, **podendo, para viabilizar o atingimento dos objetivos desta lei, estender-se parcialmente além do perímetro definido no 2º parágrafo do artigo 1º.** [grifos nosso] (SÃO PAULO, 2011a).

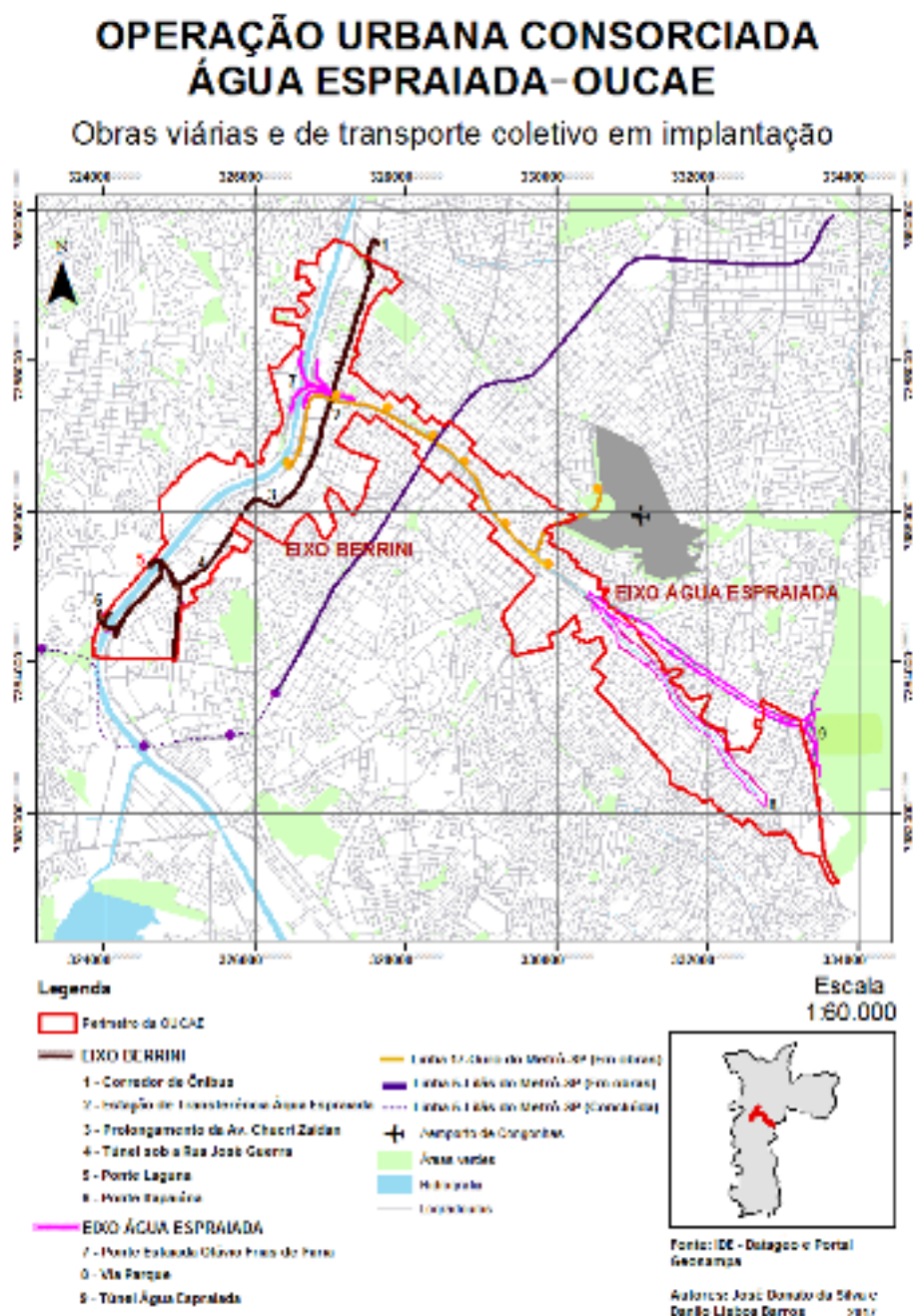
Ao analisarmos o que diz esse complemento, entendemos que abre a possibilidade de haver obras ou ações que extrapolam os limites territoriais da Operação Urbana definido em lei e ao compararmos as obras previstas em ambas as legislações, concluímos que o leito da Av. Água Espraiada deixa de ser lindeiro ao córrego de mesmo nome a partir da Av. Dr. Lino de Moraes Leme e passa a ser em túnel até a Rodovia dos Imigrantes, túnel este que passa fora do perímetro da OUCAE, por baixo de uma região de imóveis horizontais de médio padrão. Esta mudança pode estar ligada às dificuldades e custos ligados a remoção dos diversos núcleos de favela que ocupam a área, por outro lado, essa mudança não suplantou a intenção de um novo ordenamento territorial e remoção dessa população, apenas substituiu a construção da avenida pela canalização do córrego e implantação de um parque linear. Mais adiante retomaremos essa discussão.

Em junho de 2015, a gestão Fernando Haddad (PT) apresentou ao Grupo de Gestão da OUCAE o Projeto de Lei n° 722/2015¹⁰ denominado de Plano Urbanístico do Setor Chucrí Zaidan e, posteriormente às discussões, encaminhou à Câmara Municipal. O plano reafirma as obras viárias previstas na Lei n° 15.416 para o setor e transforma a ponte prevista, entre a do Morumbi e a João Dias, em duas, no caso a Laguna e a Itapaiúna. Além dos melhoramentos viários, prevê um conjunto de áreas verdes públicas e o corredor de ônibus, ciclovias e estudo de novas estações na Linha 9–Esmeralda da CPTM.

Didaticamente, para facilitar a compreensão, dividiremos as obras viárias e de transporte em dois eixos: o Berrini e o Água Espraiada. Cruzando ambos os eixos está a Linha 17-Ouro do Metrô-SP trafegando pelos eixos da Av. Água Espraiada e da Marginal Pinheiros como mostra o mapa 3.

¹⁰ O Projeto de Lei do Executivo Municipal foi encaminhado à Câmara Municipal de São Paulo no dia 16 de dezembro de 2015 (publicado no Diário Oficial do Município em 17 de dez. de 2015, Folha 237) e ainda está em análise pela casa legislativa.

Mapa 3 - Obras viárias e de transporte coletivo em implantação na OUCAE



Fonte: SILVA, J. D.; BARROS, D. L. (2017).

O resultado dessas mudanças de projeto pode representar maiores custos financeiros e sociais. Conforme observamos no mapa, a inclusão de um túnel, obra extremamente cara, e a substituição de uma ponte por duas, certamente eleva os custos de implantação, além de aumentar para duas frentes de obras, uma seguindo o túnel e a outra na continuação da Água Espraiada pela Via Parque e o parque linear. Por outro lado, os custos sociais se referem ao fato de que as obras do túnel passam a afetar parte de uma população que não está inclusa dentro do perímetro da OUCAE, possivelmente sendo

necessário mais desapropriações e trazendo o incômodo que é uma obra de túnel.

Possivelmente a urgência de se incluir este túnel no projeto esteja ligada a dificuldade que seria a remoção de todos os núcleos de favela consolidados no eixo de expansão da Água Espraiada e do tempo que demoraria a realização dessa empreitada. A avenida como está, não tem muita funcionalidade dentro da estrutura do sistema viário metropolitano por ficar limitada à um trecho que apesar de servir importantes vias não termina em uma via de grande capacidade, como ela própria é tendo de quatro à cinco faixas dependendo do trecho, torna-se uma via superdimensionada, porém, subutilizada, ao contrário das vias paralelas, Av. dos Bandeirantes e corredor Av. Roque Petroni Jr. / Av. Prof. Vicente Rao / Av. Cupecê, que exercem importante função no sistema viário metropolitano e são conhecidas pela sua saturação do trânsito.

Em realidade, o mecanismo da Operação Urbana Consorciada expressa a parceria entre o poder público (Estado) e agentes privados, os quais adquirem “direitos urbanísticos” de atuar sobre um território de exceção, enquanto exceção às regras gerais do zoneamento da cidade, mas enquadradas em regras específicas definidas e aprovadas em lei, expressando a concepção de um espaço objetivo e neutro dos planejadores e sua racionalidade técnica, como aponta Carlos (2001).

É a racionalidade técnica-urbanística que se propõe única e coerente que vai justificar a elaboração do plano da Operação Urbana como intervenção possível para resolver os problemas urbanos de determinada área da cidade em nome do bem estar de todos, como aparece no texto da lei, mas que traz em si outras intencionalidades carregadas de opressão e violência (ALFREDO, 1999).

O que se apresenta na realidade concreta da produção do espaço é a necessidade de adequar seu tecido urbano às novas necessidades da cidade que, no atual momento histórico, se apoia no amplo crescimento do setor terciário moderno, como face de constituição da metrópole, exigindo um novo padrão de urbanização em função das exigências em matéria de comunicação e deslocamento, sem abdicar da centralidade, fundamental para essas atividades e que, por sua vez, vai criando ou acentuando uma hierarquia desigual dos lugares (CARLOS, 2001).

Com base em informações do RIMA¹¹ obtido por Alfredo (1999), essa intenção fica mais explícita:

¹¹ RIMA é abreviação de Relatório de Impacto Ambiental que tem por função resumir o conteúdo de um projeto que está passando pelo processo de análise ambiental, apresentando através de linguagem simples e acessível ao público as principais características do empreendimento e dos impactos dele decorrentes.

“[...] o objetivo desta Operação Urbana visa a viabilizar um novo padrão urbanístico compatível com futuros adensamentos previstos e ao mesmo tempo o enfrentamento do problema das invasões sub-normais existentes na região.” (RIMA¹² apud ALFREDO, 1999, p. 66)

Segundo Alvarez (2014), esse novo padrão urbanístico corresponde a determinações e conteúdos que produzem a cidade capitalista no atual momento histórico, expresso por novas morfologias e fluxos que revelam o papel estratégico da reprodução do espaço da metrópole e evidenciam a luta entre apropriação/uso e o sentido produtivo do espaço como produção de valor.

Anselmo Alfredo (1999) explica que o tal “problema das invasões subnormais” aparece como uma contradição da constituição da propriedade capitalista da terra, isto porque a ocupação da terra pelos favelados constitui posse, rompendo com a normalidade da lógica capitalista consagrada pela propriedade.

Estamos diante, portanto, de um novo período do processo histórico, transformando a cidade em metrópole, termo que designa o processo de reprodução da cidade, que nas palavras de Carlos (2001), ganha nova amplitude ao revelar sua materialização na construção do espaço geográfico, e que, em cada período histórico, apresenta uma cidade e suas possibilidades.

Como nos lembra Alvarez (2014), desde o início do século XX, a urbanização de São Paulo foi marcada pelo desenvolvimento da atividade industrial, sendo o grande impulsionador do processo de metropolização, centralizando o desenvolvimento do capitalismo no Brasil ao concentrar capitais, relações e serviços mais modernos, ao mesmo tempo em que produzia uma urbanização profundamente desigual sobre diversos aspectos no âmbito intra-urbano, caracterizado pela presença de moradias precárias, especulação com a terra que produziu vazios urbanos e forte expansão da mancha urbana, notadamente realizada pela população mais pobre desprovida de acesso à terra urbanizada e moradia digna.

Neste sentido, a produção do espaço na cidade e a reprodução do espaço na metrópole revelam o negativo da reprodução do capital, o espaço tornado mercadoria capaz de atrair e capitalizar a reprodução do ciclo do capital, exigindo, em cada momento histórico, certas condições espaciais. Num momento anterior, essas condições atendiam

¹² JNS ENGENHARIA. EIA/RIMA - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental da via expressa e Operação Urbana Água Espreada. São Paulo, JNS Engenharia, Consultoria e Gerenciamento s/c Ltda, 1996.

a lógica do setor produtivo industrial e, no presente, atende à lógica do setor terciário moderno e do capital financeiro, dando sentido à dinâmica da economia metropolitana.

Considerando o contexto metropolitano de São Paulo e fazendo um pequeno recuo histórico, encontramos na pesquisa realizada por Alfredo (1999) as origens ou antecedentes da Operação Urbana Água Espraiada. Segundo o autor, o projeto inicial de remodelação urbanística parte dos planos do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) em realizar uma via expressa de fundo de vale como uma rodovia que possibilitasse a ligação das marginais Pinheiros e Tietê à Rodovia dos Imigrantes, o que possibilitaria a articulação com a Baixada Santista, compondo um Anel Viário de dimensões interestaduais. Esse projeto data da década de 1960, e se caracterizou por desapropriações das áreas necessárias ao longo do córrego, entretanto, o projeto foi abandonado.

Para Mariana Fix (2001), a avenida já constava em uma lei de melhoramentos urbanos do prefeito Prestes Maia desde o ano de 1964, como uma via de 60m de largura e 7 km de extensão, indo da Marginal Pinheiros até a Av. Conceição, no Jabaquara. Projeto alterado no início dos anos 1970, pelo DER.

Alfredo (1999) também destaca que embora a localização do empreendimento seja em uma área privilegiada da cidade, as condições naturais (área inundável) e o posterior processo de desapropriação, abandono e de sucessiva ocupação por população favelada, produziu uma não valorização dos terrenos. Nestes termos, a ação estatal é um dos motivos que contribuiu em determinada medida para a constituição do “problema” e instalação do “caos” para qual o projeto aponta para “solução”.

Já em meados dos anos 1980, o projeto foi considerado inexecutável pelo DER e foi reconfigurado para ser um Anel Viário de dimensões metropolitanas e, ao mesmo tempo, a posse da área desapropriada passa do governo do estado para a prefeitura. O poder político municipal, por sua vez, entende que uma remodelação urbanística se coloca como forma de solucionar o “caos” instalado na área e aponta para um projeto maior que a execução da própria avenida, abrangendo também o entorno da região, conforme afirma e destaca Alfredo (1999):

“[...]se **resolver** o **problema** de invasões e habitações sub-normais existentes na região e apontando também para a definição de um padrão urbanístico compatível com o adensamento que se pretende para a área, com alto potencial de sustentação de investimentos.” [grifos do autor] (ALFREDO, 1999, p. 57)

Esse novo padrão urbanístico mencionado no texto, se revela materialmente, para

além do simples ordenamento viário, em imóveis que sejam compatíveis com as funções e necessidades que requerem os serviços ligados ao setor terciário moderno, ou seja, pretende-se que a área seja a continuidade de um setor comercial e empresarial moderno, daí o grande potencial de sustentação de investimentos. Além disso, pretende-se a continuidade do processo de verticalização dos imóveis tanto comerciais quanto residenciais e, com isso, consolida-se o perfil da população local, como nos lembra Alfredo (1999), a região do Brooklin destaca-se por seu valor imobiliário e por ter moradores com alto poder aquisitivo que podem pagar pelo preço da terra e se beneficiar da infraestrutura e acessibilidade do local, em contraste à população pobre e favelada aí instalada.

Mariana Fix (2001, p. 15) afirma que a Marginal do Rio Pinheiros, desde o final dos anos 1970, vem se transformando num grande eixo de negócios e consumo, cercado dos dois lados por bairros residenciais de alto padrão e as novas e modernas torres erguidas vão compondo um novo “*skyline*” característico das cidades inseridas na “rede mundial de negócios transnacionais”, produzindo-se assim, o que a autora chama de uma “Nova Cidade”.

Naturalmente, por sua localização, a OUCAE é a garantia da continuidade deste processo de remodelação do entorno da Marginal Pinheiros e também como continuidade territorial e de objetivos das transformações ocorridas em decorrência da Operação Urbana Faria Lima, reproduzindo o espaço da metrópole sob a forma da “Nova cidade”.

Segundo Carlos (2001), esse deslocamento do eixo de negócios para o Setor Sudoeste da cidade se deu pela ausência de áreas no centro da mancha urbana diante da escassez de terrenos, dificuldade ou impossibilidade que gera a raridade de espaços. Logo a propriedade privada do solo passa a ser um limite à expansão econômica capitalista em decorrência da apropriação social do espaço, tornado mercadoria no processo histórico.

Diante da falta de opções de áreas para expansão da atividade econômica no Centro e na região da Paulista, conforme expõe Fix (2001), a região da Marginal Pinheiros é eleita como “novo centro”, entre outros fatores, pela facilidade de acesso, a possibilidade de expansão por conta do zoneamento e os baixos preços dos terrenos (nos anos 1970).

Assim, a região da Marginal Pinheiros, ao sul, com os edifícios do Centro Empresarial São Paulo, bairros planejados no Morumbi e estruturação da margem direita da via em paralelo com a Av. Chucri Zaidan e, ao norte, com as avenidas Luís Carlos

Berrini e Brigadeiro Faria Lima enquanto um importante eixo de negócios num processo que tem início nos anos 1970, vai se consolidando como centro de serviços e negócios modernos, restando entre esses dois polos o eixo que poderia ser a continuidade da Av. Berrini através da Av. Dr. Chucri Zaidan e o um novo eixo com possibilidade de ligação com o aeroporto de Congonhas e a Rodovia dos Imigrantes, representado pela Av. Água Espreiada que vai efetivamente sendo construída a partir dos anos 1990 até culminar na implantação da OUC.

Todavia, para a realização de tal intento foi preciso resolver uma importante questão, o “problema” das favelas em áreas ao redor da Av. Luís Carlos Berrini e ao longo do córrego Águas Espreiadas. Na análise de Carlos (2001) a respeito da Operação Urbana Faria Lima, as mudanças de usos e funções necessárias à continuidade da reprodução do capital se dão em forma de Operação Urbana que:

“[...] aparece como estratégia de intervenção espacial, em que uma parcela significativa de solo urbano ocupado é liberada para outro uso, com destruição de imóveis e o deslocamento (e/ou expulsão) dos habitantes. O processo de reprodução espacial envolve segmentos diferenciados da sociedade, com interesses e desejos conflituosos. Todavia, o processo de reprodução espacial revela que os interesses divergentes podem entrecruzar-se sob a unidade do Estado, que tem inquestionável poder de comando. É assim que empreendedores imobiliários e Estado, na origem segmentos de interesses e ações espaciais divergentes, unem-se na realização da Operação Urbana Faria Lima (OUFL).” (CARLOS, 2001, p. 24)

Apesar da autora se referir a OUFL, em que os habitantes atingidos eram os proprietários legais dos pequenos imóveis alvos de desapropriação, podemos transpor a análise para o caso da OUCAE, pois o processo é o mesmo. Contudo, é importante considerar o que diz Alfredo (1999), no caso da OUCAE, os principais atingidos são os favelados que como tal, não detém o poder legal da propriedade privada da terra, mas a posse como negação da propriedade privada capitalista e que produz uma espacialidade contraditória como forma de viabilização de suas vidas e sua sociabilidade.

Ainda considerando a instituição da propriedade privada capitalista do solo urbano, Alfredo (1999) refere-se ao ciclo de acumulação enquanto um *continuum* caracterizado pela instituição, destituição e reinstituição da propriedade que dá sentido ao processo de acumulação capitalista metropolitana, e afirma que:

“[...] a propriedade capitalista tem por objetivo mudar o valor-de-uso de determinadas áreas da metrópole de modo que estes estejam submetidos à lógica do valor-de-troca, ou seja, toda mudança tem por finalidade realizar o processo de acumulação, ou ainda, de formação e/ou reprodução do capital.” (ALFREDO, 1999, p. 69)

Ao analisarmos a OUCAE, podemos observar que é exatamente este o movimento

do processo. O desmembramento das propriedades rurais¹³ em bairros, como um novo momento de instituição da propriedade privada capitalista da terra urbana, as desapropriações dos imóveis, no primeiro momento, para implantação da Av. Água Espreiada pelo DER como destituição e os despejos dos favelados como momento da reinstituição.

A Operação Urbana, assim como a Outorga Onerosa¹⁴ e outros instrumentos urbanísticos normatizados juridicamente com a promulgação do Estatuto da Cidade, para Alvarez (2014) representa a definição de como Estado e iniciativa privada vão realizar esse processo que coloca em questão o uso e a apropriação do solo urbano num movimento que vai da expropriação à revalorização imobiliária, revelando a estratégia para garantir o processo de reprodução do capital num tal grau que até mesmo áreas periféricas da metrópole são incorporadas à lógica da valorização como faceta do momento atual que parece indicar que a crise capitalista coloca a reprodução do espaço no centro da reprodução do capital. É este processo que a autora vai chamar de “plasticidade da metrópole”. Nessa concepção, a cidade deixa de ser apenas o lugar da produção material da mercadoria para ser entendida ela mesma como constituinte do processo de valorização, assim, o papel estratégico desempenhado pela propriedade privada cria a necessidade de plasticidade da metrópole através do movimento da expropriação-valorização.

A produção do espaço metropolitano de São Paulo, enquanto produção de valor, implica na configuração de morfologias diferenciadas em determinados espaços da metrópole que vai se expressar através do preço diferenciado do metro quadrado, aparecendo como possibilidade de reinvestimento do capital, como forma de manter sua reprodução ampliada e acumular as taxas de lucro almejadas ou garantir a absorção do capital e mão-de-obra excedente na produção de novos lugares ou centralidades urbanas, muitas vezes sob remoção de população e destruição física dos lugares, através de intervenções de grande porte em projetos de expansão ou reestruturação urbana, num

¹³ Propriedades rurais também são atividades capitalistas e em São Paulo, ao menos desde o final do século XIX, a propriedade da terra “constituiu o lastro para o sistema de crédito necessário à expansão cafeeira”, assim, loteamentos, chácaras e edifícios “tinham como elemento definidor os possíveis ganhos advindos com o monopólio da propriedade e sua inserção no mercado imobiliário” (ALVAREZ, 2014, p. 271). O que pretendemos com a análise descrita no parágrafo, é situar os momentos históricos da constituição da área em estudo, dentro desse movimento da propriedade capitalista da terra urbana.

¹⁴ Outorga Onerosa é um dos instrumentos urbanísticos regulamentados pelo Estatuto da Cidade que se refere à concessão emitida pela prefeitura para que o proprietário de um imóvel construa acima do limite estabelecido pela legislação, mediante contrapartida financeira paga ao Município.

processo de produção de novo uso que atrai a presença de classes sociais de maiores rendimentos, como nos explica Alvarez (2014).

Dito isto, retomando a análise sobre as transformações físicas ocorridas na área da OUCAE, segundo o Relatório de Gestão da OUCAE (SP URBANISMO, 2016) no período de 2013 – 2016, podemos listar diversas obras implantadas e ainda em andamento, como pontes, prolongamentos de vias, corredor de ônibus e HIS.

A primeira obra concluída e entregue em 2008 foi justamente uma ponte, a que liga a Av. Água Espraiada à Marginal Pinheiros, a emblemática Ponte Octávio Frias Filho, mais conhecida como “Ponte Estaiada”, figuras 2 e 3. Recebeu esse nome popular por conta de seu método construtivo diferenciado caracterizado por um grande mastro que segura as pontes através de grandes cabos de sustentação, a primeira do tipo na cidade, e que apesar de atualmente já ter outras, é o grande símbolo arquitetônico do *skyline* paulistano, cenário de muitas fotos, abertura de séries de TV e internet e dos telejornais locais diários da Rede Globo, como demonstram as figuras 4 e 5, que, por sinal, instalou-se ao lado dela, na Av. Chucrí Zaidan.

Figuras 2 e 3 - Ponte Estaiada e Marginal Pinheiros



Figuras 4 e 5 - Estúdios do telejornal SPTV da Rede Globo São Paulo



Fonte: Figuras (2,3, 4 e 5) retiradas da Internet, sem autor (2017).

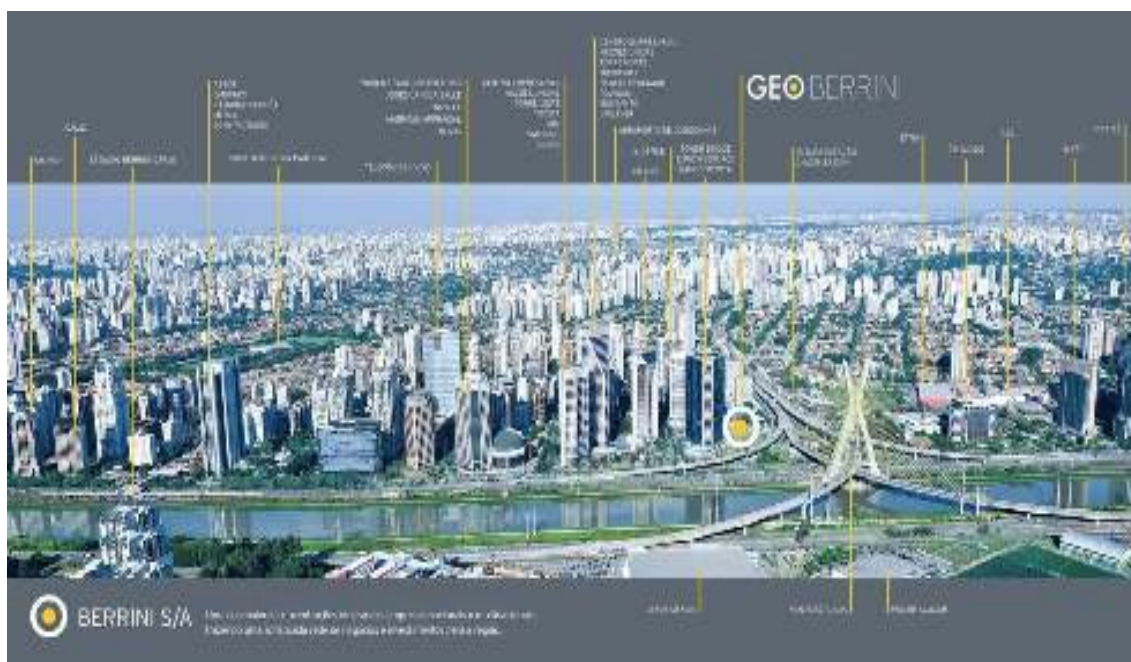
A Rede Globo, aliás, tem uma relação bastante forte com a região. Além de sua sede na capital paulista estar localizada na Av. Chucrí Zaidan, o terreno ao lado foi

ocupado ilegalmente pela emissora, segundo denúncia da Rede Record¹⁵, onde, posteriormente foi inaugurada uma escola técnica estadual (ETEC) construída pela emissora¹⁶ e entregue ao Centro Paula Souza, responsável pela gestão das escolas técnicas estaduais, com o nome de Jornalista Roberto Marinho, patrono da emissora morto em 2003, mesmo nome dado à Av. Água Espraiada desde 2003 na gestão de Marta Suplicy.

A Ponte Estaiada, a Globo e a maioria das sedes de importantes empresas nacionais e transnacionais estão localizadas no Setor Berrini da OUCAE que, junto ao Setor Chucri Zaidan, foram os que mais tiveram o interesse do mercado imobiliário e se desenvolveram, sobretudo, como área de grandes negócios. Isso se deve em parte a continuidade do eixo da Av. Faria Lima, as ações de sua Operação Urbana e as estratégias de reestruturação urbana da Marginal Pinheiros.

Com isso a paisagem urbana na margem direita da Marginal Pinheiros produziu de fato um *skyline* de dimensões reduzidas, com imponentes prédios altos e espelhados representantes de uma estética arquitetônica bem característica do século XXI, como alude a figura da propaganda comercial do empreendimento GeoBerrini.

Figura 6 - Propaganda comercial do empreendimento GeoBerrini desenvolvido pela empreendedora imobiliária Bolsa de Imóveis.



Fonte: BOLSA DE IMÓVEIS (2017).

¹⁵ A matéria do portal de internet Vermelho e o vídeo da TV Record podem ser vistos no link: <http://www.vermelho.org.br/noticia/126745-6>.

