

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

ELLEN BATISTA NASCIMENTO SILVA

**Projetos Urbanos para o Autódromo José Carlos Pace (Interlagos)**

São Paulo  
2021

ELLEN BATISTA NASCIMENTO SILVA

**Projetos Urbanos para o Autódromo José Carlos Pace (Interlagos)**

**Primeira Versão**

Trabalho de Graduação Individual  
apresentado ao Curso de Geografia da  
Universidade de São Paulo para a  
obtenção de título de Bacharel em  
Geografia. Nível de Graduação.  
Área de Concentração:  
Geografia Humana.

Orientador: Profa. Dra. Simone Scifoni

São Paulo  
2021

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

Catalogação na publicação  
Biblioteca  
Escola de Artes, Ciências e Humanidades

Silva, Ellen Batista Nascimento

Projetos Urbanos para o Autódromo José Carlos Pace (Interlagos) / Ellen Batista Nascimento Silva; orientadora Simone Scifoni – São Paulo, 2021.

60 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 Urbana

Autódromo de Interlagos, Projeto de Intervenção Urbana, Área de Intervenção Urbana e Desestatização.

Nome: SILVA, Ellen Batista Nascimento

Título: Projetos Urbanos para o Autódromo José Carlos Pace (Interlagos)

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Curso de Geografia da Universidade de São Paulo para a obtenção de título de Bacharel em Geografia. Nível de Graduação.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof(a). Dr(a).

---

Instituição:

---

Julgamento:

---

Prof(a). Dr(a).

---

Instituição:

---

Julgamento:

---

Prof(a). Dr(a).

---

Instituição:

---

Julgamento:

---

## RESUMO

O Autódromo de Interlagos é um equipamento urbano que por meio do Arco Jurubatuba (ACJ) vem ganhando atenção do setor público através de planos urbanos que destinam o seu futuro frente a cidade de São Paulo. O Arco Jurubatuba é uma área estratégica para a Zona Sul da capital, carregando consigo um passado industrial, que se faz presente na paisagem local, mas que hoje, por conta da reestruturação urbano-industrial, não abarca o potencial industrial que tinha antes. A área referente ao arco passará por uma reestruturação do seu uso industrial para outro que proporcione maior equilíbrio na relação entre emprego e moradia à cidade. O Arco Jurubatuba contém três Áreas de Intervenção Urbana (AIU), sendo essas diferentes entre si: a AIU Jurubatuba, a AIU Vila Andrade e a AIU Interlagos. O Autódromo de Interlagos foi incluso no Arco Jurubatuba por meio da Área de Intervenção Urbana Interlagos, essa que não abarca presença de traçado industrial em seu perímetro ou concentração de empregos. Apesar de o Autódromo estar incluso nesse recorte espacial, ele também se encontra no âmbito do Plano Municipal de Desestatização, como uma das áreas das cidades a ser concessionada ou privatizada. Assim por meio desse trabalho buscou-se entender o porquê de sua inclusão no Arco Jurubatuba, já que este não se encontra em uma área de uso industrial, e compreender o que se pretende a ele por meio do arco e com a sua inclusão no Plano Municipal de Desestatização. E por fim, nota-se que o fato de este estar na periferia paulistana, em uma área com entornos loteados de forma não planejada pelo poder público e com a presença de favela rente aos limites do equipamento urbano, o que coloca a necessidade de devida preocupação com os impactos socioeconômicos. Dessa forma por meio desta pesquisa, refletiu-se em como que uma localidade de relevância para o poder público e privado ao passar por estes planos e projetos pode afetar a sua população de entorno.