¹⁶ A matéria sobre a inauguração da Escola Técnica pode ser conferida no link: <http://redeglobo.globo.com/novidades/educacao/noticia/2011/08/escola-tecnica-jornalista-roberto-marinho-e-inaugurada-em-sao-paulo.html>

A segunda obra entregue foi um conjunto habitacional, na verdade dois conjuntos habitacionais que datam de abril de 2013, os conjuntos Iguaçu no Setor Brooklin e o Corruíras no Setor Jabaquara. No mês seguinte, maio de 2013, foi entregue o emblemático Conjunto Habitacional Jardim Edite I, na esquina da Av. Água Espraiada com Luís Carlos Berrini, portanto, no Setor Berrini, o único previsto e que foi cenário da luta das populações faveladas em permanecerem na área da Água Espraiada, como bem relatam Alfredo (1999) e Fix (2001). Outros três conjuntos habitacionais foram entregues neste período, sendo o Guttemberg, também em maio de 2013, o Área 3, em outubro de 2015, e o Área 18, em junho de 2016. Voltaremos à eles no próximo capítulo.

No tocante às obras viárias, dois projetos estão em desenvolvimento, o prolongamento da Av. Água Espraiada até a Av. Pedro Bueno e o prolongamento da Av. Chucrí Zaidan. No eixo formado pelas avenidas Luís Carlos Berrini e Chucrí Zaidan, houve a remodelação do viário com o tamponamento do córrego sob a Av. Berrini e a implantação de um corredor de ônibus com a faixa de rolamento da esquerda reservada a estes veículos e sob o canteiro central ficou as paradas de ônibus e uma ciclovia, num conceito arquitetônico inovador para corredores de ônibus na cidade, sendo parcialmente entregue em janeiro de 2016, o trecho que vai da Rua Olimpíadas até o Largo Los Andes em frente ao Shopping Morumbi, conectando com o corredor metropolitano ABD da Av. Roque Petrónio Junior, com custo estimado em R\$11.959.112,00 em recursos do CEPAC (SP URBANISMO, 2016). Quando totalmente pronto, o corredor será prolongado até a Av. João Dias seguindo o eixo de prolongamento da Av. Chucrí Zaidan. O resultado é uma avenida inteiramente remodelada, com uma nova paisagem, perceptível nas fotos de 1 à 4.

Fotos 1 e 2 - Avenidas Luís Carlos Berrini e Chucrí Zaidan com ciclovia no canteiro central.



Fotos 3 e 4 - Avenidas Luís Carlos Berrini e Dr. Chucri Zaidan com corredor de ônibus nas faixas da esquerda e pontos no canteiro central.



3



4

Fonte: Fonte: BARROS. D. L. (2017)

Além do corredor de ônibus, também foi entregue em julho de 2016, a Estação de Transferência Água Espraiada (fotos 5 e 6), uma espécie de mini terminal de ônibus localizada embaixo da Ponte Estaiada no Cruzamento Berrini x Chucri Zaidan x Água Espraiada com a função de reestruturar as linhas de ônibus da região.

Fotos 5 e 6 - Estação de Transferência Água Espraiada. Cruzamento da Berrini com Água Espraiada, embaixo da Ponte Estaiada.



5



6

Fonte: BARROS. D. L. (2017)

Se analisarmos as linhas de ônibus implantadas e as reorganizadas, percebemos que se priorizaram as ligações do tipo “estruturais” como define a SP Trans, ou seja, linhas do Subsistema Estrutural de Ônibus que privilegiam trajetos troncais ligando os terminais da rede com estações do Metrô e grandes pontos de interesse que atraem o fluxo de passageiros e isso fez diminuir a quantidade e os trajetos de linhas que se iniciavam no bairro e tinham destino direto na Berrini, no Shopping Morumbi ou na estação CPTM Morumbi, como é o caso dos bairros Jd. Selma, Jd. Miriam, Vila Natal, Grajaú e até mesmo as favelas de Paraisópolis e Real Parque, próximas à região, ou seja, enquanto as obras no eixo da Água Espraiada caminham num ritmo mais devagar, no eixo da Berrini/Chucri Zaidan elas se desenvolvem mais rapidamente, assim o prolongamento da Chucri Zaidan, conforme a figura 7, já está num estágio bem adiantado e é difícil precisar a inauguração, mas deve ocorrer nos próximos meses.

Figura 7 - Intervenções públicas propostas para o Setor Chucrí Zaidan.



Fonte: SP URBANISMO (2011).

Duas das obras deste conjunto de intervenções na continuidade da Chucrí Zaidan, já estão prontas e foram inauguradas, trata-se do que os técnicos, engenheiros e arquitetos chamam de “obras de arte”, que nada mais é que duas pontes sobre o Rio Pinheiros, ambas de mão única e posicionadas em diferentes locais da Marginal Pinheiros fazendo conexão com o eixo Berrini/Chucrí Zaidan, são as pontes Laguna (fotos 7, 8, 9 e 11), entregue em maio de 2016, a um custo de R\$ 145.052.533,00 e a Itapaiúna (fotos 10 e 11), entregue em julho de 2016, com um custo orçado em R\$ 150.000.000,00 ambas com recursos de CEPAC.

7 - Ponte Laguna

8 - Ciclovía na Ponte Laguna

9 - Calçada e ciclovía na Ponte Laguna



10 - Ponte Itapaiúna

11 - Complexo viário Pontes Laguna e Itapaiúna



Fonte: INTERNET, SEM AUTOR (Fotos 7, 10 e 11) / BARROS. D. L. (2017) (Fotos 8 e 9).

As duas pontes derivam de uma única que existiria entre as pontes Morumbi e João Dias, chamada de Burle Marx, em referência ao parque de mesmo nome existente na margem esquerda do Pinheiros, constante na licença ambiental da Operação Urbana e incorporada ao Plano Urbanístico do Setor Chucrí Zaidan de 2011, que apesar de falar em apenas uma ponte, trazia na ilustração duas, situação formalizada na versão de 2013 apresentada na gestão Fernando Haddad (2013-2016), conforme mostram as figuras 8 e 9.

Figura 8 - Proposta de intervenção viária considerando a implantação das pontes Laguna e Itapaiúna.



Legenda: — alargamento de via; — abertura de via; ■ nova estação da CPTM

Fonte: SP URBANISMO (2011).

Figura 9 - Apresentação do prolongamento da Av. Chucrí Zaidan e Complexo Viário Laguna/Itapaiúna, no Setor Chucrí Zaidan, em imagem de satélite.



Fonte: SP OBRAS (2013).

A ponte Laguna guarda uma particularidade em relação à Itapaiúna e ao mesmo tempo uma inovação em relação às novas pontes construídas na cidade, trata-se de uma ciclovia para conectar o Parque Burle Marx à ciclovia que está sendo implantada no eixo Berrini/Chucrí Zaidan, conforme observamos nas fotos 12 e 13:

Foto 12 - Ciclovia e calçada na Ponte Laguna.



Fonte: BARROS. D. L. (2017)

Foto 13 - Ponte Laguna vista do alto.



Fonte: INTERNET, SEM AUTOR (2017).

As pontes e o prolongamento da avenida fazem parte das ações de ampliação do sistema viário existente na região, considerado insuficiente pelo texto do Plano Urbanístico, o qual projeta uma ampliação do fluxo em razão das mudanças urbanísticas quem vem ocorrendo nas últimas décadas.

Essa ampliação da infraestrutura viária para circulação de mercadorias e pessoas permite a ampliação da velocidade de realização do ciclo do capital ao mesmo tempo que aumenta a acessibilidade e mobilidade das classes de maior renda na cidade produzida para a classe média, em que o automóvel tem papel central no deslocamento dessa população. Ademais, os recursos do orçamento são canalizados para o provimento dessas estruturas, ainda que se considere que parte desse valor seja proveniente da obtenção de receitas com a própria Operação Urbana, ainda assim, a maior parte desses recursos são gastos nessas obras, restando o residual para outras obras de interesse social como as HIS e sistemas de transporte coletivo. Trata-se, portanto, do aprofundamento da hierarquização e fragmentação dos lugares, dotando certos espaços da cidade de condições urbanas privilegiadas que não serão utilizadas da mesma forma pelo conjunto da população, apesar de seus custos serem repartidos por todos através da atuação do Estado.

O texto que compõe a apresentação do Plano Urbanístico do Setor Chucrí Zaidan (2011) traz um histórico da área, afirmando que sua ocupação tem início na década de 1940 com a instalação de grandes galpões industriais e extensos pátios de estacionamento num padrão de ocupação horizontal de áreas da várzea do Pinheiros constituindo um eixo

industrial que se projetava para a zona sul da cidade. A partir da década de 1980, verifica-se mudança de padrão construtivo e econômico passando para um cenário de verticalização moderada com ocupação de áreas subutilizadas e campos de várzea e de ocupação industrial para comércio e serviços. Já na década de 1990, essa tendência se acentua e os galpões dão lugar à “modernas e arrojadas construções, onde se abrigam centros administrativos e financeiros de grandes corporações nacionais e internacionais” (SP URBANSIMO, 2011, p. 05), demonstrando a consolidação da área como o centro dos negócios transnacionais da metrópole e a efetividade das ações decorrentes das Operações Urbanas Faria Lima e Água Espraiada.

Obviamente estas mudanças não aparecem como uma evolução natural da ocupação da região, ela foi historicamente produzida pela aliança entre o poder público e os agentes imobiliários, em especial os Fundos de Pensão, que através, sobretudo, da Operação Urbana Faria Lima e das ações e estratégias que possibilitaram a construção da Nova Cidade (FIX, 2001) impulsionaram a ocupação e o desenvolvimento de uma nova urbanização no eixo do chamado Setor Sudoeste da cidade de São Paulo, alterando formas, sentidos e usos do lugar e consequentemente reforçando a hierarquização dos lugares da metrópole e a diferenciação socioespacial. A OUCAE vem no sentido de reforçar e continuar esse processo de forma instrumentalizada a partir da lei.

Ainda sobre a área, o texto faz uma interessante síntese da morfologia instalada:

A região apresenta cenários diversos - galpões industriais em processo de desativação e, portanto, trechos com baixa atividade comercial e poucas moradias; e os novos empreendimentos comerciais e de serviços, de grande porte, assinalando uma nova tipologia de edifícios verticais, que marcam **um novo centro terciário da metrópole**. Há também lançamentos de edifícios residenciais em condomínios. [grifos do autor] (SP URBANISMO, 2011 p. 05).

Nossas visitas em campo constataram essa diversidade de usos e tipos de construção, o que nos parece confirmar essa mudança de perfil da área, num processo de constituição de novo uso que atrai classes sociais de maiores rendimentos, como nos diz Alvarez (2014), e ao mesmo tempo aponta para a uma segregação socioespacial na medida que vai expulsando os mais pobres para áreas mais distantes da centralidade e conformando a gentrificação de áreas, como esta, que passam por Operações Urbanas. As fotos de números 14 à 21 demonstram esse contraste de paisagem.

Fotos 14 e 15 - Obras no final da atual Av. Chucrí Zaidan, após o Morumbi Shopping, início do prolongamento.



14



15

16 - Rua Nagib Miguel Ciufe



17 - Rua Eng. Mesquita Sampaio



Fotos 18 e 19 - Ambas mostram obras de alargamento na Rua Laguna



18



19

Fotos 20 e 21 - Obras prontas no prolongamento da Av. Chucrí Zaidan (Rua Laguna)



20



21

Fonte: BARROS. D. L. (2017)

Como percebido pelas fotos, principalmente as de números 16 e 17, a área após os shoppings Morumbi e Market Place, mais precisamente entre a Rua Eng. Mesquita

Sampaio e Av. João Dias, ainda se caracteriza por pequenas residências de sobrado, ruas estreitas e até de paralelepípedos que lhes confere um perfil de bairro residencial horizontal pacato, contrastando com prédios comerciais e sedes de grandes empresas, sobretudo no eixo das ruas José Guerra, Manoelito de Ornellas, Alexandre Dumas e Verbo Divino, onde também podemos notar a existência e construção de grandes prédios residenciais, enquanto que o um setor industrial ou de grandes galpões é circunscrito ao quadrilátero formado pela Marginal Pinheiros, Av. João Dias, Rua Laguna e a Av. Professor Alceu Maynard Araújo.

Considerando a expansão demográfica e o fluxo de veículos na área, o Plano Urbanístico do Setor Chucri Zaidan propõe que a ampliação da Av. Chucri Zaidan impulsionará a infraestrutura da região, como aponta o documento oficial da Prefeitura de São Paulo:

Esse crescimento imobiliário intensifica o adensamento populacional e consequentemente as demandas correspondentes, principalmente no bairro da Chácara Santo Antônio, o que coloca a infraestrutura urbana existente sob pressão, dado que o sistema viário é insuficiente para atender uma demanda futura, e reduzida a oferta de equipamentos públicos, áreas verdes e praças. (SP URBANISMO, 2011 p.5).

O resultado é a implantação de uma larga avenida com até 5 faixas de rolamento por sentido em alguns trechos, o que parece ser uma infraestrutura superestimada, ao menos na atualidade, pois o tráfego local é reduzido, muitas vezes calmo, com exceção do trecho das ruas José Guerra e Manoelito de Ornellas onde se localizam grandes edifícios empresariais cujo tráfego é intenso para vias de apenas três faixas, sendo duas num sentido e uma no outro. O ponto positivo desta obra é a atenção dada ao transporte coletivo ao se projetar uma avenida que contempla corredor de ônibus, conforme fotos 22 e 23, e até mesmo rota cicloviária, algo inédito no planejamento da cidade.

Fotos 22 e 23 - Obras de implantação do corredor de ônibus Berrini na Rua Laguna (faixa de rodagem de cor clara)



22



23

Fonte: BARROS. D. L. (2017).

Fotos 24 e 25 - Obras de alargamento na Rua Laguna (prolongamento da Chucri Zaidan). Destaque para calçadas largas, arborizadas e sem postes com fiação.



24
Fonte: BARROS, D. L. (2017)

25

É interessante notar que pelo porte e grandiosidade da avenida em construção com pelo menos quatro faixas de cada lado, como vemos nas fotos 24 e 25, a mesma está prevista para terminar na Av. João Dias que dispõe de apenas três faixas de rolamento por sentido, incluindo aí uma faixa destinada ao corredor de ônibus por sentido da via, ou seja, a Rua Laguna (atual nome da via) tem capacidade maior que a via onde será seu ponto de dispersão.

A análise de imagens de satélite da região, figura 10, nos mostra a existência de três importantes locais para o setor de negócios e que concentra sedes ou escritórios administrativos de grandes empresas, é o caso do Centro Empresarial de São Paulo (CENESP), o condomínio empresarial Panamérica Park e o centro de exposições Transamérica Expo Center que também abriga um hotel em seu complexo. A partir desta constatação, podemos fazer o exercício de supor que numa situação futura em que a nova Chucri Zaidan (Laguna) se expandiria e seria conectada à Av. Dr. Mário Vilas Boas Rodrigues, pelo eixo da Rua Ângelo de Lúcia, e, por sua vez, conectada à margem esquerda da Marginal Pinheiros através da importante Ponte Transamérica, perfazerá a conexão completa entre os principais pontos de negócios da metrópole, e consolidará a infraestrutura viária de grande porte da região.

Figura 10 - Apresentação da hipótese do autor de como poderia ser a futura extensão da Av. Chucrí Zaidan



Legenda

- Rua Laguna (prolongamento da Av. Chucrí Zaidan)
- Rua Ângelo de Lúcia (hipótese de extensão futura da Av. Chucrí Zaidan)

Fonte: Fonte: BARROS. D. L. (2017) a partir de IMAGENS GOOGLE(2017).

Apesar de ser apenas uma suposição e não haver nenhum projeto oficial concreto sobre essa possível expansão, alguns elementos corroboram com essa hipótese, a saber, como já afirmamos, a nova Chucrí Zaidan tem largura e capacidade de tráfego superior a via onde será seu ponto final e a Av. João Dias certamente não conseguiria absorver todo o tráfego estimado. Outro fato é que nas visitas de campo à região, caminhamos pela Rua Ângelo de Lúcia e ficamos intrigados com a enorme quantidade de imóveis com placas de “vende-se” ou “aluga-se”, fato incomum para uma rua tranquila, estreita e de padrão construtivo baixo que abrigam famílias de renda média à baixa, como mostram as fotos 26, 27 e 28:

Fotos 26, 27 e 28 - Imóveis na Rua Ângelo de Lucia



26

27

28

Fonte: BARROS. D. L. (2017)

Outro indício vem da matéria publicada pelo jornal Folha de São Paulo, em 01 de agosto de 2017, sob o título de “Dória prioriza plano urbanístico em área entre a Berrini e Interlagos” que consiste em dizer que o prefeito retirou de discussão o plano urbanístico de nome “Arco Tietê” e definiu como prioridade outro plano de nome “Arco Jurubatuba” que abrange exatamente áreas contíguas ao bairro do Panambi ao final da Rua Itapaiúna com a Av. João Dias e desta, também, ao lado direito da Marginal Pinheiros até as proximidades do Autódromo de Interlagos, ou seja, funciona como um complemento, uma continuidade da OUCAE, englobando, portanto, o distrito de Santo Amaro, onde está a área de nossa suposição.

A princípio, o que as obras em execução incluindo avenida, túnel e alargamento de ruas no eixo da Chucri Zaidan e no eixo da Água Espraiada tem em comum, é o fato de pressuporem um grande processo de remoção de moradias de famílias que habitavam a região há décadas e apontar para uma reconfiguração das relações sociais estabelecidas localmente, entretanto, essas grandes obras físicas no tecido da cidade tem o significado de “âncora” ou “projeto motor” (ALFREDO, 1999; FIX, 2001), ou seja, um investimento inicial do Estado no sentido de criar a perspectiva de valorização atraindo os investidores privados e consolidando a parceria entre agentes públicos e privados, por isso, não se trata apenas da abertura de novas avenidas, mas da transformação de uma área da cidade para adaptá-la às exigências do setor “terciário de alto padrão” constituindo ou consolidando novos centros de negócios, como afirma Fix (2001).

No dia 29 de novembro de 2013, o jornal O Estado de São Paulo publicou um caderno especial chamado Expansão Imobiliária (ver figura 11), que tratava justamente das diretrizes gerais da nova administração municipal, gestão Fernando Haddad (PT), sobre o planejamento da cidade e informava quais eram os bairros e as áreas em que a valorização seria maior e mais propícia ao investimento imobiliário, segundo o ponto de vista dos representantes do mercado imobiliário.

Figura 11 - Matéria especial do Jornal O Estado de São Paulo sobre a expansão imobiliária na cidade de São Paulo.



Fonte: O ESTADO DE S. PAULO (2013).

O título “**Nova São Paulo**” muito provavelmente não se refere ao conceito de Nova São Paulo apontado por Mariana Fix (2001) que designava a construção de uma nova cidade dentro da cidade de São Paulo no Eixo Sudoeste, todavia, faz menção aos novos eixos e parâmetros urbanísticos e de desenvolvimento da expansão imobiliária. Já o subtítulo “**seguirá transporte e áreas de intervenção**” deixa bem claro que os investimentos tanto do poder público quanto da iniciativa privada vão focar os corredores de transporte coletivo, sejam os corredores de ônibus ou linhas do Metrô/CPTM, e as áreas de interferência por Operações Urbanas, como é o caso da OUCAE e não à toa, a foto que ilustra a capa do caderno especial é justamente da Estação Morumbi da CPTM

que fica dentro do perímetro da OUCAE demonstrando o melhor exemplo de junção das duas iniciativas. Enquanto o poder público¹⁷ moderniza a linha da CPTM, constrói uma linha de monotrilho, um corredor de ônibus, uma ciclovía e expande duas avenidas, o setor privado fica responsável por adquirir terras e construir megaempreendimentos comerciais e residenciais como os que surgiram na área nestes últimos anos.

A introdução do texto também é reveladora:

Com o conceito de **aproximar** as novas moradias dos eixos comerciais, seja pelo **esgotamento** do paulistano de enfrentar o trânsito, seja por incentivo oficial, **os corredores** de transporte público e as operações urbanas passam a ser, cada vez mais, indutores do desenvolvimento do **mercado** de imóveis da **capital** paulista, com efeitos sobre **cidades** vizinhas do ABCD. [Grifos do autor]. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2013).

Ao falar sobre aproximar moradia e trabalho, o texto evidencia a realidade metropolitana da compartimentação entre os locais do morar, do viver, do trabalhar, do lazer e etc, que cria grandes distâncias entre atividades e a necessidade de deslocamento faz com que o congestionamento se adense e o morador perca parte do seu dia em trânsito, causando o esgotamento físico e emocional do cidadão. A ideia de prover moradia e trabalho junto aos eixos de transporte coletivo pode ser considerada positiva, entretanto, nossa malha de transporte sobre trilhos e por corredores exclusivos de ônibus é muito pequena e concentrada, principalmente nas áreas mais centrais da metrópole e, por isso, tornam-se raridades espaciais e aí que age o mercado imobiliário ao se aproveitar de facilidades, vende diferenciais de localização a um preço maior e a expansão da rede de transporte coletivo vai reforçando esse processo que, no limite, vai expulsando os mais pobres para áreas mais distante, inclusive para fora dos limites da capital, impactando as cidades vizinhas e pressionando os serviços públicos essenciais destas cidades, muitas vezes, mais pobres e desiguais que a capital. Provavelmente o texto traga essa questão dos “efeitos sobre cidades vizinhas do ABCD” como algo positivo no sentido de criar a perspectiva de valorização também nesta região formada por cidades com alto PIB e certa infraestrutura urbana que a maioria das outras cidades não dispõem, e isso colabora com Alvarez (2014, p. 286) ao afirmar que os processos de urbanização “incorporam até mesmo os setores sociais de rendimentos baixos”.

¹⁷ O Governo do Estado de São Paulo é o responsável por modernizar a rede da CPTM, neste caso a Linha 9-Esmeralda, e implantar a Linha 17-Ouro (monotrilho) do Metrô-SP. A Prefeitura do Município de São Paulo é responsável pelo prolongamento da Av. Água Espraiada e do eixo da Av. Chucuri Zaidan, onde está implantando o corredor de ônibus Berrini e a Ciclovía que acompanha seu trajeto.

padrão, equivalente a 25% de toda cidade até 2018, tendo como principais clientes as multinacionais. Segundo as palavras da própria reportagem,

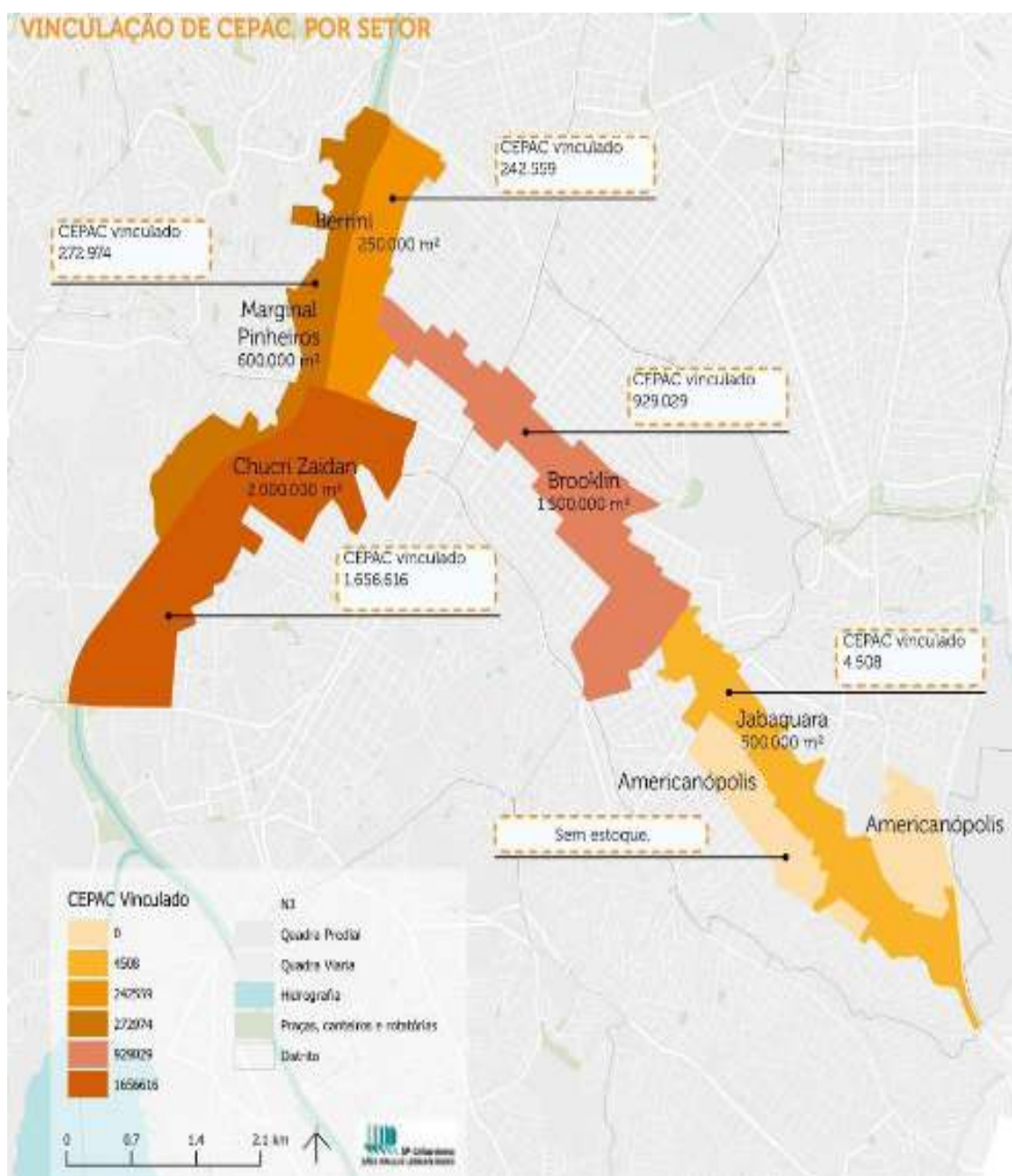
“Com isso, o eixo se consolidará como o maior polo de edifícios corporativos da capital paulista em termos de área construída, ampliando a distância para outros bairros.” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2013, p. H10).

Essa matéria, do ano de 2013, já apresentava o sucesso das iniciativas de valorização da região e atração de investimentos privados almejados com a OUCAE e a consolidação da mudança de morfologia da região. A matéria traz ainda a opinião de Emilio Fugazza, diretor da Eztec, uma das principais empresas imobiliárias da cidade, afirmando em sua avaliação que o forte interesse do mercado imobiliário pela Nova Berrini é justificado pelo potencial de valorização do bairro acompanhado dos investimentos da prefeitura em obras de infraestrutura para a mobilidade urbana na área e que a aquisição dos terrenos tem como foco a “incorporação de valor muito forte no longo prazo” (p. H10), assim como tem sido a realização da Operação Urbana, um programa de intervenções que pode durar décadas para se efetivar o retorno financeiro almejado e, enquanto isso, são os recursos públicos que vão incentivando seu desenvolvimento e até mesmo os eventuais prejuízos decorrentes de suas ações, como afirma Fix (2011).

Mais que uma perspectiva, a valorização é uma realidade da OUCAE, como demonstra a análise das operações de CEPAC no período 2004 – 2016. Observando o valor realizado por CEPAC vendido desde o primeiro leilão em abril de 2004, ao custo unitário de R\$300,00, e o último leilão em junho de 2012, ao custo unitário de R\$1.282,00, é possível aferir uma variação crescente de preço que ao longo do período que soma mais de 400% de aumento dos papéis.

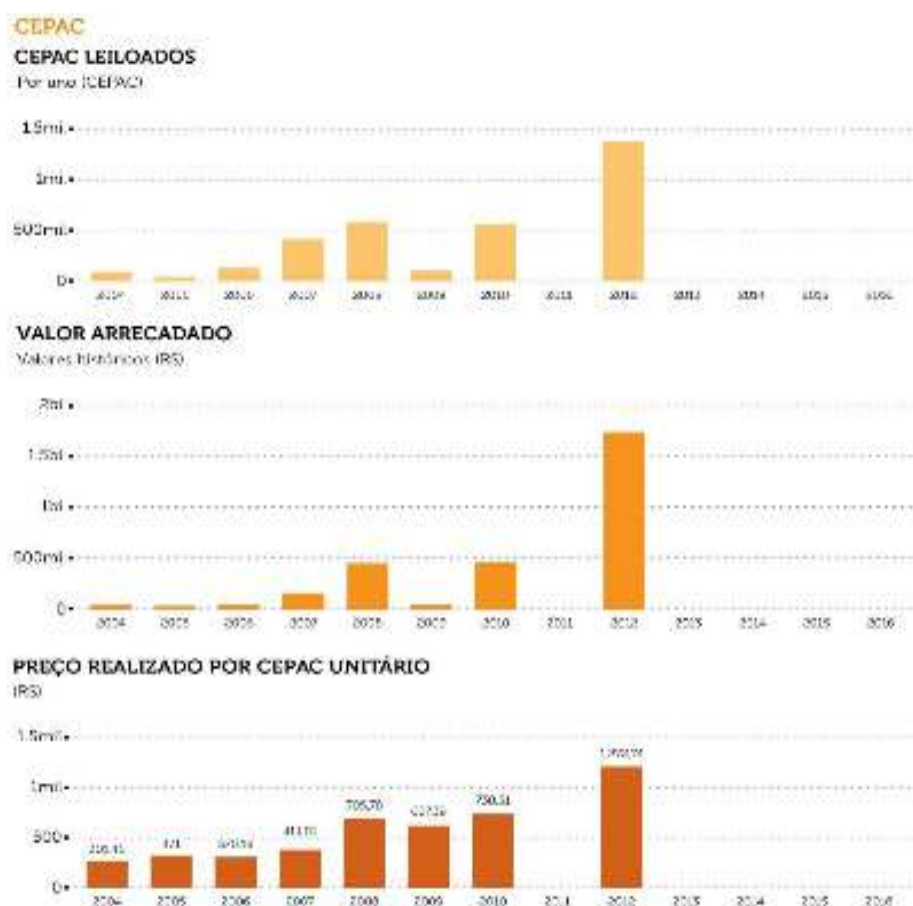
A venda de CEPAC, como mostram as figuras 13 e 14, já ocorreu em 5 distribuições divididas em 17 leilões realizados entre os anos de 2004 e 2012, com exceção de 2011, que não teve nenhum leilão, e cuja oferta realizada já foi quase toda liquidada, com exceção do previsto para o Setor Jabaquara.

Figura 13 - Dados sobre a vinculação de CEPAC aos setores.



Fonte: SP URBANISMO (2016 b, p. 19)

Figura 14 - Dados sobre CEPAC. Quantidade vendida, valor unitário e valor arrecadado total, por ano.



Fonte: SP URBANISMO (2016 b, p. 18).

Com os dados fornecidos pela SP Urbanismo é possível perceber que o ano que mais comercializou CEPACs foi o de 2012, sendo vendidos um pouco mais de 1.478 milhões de títulos, com diferença expressiva em relação aos demais anos que, com exceção de 2008 e 2010, não alcançaram nem 500 mil unidades. O ano de 2012, consequentemente também foi o que mais arrecadou, mais de 1 bilhão e 700 mil reais, e também o que teve o maior preço por título entre todas as ofertas, sendo R\$1.272,74.

A figura 13 mostra a relação entre a quantidade máxima em m² por setor que poderia ser construído através da aquisição e uso dos CEPACs e os valores efetivamente realizados pelo mercado. Assim vemos, por exemplo, que o Setor Berrini poderia atingir 250.000m² de área construída e efetivou 242.559m² e a soma de todas as efetivações não poderiam ultrapassar 3.250.000m², considerando os setores Berrini, Chucuri Zaidan, Marginal Pinheiros e Brooklin, ou seja, a oferta se esgotaria independente dos limites definidos para cada setor, com isso, o ano de 2016 terminou com saldo total de estoque consumido de 3.249.889,04 m². Já o Setor Jabaquara tem uma contabilidade à parte, podendo atingir até 500.000m² construídos através dos CEPACs, no entanto, ao fim do

ano de 2016, havia realizado apenas 7.709,85m², uma diferença brutal e que aponta para um desinteresse do mercado em relação à esta área da cidade.

A situação de complexidade do Setor Jabaquara revela sua condição de periferia da/na OUC, isso porque é o Setor com maior área de favela, com população mais pobre, onde se localiza a quase totalidade dos empreendimentos de HIS da OUCAE e o que está mais próximo fisicamente da periferia da Zona Sul de São Paulo. Para contornar esse desinteresse do mercado imobiliário pelo setor, o jornal O Estado de São Paulo, em 12 de junho de 2015, trouxe uma matéria com o título “Bancada de Haddad manobra para mudar Operação Água Espraiada” em que tratava da tentativa da bancada governista na câmara municipal em alterar a possibilidade de uso dos CEPACs da operação, desconsiderando a divisão por setor, assim, os papéis adquiridos para uso no Setor Jabaquara poderiam ser usados em outros setores como o Berrini e o Chucrí Zaidan visto que o Jabaquara é o que ainda dispõe destes papéis e os demais não tem quase oferta do Potencial Adicional de Construção.

O texto destaca que essa possibilidade foi incluída na proposta de mudança dos limites da OUCFL que passava a incluir parte da Av. Santo Amaro como alvo de mudanças urbanísticas e que nenhuma mudança no projeto da OUCAE havia sido debatida. A matéria destaca e evidencia as seguintes falas:

“É uma medida que só favorece a especulação imobiliária”, disse um parlamentar da base. “O que foi feito é o chamado contrabando”, concluiu, explicando que o termo refere-se à inclusão de trechos em projetos de lei sem debate, apostando que mudanças serão aprovadas sem que todos se dêem conta do teor da lei votada.

O termo “manobra” é refutado pela base governista. “O que se pretende é valorizar os CEPACs. Recentemente, foi feito um leilão de títulos para a Operação Água Branca e não teve interesse (do mercado imobiliário)”, diz o líder do governo, vereador Arselino Tatto (PT).

(O ESTADO DE S. PAULO, 2015)

Essa matéria evidencia que mesmo governos que em tese estariam mais ligados às demandas sociais dos mais pobres e tem sua base eleitoral mais sólida entre estes, como é o caso do Partido dos Trabalhadores (PT), estão alinhados aos interesses do mercado imobiliário. No caso da cidade de São Paulo, tal alinhamento existe desde o governo Erundina (1989-1993) quando o mecanismo das Operações Interligadas (instrumento urbanístico precursor das Operações Urbanas) foi considerado válido e progressista, como afirma Fix (2001), e esta disposição da gestão municipal na aliança com o setor privado coloca em xeque até mesmo os objetivos da OUCAE como, por exemplo,

“equacionar a inadequação habitacional” ou “reurbanizar o vale do córrego” (SP URBANISMO, 2016), à medida que deixa de considerar importante a reurbanização e readequação do Setor Jabaquara, visivelmente o mais carente de infraestrutura.

Considerando a porcentagem consumida de CEPAC por tipo de uso, constatamos que o Setor Berrini utilizou 69,95% em uso não-residencial, seguido de perto pelo Setor Chucris Zaidan com 63,94% e na sequência o Setor Marginal Pinheiros com 41,63% de uso não-residencial. No contraponto aparece o Setor Brooklin com 44,69% de consumo em uso residencial e apenas 9,14% em uso não-residencial e; o Setor Jabaquara aparece com apenas 1,54% de estoque consumido em uso residencial e 0% em uso não-residencial.

Figura 15 - Quadro do Relatório do CVM com áreas utilizadas em m², por setor da OUCAE.

QUADRO X - ÁREAS UTILIZADAS (M²) POR SETOR											
SETORES	ESTOQUE MÁXIMO POR SETOR (m²)	ESTOQUE PERMITIDO (m²)		ESTOQUE CONTAMINADO (m²)		ESTOQUE EM ANÁLISE (m²)		ESTOQUE EXISTENTE DISPONÍVEL (m²)		PORCENTAGEM CONSUMIDA	
		RESIDENCIAL Máximo de 30%	NÃO RESIDENCIAL Máximo de 70%	RESIDENCIAL	NÃO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NÃO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NÃO RESIDENCIAL	RESIDENCIAL	NÃO RESIDENCIAL
BROOKLIN	1.000.000,00	400.000,00	1.000.000,00	670.000,00	110.000,00	0,00	-60,00	600.000,00	600.000,00	94,00%	9,14%
BERRINI	250.000,00	75.000,00	175.000,00	61.500,00	118.000,00	0,00	0,00	14.000,00	110,00	24,40%	69,95%
MARGINAL PINHEIROS	600.000,00	180.000,00	420.000,00	173.150,34	246.849,66	0,00	0,00	177.000,00	173.249,66	28,35%	41,63%
CHUCRIS ZAIDAN	2.000.000,00	600.000,00	1.400.000,00	504.915,22	1.218.142,33	0,00	0,00	216.442,41	117.217,88	25,24%	63,94%
SUBTOTAL PERMITIDO	3.250.000,00	855.000,00	2.225.000,00	1.408.611,34	1.848.471,70	0,00	-60,00				
		1.250.000,00		1.250.000,00			-60,00				
JABAQUARA	600.000,00	150.000,00	450.000,00	1.700,00	0,00	0,00	0,00	492.000,00	248.000,00	1,54%	0,00%
TOTAL PERMITIDO	3.750.000,00	1.125.000,00	2.625.000,00	1.417.121,19	1.848.471,70	0,00	-60,00				
		1.250.000,00		1.250.000,00			-60,00				

Fonte: SP URBANISMO (2016 a)

O que essas porcentagens confirmam no presente e apontam para a tendência futura é a consolidação do eixo constituído pelos setores Berrini, Chucris Zaidan e Marginal Pinheiros, como área comercial ou do setor terciário, ou seja, a área dos negócios e do emprego, consolidando a tendência de desenvolvimento do chamado Setor Sudoeste da Cidade de São Paulo, enquanto que os setores Brooklin, Jabaquara e Americanópolis tendem a serem áreas residenciais, com a diferença que o Setor Brooklin, e, mais especificamente o lado ao norte da Av. Água Espraiada, como demonstra a figura 46 e a foto 29, é destinado aos empreendimentos residenciais de mais alta renda em consonância com a ocupação dos distritos do Campo Belo e Itaim Bibi, já os demais setores continuam abrigando extensas áreas de favela e de ocupação de classes de menores rendimentos, perfil característico desta parte dos distritos de Santo Amaro, Jabaquara e Cidade Ademar.

ESTOQUE ESTIMADO E VENDA DE CEPAC				CEPAC	
Estoque passível de consumo adicional por setor (m²), caso seja aprovado o PL nº 722/2015				CEPAC consumido, circulante e máximo passível de colocação, caso seja aprovado o PL nº 722/2015	
SETOR	ESTOQUE PASSÍVEL DE CONSUMO ADICIONAL PL nº 722/2015	FT CON V ST	CEPAC ADICIONAL ESTIMADO	ELEMENTO	CEPAC
Brooklin	692.592,08	1	692.592	Autorizado	3.750.000
Berrini	14.005,54	1	14.006	Leilado	1.254.899
Mar. Pinheiros	177.070,88	2	88.535	Colocação Privada	136.100
Chucri Zaidan	216.442,46	1	216.442	Convertido	3.229.890
Jabaquara	492.290,15	3	164.097	Em circulação	161.109
				Saldo Remanescente	359.001
				Nova Autorização	655.562
TOTAL			1.175.672	Leilão	1.014.563
VALOR ESTIMADO PASSÍVEL DE AUFERIR (R\$)			2.010.915.063,24		
VALOR CEPAC - ÚLTIMO LEILÃO (14.05.2012)					R\$ 1.282,00
VALOR ATUALIZADO (SELIC - Nov. 2016)					R\$ 2.057,00

		
CENÁRIO 1	CENÁRIO 2	CENÁRIO 3
Consumo de todo o estoque disponível	Consumo de todo o estoque disponível, exceto Jabaquara	Consumo de 50% do estoque
1.014.563 CEPAC = R\$ 2,09bi	850.467 CEPAC = R\$ 1,75bi	426.727 CEPAC = R\$ 878mi

Fonte: SP URBANISMO (2016 b, p. 41)

O projeto aponta para a tendência de incentivar o uso não residencial nos setores Chucri Zaidan, Marginal Pinheiros, Brooklin e Jabaquara e o uso residencial para o Setor Berrini, porém com uma oferta bem reduzida. Com isso, fica evidente a valorização esperada para a área da OUCAE, ou seja, usos não-residenciais.

Considerando o desenvolvimento dos setores da OUCAE e as especificidades dos usos que os têm caracterizado, podemos notar que os setores Jabaquara e Americanópolis apresentam condições distintas dos demais, por isso, trataremos mais especificamente deles no próximo capítulo.

Capítulo 3: Os Setores Jabaquara e Americanópolis: Pobreza e incertezas na periferia da OUCAE

Os setores Jabaquara e Americanópolis compõem a extremidade leste da OUCAE, no eixo da Av. Água Espraiada, com quase totalidade de suas áreas localizadas nos limites do distrito do Jabaquara, o mais carente ou de menor renda entre os distritos afetados pela Operação Urbana.

Na divisão espacial entre esses setores, o que chama atenção é que o Setor Americanópolis não é contínuo, sendo composto por três áreas, uma ao norte e duas ao sul do Setor Jabaquara, conforme podemos verificar no mapa 4:

Mapa 4 - Setores Jabaquara e Americanópolis



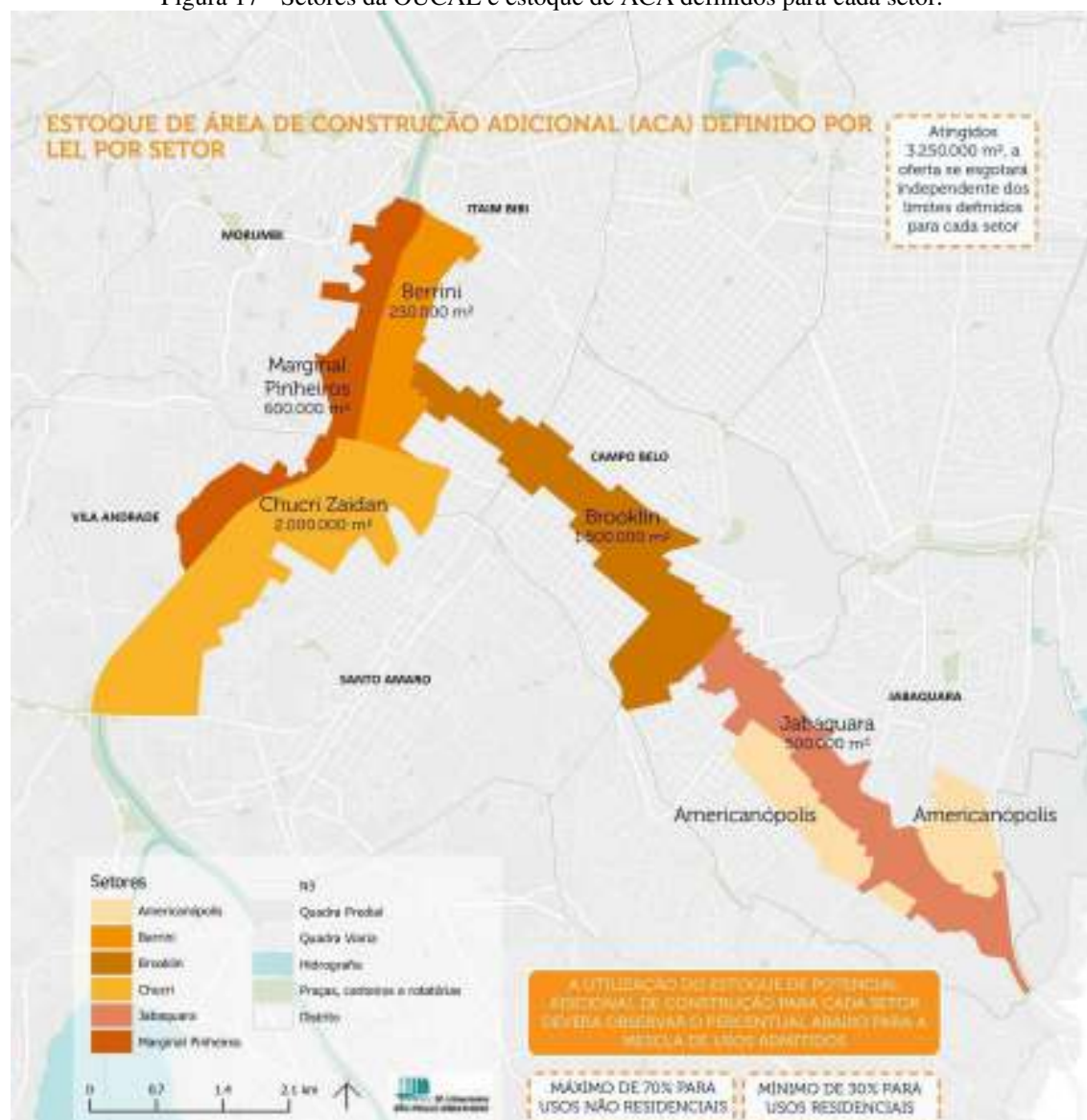
Fonte: Dados da IDE – DATAGEO (2017); PORTAL GEOSAMPA (2017); EMURB (2001).
Autor(es): ASSUNÇÃO, V.; BARROS, D. L. (2017).

Estes dois setores são os que menos despertaram interesse dos agentes privados atuantes na OUCAE, entretanto, recebem forte atuação do poder público em que a prefeitura projetou e é responsável por construir 66 empreendimentos de HIS, o túnel na continuação da Av. Água Espraiada até a Rodovia dos Imigrantes, o Parque do Chuvisco

e o projeto Via Parque que prevê um parque linear e pistas viárias locais circundando. Já para o Governo do Estado fica a responsabilidade de implantar as vias e estações do monotrilho da Linha 17-Ouro do Metrô-SP.

Sobre a atuação dos agentes privados nestes setores, a figura 17 apresenta dados que dão a dimensão da possibilidade de atuação e a realidade desta participação.

Figura 17 - Setores da OUCAE e estoque de ACA definidos para cada setor.



Fonte: SP URBANISMO (2016 b, p. 16).

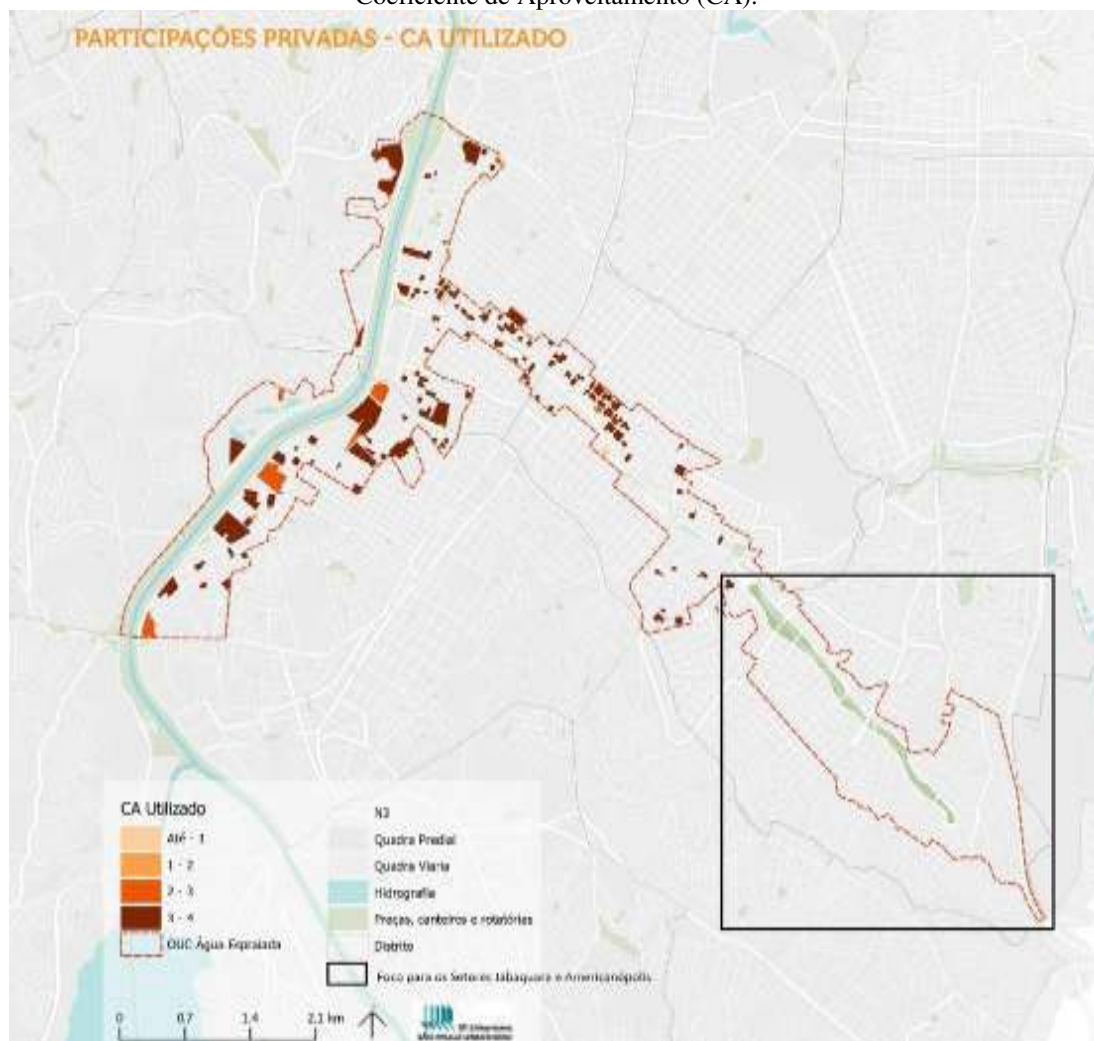
A Área Construtiva Adicional (ACA) corresponde a quantidade de metros quadrados que os agentes imobiliários podem construir acima do previsto na legislação, mediante aquisição do CEPAC, seja para uso residencial ou comercial. O mapa traz outra informação importante sobre o Setor Americanópolis. A ausência desse índice urbanístico para o setor, único nessa condição, o que, em outras palavras, quer dizer que o setor não está disponível para comercialização ou especulação imobiliária, estando sujeito aos

padrões urbanísticos da legislação municipal que vale para as demais áreas da cidade não inclusas em Operações Urbanas.

O Setor Jabaquara, apesar de ter extensão semelhante ao vizinho Setor Brooklin, tem uma oferta de apenas 500 mil m² de ACA disponível, o equivalente a um terço da oferta do vizinho. Apesar da oferta menor, ela não é desprezível, sendo equivalente ao dobro do Setor Berrini, menor oferta entre os setores, contudo, consumiu apenas 7.709,35 m² de sua oferta, restando um saldo de 492.290,15 m², o que corrobora com a ausência de interesse na área por parte do mercado, o que limitando o seu desenvolvimento, bem como no Setor Americanópolis.

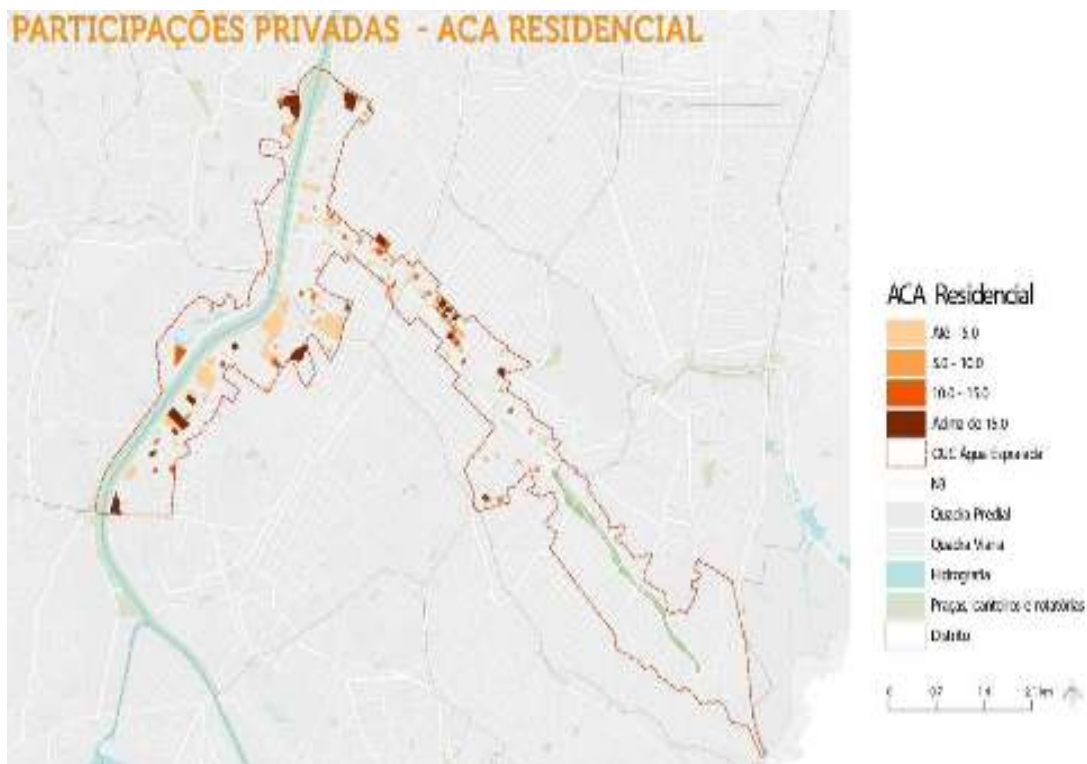
Como a oferta de CEPAC oferecida pela lei já foi quase totalmente consumida e considerando o PL nº 722/2015, que aumentaria a oferta, não seja aprovado, os Setores Jabaquara e Americanópolis permaneceriam sem alterações significativas, como mostram as figuras 18, 19 e 20.

Figura 18 - Dados de participação dos agentes privados no desenvolvimento da OUCAE através do Coeficiente de Aproveitamento (CA).



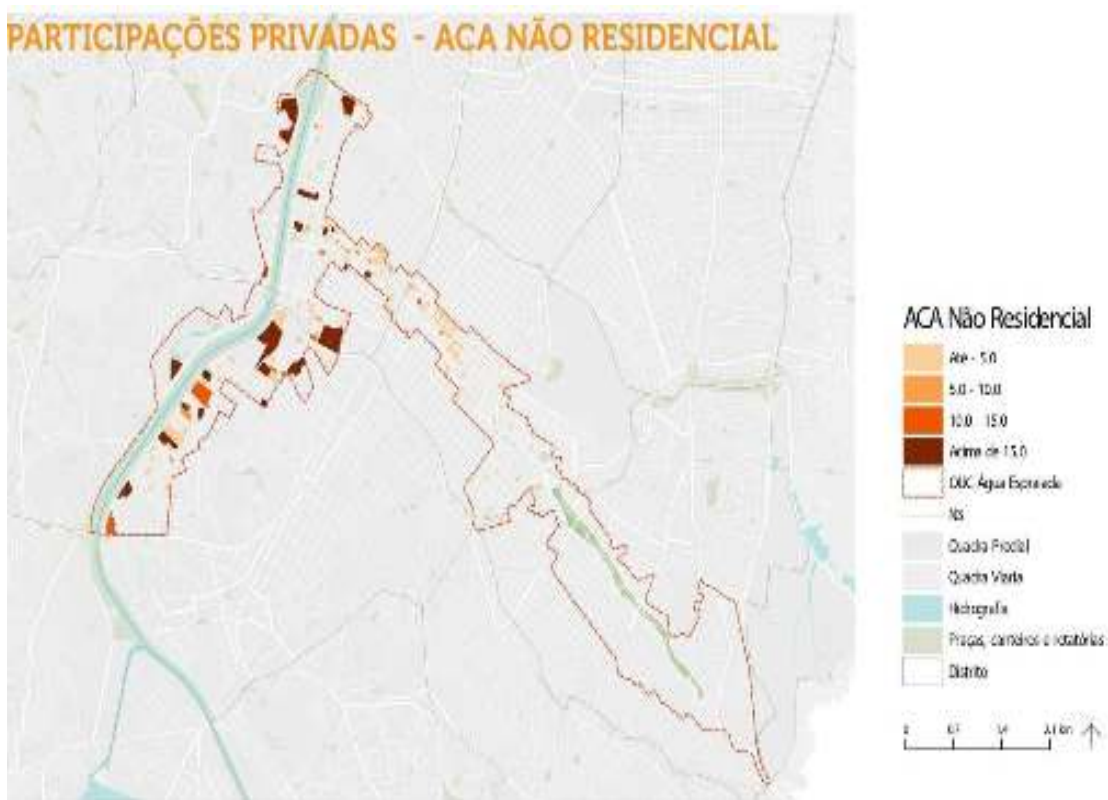
Fonte: SP URBANISMO (2016 b, p. 23) com modificações por BARROS, D. L.(2017).