**Palavra Chaves:** Autódromo de Interlagos, Projeto de Intervenção Urbana, Área de Intervenção Urbana e Desestatização.

## ABSTRACT

The Interlagos Racetrack is an urban piece of equipment has been gaining through the Jurubatuba Arch (ACJ) attention from the public sector via urban plans that target its future in front of São Paulo city. The Jurubatuba Arch is a strategic area for the Capital's South Zone, carrying with it an industrial past, which is present in the local landscape, but, because of the urban-industrial restructuring, does not encompass nowadays the industrial potential it had before. The area referring to the arch will undergo a restructuring of its industrial use to another that provides a greater balance in the relationship between employment and housing to the city. The Jurubatuba Arch contains three Urban Intervention Areas (AIU), which are different from each other: Jurubatuba AIU, AIU Vila Andrade the AIU Interlagos. The Interlagos Racetrack was included in the Jurubatuba Arch through the Interlagos Urban Intervention Area, which does not include the presence of an industrial profile in its perimeter or concentration of jobs. Although the Racetrack is included in this spatial cutout, it is also within the scope of the Municipal Privatization Plan, as one of the areas of the cities to be concessioned or privatized. Thus, through this work, we sought to understand the reason for its inclusion in the Jurubatuba Arch, since it is not in an area of industrial use, and to understand what is intended for it through the arch and with its inclusion in the Municipal Plan of Denationalization. Finally, it is noted that the fact that it is in the outskirts of São Paulo, in an area with surroundings unplanned by the government and with the presence of a favela close to the limits of urban equipment, which shows the need for due concern with socio-economic impacts. Thus, through this research, it was reflected in how a location of relevance to the public and private authorities when going through these plans and projects can affect its surrounding population.

**Keyword Keys:** Interlagos Racetrack, Urban Intervention Project, Urban Intervention area, and Denationalization.

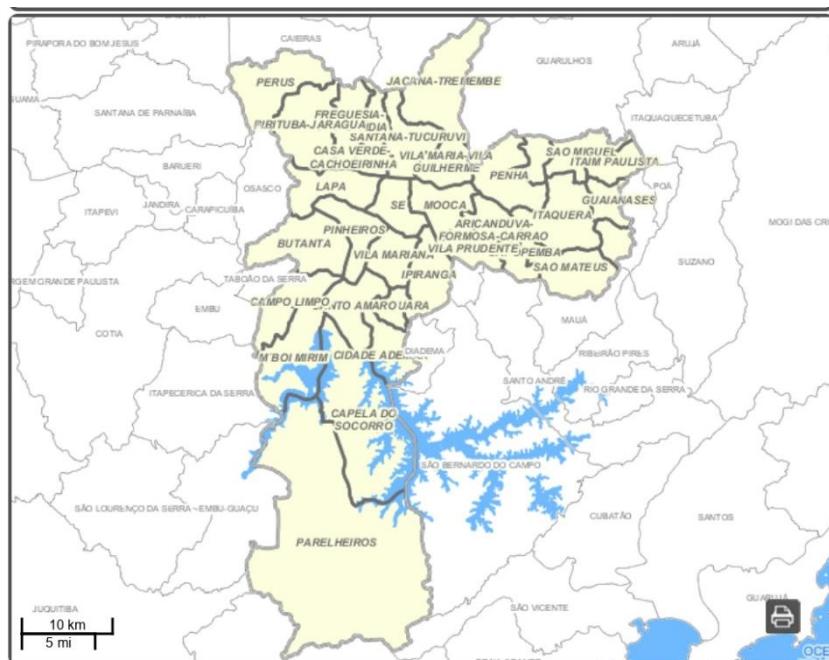
## Sumário

<b>1</b>	<b>Introdução .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>O que se pretende para o PIU Arco Jurubatuba .....</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Área de Intervenção Urbana de Interlagos e sua inserção no Arco Jurubatuba .....</b>	<b>30</b>
<b>4</b>	<b>Desestatização do Autódromo de Interlagos .....</b>	<b>36</b>
4.1	Visita ao entorno do Autódromo de Interlagos .....	46
4.2	As favelas do Autódromo .....	52
<b>5</b>	<b>Conclusão .....</b>	<b>56</b>
<b>6</b>	<b>Referências Bibliográficas .....</b>	<b>58</b>
	<b>Anexo 1: Deriva - Ponto 1 .....</b>	<b>61</b>
	<b>Anexo 2: Deriva - Ponto 2 .....</b>	<b>62</b>
	<b>Anexo 3: Deriva - Ponto 3 .....</b>	<b>62</b>
	<b>Anexo 4: Deriva - Ponto 4 .....</b>	<b>64</b>
	<b>Anexo 5: Deriva - Ponto 5 .....</b>	<b>66</b>

## 1 Introdução

O Autódromo José Carlos Pace, ou Autódromo de Interlagos, é um equipamento de lazer público da capital paulista, localizado no distrito da Cidade Dutra na Capela do Socorro, subprefeitura da Zona Sul de São Paulo (Mapa 1). Tal equipamento foi inserido em um recorte espacial de grande importância para as dinâmicas urbanas dessa zona da cidade, o Arco Jurubatuba (ACJ) (Mapa 2), uma área estratégica de acordo com a Prefeitura de São Paulo, uma vez que está próxima à nova centralidade dois negócios modernos, no vetor sudoeste da cidade. O ACJ compreende parte da subprefeitura de Santo Amaro, Campo Limpo, M'Boi Mirim e Capela do Socorro (Mapa 2).