Figura 19 - Locais de empreendimentos residenciais que utilizaram a área construtiva adicional (ACA) e quantidade de papéis vinculados.



Fonte: SP URBANISMO (2016 b, p. 22)

Figura 20 - Locais de empreendimentos não residenciais que utilizaram a área construtiva adicional (ACA) e quantidade de papéis vinculados.



Fonte: SP URBANISMO (2016 b, p. 22)

Considerando a participação dos agentes privados na aquisição do direito urbanístico de construir e como tem sido usado, segundo o tipo de uso, concluímos que a maior parte das ACAs de uso não-residencial está concentrada no eixo dos Setores Berrini, Chucri Zaidan e Marginal Pinheiros e em menor quantidade também distribuídas ao longo do Setor Brooklin. A utilização de ACA para fins residenciais está mais dispersa e ocupa em maior número as extremidades dos Setores Berrini, Chucri Zaidan, Marginal Pinheiros e Brooklin. Há apenas uma área com CA (Coeficiente de Aproveitamento) utilizado pelos agentes privados em todo o perímetro dos Setores Jabaquara e Americanópolis.

As conclusões apresentadas nos permite afirmar que há um evidente menosprezo por estas áreas específicas do perímetro da OUCAE considerando a atuação dos agentes privados. E os agentes públicos, como agem?

Para os agentes públicos na área dos Setores Jabaquara e Americanópolis há duas frentes de ação: uma se caracteriza pelo provimento de HIS (Habitação de Interesse Social) e a outra pela implantação de obras viárias, de transporte coletivo e de dois parques, o do Chuvisco e o Linear Água Espraiada.

Abaixo mostramos, através das figuras de números 21 à 28 e da tabela 33, os empreendimentos entregues e em obras decorrentes do reassentamento de população na OUCAE:

Figuras 21 – 28 – Empreendimentos HIS entregues na OUCAE



Fonte: SP URBANISMO (2016 b, p. 25) [fig. de 21 à 26] / Internet [Fotos 27 e 28]

Tabela 3 - Informações sobre os empreendimentos de HIS entregues e em obras na OUCAE.

Figura	21	22	23	24	25	26	27	28
Nome do Conjunto habitacional	Iguaçu	Jardim Edite 1	Gutemberg	Área 03	Área 18	Corruíras	Jardim Edite 2	Estevão Baião
Valor total da obra com recursos provenientes de CEPAC (em R\$)	3.842.486,00	67.461.315,00	4.422.121,00	16.669.402,00	18.664.586,00	55.227.827,00	5.049.586,34	82.400.000,00
Aporte de recursos dos cofres municipais (em R\$)							4.005.127,00	
Data da entrega	abril de 2013	maio de 2013	maio de 2013	outubro de 2015	junho de 2016	abril de 2013	agosto de 2017	em obras

Fonte: BARROS, D. L. (2017) a partir de dados da SP URBANISMO (2016 b) e PREFEITURA DE SÃO PAULO (2017).

As imagens mostram empreendimentos de HIS entregues (da fig. 21 à 27) e em execução (fig. 28) como obras decorrentes dos recursos auferidos pela OUCAE e são apresentados no Relatório 2016 da Operação Urbana. Interessa-nos observar as localizações dos empreendimentos.

Os conjuntos habitacionais Jardim Edite I e II (fig. 22 e 27) estão localizados no Setor Berrini, no cruzamento da Av. Luís Carlos Berrini com Av. Roberto Marinho (Água Espraiada) e ao lado da Ponte Estaiada. São 320 unidades (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2017) ocupadas por um resquício de famílias que resistiram ao processo de reintegração de posse e despejo quando da dissolução da Favela Jardim Edite e construção da Av. Água Espraiada como demonstrado por Fix (2001) e que segundo reportagem da Rede Brasil Atual – RBA (2013) eram um total de 3200 famílias.

No Setor Brooklin estão localizados dois empreendimentos de HIS, o Iguazu e o Gutemberg (fig. 21 e 23). No Setor Marginal Pinheiros não há nenhum e no Chucuri Zaidan há menção à duas áreas próximas à Rua Laguna (continuação da Av. Chucuri Zaidan) segundo apresentação da SP Urbanismo (2011). Todas as demais obras entregues e em execução (fig. 24, 25, 26 e 28) estão nos Setores Jabaquara e Americanópolis.

A área ao redor do córrego e da Av. Água Espraiada ainda é constituída por diversos núcleos de favela (assentamentos irregulares). A região já foi considerada como o terceiro maior núcleo de favelas da cidade, com uma população estimada em 40 mil famílias na transição para o XXI, segundo a Rede Brasil Atual (2013). Essa ocupação foi diminuindo ao longo do tempo com a construção da Av. Água Espraiada, a promulgação da OUCAE e seus projetos, sobretudo viários e a implantação da Linha 17-Ouro do Metrô-SP que alteraram a morfologia do distrito e expulsaram essa população.

Com a entrega do Parque do Chuvisco em abril de 2017, as obras atualmente em execução nos Setores Jabaquara e Americanópolis estão concentradas na construção de HIS e ampliação da Av. Água Espraiada com continuidade pela Via Parque e implantação do parque linear, obras que, por sinal, são necessárias ao prolongamento do trecho entre as estações Jd. Aeroporto e Jabaquara da Linha 17-Ouro do Metrô-SP.

A figura 29 mostra os locais que ainda existem núcleos de favela ou assentamentos irregulares, como diz a legenda, os locais previstos para implantação de 66 empreendimentos HIS e a área projetada para implantação do Projeto Via Parque.

Sobre os dados oficiais a respeito da quantidade total de favelas que havia e ainda há no eixo da Água Espraiada, a Secretaria de Habitação do Município de São Paulo – SEHAB¹⁸, órgão responsável pela questão habitacional na OUCAE e não a SP Urbanismo que é responsável pelo gerenciamento geral da Operação, respondeu que “somente as favelas que foram consideradas próximas ou dentro dos perímetros de obras da OUCAE recebem atendimento pela operação”, resultando num total de 20 núcleos cujos dados podem ser verificados na tabela 4.

Tabela 4 - Dados de favelas existentes com famílias cadastradas e removidas no perímetro da OUCAE.

Favela	Famílias cadastradas	Famílias removidas	Favela	Famílias cadastradas	Famílias removidas
Arco Verde	18	0	Guian Corruíras	232	17
Rocinha Paulista	1139	1128	Ponte da Fonte São Benedito	121	41
Beira Rio	878	477	Americanópolis	41	0
Alba	589	40	Muzambinho	198	15
Souza Dantas	725	48	Paragauai	90	0
Babilônia	401	9	Imigrantes	236	0
Taquaritiba	600	66	Jd. Edite **	339	252
Henrique Mindlin	389	0	Estevão Baião / Iguaçu*	24	24
Vietnã	929	186	César Ravasco	25	3
Nova Minas Gerais	229	233	Chuvisco*	3	3

(*) Estes assentamentos não foram inicialmente previstos e foram incluídos por terem sido afetados nas obras de melhoramento viário, na obra do Parque Chuvisco e em produção de HIS.

(**) Favelas com remoção total

Fonte: Christina Otani Kitamura / SÃO PAULO (2017)

Os dados apresentados revelam que serão 7.206 famílias afetadas pelas obras de implantação e melhoramento do sistema viário e do Parque Chuvisco, no perímetro da OUCAE, e que destas famílias cadastradas pela SEHAB, 2.542 foram removidas e uma favela teve remoção total, a Jd. Edite. Pelos dados apresentados podemos concluir que se a favela Jd. Edite teve remoção total, todas as 339 famílias deixaram o local, todavia apenas 252 foram computadas como removidas. Outras duas favelas, Estevão Baião/Iguaçu com 24 famílias e Chuvisco com 3 famílias, foram incluídas posteriormente na lista e podem ser consideradas como removidas, segundo os dados.

Ainda segundo os dados fornecidos pela SEHAB, órgão responsável pela questão habitacional, atualmente estão em obras 6 empreendimentos de HIS com previsão de 932 unidades e que foram entregues este ano, outras 68 unidades referentes ao

¹⁸ Resposta recebida por meio de mensagem pessoal enviada por Christina Otani Kitamura, coordenadora na Assessoria de Planejamento e Relações Institucionais da Secretaria Municipal de Habitação de São Paulo (SEHAB).

empreendimento Jd. Edite 2. Questionados sobre as negociações e tratativas para remoção das populações faveladas afetadas, a secretaria informa:

Devido a disponibilidade de recurso da OUCAE foi pactuado cronograma de intervenções que prioriza a entrega de HIS para as famílias já removidas que aguardam em auxílio-aluguel e não há previsão em 2017 de novos trechos da Via Parque. A partir da realização de novos leilões de CEPAC e conseqüente arrecadação financeira, novos trechos serão implantados com ordem de início específica, equilibrando aplicação de recursos em infraestrutura e HIS. (CHRISTINA OTANI KITAMURA / SÃO PAULO, 2017).

A resposta de Christina explicita uma aparente pausa no processo de remoção de famílias para implantação das obras por falta de recursos, ao menos para este ano de 2017, e que a continuidade está associada a novos leilões de CEPAC para angariar mais recursos, ou seja, está implícita a necessidade da aprovação do PL 722/2015 que visa garantir a continuidade financeira da Operação Urbana e dos projetos em desenvolvimento, tornando insustentável a resposta em relação ao “equilíbrio na aplicação de recursos em infraestrutura e HIS”, pois, de acordo com o que já foi aqui abordado, os projetos de infraestrutura, sobretudo viários, tem prioridade na utilização dos recursos obtidos enquanto as demandas sociais, representada pela construção de HIS neste caso, ficam com o residual destes recursos.

Outros dados sobre a dimensão da população favelada e afetada pelas obras da OUCAE foram localizados, entre eles o da série de reportagens da Rede Brasil Atual (2013) cruzou “dados de estudos acadêmicos e informações oficiais” e concluiu que havia cerca de 68 núcleos de favela com população estimada em 80 mil famílias, entre a década de 1980 e início da década de 1990, nas áreas ao redor do córrego águas Espraiadas. Fix (2001) afirma que, em 1995, eram 68 núcleos de favela com população superior à 50 mil pessoas. Entre a década de 1990 e o ano de 2013, quando ocorre a implantação da Av. Água Espraiada, cerca de 30 mil famílias já haviam sido removidas e mais 10 mil famílias seriam em consequência das novas obras. Esses dados podem ser relativizados por estarem superestimados, mas permitem aferir um grande processo de remoção populacional que foi documentado em tantos outros trabalhos acadêmicos e outras reportagens.

Os dados oficiais apresentados no relatório da SP Urbanismo (2016 b) informam que quase 5 mil famílias foram removidas, entre os anos de 2008 e 2016, enquanto a quantidade de unidades habitacionais entregues entre o ano de 2012 e 2016 foi de apenas 710, estando em construção 2.066 unidades a serem entregues entre o segundo semestre de 2016 e segundo semestre de 2018. Além disso, a prefeitura dispõe de um banco de

terras com 73 terrenos; outras 1.112 unidades contratadas; 1.116 unidades com contratos pendentes; 1.604 unidades à licitar; 578 em projeto e; 2.111 à projetar, perfazendo um total de 9.297 unidades habitacionais. Estão recebendo auxílio aluguel um total de 1.903 famílias que já consumiram um total de R\$20.262.320 com previsão de gasto até R\$31.857.174. Além disso, já foram gastos com “projetos, gerenciamento social e gerenciamento técnico” um valor de R\$25.872.585 de uma previsão de até R\$55.440.797. Ou seja, uma grande quantidade de remoções, mas não houve unidades entregues ou atendimento habitacional na mesma proporção, apesar das estimativas e projeções oficiais. Além disso, é expressivo o gasto com questões técnicas, como os projetos e gerenciamentos não especificados.

O baixo investimento na questão habitacional associada à OUCAE corrobora com a afirmativa de Ulian (2008, p. 113-14) ao citar Mello¹⁹ (2000) para quem “o investimento em áreas de residência da população mais pobre é sempre o residual dos orçamentos públicos” diretamente associados à “conivência do Estado na construção de um modelo econômico concentrador de renda e de um espaço segregador”.

A figura 30 com informações sobre a divisão em lotes construtores da obra Via Parque, antigo trecho de extensão da via expressa Água Espraiada, e como podemos notar, será realizado por grandes construtoras nacionais, entre elas, há envolvidas nos recentes episódios de propina e corrupção em obras no âmbito do Governo Federal, como a OAS e a Odebrecht, alvos da Operação Lava Jato.

Nas figuras 29 e 30 não há menção ao túnel que ligará a Av. Água Espraiada à Rodovia dos Imigrantes a partir do cruzamento com a Av. Pedro Bueno, um dos principais objetivos da OUCAE, apesar desta obra constar em outras projeções e estar financeiramente descrita no Relatório 2016 da OUCAE.

Segundo os dados do relatório da SP Urbanismo (2016) o túnel é uma obra em andamento e seus custos estão divididos em duas partes, o valor total de R\$1.779.296.125 com obras físicas e R\$158.122.771 com desapropriações. Já foram gastos (valor executado) R\$78.238.775 com obras e R\$819.421 com desapropriações. Nossas visitas a campo não detectaram qualquer sinal de obras para túnel, apenas a conclusão da ligação entre a Av. Água Espraiada e a Av. Pedro Bueno a partir do Piscinão do Jabaquara.

¹⁹ MELLO, Karla Reis Cardoso. Transporte urbano de passageiros: as contradições do poder público. São Paulo, Café Ed. Express, 2000. 259 p.

A série de reportagens especiais feitas pela RBA em 2013 sobre a OUCAE traz também informações sobre o túnel, tratado como de construção incerta e com projetos de traçado e valor estimado que mudaram ao longo do tempo e das administrações municipais, como podemos aferir pelo seguinte trecho da matéria:

O traçado vem mudando ao longo dos anos. Em 2001, a previsão era de um túnel de 400 metros, bem próximo da rodovia, e a maior parte da ligação se daria em pistas através do parque. Seis anos depois, na primeira gestão de Gilberto Kassab (2006-2008), o túnel chegou a 4,5 quilômetros, saindo da área verde para alguns quarteirões ao norte, e seu custo subiu para R\$ 2 bilhões. No ano seguinte foi reduzido para 3,7 quilômetros e passou a custar R\$ 2,7 bilhões. O projeto final, de 2011, prevê 2,7 quilômetros, com um gasto de R\$ 3,7 bilhões. (REDE BRASIL ATUAL, 2013).

A reportagem continua afirmando que o Ministério Público Estadual questionou a obra por não contemplar o transporte público e o reassentamento das famílias afetadas e que a nova administração municipal, de Fernando Haddad (2013-2016), suspendeu a construção do túnel por tempo indeterminado, prometendo investir os 2,3 Bilhões de recursos na construção de HIS.

Se a promessa foi cumprida, não podemos afirmar com certeza. Contudo, as obras não começaram e o túnel não foi realizado, e de acordo com os dados oficiais (SP URBANISMO, 2016), se confirmados como já apresentamos, seriam 2.066 unidades habitacionais já em obras em 2016, com entregas previstas entre os segundos semestres de 2016 e 2018, maior realização ocorrida que o verificado entre 2012 e 2016 com apenas 710 unidades. De concreto foram construídas apenas as 68 unidades do Conjunto Jd. Edite II, entregues em agosto de 2017 pela nova administração municipal.

De acordo com a SP Urbanismo (2016), os custos referentes ao túnel da Água Espraiada estão estimados em R\$1.937.418.896 inclusos no valor global das obras de prolongamento do viário da avenida com valor total estimado em R\$2.676.211.083, ou seja, o túnel sozinho é responsável por quase 2 bilhões de reais de investimentos, valor muito superior aos R\$653.425.267 previstos com obras e gerenciamento de HIS e aluguel social ou mesmo maior que o aporte financeiro às obras da Linha 17-Ouro do Metrô-SP, estimado em 500 milhões de reais.

Diante da proposição de um traçado alternativo para a ligação entre a Av. Água Espraiada e a Rodovia dos Imigrantes, com solução via túnel abrangendo áreas fora do perímetro da OUCAE, poderíamos entender que não seria mais necessária a remoção das famílias e a execução do projeto Via Parque. Mas qual seria a justificativa em manter o projeto?

Do ponto de vista da prefeitura, a resposta poderia ser o atingimento dos objetivos da OUCAE, entre eles, reurbanizar o vale do córrego, equacionar a inadequação habitacional e melhorar a mobilidade urbana (SP URBANISMO, 2016).

Para o Governo do Estado de São Paulo a justificativa seria a melhora da mobilidade urbana através da continuação da implantação da Linha 17-Ouro do Metrô-SP que necessita de espaço viário para sua inserção.

Do ponto de vista dos agentes privados, do setor imobiliário, segundo a reportagem da Rede Brasil Atual (2013), “as intervenções fazem parte da dinâmica social de uma grande cidade”, é o que diz o presidente, à época, do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis de São Paulo (SECOVI), Cláudio Bernardes, que afirma categoricamente que:

“O que aconteceu na região da Água Espreiada é o resultado claro do investimento em infraestrutura por parte do Estado, que possibilita à iniciativa privada realizar empreendimentos melhores e maiores, valorizando a região. Não é exclusividade daquele local. É o que ocorre quando há condições para a iniciativa privada investir.” (REDE BRASIL ATUAL, 2013).

A fala de Claudio Bernardes traduz a naturalização do processo, como se fosse algo absolutamente comum, a união entre o Estado e a iniciativa privada, em que o Estado age como uma ‘limpeza do terreno’ para então a iniciativa privada ter condições de agir e realizar “empreendimentos melhores e maiores” em oposição aos empreendimentos piores, menores e possivelmente de autoconstrução preexistentes no local.

A forma que o Estado encontra de realizar essa intervenção é através dos projetos âncoras, que no caso da Água Espreiada, ocorreu primeiro com a implantação da avenida que não foi, então, totalmente viabilizada, criando a necessidade de uma nova obra, desta vez o parque linear e o túnel, e, posteriormente, o apelo ao transporte público de qualidade em nível metropolitano, através da implantação da linha de metrô. Três momentos distintos que se somam no mesmo objetivo, promoção da valorização imobiliária através da expropriação e segregação socioespacial.

Para os moradores da área diretamente afetada, moradores das favelas deste eixo, fica o sentimento de injustiça por quem viu a cidade se desenvolver e efetivamente ajudou no processo de valorização que hoje lhes é negado, fica a insegurança quanto ao seu futuro, quanto a perspectiva de satisfazer a necessidade de habitação e o que querem é direito de permanecer na área da OUCAE, como preconiza a lei, e que ele não seja apenas para poucas famílias, como tem demonstrado a história, mas que seja para todos de suas

respectivas comunidades (núcleo de favela). As falas das reportagens da RBA (2013), como demonstrado abaixo, reafirmaram essa condição:

“Quando viemos morar aqui não tinha prédios, não tinha mercado, a Washington Luís era uma pista só. Agora que o bairro cresceu, ficou chique, veio o progresso, vem o Metrô, os pobres atrapalham e têm de sair?”

“Foram anos enfrentando enchentes, falta de infraestrutura, de equipamentos públicos. Agora teremos a intervenção e o povo pobre tem de sair? Não, os moradores têm o direito de permanecer aqui e ser reassentados na área da operação”

(REDE BRASIL ATUAL, 2013)

O destino dos removidos é conhecido na literatura sobre a OUCAE: a maior parte das famílias vai para os extremos da cidade, onde consegue adquirir imóveis ou novos barracos com o dinheiro da indenização pago e onde o custo de vida é menor, são locais como Cidade Tiradentes no extremo Leste, como acompanhou Fix (2001) e Rede Brasil Atual (2013) ou Jd. Ângela/Grajaú/Parelheiros no extremo sul, às margens dos mananciais da represas Billings e Guarapiranga (FIX, 2001; MORIOKA, 2013), alterando de forma negativa as vivências e relações dessas famílias, como evidenciam os depoimentos:

“Não foi só a casa, o convívio e os amigos que a gente perdeu. Tem também a sobrevivência. Tive de sair do emprego, porque a distância tornou inviável ir até lá, quase ao lado do Comando.”

“Lá a gente tinha uma qualidade de vida que não tem aqui. Muita gente acha que por ser favela, haver criminalidade, não pode ser bom. Pois você não sabe a falta que eu sinto de lá.”

“Esse homem acabou com a nossa vida. Ele destruiu tudo que a gente tinha. Perdemos nossos empregos, passamos necessidade. Eu nunca mais fui a mesma.”

(REDE BRASIL ATUAL, 2013)

Pelos depoimentos apresentados e pela afirmativa da reportagem, as pessoas não são contrárias às obras em curso, mas questionam a forma como o poder público trata a questão, subjugando-os às suas decisões sobre o destino destas famílias, negando-os permanecer no lugar onde construíram suas vidas, e de uma forma ou de outra, os expulsando para as periferias da metrópole.

Santos (2009) afirma que pobreza e periferização são processos interligados e o nexos entre ambos se dá pelo processo especulativo em suas diversas modalidades de atuação, assim, políticas voltadas à ampliação do sistema viário contribuem

decisivamente com o processo de periferização ou, como destaca na fala de Rattner (1975)²⁰:

‘[...] a política de ‘desapropriação’ para fins de ‘modernização’ do sistema viário – sobretudo em função do número sempre crescente de carros particulares – contribui para expulsar para a ‘periferia’ contingentes crescentes de habitantes, distanciados assim de seus antigos lugares de trabalho, tendo como efeito a intensificação da demanda de transportes.’ (SANTOS, 2009, p. 58).

Segundo o raciocínio de Santos (2009), os pobres são condição e vítimas do processo especulativo que, ao expulsá-los das áreas mais centrais, têm por efeito elevar preços de terrenos e propriedades imobiliárias, conduzindo grandes contingentes para as periferias e, assim, contribuindo com o processo de expansão espacial da aglomeração urbana.

Esse tem sido o processo que conduz a ampliação da metrópole de São Paulo e se repete no caso da OUCAE. Este postulado teórico de Santos (2009) também vai de encontro com a fala de Claudio Bernardes, anteriormente mencionada, quando afirma que as intervenções na OUCAE não são novidades, mas apenas o que “ocorre quando há condições da iniciativa privada investir”.

Para Alvarez (2015), o que ocorre no atual momento de reprodução da sociedade capitalista, em que se destacam os processos de reestruturação produtiva e a financeirização da economia, coloca em outro patamar a produção do espaço na metrópole que passa de condição geral de acumulação para condição fundamental da reprodução do capital. A cidade como negócio, em que se aprofunda a noção do espaço como mercadoria, vai viabilizar a reprodução do valor e ampliar a importância do papel do Estado como regulador das alianças entre os diferentes fragmentos do capital, como impulsionador de projetos de renovação/reestruturação urbana e como detentor hegemônico da força e da violência na regulação do espaço.

O mecanismo da Operação Urbana, entre outros, é a forma oficial como o Estado ‘cria as condições da iniciativa privada investir’ de modo mais efetivo e sob regras privilegiadas em relação à legislação municipal e outras áreas da cidade e onde aparece com mais nitidez sua atuação.

Segundo Alvarez (2014), as transformações que ocorrem em decorrência das Operações Urbanas, como obras constituintes de projetos de abertura e construção de vias

²⁰ RATTNER, H. Os custos sociais da aglomeração metropolitana. **Revista de Administração de Empresas**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 6, p. 39-57, nov./dez. 1975.

e os ditos programas de recuperação ambiental, são a expressão da plasticidade da metrópole de São Paulo, constituindo centralidades concentradas e destinadas a poucos.

O caso da OUCAE tem sido ainda mais paradoxal ao considerarmos que a implementação de infraestrutura viária e de transporte coletivo tem sido feita na perspectiva de atender a intensificação da demanda de transporte, expulsando a população de menor renda para longe, na intenção de atender outra população de menor renda já residente nas periferias e que tem como destino as centralidades metropolitanas, em especial a centralidade da Av. Berrini. No limite da observação, a mesma linha de metrô responsável pela desapropriação e que poderia melhorar a mobilidade de quem vive nas favelas da Água Espraiada, será aquela que a trará ao trabalho cotidianamente quando não mais residir na área, numa perfeita demonstração da perversidade do processo de valorização espacial.

Na justificativa oficial, o objetivo em relação ao transporte coletivo é “melhorar a mobilidade urbana”, segundo o relatório da SP Urbanismo (2016, p. 2). Essa justificativa tem sido usada como um dos elementos positivos na implantação da Operação Urbana, ou seja, a remoção de famílias se justifica pela melhoria da mobilidade urbana, assim, toda sociedade ganha em detrimento de alguns poucos removidos.

Além das obras de ampliação da Av. Água Espraiada (Via Parque), foi pensando no impacto que as obras do metrô teriam sobre as populações faveladas, em especial as do eixo Água Espraiada nos setores Jabaquara e Americanópolis, que nos motivou a pesquisar essa estrutura, sobretudo a partir do vídeo²¹ de reconhecimento aéreo dos locais de implantação das estações, divulgado pelo Metrô-SP em 2013, em que se vê claramente os locais de implantação de boa parte das estações sobre favelas.

No próximo capítulo, abordaremos a Linha 17-Ouro do Metrô-SP como um novo projeto âncora que se insere nas estratégias da aliança entre Estado e agentes privados na constituição dessa nova centralidade, discutiremos como ela está inserida nos planos de transporte metropolitano e quais as implicações nas comunidades afetadas.

²¹ O vídeo pode ser conferido no canal oficial do Metrô-SP no YouTube pelo link: <https://www.youtube.com/watch?v=XhojeLvUfpU&t=57s>

Capítulo 4: A Linha 17–Ouro do Metrô-SP na OUCAE

4.1 Características do projeto, discursos e justificativas que o validam

A Linha 17-Ouro do Metrô²² de São Paulo é uma linha de metrô leve para média capacidade de transporte que empregará a tecnologia de monotrilho (figura 32), trem que circula por trilho único apoiado por pneus sobre via elevada (figura 31), com traçado perimetral que conectará o Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária paulistana (figura 34) e possui estações em elevado com acesso em superfície de grandes avenidas, como o exemplo da estação da Linha 15-Prata (figura 33).

Fig. 31- Trecho do elevado/trilhos da linha 17 Ouro. Fig. 32 – Trem monotrilho fabricado pela Scomi



Fonte: METRÔ-SP_OFICIAL (2015)



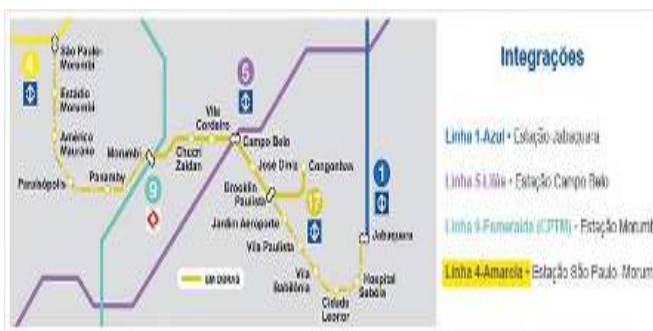
Fonte: BLOG METRÔ/CPTM (2017)

Fig. 33 – Estação Oratório da Linha 15-Prata



Fonte: BLOG METRÔ/CPTM (2017)

Fig. 34 - Mapa esquemático de inserção da Linha 17-Ouro na rede metroferroviária de São Paulo



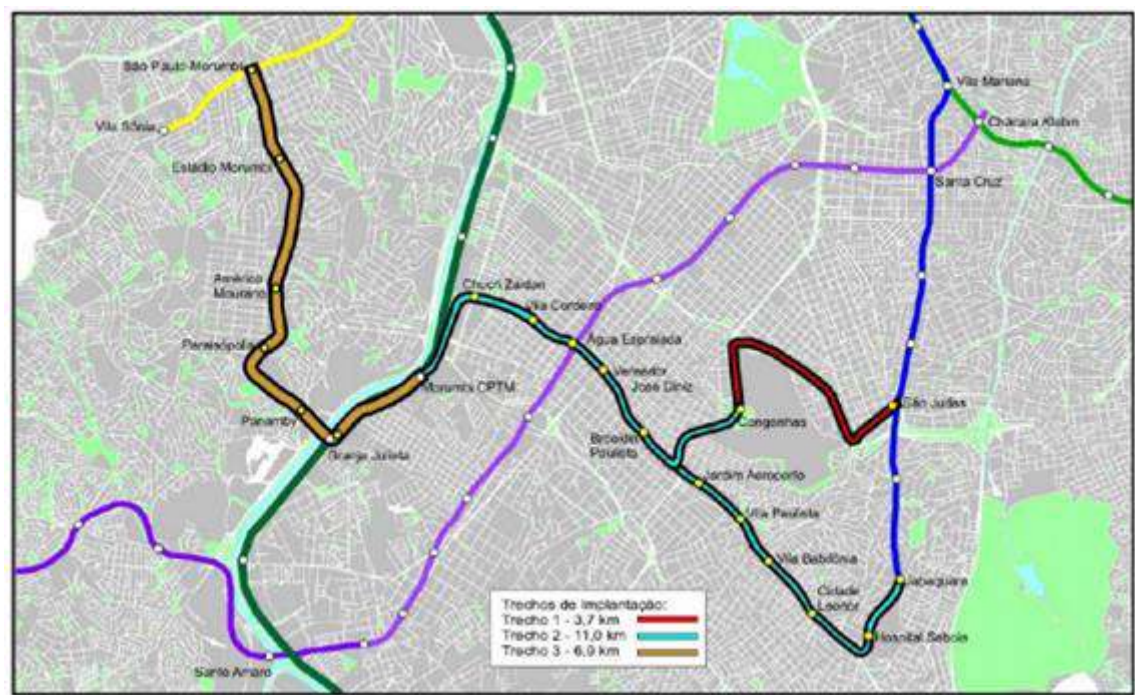
Fonte: METRÔ-SP (2017)

Localiza-se na direção Sul-Sudoeste da cidade de São Paulo atravessando distritos como Vila Sônia, Vila Andrade, Morumbi, Brooklin, Campo Belo e Jabaquara, concentrando-se principalmente no eixo da Av. Jornalista Roberto Marinho, dentro dos limites da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE), influenciando

²² Utilizaremos neste trabalho a expressão Metrô-SP para designar a Companhia do Metropolitano de São Paulo, iniciando-se com letra maiúscula, e a palavra metrô, em letras minúsculas, para designar o tipo de modal de transporte.

também corredores importantes como os das avenidas Jabaquara, Armando Arruda Pereira, Bandeirantes, Washington Luís, Santo Amaro, Ver. José Diniz, Eng. Luiz Carlos Berrini, Hebe Camargo e Francisco Morato, entre outras. Também afetará o fluxo de viagens providas de municípios como Embu, Itapecerica da Serra, Taboão da Serra, Osasco, Diadema, Santo André e São Bernardo do Campo (METRÔ; WALM ENGENHARIA, 2010).

Figura 35 - Traçado completo da Linha 17–Ouro em seu projeto original.



Fonte: METRÔ; WALM ENGENHARIA (2010)

Tabela 5 - Os trechos de implantação da Linha 17-Ouro e suas características, segundo o projeto do EIA/RIMA.

Trecho	Extensão em KM	Origem - Destino	Principais eixos
1	3,7	Aeroporto de Congonhas - Estação São Judas da Linha 1-Azul	Av. Washington Luís e Av. Dos Bandeirantes
2	11	Estação Morumbi da Linha 9-Esmeralda - Aeroporto de Congonhas - Estação Jabaquara Linha 1-Azul	Atual e projetada Av. Jorn. Roberto Marinho (ex Água Espraiada) e Av. Washington Luís
3	6,9	Estação Morumbi da Linha 9-Esmeralda - Estação São Paulo/Morumbi da Linha 4-Amarela	Av. Hebe Camargo (ex Via Perimetral Sul-Sudoeste), Av. Jules Rimet e Av. Jorge João Saad

Fonte: Organização por BARROS, D. L. (2017) com base em METRÔ; WALM ENGENHARIA (2010)

Sua relevância principal está no fato de conectar o Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária da RMSP e por ser uma linha de traçado perimetral, se conectará, na ponta oeste, a estação São Paulo-Morumbi da Linha 4-Amarela, passará também pelas estações Granja Julieta e Morumbi da Linha 9 Esmeralda da CPTM, fará integração na estação Água Espraiada (atual Campo Belo) com a Linha 5-Lilás e, depois, se dividirá em duas pontas uma passando pelo Aeroporto de Congonhas até a estação São Judas da

Linha 1-Azul e, a outra ponta, passando por áreas ao longo do córrego Águas Espraiadas terminando na estação Jabaquara da mesma linha (METRÔ; WALM ENGENHARIA, 2010).

O Estudo de Impacto Ambiental - EIA (METRÔ; WALM ENGENHARIA, 2010) entende que a Linha 17-Ouro proporcionará maior acessibilidade e mobilidade à população usuária do Aeroporto e área adjacente, articulando esse equipamento urbano às áreas centrais e demais porções da região metropolitana, devido sua integração metroferroviária. Com isso, o Aeroporto de Congonhas terá sua acessibilidade estendida a quase toda a cidade, atendendo a importantes vetores de deslocamento dos habitantes.

O EIA do empreendimento prevê ainda, o licenciamento de três projetos complementares: a abertura de um trecho da Via Perimetral Sul-Sudoeste (Av. Hebe Camargo) que passa pela lateral direita da favela de Paraisópolis, a canalização do córrego Antonico (sob Paraisópolis e parte do Morumbi) e implantação de via de fundo de vale com alargamento das vias existentes e remodelação da Praça Roberto Gomes Pedrosa (em frente ao estádio do Morumbi) com remodelação viária e paisagística, implantação de dois piscinões de retenção e construção de estacionamento, obras necessárias à fixação dos pilares e estações. O projeto aponta também a necessidade da ampliação da Av. Jornalista Roberto Marinho, um projeto co-localizado de responsabilidade da Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP através de intervenções urbanas no âmbito da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE), obra também necessária para implantação do trecho entre as estações Jd. Aeroporto e Hospital Sabóia.

Cabe destacar que parte do traçado da linha 17-Ouro, em específico o trecho entre as estações Panambi e Jabaquara e, está inserido dentro da OUCAE e para sua concretização é necessário que as obras da Operação Urbana se desenvolvam. Além disso, sua implantação afeta diretamente a população residente dentro de seus limites, bem como a população flutuante que circula pelo eixo da Água Espraiada e da Berrini.

O que buscamos discutir com este capítulo é como essa linha de metrô se insere dentro da OUCAE, quais interesses e estratégias ela contempla, qual a população diretamente afetada e como se articula com as necessidades e projetos no plano da circulação metropolitana de pessoas.

Anunciado em meados de 2009 pelo Governo do Estado de São Paulo, o monotrilho da Linha 17-Ouro foi lançado à população sob a justificativa de que seria a principal obra de mobilidade da cidade de São Paulo para a Copa do Mundo FIFA 2014,

ligando a Rede Metroferroviária Metropolitana e o Aeroporto de Congonhas ao Estádio do Morumbi, do São Paulo Futebol Clube, e que, até então, havia sido escolhido para sediar o evento na cidade.

Com a escolha, no ano 2010 (O ESTADO DE S. PAULO, 2010), pela Arena Corinthians como sede da Copa 2014 em São Paulo, o estádio no bairro de Itaquera, Zona Leste da cidade, já servido pelas estações Artur Alvim e Corinthians-Itaquera da Linha 3-Vermelha do Metrô e Linha 11-Coral da CPTM, a Linha 17-Ouro perdeu uma de suas principais justificativas de implantação. Devido a demora e problemas com a emissão da licença e elaboração de projetos e estudos, o projeto foi retirado da Matriz de Responsabilidades da Copa 2014 (PORTAL 2014, 2017), e que justificava parte dos recursos do Governo Federal necessários à sua execução. Assim, o projeto ficou sob responsabilidade exclusiva do Governo do Estado de São Paulo. Em 2015 o Tribunal de Contas da União (TCU) concluiu que “A obra da Linha 17-Ouro, um dos monotrilhos de São Paulo, não tinha projeto básico e nem orçamento quando foi licitada, o que contraria a lei.” (UOL, 2015).

Do ponto de vista da justificativa técnica divulgada na mídia, as vantagens de construção da linha e definição pelo modal monotrilho são de que este propicia, principalmente, atender uma demanda menor, tem menor número de desapropriações (REVISTA ENGENHARIA, 2009); um custo mais baixo, maior rapidez na construção e, maior possibilidade de curvas acentuadas (REVISTA METRÓPOLIS, 2013).

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô/SP (2017), em seu site, informa que o sistema de monotrilho propiciará a mesma qualidade de serviços do metrô subterrâneo; ocorrerá diminuição da poluição atmosférica; representa conforto e rapidez nas viagens; menor tempo nos deslocamentos; maior integração entre os bairros; melhoria no trânsito; aumento da mobilidade; ampliação dos investimentos na região; geração de novos empregos e; geração de novos polos de comércio e serviços.

A escolha da alternativa tecnológica apresentada no EIA (METRÔ; WALM ENGENHARIA, 2010, capítulo 1, p. 51) deu-se pelo monotrilho, uma das tecnologias de modal de metrô-leve, em razão dos pressupostos requeridos pelo Metrô-SP, a saber, um sistema de média capacidade compatível com o futuro aumento de demanda; velocidade média de 35 Km/h, como na rede de metrô pesado(convencional); propício à operação em curtos intervalos de tempo com regularidade, segurança, confiabilidade, acessibilidade, comodidade nas transferências e integração tarifária; características

dinâmicas compatíveis com o desempenho e o conforto esperados e; maior flexibilidade de traçado com “inserção ambiental urbana amigável” de concepção arquitetônica estética agradável e com baixo nível de ruído e efeito visual e de sombra da estrutura. Assim como no discurso do Governo do Estado de São Paulo, outros importantes aspectos foram considerados na escolha do modal, sendo o seu menor tempo de implantação, menor custo e menor impacto durante o período de implantação de obras, por utilizar estruturas pré-moldadas. O balanço de tais justificativas pode ser verificado na tabela 6.

Tabela 6 - Justificativas para implantação do monotrilho, segundo o veículo de informação
Apresenta a compilação dos principais argumentos usados pelos diferentes veículos de comunicação para justificar a implantação do monotrilho da Linha 17 – Ouro do Metrô-SP.

Mídia	Metrô-SP	EIA/RIMA
Linha para a Copa 2014 e para o Aeroporto de Congonhas	Mesma Qualidade e padrão do metrô convencional	Ligação do Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária
Atender demanda menor	Melhoria do trânsito e diminuição de poluição atmosférica	Sistema de média capacidade
Menor número de desapropriações	Maior integração entre os bairros e aumento da mobilidade	Padrão da rede de metrô convencional com mesma velocidade operacional, intervalos, regularidade, segurança, confiabilidade, acessibilidade, comodidade nas transferências entre linhas
Possibilidade de curvas mais acentuadas	Ampliação de investimentos regionais	Maior flexibilidade de traçado
Menor custo construtivo	Geração de novos polos de comércio e serviços	Integração tarifária
Maior rapidez na construção	Geração de novos empregos	Inserção urbana amigável: Concepção estética e arquitetônica agradável com baixo ruído e efeito visual e de sombra

Fonte: BARROS, D. L. (2017)

De acordo com o que observamos em relação à tabela 6, o discurso institucional do Governo do Estado de São Paulo, repassado para a mídia geral, tem o sentido de tentar legitimar a escolha da construção da linha por tecnologia de monotrilho, argumentando ser a mais apta para atender elementos práticos para o cotidiano do cidadão e para a eficiência do governo; o discurso do Metrô foca na manutenção de um padrão de rede de

transporte para promover o desenvolvimento urbano e; no caso do EIA, baseia-se na viabilidade técnico-econômica-urbanística do empreendimento.

Garcia (2013), ao discutir sistemas de monotrilho utilizados como transporte de massa e tecendo considerações sobre o caso específico da utilização desse novo modo de transporte na cidade de São Paulo, concluiu que o modal é mais indicado para atender médias capacidades e é categórico ao informar que os monotrilhos não são a melhor escolha para o transporte de massa de alta densidade de serviço e se, caso essa for a intenção, deve operar em condições extremas desde o início, usando sua total capacidade operacional, o que poderia inviabilizar qualquer plano de expansão.

Ainda segundo Garcia (2013), o monotrilho apesar de ter um longo histórico de desenvolvimento tecnológico e aplicações como modal de transporte, ainda não tem claro/definido seu papel no leque de possibilidades de transporte urbano de passageiros e seu estudo mostra que, no ano de 2010, dos 300 projetos implantados no mundo, apenas 150 estavam em operação, sendo cerca de um terço em ambiente urbano, dos quais 30 serviam objetivos específicos como ligações curtas ou circunscritas a espaços privados, como os parques Disney, e apenas 20 desses sistemas eram usados como transporte urbano regular, sendo os principais e de maior sucesso, a linha de Tóquio (Japão), implantada em 1964 e transportando 138 mil passageiros/dia, e o sistema de Chongqing (China) com duas linhas implantadas entre 2005 e 2011 transportando cerca de 500 mil passageiros/dia por linha.

Na cidade de São Paulo, segundo o autor, do ponto de vista da tecnologia, capacidade e operação, o monotrilho é projetado para ser um sistema de média à alta capacidade, com caráter bastante inovador ou mesmo precursor por intencionar transportar grande contingente de pessoas por trem em intervalo de frequência idêntico ou semelhante ao das linhas de metrô convencionais, algo inédito e sem correspondente, inclusive em comparação com o caso mundial de maior carregamento (Chongqing).

No caso específico da Linha 17 – Ouro, Garcia (2013) considera que em relação ao intervalo entre trens, dos três projetos paulistanos, é exceção por operar mais próximo da realidade, ou seja, com intervalos maiores entre os trens para transportar 250 mil passageiros/dia. Segundo o EIA, a estimativa é de transportar 230 mil passageiros/dia com toda obra construída, contudo, o site do Metrô-SP já apresenta uma expectativa de 450 mil passageiros/dia, ou seja, evidencia-se um subdimensionamento da estrutura em

construção, um possível erro de estudo que certamente vai afetar toda a sobrecarregada rede de transporte sobre trilhos, portanto, o projeto já nasce obsoleto.

A escolha da linha ser operada por monotrilho e ser considerada de média capacidade, pode ainda ser questionada se considerarmos outras linhas do sistema metropolitano levando em conta apenas o número ou projeção de passageiros transportados. Segundo os dados da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM (2016), a Linha 7-Rubi da CPTM transporta atualmente 450 mil passageiros/dia (CPTM, 2017), mesmo número projetado para a Linha 17. Há outras linhas da CPTM que transportam ainda menos passageiros/dia, é o caso da Linha 10-Turquesa (364,8 mil) e 12-Safira (256 mil), todas consideradas linhas de alta capacidade e que sofrem rotina de superlotação. Podemos citar ainda, o caso da Linha 13-Jade, em construção pela CPTM, que tem previsão de demanda estimada em 130 mil passageiros/dia e tem estrutura física semelhante ao monotrilho, ou seja, via elevada apoiada por pilastras em quase a totalidade do trajeto.

Do ponto de vista da integração tarifária e da infraestrutura padrão das estações, se tomarmos como exemplo a Linha 15-Prata, a única linha de monotrilho atualmente em operação na RMSP, a tarifa é a mesma (R\$3,80), possui integração gratuita com a Linha 2-Verde e, conseqüentemente, com todas as demais linhas da rede, apesar de Garcia (2013, p. 46) informar que “muitos são os indícios de que o custo operacional dos monotrilhos é demasiadamente alto” e que em boa parte das cidades que o implantaram “há uma significativa diferença no valor de suas tarifas em relação aos demais modos”.

Essa perspectiva é confirmada pelo Metrô-SP que prevê uma operação deficitária para a Linha 17-Ouro no trecho atualmente em obras, com 7,7 Km e 8 estações e cuja demanda de passageiros está prevista para 185 mil pessoas, abaixo do previsto por não contemplar estações de maior carregamento, como Paraisópolis, o que eleva o custo unitário por transporte de passageiro para R\$6,71 enquanto que o preço da passagem na bilheteria será de R\$3,80 para o passageiro, segundo a matéria do jornal Folha de São Paulo com a chamada “Monotrilho de Alckmin para ligar Morumbi à Congonhas dará prejuízo” (2017).

Em princípio, as linhas de monotrilho na RMSP têm seguido o mesmo padrão físico e tarifário das linhas de metrô convencional, constituindo um padrão único de rede, como demonstram as fotos 30 e 31.

Foto 30 - Plataforma com portas-plataforma na estação Oratório da Linha 15-Prata (monotrilho).



Fonte: BARROS, D. L. (2017)

Foto 31 - Plataforma com portas-plataforma na estação Tamanduateí da Linha 2-Verde (metrô)



Fonte: BARROS, D. L. (2017)

Se por um lado o metrô é desejável e traz consigo a valorização do entorno, por outro, ele pode ser rechaçado pela população e trazer transtornos e outros problemas, é o que aconteceu, por exemplo, com a estação Três Poderes da Linha 4-Amarela, em que a população ou determinado grupo de pessoas se mobilizou e conseguiu a retirada da estação do projeto, algo similar também ocorreu em relação à futura Linha 6-Laranja cujos manifestantes conseguiram não só a mudança do local, mas a junção de duas estações, a Angélica-Pacaembu, no bairro de Higienópolis, que ficou com fama de bairro elitista que não quer “gente diferenciada” (FOLHA DE SÃO PAULO, 2010).

No caso da Linha 17-Ouro, houve algo parecido, contudo, não em relação apenas à uma estação, mas em relação à linha toda, por conta de sua estrutura física aparente e de difícil ou prejudicial inserção urbana. O Metrô reconhece essa preocupação ao alegar no EIA que o projeto arquitetônico precisa ter uma estética “amigável”.

Nas Audiências Públicas realizadas pelo Metrô-SP e inclusas no EIA (METRÔ-SP; WALM ENGENHARIA, 2010) fica evidente a preocupação da população com o impacto visual da nova linha, sua relação com a Lei Cidade Limpa²³ e o impacto paisagístico sobre a Ponte Estaiada, preocupação em relação à ruídos e perda de privacidade em janelas, varandas, quintais e piscinas, também em relação a fixação das estruturas sobre vias estreitas e fundos de lote, comércio ambulante ao redor das estações

²³ Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006, que dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo.

e temor de formação de um “novo Minhocão²⁴” que subsidia a afirmativa de que seus imóveis seriam desvalorizados. O Metrô-SP então responde:

O sistema de transporte público implantado pelo Metrô tem sido, historicamente, vetor de valorização imobiliária das áreas lindeiras à sua intervenção, por ser um importante estruturador urbano que facilita a mobilidade e acessibilidade ao trabalho, bem como aos diversos equipamentos urbanos à população da RMSP.

Por se tratar de uma tecnologia de veículo em elevado, a ser implantada pelo Metrô e conforme já elucidado nas audiências públicas, o impacto visual decorrente da implantação das vias elevadas será minorado por meio de densa arborização e vegetação sob o percurso do traçado, bem como, pela implantação em canteiro central de viário existente ou a ser implantado, condição de quase totalidade do percurso do traçado. (METRÔ; WALM ENGENHARIA, 2010, anexo Audiência Pública, p. 3).

Como podemos notar, o Metrô-SP se afirma como um instrumento de valorização imobiliária, o que de fato é uma correspondência histórica, contudo, há razão também por parte dos moradores em não querer vivenciar um processo de degradação e desvalorização como o vivenciado pela população lindeira ao “Minhocão” e nota-se, observando a origem das perguntas, que elas partem de associações de moradores, sobretudo, do Morumbi, um dos distritos mais ricos e valorizados de São Paulo. Não há, por exemplo, questionamentos desta natureza sendo feitos por parte de associações ou moradores de Paraisópolis, favela no mesmo distrito, aparentemente menos preocupados com efeitos estéticos e privacidade, que também os afetam, em especial nos prédios de conjuntos habitacionais recém-entregues na Av. Hebe Camargo por onde passará o monotrilho, o que denota a dimensão de classe social envolvendo obras de infraestrutura na OUCAE, bem como suas contradições.

Outros pontos importantes merecedores de consideração nesta resposta do Metrô-SP são a “fé quase cega” que a companhia tem na arborização das vias como solução para problemas de ruídos e poluição visual, e a confiança em que a prefeitura se colocará à disposição para abrir as vias necessárias à implantação da linha, mais especificamente a implantação da Av. Perimetral (Hebe Camargo) e a continuidade da Água Espraiada até o Jabaquara.

A Revista Metropolis, em sua edição de Jan./Fev. de 2013, trouxe em sua capa a matéria “A era de ouro do Metrô: Linha 17-Ouro confirma a aposta da companhia em monotrilho e acelera a expansão da rede”, fez um panorama do andamento das obras e

²⁴ Minhocão é o nome popular dado à via elevada Presidente João Goulart que liga a região da Praça Roosevelt, no centro da cidade, ao Largo Padre Péricles, no bairro de Perdizes, Zona Oeste de São Paulo.

entrevistou o então presidente da companhia, Peter Walker que, ao enfatizar o monotrilho, falou sobre a questão do impacto visual:

“Como é um sistema novo em São Paulo, houve uma preocupação grande dos órgãos reguladores, especialmente em relação ao meio ambiente. Mas conseguimos provar que o impacto para a cidade será positivo e que não há motivos para temer de que estejamos construindo um novo Minhocão.”

De fato, o órgão licenciador, no caso a Prefeitura do Município de São Paulo, algo incomum, pois, normalmente é a Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo (SMA) e seus órgãos subordinados, como a CETESB, que realizam o licenciamento de obras de metrô, em seu Parecer Técnico (SÃO PAULO, 2011) tratou com preocupação a inserção do sistema monotrilho no município e ressaltou aos empreendedores que diante do ineditismo do projeto e da falta de parâmetros e regulações previstos em legislação, era necessário observar e detalhar a distância mínima entre o eixo do sistema e os imóveis lindeiros de modo a tratar as questões referentes à ruídos e incômodos de acordo com a legislação; a largura mínima do viário, considerando que a lei municipal estabelece que o subsistema estrutural de transporte coletivo só poderá utilizar as vias definidas como estruturais, segundo a classificação da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP) e; o gabarito do traçado, ou seja, as alturas mínimas e máximas que devem respeitar os limites impostos pela legislação vigente.

O relatório apontou também para uma possível contradição ligada ao fato de, no EIA, estar descrita a necessidade de se empregar uma estrutura metálica de suporte de equipamentos e passarela de emergência no vão entre as pilastras-trilhos, descaracterizando a suposta amenidade visual que as vias ofereceriam. Garcia (2013) diz que é preciso relativizar a afirmação que as vias do monotrilho provocam pouco impacto visual justificando que essa comparação só pode ser feita em relação à vias elevadas usadas no metrô convencional, como é parte do traçado das linhas 5 e 1 do metrô paulistano, e que essa vantagem se dilui a medida que a capacidade de transporte almejada pelo sistema aumenta, ou seja, quanto maior a capacidade de transporte do sistema, maior a estrutura física de suporte, o que é o caso dos monotrilhos de São Paulo.

Este fragmento do Parecer Técnico (SÃO PAULO, 2011) trata de outra questão fundamental, a saber: a necessidade de viário amplo para a inserção do monotrilho. No caso da Linha 17-Ouro, isto não seria problema no trecho entre as estações Congonhas e Panambi que utilizaria o viário das avenidas Washington Luís, Água Espraiada e Marginal Pinheiros, amplas e pertencentes ao sistema viário estrutural, segundo

classificação da CET, contudo, o trecho entre as estações Panambi e Estádio do Morumbi não poderia ser construído porque passaria por vias estreitas, classificadas como locais, ou mesmo vias inexistentes, assim também é o caso entre as estações Jd. Aeroporto e Jabaquara seguindo o eixo da Av. Água Espraiada ainda inexistente, ambas vias de fundo de vale.

A este respeito, a declarada flexibilidade de traçado na implantação está relacionada com o que Garcia (2013) atribui ser uma vantagem dos monotrilhos, compatibilizar seu traçado com os eixos viários existentes, reproduzindo seu desenho geométrico.

Ainda segundo o autor, a existência de um sistema viário radiocêntrico na metrópole de São Paulo está ligada a morfologia de seu sítio urbano, de natureza centrípeta, em aliança ao baixo investimento brasileiro em infraestrutura que privilegiou a constituição deste sistema por ser mais barato. Para Ulian (2008) a construção de grandes vias de fundo de vale procurou unir a questão do tráfego com questões de saneamento e o combate à inundações pelo fato dessas obras receberem recursos federais.

Ulian (2008) argumenta que a partir da década de 1950, com a aceleração da industrialização do país e do desenvolvimento da indústria automobilística, a cidade precisou se adaptar rapidamente ao automóvel, redimensionando o espaço físico e social da cidade. Com o rápido crescimento populacional e expansão da mancha urbana aliados à necessidade de comunicação das áreas mais distantes com o centro da metrópole, várias avenidas radiais e perimetrais foram abertas, facilitando tanto o transporte de pessoas quanto a circulação de mercadorias e a instalação de indústrias próximas aos eixos viários. Assim foi necessário um contínuo investimento no sistema viário por parte de todas as administrações municipais que seguiram, para prover a cidade de eixo de circulação em sua “arrancada modernizadora”.

Essa expansão do sistema viário se deu em meio a uma dissociação entre a expansão urbana e a oferta de transporte público, que caracteriza o atual espaço metropolitano, fortemente conectado à primazia do transporte individual e com transporte de massa sobre pneus, gerando saturação e contínua necessidade de ampliação (ULIAN, 2008). Para Garcia (2013), o aspecto radial da estrutura viária principal é incompleto e ocasiona baixo nível de eficiência, sendo necessário o investimento em mais infraestrutura e abertura de novos eixos de circulação transversais às vias de espigão ou fundo de vale, ou seja, novas vias perimetrais.

A própria Av. Água Espraiada é parte dessa necessidade de ampliação viária e conexão metropolitana, como apontou Alfredo (1999), exercendo função perimetral na estrutura viária. A Linha 17-Ouro serve então aos dois propósitos, ao mesmo tempo em que amplia a oferta de transporte coletivo em traçado perimetral, amplia a malha viária em seus gargalos na região do Morumbi e no Jabaquara, portanto, além de um sistema de transporte é uma infraestrutura de estruturação do eixo metropolitano de circulação.