## Mapa 1 - Divisão Administrativa da Subprefeituras de São Paulo.

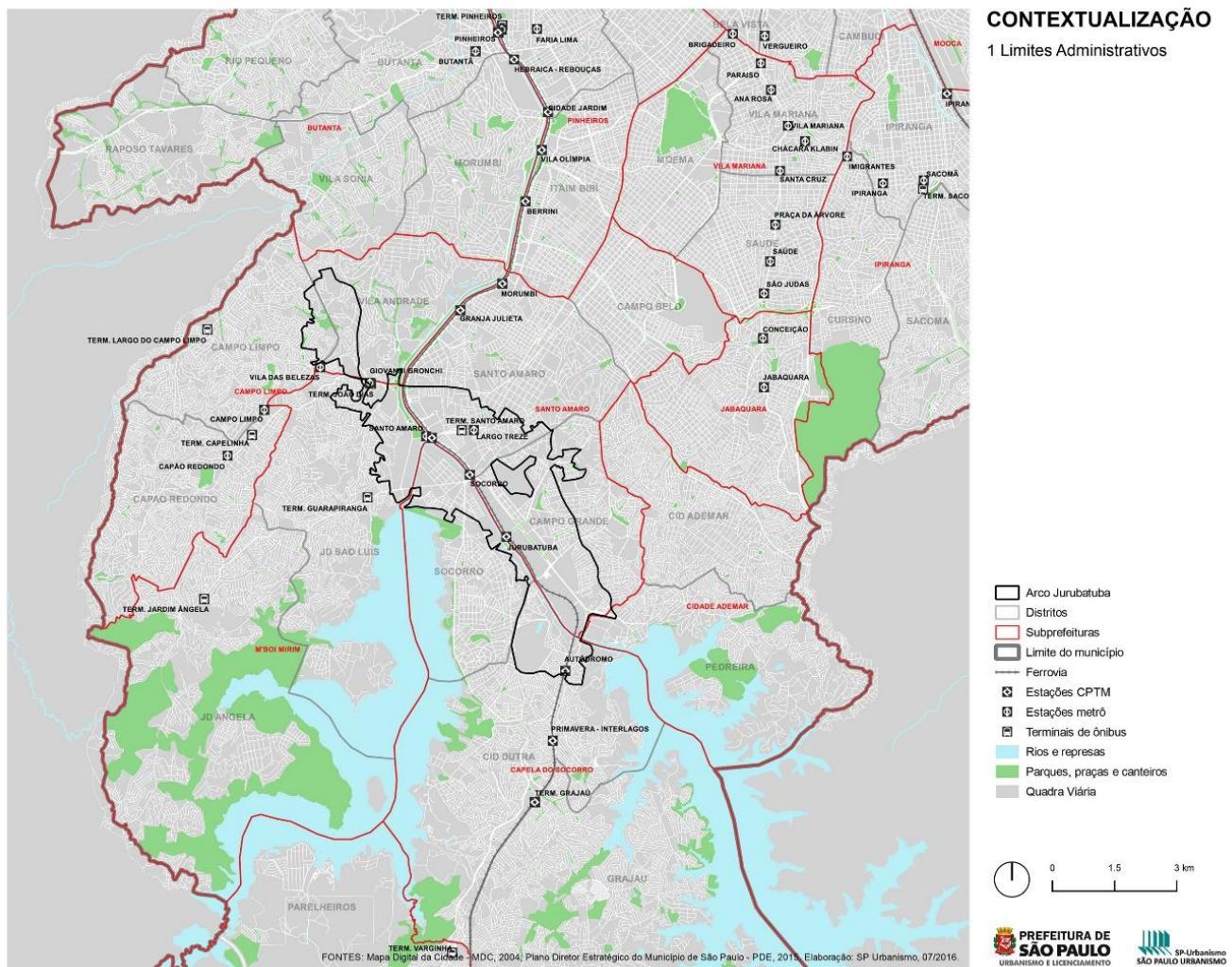


Fonte: GeoSampa Mapa - Mapa Digital da Cidade de São Paulo

A subprefeitura de Capela do Socorro, onde se encontra o Autódromo, possui distribuição de população variada em seu interior. O distrito de Socorro detém a menor população e densidade demográfica da subprefeitura, sendo 37.783 de habitantes e 2,9 hab./km<sup>2</sup> respectivamente. O distrito onde o equipamento se encontra possui a maior densidade demográfica, 6,7 hab./km<sup>2</sup>, apesar de não deter a maior população dentre os distritos de Capela do Socorro, sendo seu número de habitantes igual a

196.360. O maior número de habitantes pertence ao distrito de Grajaú, com 360.787 e 3,9 hab./km<sup>2</sup> de densidade demográfica<sup>1</sup>.

## Mapa 2 – Limite Administrativos



Fonte: Mapa Digital da Cidade – MDC, 2004; Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – PDE 2015. Elaboração: SP Urbanismo, 07/2016.

A área designada ao arco carrega consigo um passado industrial, que se faz presente na paisagem local, mas que hoje, por conta da reestruturação urbano-industrial, não abarca o potencial que detinha. Este passado se deve a industrialização de Santo Amaro iniciada nas décadas de 1930 e 1940, mas que se intensificou entre 1950, com a inauguração da linha férrea do Ramal Jurubatuba, e 1970, com a

<sup>1</sup> INFOCIDADE. Dados demográficos dos distritos pertencentes às Subprefeituras. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados\\_demograficos/index.php?p=12758](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758)>. Acessos em: 25 de abril de 2021.

construção da Marginal Pinheiros como via expressa de tráfego (AMÉRICO, 2016; GALHARDO, 2011; LOPES; ANDREIS; LEMOS, 2021). Esse avanço da indústria levou a um processo de abertura de loteamentos na Capela do Socorro<sup>2</sup>, intensificando a urbanização iniciada com a atratividade das represas Billings e Guarapiranga, como áreas de recreio (SÃO PAULO, 2021)