Ainda em relação a questão do impacto urbanístico, entre as estações Panambi e Paraisópolis, o Parecer Técnico (SÃO PAULO, 2011, p. 34) declara o seguinte:

Observa-se, porém, que esse trecho localizado entre as Estações Panambi e Paraisópolis poderá provocar significativa interferência ambiental, decorrente de sua proximidade com o alinhamento das edificações, comprometendo a segurança, a privacidade e o conforto ambiental dos moradores, trazendo incômodos às populações lindeiras.

Além dessa observação o documento constata alguns problemas no projeto como o fato do sistema de transporte coletivo poder ocupar somente as vias estruturais da cidade, que neste trecho parte de seu traçado estaria sobre uma das calçadas da Rua Leonardo Cerveira Varandas, uma via local de largura inferior à 50m e que atualmente possui apenas duas faixas de rolamento e dá acesso aos condomínios de luxo Vila Amalfi e Vila Veneto e termina nos muros do cemitério do Morumbi, por onde também passará a via dos trens em área não edificável, segundo o EIA. O relatório aponta, então, que este trecho está em desconformidade com a legislação municipal e reafirma a necessidade de aprovação pelas repartições públicas competentes²⁵.

Se, por um lado, esta parte do traçado do monotrilho pode representar problemas, por outro ele é aceito e incorporado como chamariz de empreendimentos. No projeto descrito no EIA da Linha 17-Ouro, a estação Panambi está localizada em terreno ao lado do hipermercado Extra Morumbi na pista sentido Interlagos da Marginal Pinheiros, área no Setor Marginal Pinheiros da OUCAE. Além da estação, está prevista para o local também a implantação da subestação que fornecerá energia para toda a linha.

O local requerido para implantação da estação era de propriedade da Light nos anos 1970/80 quando foi repassada à Eletropaulo (cia. de energia elétrica) que a administrou até 2003 quando então foi vendida à construtora Bueno Netto por 800 milhões de reais (VEJA SÃO PAULO, 2017). A construtora então projetou construir no

²⁵ Comissões municipais com autoridade de aprovar projetos e interferências que afetam determinados aspectos da paisagem urbana da cidade. Neste caso, a Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento do Solo (CAIEPS), a *Câmara Técnica de Legislação Urbana* (CTLU) e Comissão de Proteção à Paisagem Urbana (CPPU).

local um empreendimento multifuncional com torres comerciais, residenciais, hotel de luxo, shopping e parque, tudo integrado ao projeto da estação do monotrilho, como mostra a figura 36.

Figura 36 - Perspectiva artística do empreendimento “Parque Global” da Bueno Netto. Observa-se ao centro da imagem o traçado do monotrilho com a estação Panambi, no centro da via, tendo de um lado um shopping, cinco torres residenciais e um parque; do outro lado estão cinco torres comerciais e o hipermercado Extra, ao fundo.



Fonte: BUENO NETTO; RELATED BROKERS (2017)

Como podemos notar, os empreendimentos disputam a ocupação da mesma área, visada pelo mercado imobiliário. A compatibilização da estação com o empreendimento fica equacionada, contudo, a subestação elétrica não poderia ser construída porque a área estaria ocupada por prédios. O licenciamento da obra do monotrilho é anterior à proposta do Parque Global, entretanto, não identificamos como seria resolvido este conflito de interesse.

No tocante ao empreendimento Parque Global, o site disponível na internet²⁶, dividido em seções (residencial, “mixed use”, shopping e sustentabilidade/compromisso social), o apresenta como de padrão internacional. Na seção Residencial, cita as cinco torres em um texto carregado de palavras em inglês misturadas com português, como “projeto green building” e “mall de conveniências” que esquecem até como se escreve o português correto ao citar “5 residências” ao invés de “5 residenciais”. Além disso, traz todo um discurso de internacionalização com “exclusividade e sofisticação” de um projeto de torres “inspiradas nos parques das cidades mais encantadoras do mundo”.

²⁶ O conteúdo pode ser verificado no link: <http://www.benx.com.br/parqueglobal/mixed-use.html>

O empreendimento lançado em 2013, vendia unidades residenciais que chegavam a custar 5 milhões de reais na cobertura (FOLHA DE SÃO PAULO, 2016), entretanto, as obras foram embargadas pela Justiça em 2014 a pedido do Ministério Público por conta do impacto ambiental que a obra representou ao cortar 1787 árvores em área de preservação ambiental permanente de Mata Atlântica (O ESTADO DE S. PAULO, 2014), apesar de ter as licenças governamentais da prefeitura e CETESB.

Com a manchete “Megaempreendimento com torres e shopping vira mico milionário em SP”, a reportagem aponta que além do problema com a remoção de árvores, havia irregularidades com a canalização de um córrego no terreno e a possibilidade da área estar contaminada com um produto tóxico usado pela cia. de energia, no passado, e o local constar na lista de áreas contaminadas elaborada pela CETESB, em 2015. Além do problema com a ação movida por moradores do Morumbi que resultou no embargo, a construtora teve que arcar com processos dos compradores de unidades que desistiram do negócio após a paralisação das obras, resultando em um prejuízo de mais de 130 milhões de reais, só com a venda dos imóveis (VEJA SÃO PAULO, 2017).

Em junho de 2017, a Revista Veja São Paulo fez reportagem informando que o impasse na justiça continua, a obra está parada e os compradores das unidades começaram a receber os valores pagos após acordo. No site do empreendimento há um vídeo, na seção de sustentabilidade/compromisso social, com uma animação explicando o histórico de contaminação do terreno e as medidas adotadas pela empresa para recuperar a área, com apelo ambiental e urbanístico.

O caso aponta para uma concordância com o que Carlos (2015) chama de tendência ao espaço mundializado como momento de realização do capitalismo, no qual a reprodução da metrópole é necessária à reprodução do capital, assim, o valor despendido com a aquisição do terreno demonstra claramente o quanto o perímetro de uma Operação Urbana é um território estratégico no processo de valorização, revelando uma articulação entre os interesses privados e o Estado, bem como a relação entre a escala local e a global, o apelo por padrões internacionais de construção e o apelo ecológico como forma de valorização. No entanto, por vezes, estes interesses são mediados por conflitos.

Se, por um lado, houve toda uma preocupação com o conforto e a privacidade dos proprietários de imóveis no Morumbi, quanto à implantação do monotrilho, por outro, não houve a mesma intensidade de preocupação em relação aos imóveis de Paraisópolis, na outra ponta da OUCAE também não houve, ou pelo menos não identificamos

preocupação semelhante em relação à construção das unidades HIS do Conjunto Estevão Baião, na Av. Washington Luís próximo ao Aeroporto de Congonhas.

O Conjunto consta, na apresentação do relatório de reunião do Grupo de Gestão da OUCAE (figura 37), no ano de 2012, e ainda está em construção de suas 338 unidades divididas em 3 prédios, literalmente colados às vigas da via do monotrilho, como podemos visualizar nas figuras 38 e 39.

Figura 37 - Projeção artística do Cj. Estevão Baião. Elaborada pela prefeitura.



Fonte: SP URBANISMO (2012)

Figura 38 - Obras em andamento no Conjunto Estevão.



Fonte: Internet, sem autor (2017)

Figura 39 - Prédios do Conjunto Estevão Baião atrás das vigas do monotrilho na Av. Washington Luís.



Fonte: IMAGENS GOOGLE, (2017). Acesso em 23 de novembro de 2017.

As figuras mostram que a prefeitura projetou o empreendimento sem considerar a existência do monotrilho tão próximo, assim, a população de mais baixa renda quando residir nas unidades, não poderá questionar tal situação. Isto é, preocupações com questões de saúde pública e o cumprimento das normas legais são seletivas e estão reservadas à população de maior renda. O mesmo ocorrerá em relação ao Conjunto Corruíras nas imediações do Hospital Sabóia no Jabaquara, quando da implantação do trecho e da estação Hospital Sabóia.

Outra questão que não podemos ignorar em relação ao EIA e que contribui com nossa hipótese de que a Linha 17-Ouro é tendencialmente viabilizada com propósitos de contribuir com as estratégias de valorização da OUCAE, é a ausência de estudos sobre as alternativas locacionais que segundo o artigo 5º da resolução Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA n º1/86²⁷, estipula em seu inciso primeiro:

“Artigo 5º - O estudo de impacto ambiental além de atender a legislação, em espacial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional de Meio Ambiente, obedecerá as seguintes diretrizes gerais:

I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização de projeto, confrontando-as com a hipótese de não realização do projeto; [...]” (BRASIL, 1986)

No texto do EIA/RIMA (METRÔ-SP; WALM ENGENHARIA, 2010) consta apenas uma discreta referência de que a linha atende ao traçado pressuposto para a linha de metrô e que ligaria a estação São Judas (Linha 1-Azul) ao bairro da Vila Maria (Zona Norte do município de São Paulo) passando pelo Aeroporto de Congonhas, contudo, esse trajeto, segundo os estudos do PITU 2025 (STM, 2006), passaria por outras vias que não a Av. Água Espraiada e não estaria circunscrito ao perímetro da OUCAE.

Ao agir dessa forma, o estudo além de contrariar o disposto na lei perde seu sentido porque “a função de um estudo ambiental não é atender a uma lista de verificação, mas apresentar informação e análise relevantes para permitir uma discussão pública esclarecida do projeto e de seus impactos” (SANCHES, 2013) não dando a devida transparência requerida para um bom estudo, segundo o mesmo autor.

O EIA desconsidera, por exemplo, a alternativa de traçado pela Av. dos Bandeirantes, outra via componente do Sistema Viário Estrutural integrante do Anel Viário Metropolitano e que dispõe de canteiro central para colocação das vigas, além de ser uma via em que quase inexiste linhas de ônibus ou acesso por transporte coletivo, assim como a Água Espraiada. Outra possibilidade seria o corredor formado pelas avenidas Roque Petroni Jr., Professor Vicente Rao e Cupecê, por onde passa o corredor metropolitano de ônibus e que segundo o PITU 2025 (STM, 2006) seria um dos eixos dos “corredores urbanísticos²⁸” cujo modal a ser implantado seria um veículo com

²⁷ Resolução do CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA - IBAMA Nº 001, de 23 de janeiro de 1986 estabelece as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente.

²⁸ Corredores Urbanísticos são eixos de transporte coletivo com capacidade intermediária entre o sistema de trilhos e de corredores de ônibus, tecnologicamente modernos, ocupam faixas de vias públicas e conectam à rede de trilhos com terminais de ônibus principais. Não há uma definição precisa de modal, mas pode ser definido como VLT, monotrilho ou similares.

características e capacidade superior ao ônibus. Ambas as vias são paralelas a Av. Água Espraiada e exercem função de traçado perimetral.

Essa “deficiência” não passa despercebida pela análise ambiental do órgão técnico licenciador que afirma textualmente em seu parecer técnico que o empreendedor não cumpre o disposto na legislação, inclusive destacando o trecho da lei, além de não responder a todos os questionamentos solicitados. Mesmo assim, seu licenciamento ambiental foi aprovado. Considerando a análise que fizemos do EIA/RIMA (METRÔ-SP; WALM ENGENHARIA, 2010) e do processo de licenciamento efetuado no âmbito da Prefeitura de São Paulo, concluímos que é cheio de falhas, perguntas sem respostas e o empreendedor, o Metrô-SP, não contribui com total transparência e visibilidade ao processo de licenciamento e essa é uma postura que persiste no decorrer da implantação do empreendimento da Linha 17-Ouro.

4.2 Os planos de transporte e a origem da Linha 17–Ouro

Um dos principais aspectos na concepção desta linha de “metrô” e que merece nossa atenção e consideração é a partir de quando ela se insere nos planos governamentais de transporte urbano de passageiros de caráter metropolitano.

A hipótese por nós aventada é de que o traçado desta linha surge para contribuir e reforçar as estratégias de reprodução do espaço no escopo da OUCAE, numa aliança em que o Governo do Estado de São Paulo se une a Prefeitura do Município de São Paulo e aos agentes privados na continuidade das ações, acrescentando uma nova justificativa material ao discurso da necessidade de requalificação do perímetro. Entendemos, portanto, que para além dos objetivos e/ou necessidade de se prover maior mobilidade urbana na metrópole de São Paulo, com base nos planos de expansão da rede de transporte sobre trilhos contemplada nos planos de transporte estatais, há decisões político-econômicas fortemente alinhadas às necessidades de reprodução do capital.

Neste processo, não refutamos a validade do argumento da necessidade de promover acesso à rede metropolitana de transporte sobre trilhos para o Aeroporto de Congonhas, objetivo fundamental na articulação entre os diferentes modais de transporte para a RMSP. Também não refutamos a necessidade de integração entre as linhas, nem o atendimento as favelas, como é o caso de Paraisópolis. Questionamos, sobretudo, o

traçado escolhido entre as possíveis alternativas locais e como esta escolha se relaciona com os objetivos de valorização do espaço urbano da metrópole.

Para percorrer esse caminho, utilizaremos os planos elaborados pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM), órgão do governo do estado de São Paulo responsável por planejar e gerenciar as empresas e redes de transporte metropolitano das regiões metropolitanas do estado, incluindo a RMSP.

A primeira grande referência em planejamento dos transportes metropolitanos, em termos de plano de expansão da rede metroviária, foi a elaboração do PITU – 2020 (Plano Integrado de Transportes Urbanos – horizonte ano 2020) lançado em 1999, e que segundo o Metrô-SP:

“[...] com cerca de 230 Km de extensão, tem por característica compor uma rede aberta e abrangente com a intenção de captar a demanda o mais próximo possível das suas áreas de origem nas regiões periféricas.” (METRÔ-SP, 2006, p.07).

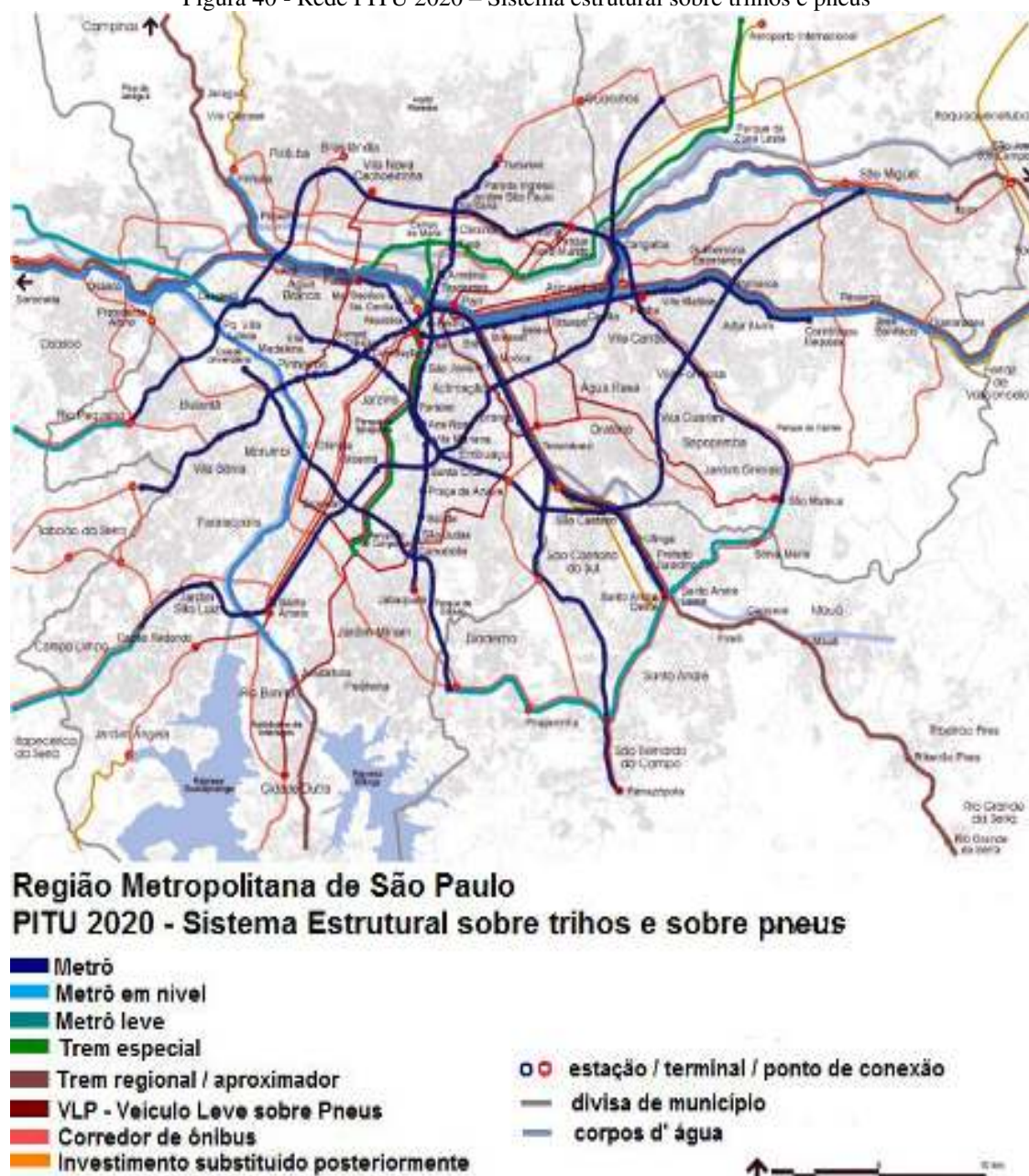
Este trecho é particularmente importante porque define como objetivo a intenção de levar o metrô para as regiões periféricas, aproximando mais da demanda, seja pela construção de novas linhas e estações, seja pela conversão de linhas da CPTM em “metrô de superfície”, ou seja, a melhora da qualidade da infraestrutura e operação que à época era bastante deficitária e estava num processo de contínua degradação (ULIAN, 2008). Essa iniciativa possibilitou a remodelação das então linhas C e E (atuais 9-Esmeralda e 11-Coral da CPTM) com estações e trens modernos que num futuro poderiam ser operadas pelo Metrô-SP.

Para definir o cenário futuro das linhas metroferroviárias, o PITU-2020 as classificou em três categorias principais: metrô convencional ou metrô pesado caracterizando a rede operada pelo Metrô-SP; metrô em nível e, posteriormente, metrô em superfície caracterizando as linhas operadas pela CPTM que futuramente poderiam ser operadas pelo Metrô-SP e; metrô leve como algo “ainda inédito na metrópole” (METRÔ-SP, 2006).

O PITU-2020, como plano metropolitano de transporte, não considerou apenas a rede sobre trilhos, mas também a rede sobre pneus em que se inclui a gestão do transporte intermunicipal por ônibus sob responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU. Além disso, também houve uma articulação com outros órgãos

estaduais e municipais que contribuíram na proposta como a Emplasa²⁹, a Sempla³⁰, SP Trans, CET-SP, O Consórcio Intermunicipal do Grande ABC e empresas de consultoria técnica. Um dos produtos finais foi um mapa que abrangia as redes sobre pneus e sobre trilhos, expresso na figura 40.

Figura 40 - Rede PITU 2020 – Sistema estrutural sobre trilhos e pneus



Como já mencionamos, o plano classifica a rede de metrô em três categorias, o metrô (convencional), o metrô em nível (parte da rede da CPTM convertido para o padrão

²⁹ Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A.

³⁰ Antiga Secretaria de Planejamento da Prefeitura de São Paulo. Atual Secretaria Municipal de Gestão.

metrô) e o metrô leve. No mapa podemos notar que o “metrô leve” corresponde a uma nova tecnologia que substituiria o corredor de ônibus ABD da EMTU, contudo, sem especificar qual seria, apenas definindo como transporte sobre trilhos. Além desse trajeto, há menções à linhas partindo do Ceagesp, Rio Pequeno e Capão Redondo.

Em relação ao sistema de trens, há três categorias, o trem regional, o trem aproximador e o trem especial. O primeiro se refere a linhas de longas distâncias que liga a RMSP com outras localidades no estado e no país; o trem aproximador se refere a um trem metropolitano que tem o papel de aproximar a demanda dos pontos mais distantes da RMSP aos trechos de metrô em nível e; o trem especial seria uma linha de trem que teria como objetivo ligar os aeroportos da RMSP (Congonhas, Guarulhos e Campo de Marte) com paradas em alguns pontos da metrópole, como o terminal intermodal da Barra Funda e o bairro do Jardins.

Considerando a rede sobre pneus, temos as categorias VLP (Veículo Leve sobre Pneus) um tipo de veículo parecido com ônibus e que circula sobre pneus com capacidade maior de transporte que os ônibus convencionais e em corredores segregados; os corredores de ônibus tradicionais com faixas segregadas aos ônibus e; os corredores troncalizados que são corredores de ônibus comum, porém, com racionalização de linhas atendendo um determinado trecho.

A partir dessas premissas, verifica-se que o perímetro da Av. Água Espraiada seria atendido por um sistema VLP, como parte de um corredor de ônibus, com ramificações, que ligariam a Vila Nova Cachoeirinha ao Parque Novo Mundo passando pelo Brooklin. Já o Aeroporto de Congonhas estaria conectado pelo trem especial com intersecção desse ramal. A linha de metrô mais próxima passaria pelo eixo da Av. dos Bandeirantes ligando a Cidade Universitária à Diadema, portanto, não havia previsão de metrô a ser implantado dentro do perímetro da OUCAE além do passagem das linhas 9-Esmeralda, 5-Lilás e 1-Azul em traçado radial atravessando a área.

Como um processo de detalhamento da Rede do Metrô e da Rede da CPTM para o ano horizonte 2010, de acordo com as premissas do PITU-2020, a proposta original do plano precisou ser reformulada redefinindo as categorias das linhas de trem da CPTM que passaram a ser designadas como trem metropolitano, ao invés de regional, aproximador ou especial.

O Metrô-SP, em 2006, ao fazer essa reavaliação manteve a concepção de rede aberta e as diretrizes de linhas propostas, porém, considerou as expansões muito extensas,

incompatíveis com o desempenho operacional oferecido pelas linhas da companhia porque exigiriam um número inviável de trens para atender o volume de passageiros, as dimensões e o elevado tempo de ciclo operacional, por isso, redefiniu traçados e estações para simular os carregamentos (METRÔ-SP, 2006), como podemos ver na figura 41.

Figura 41 - Rede sobre trilhos com base no PITU 2020, adaptada na revisão de 2006 feita pelo Metrô-SP.

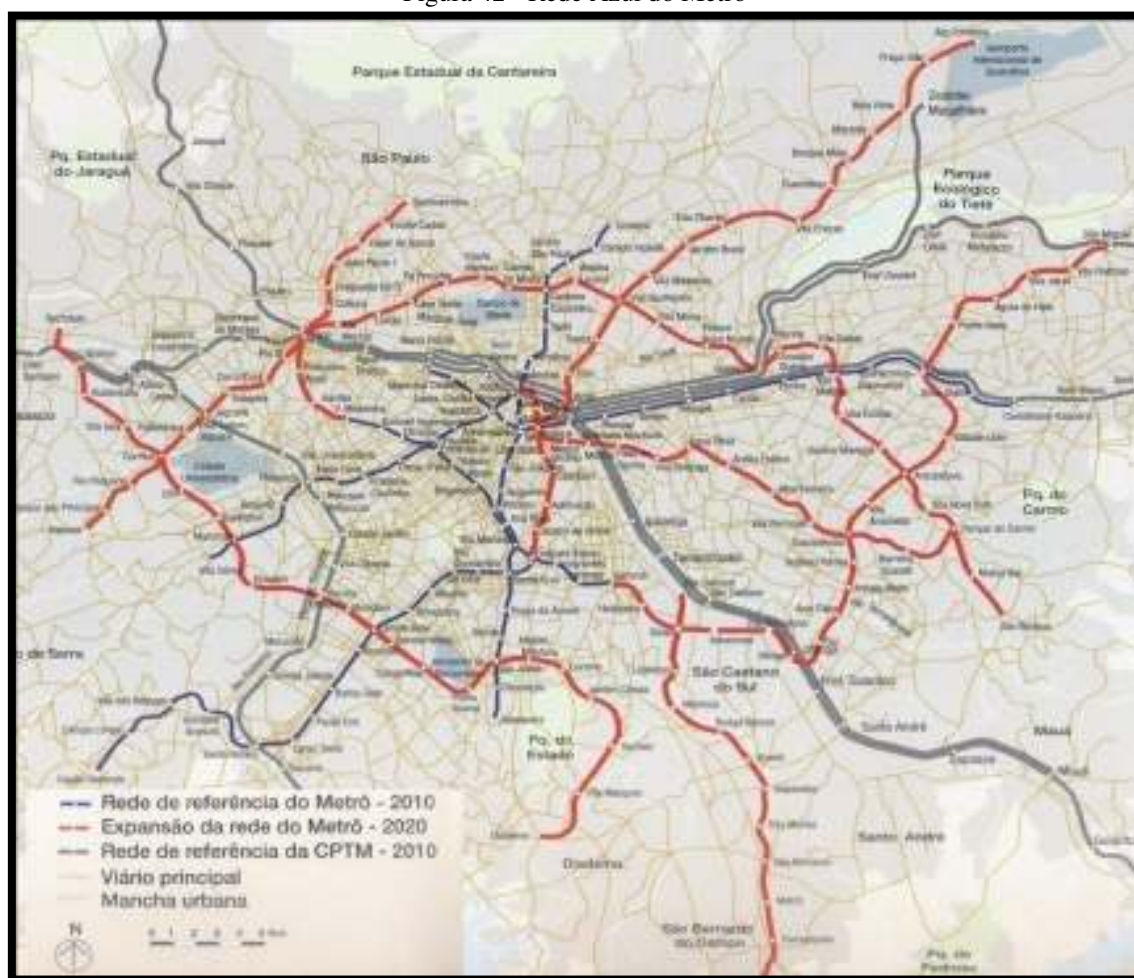


Fonte: METRÔ-SP (2006, p. 36).

Algumas mudanças podem ser percebidas nos traçados. No caso da Linha Cidade Universitária – Diadema, a mais próxima da OUCAE, há um deslocamento de parte do traçado que ao invés de passar integralmente pela Av. dos Bandeirantes, passa para a parte do sul do aeroporto seguindo parte do eixo da futura extensão da Av. Água Espraiada até a altura da Av. Pedro Bueno quando faz curva ascendente saindo do perímetro da Operação Urbana.

Ainda como desdobramento do detalhamento da rede do metrô para o horizonte 2020, internamente o Metrô-SP trabalhou com três propostas de rede que submetidas a técnica de avaliação multicritérios, definiu a Rede Azul com 263 Km de extensão como a o horizonte a ser perseguido, além de definir os trechos prioritários para implantação (METRÔ-SP, 2006). O estudo foi lançado em 2002 e teve como resultado o mapa da Rede Azul do Metrô-SP que pode ser verificado na figura 42.

Figura 42 - Rede Azul do Metrô



Fonte: METRÔ-SP (2006, p. 39).

Nesta proposta de rede, o Metrô-SP ampliou seu raio de atuação chegando à localidades periféricas tanto dentro do município de São Paulo quanto em outros municípios da RMSP, cumprindo as premissas do PITU em promover uma rede aberta e abrangente que alcançasse a periferia.

Em relação à OUCAE, é o momento que uma linha de metrô mais se integra ao seu perímetro através da linha Rochdale – Diadema, uma ampliação da linha Cidade Universitária – Diadema que sai dos limites da Universidade de São Paulo - USP e passa circundando o campus, passando pelos bairros do Jaguaré e Morumbi, atendendo ao Hospital Albert Einstein e seguindo todo o eixo da Av. Água Espraiada, passando na ponta do sul do Aeroporto de Congonhas, conectando-se à Linha 1-Azul na estação São Judas e prosseguindo num traçado em curva ao redor do Parque do Estado e bairros lindeiros até Diadema. Assim como esta, observamos mais linhas com traçados perimetrais fora do Centro Expandido do município de São Paulo.

No mesmo ano de 2002, a CPTM divulga o estudo “Projeto funcional: modernização da malha da CPTM” que previa aumento dos passageiros transportados. O Metrô-SP diante da projeção futura optou por desenvolver uma nova rede que auxiliasse na distribuição das viagens nas áreas centrais da metrópole para só depois definir expansões para a periferia (METRÔ-SP, 2006). Um terceiro estudo foi lançado dando origem à chamada Rede Distributiva:

“[...] com cerca de 205 Km de extensão, foi proposta com o objetivo de melhor distribuir a demanda nas áreas com características de centro metropolitano, integrada a um adequado sistema de ônibus, descongestionando seus corredores de tráfego. Essas áreas privilegiadas em infraestrutura, são o destino da maioria das viagens da metrópole e ainda apresentam potencial para adensamento, abrigando as mais diversas funções.” (METRÔ-SP, 2006, p. 07).

Esta citação nos permite perceber uma mudança de rumo no planejamento da rede de transporte metropolitana a medida que deixa de ter como foco a expansão para a periferia para se concentrar no “centro metropolitano” que corresponde ao Centro Expandido do município de São Paulo, reforçando o adensamento até mesmo dos empregos, propiciando e contribuindo com valorização ainda maior da área, posto que a infraestrutura de transporte é um diferencial de valorização do espaço.

É particularmente interessante a maneira como o Metrô-SP (2006, p. 41) apresenta os fundamentos da rede proposta:

A concepção da rede distributiva se baseia no princípio de complementaridade e hierarquização dos modos de transporte para servir toda a região metropolitana e no pressuposto de que as áreas periféricas têm vida própria, ou seja, de que não é mais válido o paradigma da dependência total entre o centro e a periferia. Estudos preliminares utilizando os dados das pesquisas de origem e destino têm demonstrado que a maioria das viagens nas periferias se realiza nelas mesmas ou entre periferias vizinhas, em seguida, para o centro regional ao qual se associam e, finalmente, para o centro do município de São Paulo e demais áreas metropolitanas.

A conclusão a respeito de que as periferias se relacionam entre si e tem importante participação nas viagens realizadas dentro da RMSP são corroboradas com o que demonstrou o estudo desenvolvido por Ulian (2008), contudo, ainda são expressivas as viagens realizadas para as regiões centrais da metrópole. Ao se basear nos princípios de hierarquia e complementaridade dos modos de transporte, o estudo publicado pelo Metrô-SP relega para a CPTM e sistemas de ônibus municipal e intermunicipal a responsabilidade de fazer a aproximação, trazer a demanda periférica para a área central onde então as linhas de metrô fariam a distribuição, no entanto, a rede da CPTM permaneceria a mesma, apenas com acréscimo da linha para o Aeroporto de Guarulhos.

Outras importantes conclusões também são elencadas no texto da publicação:

O fenômeno do ainda persistente congestionamento central se deve ao excesso de viagens produzidas pelas próprias atividades das áreas centrais, pela população de mais alta renda que nelas habita e pelo ainda significativo contingente populacional periférico que para elas se dirige, resultando na soma de múltiplas parcelas das viagens produzidas nas diversas áreas que constituem a periferia metropolitana. Ou seja, as periferias, atualmente, são funcionalmente independentes do centro de São Paulo, mas o volume de viagens produzido por elas em sua direção é suficiente, ainda, para contribuir para o congestionamento central. (METRÔ-SP, 2006, p. 41).

Esta citação é importante ao situar que o fenômeno do congestionamento nas áreas centrais se deve as viagens originadas dentro da própria área e pela população de mais alta renda, ou seja, consequência da cidade produzida para a classe média (ULIAN, 2008). Com relação a afirmação de que a periferia é funcionalmente independente do centro, ela deve ser relativizada, pois como uma metrópole corporativa fragmentada, centro e periferia fazem parte do mesmo processo de diferenciação socioespacial como espaços articulados e interdependentes (ALVES, 2013), o que se coloca é que a metrópole paulistana é hoje um espaço polinucleado, com subcentros, inclusive nas periferias, capazes de articular fluxos entre eles sem a necessidade de passar pelas áreas centrais da metrópole, o que aponta uma redefinição dos fluxos de passageiros com queda na quantidade de viagens produzidas à estes, como demonstra Ulian (2008), mas que ainda concentram parte muito significativa dessas viagens. O próprio texto da publicação contraria essa afirmação ao demonstrar nas páginas seguintes a importância das áreas centrais da metrópole como locais de atração do fluxo metropolitano de viagens, o que é também verificado pelos técnicos do Metrô-SP e em seus documentos oficiais como mostra o “Mapa da Rede Distributiva” apresentado na figura 49.

Figura 43 - Rede Distributiva do Metrô



Fonte: Metrô-SP (2006, p. 43)

Na proposta da nova rede de expansão do metrô, é possível perceber claramente que as linhas se concentram nos limites do Centro Expandido do município de São Paulo, com poucas estações fora desse limite.

Em relação à OUCAE vemos uma linha que segue o eixo da Av. Água Espreada até as proximidades do aeroporto quando faz curva descendente em direção a Av. Prof. Vicente Rao, e na mesma estação Aeroporto, integra-se a linha Parque Peruche – Sacomã que passa pelo eixo da Av. Brigadeiro Faria Lima e contorna o lado sul do Aeroporto de Congonhas. Aparentemente, esta é a proposta que melhor atenderia o novo eixo do setor terciário moderno e de negócios da metrópole de São Paulo.

Na continuação do processo de planejamento da rede, o Metrô-SP comparou as três redes e chegou à conclusão de que a Rede Distributiva era a melhor proposta, todavia, continuou a análise para “reduzir a extensão desta sem, contudo, alterar a funcionalidade e o desempenho propostos para se alcançar os objetivos a serem colimados em 2020” (METRÔ-SP, 2006, p. 08).

Com isso, o Metrô-SP concluiu em 2006 a Rede Essencial que enfatizava uma rede de metrô com apenas 163 Km dos quais 88,5 km seriam providos até o ano 2012 (consta 2010 nos mapas) e os demais 74,8 km corresponderiam à expansão até 2025 (2020 nos mapas), já prevendo a revisão do PITU-2020 e a reedição do estudo com o horizonte do ano 2025 (PITU-2025), divulgado em 2006 e possível de verificação na figura 44.

Na justificativa, essa rede considerava as alterações no planejamento da rede da CPTM, nas decisões da STM, no planejamento definido pelo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e no planejamento da rede troncal do sistema de ônibus municipal da SP Trans, principalmente em relação a definição do traçado da extensão da Linha 2 – Verde, consagrada como de função perimetral, diferentemente das demais linhas.

Figura 44 - Rede Essencial do Metrô



Fonte: METRÔ-SP (2006, p. 90)

Com resultado, ficou estabelecido o planejamento das linhas para a rede de referência do ano 2010 constituída pelas linhas existentes da Cia. e três novas linhas, a saber, a ligação Freguesia do Ó – Oratório (atualmente é a obra paralisa da Linha 6-Laranja Brasilândia – São Joaquim); a ligação Corifeu – Chácara Klabin, uma linha de caráter perimetral formando uma espécie de anel metroviário e; a ligação Vila Maria – São Judas passando pelo centro de São Paulo e o Aeroporto de Congonhas.

prontos no horizonte do ano 2010, a prioridade de implantação considerou a seguinte ordem de trechos, elencados na tabela 7.

Tabela 7 - Trechos prioritários para implantação da Rede Essencial do Metrô-SP

Prioridade de implantação	Linha	Trecho	
		Início	Fim
1	2 - Verde	Tamanduateí	Tatuapé/Carrão
2	2 - Verde	Vila Madalena	Cerro Corá
3	Não definida	Corifeu	Casa Verde
4	Não definida	Casa Verde	Bresser
5	Não definida	Vila Maria	Brigadeiro
6	Não definida	Brigadeiro	São Judas
7	6 - Laranja	Freguesia do Ó	São Joaquim
8	6 - Laranja	São Joaquim	Oratório

Fonte: BARROS, D. L. (2017) a partir de METRÔ-SP (2006)

Analizando a prioridade em que seriam implantados os trechos das linhas de metrô, verificamos que a prioridade seria dada à Linha 2–Verde, sendo os dois primeiros trechos prioritários pertencentes à esta linha que se expandiria como primeira prioridade até a estação Tatuapé ou Carrão a partir da estação Tamanduateí e à oeste até a estação Cerro Corá a partir da estação Vila Madalena. O que de fato ocorreu foi a linha ter sido expandida no trecho leste até a estação Vila Prudente, que não estava no planejamento original, com isso, a partir de Vila Prudente o Metrô-SP projetou sua extensão em duas pontas: uma até Cidade Tiradentes através de monotrilho, originando a Linha 2–Verde Monotrilho correspondendo a transformação do eixo leste do corredor VLP Expresso Tiradentes da SP Trans e, na outra ponta, definiu o que chamou de Linha 15–Branca, com metrô convencional, para o trecho Vila Prudente – Dutra, passando pela Linha 3–Vermelha e se estendendo para Guarulhos com as estações Ponte Grande e Dutra. Posteriormente, a Linha 15–Branca foi definida como extensão da 2–Verde e o monotrilho passou a ser 15–Prata, mesma época, meados de 2009/2010, em que foram lançadas as linhas 17–Ouro e 18–Bronze, também de monotrilho. A extensão oeste nunca saiu do papel e não há previsão, já a extensão leste rumo à Dutra tem contratos assinados e está em processo de desapropriação de imóveis (METRÔ-SP, 2016).

Os trechos prioritários 7 e 8 que correspondem a atual Linha 6-Laranja estendida até a Vila Brasilândia, inicialmente concebida em formato de “Y” pois a partir da Freguesia do Ó uma ponta iria para a Brasilândia e a outra para Vila Nova Cachoeirinha, está com obras paralisadas por falta de recursos. A linha é construída por uma Parceria Público-Privada (PPP) entre o Governo do Estado de São Paulo e o consórcio de empresas

Move São Paulo formado por empresas envolvidas nos esquemas investigados pela Operação Lava Jato. Por conta disso, o consórcio não consegue financiamento para viabilizar as obras.

Os trechos prioritários 3 e 4 não originaram nenhuma linha que conste nos mapas da rede ou em obras, o mesmo ocorre com os trechos 5 e 6, contudo, o trecho 6 é o que mais se aproxima do trecho que originou a Linha 17-Ouro.

Em relação ao monotrilho, o estudo que abre a possibilidade para algo nesse sentido é o PITU 2025 ao tratar dos “corredores urbanísticos” definidos como eixos de transporte com capacidade intermediária entre o sistema sobre trilhos e o sistema de corredores de ônibus, com estruturas estáveis e contínuas no tempo, com desempenho superior e tecnologicamente moderno, ocupando faixa mínima de seção transversal em via pública e com conexão ao sistema de trilhos, ou seja, um sistema mais próximo ao padrão metrô que ao padrão ônibus, capaz de dinamizar a atividade econômica do entorno e aumentar o valor das propriedades, por intermédio de um sistema VLT ou VLP (STM, 2006). O financiamento destes projetos também é descrito no texto, bastante revelador, da STM:

Do ponto de vista econômico, o investimento na implantação do corredor deverá ser totalmente financiado pela captura da valorização dos terrenos lindeiros (faixa de 300m) provocada pelo próprio corredor, e não pelas fontes orçamentárias tradicionais, baseadas em impostos indiretos (ICMS, IPI) que oneram a produção e o consumo com custos que acabam transferidos em maior proporção, em termos relativos, aos grupos de renda mais baixa. **O instrumento jurídico a utilizar será em princípio o da concessão urbanística, citada no corpo do presente relatório, coadjuvada, onde necessário pelos demais recursos proporcionados pelo Estatuto da Cidade como os institutos da edificação compulsória, do direito de preempção, das operações urbanas e da outorga onerosa. Ressalte-se que para direcionar esses recursos para a implantação dos corredores urbanísticos é necessária uma negociação com as prefeituras, que é a esfera de governo que os recolhe.** (STM, 2006).

Como podemos inferir, já se previa a utilização de instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) empregados nas políticas de implantação dos sistemas de transporte da RMSP, a diminuição da participação financeira do Estado no provimento destas infraestruturas e a união das diferentes esferas de governo com os agentes privados na consecução dos objetivos.

Outra evidencia do caráter potencializador de valorização imobiliária decorrente da implantação de infraestrutura de transporte, sobretudo, da implantação do metrô, encontramos no texto sobre a Rede Essencial que define a extensão leste da Linha 2-Verde:

“...Ressalta-se, ainda, que o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo prevê a criação de operações urbanas no bairro do Tatuapé e ao longo da Linha D da CPTM (operação urbana Diagonal Sul). Ambas serão atendidas pela Linha 2-Verde em sua nova diretriz que, assim, poderá impulsionar o desenvolvimento destes planos com grande repercussão na valorização urbana da região, sobretudo na área da Diagonal Sul.” (METRÔ-SP, 2006, p. 66).

Apesar de estar falando sobre a expansão da Linha 2-Verde, o fragmento deixa clara a intenção do Metrô-SP em colaborar com a valorização imobiliária, inclusive através de operação urbana, alinhando interesses e ratificando ser o metrô um eixo de valorização urbana que nega sua função de meio de transporte. No caso específico da Linha 2-Verde, apesar da Operação Urbana não ter saído do papel, o metrô colabora com a valorização de bairros como a Vila Prudente, Jd. Avelino, Jd. Anália Franco, Vila Carrão e Tatuapé, atuais eixos de verticalização e atuação do mercado imobiliário na Zona Leste do Município de São Paulo.

Os corredores urbanísticos metropolitanos submetidos aos projetos da STM, segundo o estudo da STM (2006, p. 196), são nove: São Bernardo – Vila Prudente (este deu origem ao projeto da linha de monotrilho 18-Bronze), Osasco – Pinheiros; Aricanduva, Itaquera – Líder; 23 de Maio – Interlagos; Rio Bonito; Guarapiranga; Lapa - São João e Vila Leopoldina – Brooklin (seguindo o eixo das avenidas Pedroso de Moraes, Faria Lima e Berrini).

No tocante ao perímetro da OUCAE, o que podemos perceber com esse retrospecto dos planos oficiais de transporte metropolitano é que não houve uma continuidade de proposta de linha dentro do perímetro. Ao longo do tempo ele variou para dentro e para fora do perímetro, contudo, sempre houve o objetivo de inserir o eixo da Berrini e da Água Espraiada à rede de metrô e o Aeroporto de Congonhas sempre representou esse elo. No caso do eixo da Berrini, o VLT ou VLP dos “corredores urbanísticos” não se realizou, por outro lado, a via foi atendida por corredor de ônibus metropolitano e mais recentemente um corredor municipal. Além de ser atendida de forma importante pelo trecho da Linha 9-Esmeralda da CPTM entre as estações Vila Olímpia e Granja Julieta, bem inseridas na dinâmica de transporte do eixo. Quanto ao traçado da Linha 17-Ouro no eixo da Água Espraiada, ele não foi exatamente uma novidade entre o Aeroporto de Congonhas e as proximidades da estação Berrini, contudo, foi surpreendente a criação do trecho entre a estação Morumbi (Linha 9-Esmeralda) e a São Paulo-Morumbi (Linha 4-Amarela), o mesmo ocorre em relação ao trecho Aeroporto

de Congonhas – estação Jabaquara (Linha 1-Azul), seguindo todo o eixo de implantação da expansão da avenida.

Não conseguimos identificar a inserção da Linha 17-Ouro, tal qual ela é, no contexto dos planos metropolitanos de transporte urbano de passageiros da RMSP. Essa inserção se deu em algum momento entre os anos de 2006 e 2010 muito provavelmente por uma opção política, dado que o componente técnico não a explica.

4.3 O desenrolar da linha

Após enfrentar manifestações do Ministério Público, decisões liminares contrárias à obra, os questionamentos da população e o processo de licenciamento ambiental com 55 condicionantes, a autorização para obras só foi obtida no fim de março de 2012, já com o consórcio escolhido para construção apenas das vias, o Monotrilho Integração, formado pelas empresas Andrade Gutierrez, CR Almeida, Scomi Engineering (Malásia) e MPE, que assinou o contrato em julho de 2011 (VIA TRÓLEBUS, 2011), contudo, as obras só iniciaram efetivamente no fim de abril de 2012 (REVISTA METRÓPOLIS, 2013).

Com previsão de entrega do primeiro trecho da obra previsto para 2014 e conclusão de toda linha para 2016 (VIA TRÓLEBUS, 2011), a entrega enfrenta sucessivos atrasos e prolongamentos de prazos, agora prevista para 2019 a entrega do primeiro trecho de 7,7 Km de extensão entre as estações Aeroporto de Congonhas – Jd. Paulista – Morumbi (METRÔ-SP, 2016).

Estes atrasos se devem a diversos problemas, entre eles está a queda de viga com a morte de um operário da obra. Mas, o principal problema foi em relação ao contrato de construção das estações pelo consórcio Monotrilho Estações (formado pelas empresas Andrade Gutierrez e CR Almeida) que abandonou os canteiros de obras, em dezembro de 2015, alegando que o Metrô-SP não fazia os pagamentos. A obra ficou paralisada por seis meses e só foi retomada quando a terceira colocada na licitação assinou contrato, em maio de 2016, para construção de três estações, segundo matéria do portal de internet G1 (2017). Essa morosidade e todas as dificuldades de execução da obra têm ocasionado “problemas” para os moradores do eixo Água Espreaiadas, conforme matéria da Revista Veja São Paulo (2017),

Em 2010, ao ser anunciada a construção da Linha 17 – Ouro do metrô, um forte receio espalhou-se entre os moradores do entorno da Avenida Jornalista

Roberto Marinho, no Campo Belo, na Zona Sul, um dos metros quadrados mais caros da capital. A intenção do governo do estado de erguer a linha do chamado monotrilho sobre pilares fincados na via trouxe a ameaça de repeteco da degradação ocorrida no Elevado Costa e Silva, o Minhocão, no centro. Afinal, com as estruturas suspensas a até 15 metros de altura, os ocupantes dos prédios vizinhos teriam sua privacidade seriamente comprometida. Passados seis anos, aquele medo preliminar transformou-se em pânico real.

Como podemos confirmar, a questão da invasão de privacidade dos moradores de mais alta renda e o receio do processo de desvalorização imobiliária, semelhante ao provocado pelo Minhocão, permanece vivo entre esses moradores. A matéria cita ainda problemas decorrentes da poluição visual através dos pilares alvos de pichação, do acúmulo de lixo e mato e da presença, na área, de moradores de rua e usuários de drogas que se utilizam dos tapumes da obra e das paredes baixas de concreto, que protegem os pilares entre o córrego e a avenida, para efetuar assaltos com armas e canivetes.

A imprensa tem sido importante na cobertura dos fatos que ocorrem na OUCAE e também em relação a obra da Linha 17-Ouro, seja mostrando um lado ou a visão de uma das partes dos moradores da área, seja mostrando os problemas que ocorrem até porque não é possível invisibilizar o que ocorre em uma das principais e mais valorizadas áreas da cidade.

A reportagem especial da Rede Brasil Atual (2013) traz a manchete “Alckmin repete Maluf ao construir metrô na região da Água Espraiada”, em alusão ao processo de construção do primeiro trecho da Av. Água Espraiada na década de 1990, pelo então prefeito Paulo Maluf, num processo que, segundo a reportagem, foi responsável por retirar 30 mil pessoas da região através de instrumentos como indenização de R\$1.500,00, passagens para o Nordeste ou unidades habitacionais no distante e isolado distrito de Cidade Tiradentes com reflexos, inclusive, na ocupação de áreas de mananciais, processo acompanhado de perto e descrito por Fix (2001). Geraldo Alckmin seria, então, um sucessor na continuidade deste processo através da implantação da linha de monotrilho que desde 2012 já removeu 400 famílias das favelas Buraco Quente e Comando e outras 11 favelas estão no caminho.

Outra matéria do portal de internet UOL (2012) com o título “Obra do Metrô na Avenida Água Espraiada repete gestão Maluf e 'empurra' famílias à periferia” no ano anterior já alertava para o mesmo fato. A narrativa que trazia era a mesma, a remoção da família que desfazia seus laços comunitários e mesmo de unidade familiar, pessoas que perdiam seus empregos e indenizações irrisórias que só permitiam comprar uma nova residência em bairros distantes e mais precários. A matéria cita ainda a valorização do

metro quadrado na região da Água Espraiada que saltou de R\$1.400, em 1996, para R\$9.500, em 2012, passando de área desvalorizada e alagadiça para vedete do mercado imobiliário, expulsando famílias que participaram de sua valorização participaram, mas que dela não tomou parte.

Para o Observatório de Remoções:

As intervenções na região foram pautadas até o momento pelo argumento de que melhorias na mobilidade são de interesse público, coletivo e beneficiariam a cidade como um todo. A criação e ampliação da Avenida Jornalista Roberto Marinho; seus projetos de continuidade para interligação com a rodovia dos Imigrantes e a criação de um parque linear, o Via Parque; e o mais recente projeto da linha Ouro 17 do Metrô (monotrilho) são exemplos dessa primazia. **O argumento da universalidade dos benefícios de investimentos em mobilidade funcionam, no caso, perversamente: como justificativa para embasar desapropriações e remoções forçadas de famílias e pessoas cuja permanência na região colide com os interesses dos vultosos investimentos privados de capital imobiliário e de infraestrutura, que vêm na área possibilidade de expansão e retorno financeiro.** [grifo nosso] (OBSERVATÓRIO DE REMOÇÕES, 2016).

As observações feitas, neste verbete, contribuem e reforçam o que demonstramos anteriormente com as justificativas elencadas para implantação da Linha 17 Ouro, reforçando o discurso estatal não só de melhora da mobilidade local, mas de melhora das condições na região metropolitana como um todo, numa tentativa de convencimento de que todos são beneficiados com as infraestruturas de transporte, mas que escondem o impacto que tem sobre a comunidade local e os interesses privados na reprodução do espaço.

A este respeito, Ulian (2008, p. 293) afirma que os sistemas de transporte urbano de passageiros são um importante fator estruturador da urbanização metropolitana sobre a qual o mercado imobiliário tem sua responsabilidade na valorização/desvalorização de espaços e a produção de infraestrutura de transportes é determinante nesse processo, enquanto o “Estado ao se limitar em prover infraestrutura de transporte é conivente com um modelo concentrador de renda e de um espaço segregador”.

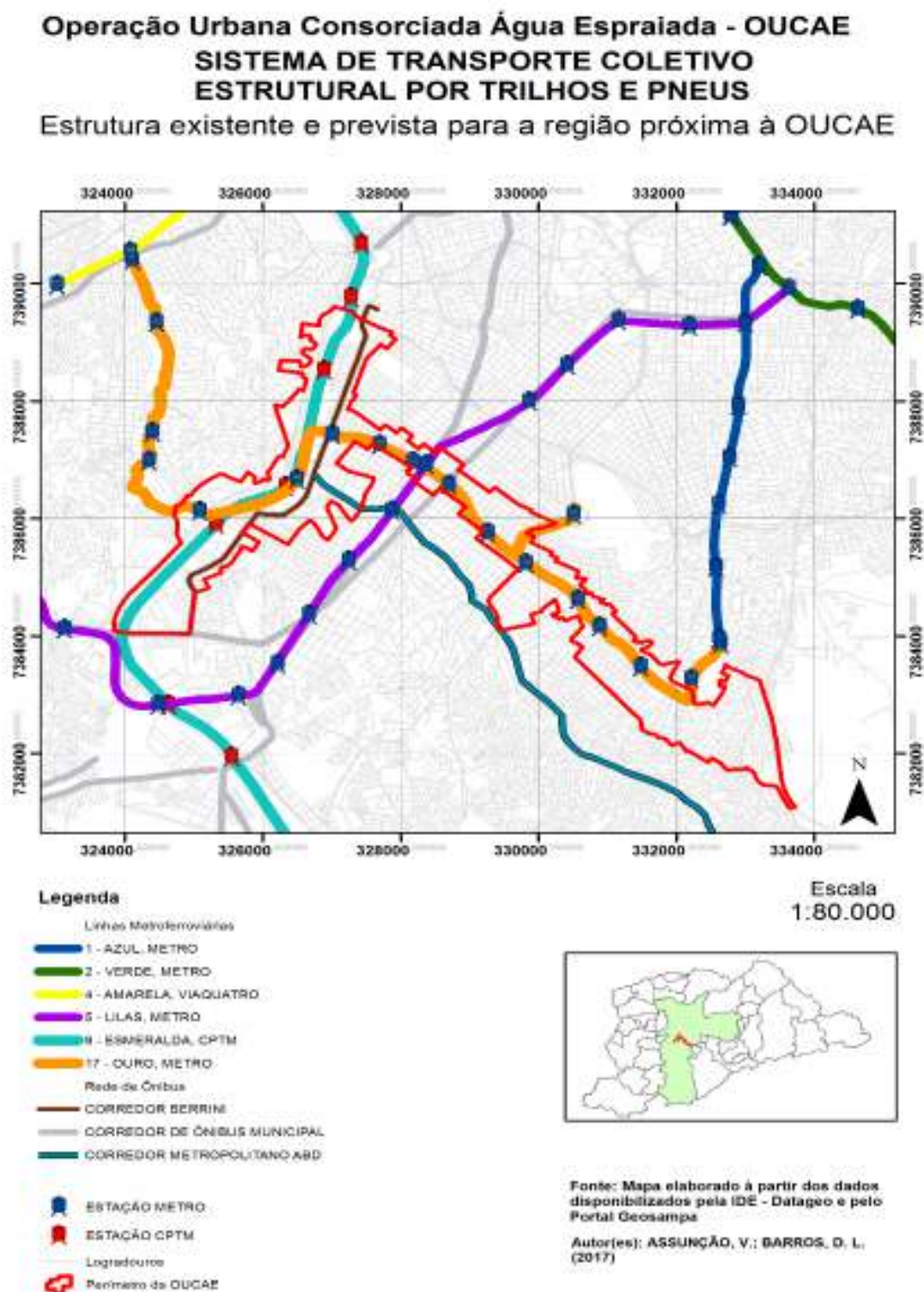
Ainda segundo Ulian (2008, p.34), ao concordar com Carlos (2001), entende que o sistema de transporte metropolitano atende a necessidade de reprodução do capital, em primeiro plano, quando incorpora melhorias na infraestrutura de atendimento à classe trabalhadora e o Estado reconhece essa demanda do capital.

No Setor Sudoeste da cidade, especulação imobiliária e ampliação do sistema viário e de transporte sempre caminharam juntas, assim diversos complexos viários e de túneis foram executados desde o início do desenvolvimento da Operação Urbana Faria Lima e o transporte sobre trilhos também foi contemplado, por isso, a atual Linha 9

Esmeralda da CPTM foi a primeira remodelada com estações metálicas novas e modernas em comparação com o restante da malha ferroviária existente, os trens também foram importados da Espanha com itens de conforto como ar condicionado e música ambiente, situação ímpar na rede mesmo considerando a rede do Metrô-SP. Na época também já havia o projeto da quarta linha de metrô que ligaria a Paulista à Pinheiros (FIX, 2001), originando a Linha 4-Amarela (Luz – Vila Sônia), com obras iniciadas em 2004 e em construção até hoje, opera com o trecho entre a Luz e o Butantã, sem estações intermediárias como Higienópolis-Mackenzie e Oscar Freire.

Concluída a expansão da Linha 5-Lilás, a implantação da Linha 17 Ouro, ao menos no trecho Aeroporto – Morumbi, e a finalização do trecho do corredor de ônibus da Berrini até a Av. João Dias, o perímetro da OUCAE terá um sistema de transporte coletivo invejável numa cidade carente de alternativas de transporte, sua infraestrutura poderá ser comparada à existente no Centro, como mostra o mapa 5.