Com o passar do tempo, linhas de ônibus passaram a percorrer a Capela do Socorro, fomentando loteamentos informais o que não ocorreu com o atual distrito de Cidade Dutra. Tal distrito foi planejado e construído pela Auto-Estrada S.A., com financiamento do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Serviços de Transporte (IAPST) e dotado com infraestrutura urbana, com um pequeno centro comercial e casas homogêneas (SÃO PAULO, 2021). O restante dos loteamentos foi realizado a partir de autoconstrução, muitas vezes em lotes irregulares (SÃO PAULO, 2021). Com isso a população de Capela do Socorro passa de 30.000 habitante (1960) para 261.230 habitantes em 1980 (SÃO PAULO, 2021). Esse rápido aumento populacional e de loteamentos irregulares levou a criação, em 1975, da Lei de Proteção dos Mananciais para conter esse processo em conjunto com a industrialização, no entanto esta não foi suficiente para conter os avanços (SÃO PAULO, 2021).

Após esse período de intensificação das implantações das indústrias, no final da década de 80 e início da de 90, houve a reestruturação produtiva resultada de estímulos fiscais, que ocorreu em todo o país, proporcionando um certo grau de desindustrialização em bairros da capital, como o parque industrial de Santo Amaro se mantendo como maior área industrial da cidade (AMÉRICO, 2016). Mas, a partir do início do século XXI as indústrias pesadas (metalúrgicas), que se instalaram em grande número no local, foram trocadas pelos segmentos de bens não duráveis de alta rentabilidade, essas que necessitam de menores áreas industriais (AMÉRICO, 2016). Assim, a presença das antigas plantas industriais serviu de atratividade para os incentivos propostos pelo Arco Jurubatuba, além da presença da Orla Ferroviária, um importante eixo de transporte de passageiros para as centralidades que concentram emprego na cidade.