Mapa 5 – Sistema de transporte coletivo estrutural por trilhos e pneus na área da OUCAE



Como podemos observar, a área da OUCAE será atendida no eixo da Berrini pelo trecho Vila Olímpia – Granja Julieta, com possibilidade de mais uma ou duas estações entre esta e Santo Amaro, da Linha 9-Esmeralda, e pelo corredor de ônibus da Berrini, que liga o Parque do Povo ao corredor da Av. João Dias passando pela Estação de

Transferência Água Espraiada, na confluência com o eixo Água Espraiada onde está sendo implantada a Linha 17-Ouro, no trecho até o Aeroporto de Congonhas e o cruzamento com a Av. Lino de Mores Leme. Além disso, o Corredor de Ônibus Metropolitano ABD termina na estação Berrini, e os corredores Santo Amaro e Vereador José Diniz/Ibirapuera cruzam a Av. Água Espraiada, assim como a Linha 5-Lilás que será fundamental na integração da Linha 17 com o restante da rede do Metrô-SP, ao menos até quando a Linha 17 chegar à estação Jabaquara da Linha 1-Azul.

Ulian (2008), ao concordar com Vasconcellos³¹, argumenta que houve uma rápida expansão da classe média brasileira que institui como meio de transporte, o automóvel, para circular pela cidade e o Estado brasileiro optou por construir “a cidade da classe média” (VASCONCELLOS, 2001). Ulian afirma ainda que, com o crescimento da frota de veículos e dos congestionamentos, o Estado precisou investir no transporte coletivo metropolitano para reverter a imobilidade dessa classe e melhorar as condições de um sistema insuficiente e desorganizado baseado no transporte sobre ônibus que não sofre modernização, porque não interessa ao grande capital, contudo é mais essencial às massas de trabalhadores.

A implantação dos corredores de ônibus, sobretudo na Zona Sul da cidade ligando os bairros das áreas de mananciais ao Centro, passando pelo subcentro de Santo Amaro e conectando importantes polos como o da Berrini e de Moema/Ibirapuera, ocorreu a partir da promulgação do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo na gestão de Marta Suplicy (2000 - 2004) enquanto que a extensão do corredor metropolitano é de 2010 e o da Berrini é de 2015. A expansão da rede de metrô começou efetivamente a partir da segunda metade da década de 2000, em passos lentos, e ainda não se tem o que foi previsto para o ano de 2010.

Essa expansão está diretamente relacionada a ações estatais por meio de Parcerias Público-Privadas (PPP) que criam novas estruturas de circulação, como afirma Alves (2013). Para Alvarez (2014) tais medidas também servem ao fomento de políticas neoliberais, como privatizações ou concessões de bens públicos, e ampliam as possibilidades de realização do capital, reproduzindo a cidade como negócio.

Assim tem sido feito com as novas linhas de metrô da RMSP do qual a Linha 4-Amarela é a grande vedete, como primeira experiência de PPP na qual o Estado construiu,

³¹ VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Circular é preciso, viver não é preciso. A história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume/Fapesp: 1999. 326 p.

com recursos próprios e de financiamento, as estruturas físicas e a empresa privada tornou-se responsável por implantar equipamentos, adquirir trens e operar a linha por um período longo. No caso da Linha 6-Laranja a experiência é ampliada, pois ficou a cargo da empresa privada construir e operar toda a linha e ao Estado ficou apenas a responsabilidade pelas desapropriações. A linha 17-Ouro se insere nesse contexto também, assim como a Linha 5-Lilás, está sendo construída, totalmente equipada, inclusive com a compra dos novos trens, pelo poder público e serão juntamente leiloadas para operação pela iniciativa privada, por uma mínima outorga onerosa, por um longo período em que será remunerada por parte das receitas provenientes da arrecadação com passagens e por receitas acessórias provenientes de aluguéis de espaços nas estações para comercialização de todo tipo de mercadoria e receitas provenientes de publicidade.

Diante desta perspectiva, concordamos com Ulian (2008) quando afirma que políticas de transporte ignoram o caráter de serviço público e funcionam como instrumento de promoção da acumulação capitalista.

Considerações Finais

São Paulo é a metrópole brasileira que melhor se adapta aos ditames do capitalismo global, foi assim e continua sendo, colaborando com a afirmação de Milton Santos (2009) para quem:

“[...] nenhuma área no Terceiro Mundo, foi assim, aberta às mudanças, nenhuma foi tão capaz de rapidamente, adaptar-se, em suas infraestruturas e no seu comportamento econômico, às condições exigidas para o aumento da eficiência e rentabilidade.” (SANTOS, 2009, p. 16).

O que o autor quer dizer com essa afirmação é que a metrópole de São Paulo é essencialmente moderna. Tal modernidade tem acompanhado seu desenvolvimento histórico como o centro do capitalismo brasileiro e isso repercute direta e imediatamente na morfologia da paisagem metropolitana.

Na busca e necessidade de atender as tendências globais dos rumos do capitalismo, os interesses econômicos presentes em São Paulo têm se alinhado as condições que mantêm o mito da Cidade Global (FIX, 2007) e a consagram não apenas como a principal metrópole brasileira, mas também como umas das principais metrópoles latino-americanas, senão a principal.

No atual momento histórico há primazia do capital financeiro na dinâmica econômica global, com repercussões na produção do espaço que segue padrões mundiais como tendência de homogeneização das condições sociais e que resultam em paisagens similares propícias ao desenvolvimento do grande capital independente de qual lugar do mundo, diluindo características e significados locais da morfologia e dos usos e sentidos dos lugares.

O que está posto é a possibilidade de reinvestimento do capital em novos setores econômicos com vistas a acumulação de taxas almejadas ou simplesmente a absorção de capital e da mão-de-obra excedente. Assim, a produção ou reprodução do urbano se coloca como alternativa de valorização e circulação do capital na constituição de espaços produtivos cujo uso seja mediado pelo valor de troca (ALVAREZ, 2014, p. 283-84).

Para atingir os objetivos, o capital prescinde da aliança com o Estado, independente de qual seja a esfera de governo, para que crie as condições de investimento e possibilite o retorno financeiro das aplicações, é neste momento que as políticas neoliberais e parcerias entre o público e o privado desempenham fundamental função no reordenamento do espaço e das relações sociais, como afirma Cardoso (2017):

“Sendo o espaço urbano, no percurso da mundialização, horizonte de possibilidades de reinvestimento econômico, as diferentes estratégias que envolvem a sua produção voltam a ter importante papel para os segmentos individuais do capital e para o Estado que, em articulação desigual de suas estratégias, precisam reafirmar sua posição sobre a reprodução social e do espaço que se sintetizam, no momento atual da acumulação, pelo controle do mercado e da produção, da propriedade privada e de títulos financeiros ou subordinação do espaço à realização do valor.” (CARDOSO, 2017, p. 320-21).

Assim, a aliança entre Estado e capital vai realizar o controle sobre as esferas da vida social e direciona ações e projetos estatais para viabilizar objetivos de valorização, é assim que surgem, por exemplo, instrumentos de políticas públicas como as Operações Urbanas que elegem certas parcelas do território como lócus preferencial de reestruturação urbana direcionando parcelas do orçamento público e também dos investimentos privados através de mecanismos do mercado financeiro e do capital fictício.

Essa articulação desigual de estratégias pode ser vista, entre outras, pela diferença de projetos estabelecidos pelas diferentes esferas de governo, como demonstramos, ao longo do trabalho, através de não entendimentos entre órgãos municipais e estaduais, mas que em síntese, são projetos complementares e têm como objetivo gerar a valorização de parcelas do espaço, produzindo uma hierarquização dos lugares e aprofundando a diferenciação socioespacial.

Neste sentido, a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e a Linha 17-Ouro do Metrô-SP são complementares e instituídos a partir da possibilidade legal de cada esfera governamental, ou seja, a prefeitura instituindo projetos de uso e parcelamento solo, dentro de seu escopo de atuação, e o Governo do Estado instituindo o projeto de transporte sobre trilhos de escala metropolitana, sua prerrogativa.

Essa diferença de entendimentos ou mesmo de sequência das ações contidas dentro do projeto de uma Operação Urbana não está restrito apenas entre as diferentes esferas de governo, mas ocorrem também entre as sucessivas gestões municipais, cada uma definindo determinada sequência do projetos de acordo com o seu entendimento de como deve ser a morfologia do espaço urbano, todavia, sempre no sentido de ser atrativa ao capital privado.

Diferenças ideológicas das gestões municipais se alteram de acordo com o partido que assume o governo, contudo, não podemos ser ingênuos e achar que um partido será favorável e outro contrário as ações empreendidas num projeto dessa magnitude, e a história da OUCAE têm demonstrado isso, seja o partido do governo considerado de

esquerda ou alinhado com a ideologia da direita, ambos se revezam e dão continuidade ao projeto, seja focando ações em determinadas áreas em determinado momento e/ou focando as ações em outra área, mas sempre tendo como objetivo a manutenção da aliança entre Estado e capital privado.

Outra importante consideração é que a Operação Urbana é um projeto sem fim, ela não tem um cronograma definido de realização e se estende num continuum propício a realização da valorização de determinada área dentro do seu perímetro e essa tem sido a tônica não só da OUCAE, mas também das Operações Urbanas Centro, Faria Lima e Água Branca.

Além dessa continuidade temporal das ações de uma OUC, parece haver uma continuidade territorial da implantação desses projetos de intervenção, pois como afirmamos, a OUCAE é continuidade territorial da Operação Urbana Faria Lima e será sucedida pelas ações do Arco Jurubatuba, seu vizinho territorial, ampliando o território de interesse do capital para outras áreas dos distritos de Santo Amaro, Vila Andrade (frequentemente confundido como Morumbi), Jardim São Luís e parte da antiga área industrial dos distritos do Socorro e Campo Grande. Sendo essa a aposta da atual administração municipal (João Dória, 2017-2020).

Por falar da atual gestão municipal é nela que os contornos de políticas neoliberais, como as privatizações, ficam mais nítidos e percebemos cada vez mais o sentido da cidade como negócio. Na ideologia desse governo, a iniciativa privada é melhor capacitada para gerenciar bens e serviços públicos, atraindo capital e ampliando a importância da metrópole, assim, foi criado o plano de desestatização de bens e serviços públicos municipais como possível saída para resolução do problema da crise fiscal do Estado, supostamente incapaz de prover serviços públicos básicos, como a manutenção de praças e parques, e vê na entrega de patrimônio público ao setor privado, como o Autódromo de Interlagos, sinônimos de eficiência da gestão e garantia de retorno financeiro aos cofres públicos, mas principalmente ao setor privado que lucrará com o uso mais intensivo dos espaços.

Ainda não estão claros quais os desdobramentos dessa “nova visão” para a OUCAE, todavia, a tendência é de alinhamento as demandas dos agentes privados na produção do espaço.

É também considerando essa visão que se insere os atuais objetivos da implantação da Linha 17-Ouro do Metrô-SP (por enquanto) já que a estratégia é privatizar

uma linha que será deficitária junto com uma linha superavitária (5-Lilás), diminuindo a atuação de uma empresa estatal, o Metrô-SP, que é, há décadas, referência internacional de atuação em seu setor. Com isso, entrega-se ao capital privado, potenciais fontes de renda e recursos viando a melhora e expansão da malha metroferroviária existente, afirmando cada vez mais que este não é um serviço público de responsabilidade do Estado e, sim, mais uma possibilidade de atuação do capital no ambiente urbano metropolitano.

Ao longo do trabalho, tentamos e acreditamos ter mostrado como as justificativas oficiais são controversas, muitas vezes incorretas e não transparentes para a realização da obra dessa linha, que em realidade teria muita importância no contexto do transporte metropolitano de passageiros. A forma como tem sido feita demonstra, sobretudo, a possibilidade de valorização imobiliária e a possibilidade de ganhos financeiros gerados pela linha de metrô e, assim também, servir de âncora na continuidade dos objetivos de valorização imobiliária na área da OUCAE.

Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e Linha 17-Ouro do Metrô-SP são portanto, a forma material da aliança entre Estado e capitais e de reprodução do espaço urbano da metrópole de São Paulo produzindo, de um lado, valorização, ganhos financeiros e uma cidade homogênea e com melhor infraestrutura e, de outro, condicionando a expulsão e segregação de grandes contingentes de população pobre, sobretudo favelada, contribuindo com a acentuação da diferenciação socioespacial numa metrópole historicamente produzida como desigual e segregadora.

Referências

ALFREDO, A. **A luta pela cidade na metrópole de São Paulo:** do projeto à construção da Avenida Água Espraiada. 1999. 189 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

ALVAREZ, I. P. A plasticidade da metrópole de São Paulo. Reprodução do espaço, financeirização e propriedade imobiliária. **Revista Cidades**, São Paulo, v. 11, n. 19, p. 268-295, 2014. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/4284>>. Acesso em: 30 jan. 2017.

_____. A produção e reprodução da cidade como negócio e segregação. In:_____ **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. p. 64-79.

ALVES, G. A. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 109-122.

CARDOSO, F. S. **Reestruturação e reprodução da metrópole:** As políticas metropolitanas de transporte como determinação da produção do espaço. 2017. 320 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-08032017-135118/pt-br.php>>. Acesso em: 25 ago. 2017.

CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2013, 234p.

CARLOS, A. F. A. A tragédia urbana. In:_____ CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Org.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. p. 43-63.

CARLOS, A. F. Espaço-tempo na metrópole. São Paulo: Contexto, 2001, 368 p.

FIX, M. Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada. São Paulo: Boitempo editorial, 2001, 255p.

_____. São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007, 191p.

GARCIA, M. Z. Sistemas de monotrilho como transporte de massa: considerações a respeito de um novo modo de transportes para São Paulo. In: **Revista dos Transportes Públicos**. São Paulo: Associação Nacional dos transportes Públicos, Ano 37, 3º quadrimestre, 2014, p. 27-52. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2014/12/08/1F7A4175-6233-44B7-8922-2CD8107D6E6D.pdf>. Acesso em: 27 ago. 2017.

LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo: A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 82, p. 45-64, 2005.

METRÔ-SP; WALM ENGENHARIA. EIA/RIMA - Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental da Linha - 17-Ouro Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária. São Paulo, Companhia do Metropolitano de São Paulo e Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental Ltda., 2010. 945p. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/eia__rimaeva/index.php?p=20444> Acesso em: 01 set 2016.

METRÔ-SP. Rede Essencial: Trechos prioritários. São Paulo, 2006. 100 p.

MORIOKA, D. K. **Aspectos da relação público-privado na redefinição do espaço urbano: a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada**. 2013. 72 p. Trabalho de Conclusão do Curso (Bacharelado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

SÁNCHEZ, L. E. Avaliação de Impactos Ambientais: Conceitos e Métodos. 2ª ed. São Paulo : Oficina de Textos, 2013. 583 p.

SANTOS, M. Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo. São Paulo: EDUSP, 2009, 136p.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM. **PITU 2020:** Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2020. São Paulo: **STM**, 1999. 176 p. Disponível em: <<http://www.stm.sp.gov.br/Pitu2020/OPitu2020>>. Acesso em: 01 Set. 2017.

_____. Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM. **PITU 2025:** Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2025. São Paulo: **STM**, 2006. 199 p.

SÃO PAULO OBRAS – SP Obras. Prolongamento da Av. Dr. Chucri Zaidan e Complexo Viário Laguna/Itapaiúna. Apresentação à Ação Comunitária da Chácara Santo Antônio em 15/08/2013. São Paulo: SP Obras, 2013. 11 p.

SÃO PAULO URBANISMO – SP Urbanismo. **Plano Urbanístico Setor Chucri Zaidan**. São Paulo: SP Urbanismo, 2011. 17 p.

_____. **Operação Urbana Consorciada Água Espraiada**. São Paulo: SP Urbanismo, 2012. 95 p. 26ª Reunião Ordinária do Grupo de Gestão em 19 de jun. 2012.

_____. **Operação Urbana Consorciada Água Espraiada**. São Paulo: SP Urbanismo, 2016. 27 p. Relatório anual 2016.

_____. **Instrução CVM nº 401/2003 Operação Urbana Consorciada Água Espraiada – CEPAC**. São Paulo: SP Urbanismo, 2016. 4 p. Relatório Trimestral 4º trimestre.

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria de Habitação. Mensagem eletrônica HIS na OUCAE [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <ckitamura@prefeitura.sp.gov.br> em 28 set. 2017.

ULIAN, Flávia. **Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na região metropolitana de São Paulo**. 2008. 320 p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-29012009-114659/pt-br.php>>. Acesso em: 15 abr. 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo A. Transporte urbano, espaço e equidade: Análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001. 218 p.

. Relatórios e pareceres técnicos

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS - CPTM. **Relatório da administração**: relatório técnico. São Paulo: CPTM, 2016. 137 p.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ-SP. **Relatório da administração**: relatório técnico. São Paulo: METRÔ-SP, 2016. 117 p.

. Legislações

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente - IBAMA. Resolução nº 1, de 23 de janeiro de 1986. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 fev. 1986, Seção 1, p. 2548-2549. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>> Acesso em 13 set. 2016.

_____. Lei no 10.257, de 10 de jul. de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 de jul. de 2001. Seção 1 - Eletrônico, p. 1. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em 12 jan. 2017.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001. Estabelece diretrizes urbanísticas para a área de influência da atual Avenida Água Espraiada, de interligação entre a Avenida Nações Unidas (Marginal do Rio Pinheiros) e a Rodovia dos Imigrantes, cria incentivos por meio de instrumentos de política urbana para sua implantação, institui o Grupo de Gestão, e dá outras providências. Lei Nº 13.260 de 28 de Dezembro de 2001. São Paulo, SP: **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, 28 dez. 2001. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-13260-de-28-de-dezembro-de-2001/>>. Acesso em: 01 dez. 2016.

_____. Lei 13.430, de 13 de setembro de 2002. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, São Paulo, SP, 13 de setembro de 2002. Disponível em <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=14092002L%20134300000> Acesso em: 01 dez 2016.

_____. Lei 15.416 de 22 de julho de 2011. Altera os arts. 3º, 22, 25 e 28 da Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001, que aprovou a Operação Urbana Consorciada Água Espraiada. **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, São Paulo, SP, 22 de julho de 2011. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/operacoes_urbanas/agua_espraiada/index.php?p=30994> Acesso em: 01 dez 2016.

_____. Lei 15.519 de 29 de dezembro de 2011. Dá nova redação ao "caput" do art. 8º da Lei nº 13.769, de 26 de janeiro de 2004, que aprova a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, renumera seu parágrafo único como § 1º e acresce-lhe o § 2º. **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, São Paulo, SP, 29 de dezembro de 2011. Disponível em <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=30122011L%20155190000> Acesso em: 01 dez. 2016.

_____. Lei 16.050, de 31 de julho de 2014. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei 13.430/2002. **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, São Paulo, SP, 31 de julho de 2014. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/2014-07-31_-_lei_16050_-_plano_diretor_estrategico_1428507821.pdf> Acesso em: 01 dez. 2016.

_____. Projeto de Lei 722 de 16 de dezembro de 2015. Aprova o Plano Urbanístico Complementar do Setor Chucri Zaidan da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, nos Distritos de Santo Amaro e Itaim Bibi, e altera a Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001. **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, São Paulo, SP, 17 de dezembro de 2015, Folha 237. Disponível em <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/projeto-de-lei-722-de-16-de-dezembro-de-2015/>> Acesso em: 11 jan. 2017.

_____. Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente. Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES. Resolução n.º 139 /CADES/2011, de 08 de junho de 2011 Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico 12/CADES/11 elaborado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Licenciamento Ambiental da ligação do Aeroporto de Congonhas a Rede Metroferroviária – Linha 17 Ouro. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, São Paulo, SP, 09 jun. 2011, Cidade, p. 25. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/meio_ambiente/res139_cades.pdf. Acesso em: 01 set. 2016.

. Artigos e/ou matérias de jornal ou revista

ALVES, C.; RESENDE, L. F.; OKAJIMA, R. D. Ligação do Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária – Linha 17-Ouro. **Revista Engenharia**, São Paulo, n. 564, p. 150-154, jun. 2009.

BAIZA, G. Obra do metrô na Avenida Água Espraiada repete gestão Maluf e ‘empurra’ famílias à periferia. **UOL**, São Paulo, 21 nov. 2012. Disponível em:

<<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/11/21/obra-do-metro-na-agua-espraiada-repete-gestao-maluf-e-empurra-familias-a-periferia.htm>>. Acesso em: 05 fev. 2017.

BOTELHO, D. Nova São Paulo seguirá transporte e áreas de intervenção. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 29 nov. 2013. Especial Expansão Imobiliária, p. H4-H12.

CIMINO, J. Moradores de Higienópolis se mobilizam contra estação de metrô. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 13 ago. 2010. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1308201011.htm>>. Acesso em: 11 de ago. 2017.

DO avião para o trem: Linha 17-Ouro já está em construção na zona sul e vai conectar o aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária da cidade. **Revista Metrôpolis**, São Paulo, jan./fev 2013, ano 2, n.6.

FARIAS, A. O caos do maior empreendimento embargado na capital. **Veja São Paulo**, São Paulo, 01 jun. 2017. Disponível em: < <https://vejasp.abril.com.br/cidades/parque-global-maior-empreendimento-embargado-sao-paulo/>>. Acesso em: 12 de set. 2017.

GERAQUE, E. Megaempreendimento com torres e shopping vira mico milionário em São Paulo. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 01 nov. 2016. Disponível em: < <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/11/1828048-megaempreendimento-com-torres-e-shopping-vira-mico-milionario-em-sp.shtml>>. Acesso em: 07 de jul. 2017.

_____. Dória prioriza plano urbanístico em área entre Berrini e Interlagos. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 01 ago. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/08/1906013-doria-prioriza-plano-urbanistico-em-area-entre-berrini-e-interlagos.shtml>>. Acesso em: 01 de ago. 2017.

GOMES, R. 'Progresso' urbano e exclusão caminham juntos na Água Espraiada, em São Paulo. **Rede Brasil Atual**, São Paulo, 13 nov. 2013. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2013/11/progresso-urbano-caminha->

junto-com-exclusao-na-regiao-do-corrego-agua-espraiada-4791.html>. Acesso em: 16 de jan. 2017.

_____. Alckmin repete Maluf ao construir metrô na região da Água Espraiada. **Rede Brasil Atual**, São Paulo, 13 nov. 2013. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2013/11/dezesseis-anos-depois-alckmin-repete-maluf-ao-construir-metro-na-regiao-da-agua-espraiada-9224.html>>. Acesso em: 16 de jan. 2017.

_____. Comunidades tentam resistir a próximas fases da Operação Urbana Água Espraiada. **Rede Brasil Atual**, São Paulo, 13 nov. 2013. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2013/11/comunidades-se-organizam-para-enfrentar-proxima-fase-da-operacao-urbana-agua-espraiada-902.html>>. Acesso em: 16 de jan. 2017.

G1. Escola Técnica Jornalista Roberto Marinho é inaugurada em São Paulo. **G1**, São Paulo, 15 ago. 2011. Disponível em: <<http://redeglobo.globo.com/novidades/educacao/noticia/2011/08/escola-tecnica-jornalista-roberto-marinho-e-inaugurada-em-sao-paulo.html>>. Acesso em: 18 de mar. 2017.

_____. Governo de SP vai pagar mais pela obra do monotrilho. **G1**, São Paulo, 07 fev. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/governo-de-sp-vai-pagar-mais-pela-obra-do-monotrilho.ghtml>>. Acesso em: 07 de fev. 2017.

LOBEL, F. Monotrilho de Alckmin para ligar Morumbi à Congonhas dará prejuízo. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 19 out. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/10/1928248-monotrilho-de-alckmin-ate-congonhas-dara-prejuizo-estado-tenta-concessao.shtml>>. Acesso em: 19 de out. 2017.

OBSERVATÓRIO DE REMOÇÕES. A narrativa e a contra-narrativa – Remoções na região da Água Espraiada. São Paulo, 05 set 2016. Disponível em:

<<https://www.observatorioderemocoes.fau.usp.br/a-narrativa-e-a-contranarrativa-remocoes-na-regiao-da-agua-espraiada/>>. Acesso em: 07 de ago. 2017.

REINA, E. Monotrilho vai ligar Congonhas e Morumbi. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 03 out. 2009. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,monotrilho-vai-ligar-congonhas-e-morumbi,445265>>. Acesso em: 05 de fev. 2017.

RIBEIRO, B. Bancada de Haddad manobra para mudar operação Água Espraiada. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 12 jun. 2015. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,bancada-de-haddad-manobra-para-mudar-operacao-agua-espraiada,1704768>>. Acesso em: 09 de fev. 2017.

SEGALIA, V. Das 12 cidades-sede da Copa, só uma entregou sua principal obra de mobilidade. **UOL**, São Paulo, 17 nov. 2015. Disponível em: <<https://esporte.uol.com.br/futebol/listas/so-uma-das-12-cidades-sede-da-copa-entregou-principal-obra-ate-agora.htm>>. Acesso em: 05 fev. 2017.

VILARON, W. Abertura da Copa 2014 será em São Paulo, e no estádio do Corinthians. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 27 ago. 2010. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,monotrilho-vai-ligar-congonhas-e-morumbi,445265>>. Acesso em: 05 de fev. 2017.

ZANCHETTA, D. Justiça mantém embargo a condomínio de luxo na Marginal Pinheiros **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 26 ago. 2014. Blog Política Paulistana. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/diego-zanchetta/justica-mantem-embargo-a-condominio-de-luxo-na-marginal-pinheiros/>>. Acesso em: 05 de jun. 2017.

. Websites

BLOG METRÔ/CPTM. Disponível em: <<https://www.metrocptm.com.br/scomi-entregara-primeiro-monotrilho-da-linha-17-ate-setembro/>>. Acesso em: 27 de abr. 2017.
_____. Disponível em: <<https://www.metrocptm.com.br/monotrilhos-da-linha-15-e-17-devem-ser-concedidos-a-iniciativa-privada/>>. Acesso em: 27 de abr. 2017.

BOLSA DE IMÓVEIS. Disponível em: <<http://geoberrini.com.br/>>. Acesso em: 11 de abr. 2017.

BUENO NETTO; RELATED BROKERS. Disponível em: <<http://www.benx.com.br/parqueglobal/mixed-use.html>>. Acesso em: 12 set. 2017.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ-SP. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/obras/linha-17-ouro/informacoes-sobre-monotrilho.aspx>>. Acesso em: 18 jun. 2017.

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS – CPTM. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/obras-modern/Pages/Linha-13---Jade.aspx>>. Acesso em: 18 jun. 2017.

METRÔ-SP_OFICIAL. Obras Linha 17-Ouro – Agosto/2015. **Youtube**, 25 ago. 2015. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=rk3O18Q3T2Q>>. Acesso em: 11 de abr. 2017.

_____. Traçado da Linha 17-Ouro em imagens aéreas. **Youtube**, 25 jun. 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=rk3O18Q3T2Q>>. Acesso em: 11 de abr. 2017.

PORTAL 2014. Disponível em: <<http://www.portal2014.org.br/cidades-sedes/SAO+PAULO/>>. Acesso em: 05 fev. 2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/sp_urbanismo/cepac/index.php?p=19456>. Acesso em: 19 de fev. 2017.

_____. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-entrega-obras-e-conclui-urbanizacao-do-jardim-edite>> Acesso em: 11 de ago. 2017.

VERMELHO. Disponível em: <<http://www.vermelho.org.br/noticia/126745-6>>. Acesso em: 19 abr. 2017.

VIA TROLEBUS. Disponível em: <<http://viatrolebus.com.br/2011/07/governo-vai-assinar-no-proximo-sabado-o-contrato-da-linha-17-ouro-do-metro/>>. Acesso em: 05 mai. 2017.

_____. Disponível em: <<http://viatrolebus.com.br/2011/11/linha-17-ouro-so-estara-completa-em-2016/>>. Acesso em: 05 mai. 2017.

.Outras informações

Fotografias, tabelas e mapas elaborados pelo autor estão sob a designação BARROS, D. L. (2017).

Contato com o autor:
dan.lisboa.4@gmail.com
dan-lisboa@hotmail.com

ⁱ Trabalho elaborado de acordo com as Diretrizes para apresentação de dissertações e teses da USP - Parte I (ABNT) e orientações para escrita de Trabalho de Graduação Integrado da Biblioteca Florestan Fernandes FFLCH/USP.