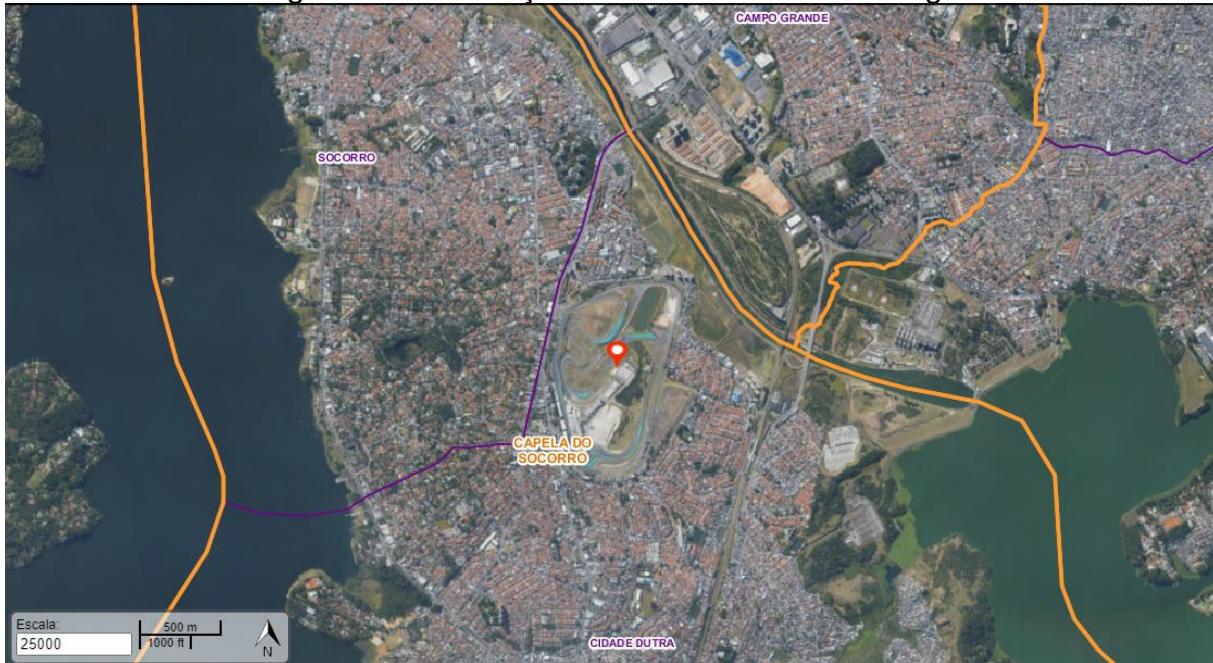
Ao sul da Orla Ferroviária (linha Esmeralda da CPTM) e do Arco Jurubatuba temos o Autódromo de interlagos, com sua construção advinda do contexto do

---

<sup>2</sup> A Subprefeitura de Capela do Socorro teve administração ligada à de Santo Amaro até 1986 (SÃO PAULO, 2021)

loteamento do Bairro Satélite de Interlagos, destinado para as classes mais ricas de São Paulo (GALHARDO, 2011). O Autódromo José Carlos Pace se localiza no distrito de Cidade Dutra, no atual bairro de Interlagos, este inserido no distrito de Socorro, ambos na subprefeitura de Capela do Socorro (Imagem 1).

Imagen 1 - Localização do Autódromo de Interlagos.



Fonte: GeoSampa Mapa - Mapa Digital da Cidade de São Paulo

Este equipamento urbano foi incluso no Arco Jurubatuba em uma de suas Áreas de Intervenção Urbana, a de Interlagos, que embora não seja uma localidade com presença de uma morfologia urbana característica de um perfil industrial, como pode ser visto na imagem acima, em seu interior há concentração de empregos. Apesar do Autódromo estar inserido nesse recorte espacial, o equipamento também se encontra no âmbito do Plano Municipal de Desestatização, como uma das áreas das cidades a ser concessionada ou privatizada.

Tendo em vista a sua importância no cenário atual de planejamento da cidade, iniciado nesta nova fase de planejamento urbano da capital advinda do Plano Diretor Estratégico (PDE) de 2014 e a Lei de Zoneamento de 2016, pode-se perceber que o equipamento vem despertando o interesse do poder público e privado, com a proposta de privatização ou concessão, além de estar incluso no próprio Arco Jurubatuba. Assim buscou-se por meio desta pesquisa entender o porquê da inclusão do Autódromo de Interlagos ao PIU Arco Jurubatuba, uma área de mudança do uso

industrial para outros usos do solo urbano, apesar de esse não ser encontrado em uma área de passado industrial. Assim, foram levantados documentos públicos para estudo dos planos e projetos para a área, fazendo-se uso também das leis e decretos públicos referentes ao planejamento urbano, disponibilizados nos sites da Legislação Municipal e da Gestão Urbana SP, ambos da prefeitura de São Paulo; assim como referencial teórico relacionado ao tema por meio de levantamentos bibliográficos. Outra pretensão aqui expressa é a de investigar o que se pretende para área com o Projeto de Intervenção Urbana e a inclusão do equipamento no Plano Municipal de Desestatização de 2017 (Lei nº 16.703/17), onde foi pautado inicialmente como concessão e posteriormente como privatização; isso através de levantamentos nos sites da Câmara Municipal e Gestão Urbana SP.

Logo, levando em consideração o Plano Municipal de Desestatização que repercutiu na imprensa jornalística, levantou-se reportagens referente ao tema e sua relação com o projeto do novo autódromo para a cidade do Rio de Janeiro em conjunto com a pretensão de transferência do GP Brasil para a cidade carioca. Assim, para entender a relevância de tal evento automobilístico para a atratividade do equipamento, levantou-se dados dos estudos referentes ao público atraídos pelos Mega Eventos e quais são esses, presente no site do Observatório do Turismo.

Com isso, notou-se que o fato do Autódromo se encontrar na periferia paulistana, em uma área com entornos loteados de forma não planejado pelo poder público e com a presença de favela rente aos limites do equipamento urbano, deve-se ter uma devida preocupação com os impactos socioeconômicos que podem ser provocados com a implantação de um projeto que não vise de forma devida à importância da população local. Assim, por meio de investigação bibliográfica, foi refletido como que uma localidade de relevância para o poder público e privado pode ter sua população de entorno afetada com a alteração de seu uso ou incrementação, proporcionados por esses planos e projetos urbanos.

## 2 O que se pretende para o PIU Arco Jurubatuba

O Autódromo de Interlagos (José Carlos Pace) foi inserido em um recorte espacial de grande importância para as dinâmicas urbanas na Zona Sul da capital paulista, o Arco Jurubatuba (ACJ), área a qual já estava sendo previsto, desde 2013, como o Arco do Futuro; projeto que pretendia proporcionar a mudança de uso nas antigas áreas industriais da cidade (SÃO PAULO, c2013a).

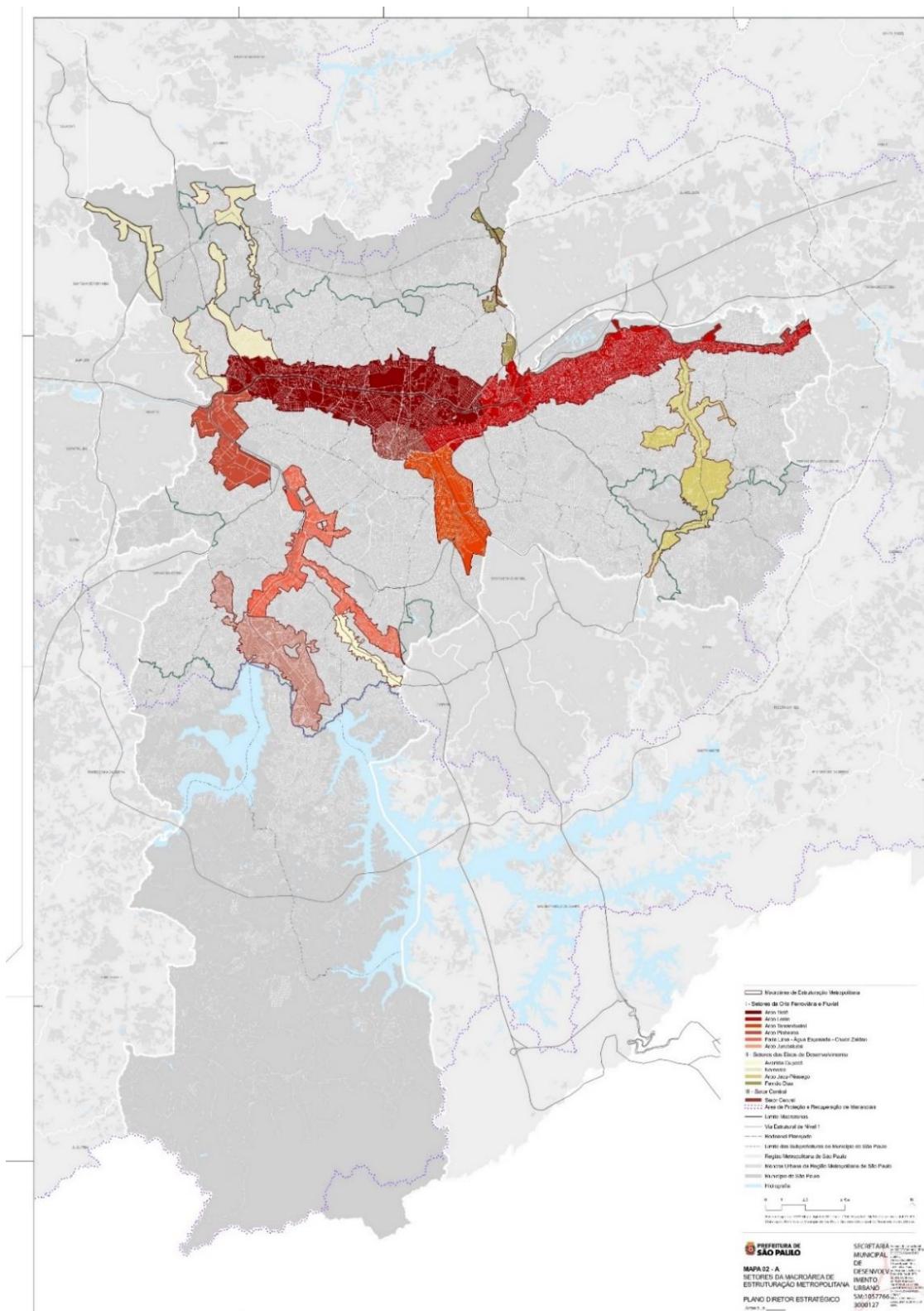
No recorte destinado ao Arco do Futuro pretendia-se realizar uma reestruturação de uso nos dois principais rios da cidade, o Tietê e o Pinheiros, e nele se almejava estimular a construção de moradias em terrenos fabris subutilizados, destinando a atenção ao planejamento das linhas férreas, que atualmente é mais voltada ao transporte de passageiro e no acesso as represas, para que estas pudessem ser um espaço público de lazer e convivência (SÃO PAULO, c2013a). Os planos para tal arco eram pensados para serem a longo prazo (com a regularização de planos e projetos urbanos) por meio de ações estudadas e desenvolvidas entre 2013 e 2016 (SÃO PAULO, c2013a)

O Arco Jurubatuba, onde se encontra o objeto desta pesquisa, também se situa em outro importante recorte espacial de escala municipal, as Macroáreas de Estruturação Metropolitana (Mapa 3), que apresentam papel estratégico para a cidade, pois estas possuem um grande potencial de transformação, expressando assim uma necessidade de planejá-lo e equilibrá-lo (SÃO PAULO (CIDADE), 2014).

Atualmente, o ACJ é uma ramificação da Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, áreas na Zona Urbana que apresentam diversidade em seu padrão de uso e ocupação em diferentes modelos de urbanização, mantendo desigualdades socioespaciais em seu recorte (SÃO PAULO (CIDADE), 2014). As Macroáreas estão nas áreas das planícies fluviais dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, articuladas ao centro da cidade, possuindo caracterização por meio das vias estruturais, rodovias e sistemas ferroviários, além de abranger às avenidas Jacu-Pêssego, Cupecê e Raimundo Pereira de Magalhães e das rodovias Anhanguera e Fernão Dias (SÃO PAULO (CIDADE), 2014). Nessas áreas se verifica o andamento de transformação econômica e de padrões de uso e ocupação do solo, onde hoje se tem a pretensão de proporcionar o equilíbrio na relação entre emprego e moradia, isso por conta de seu legado industrial que levou a concentração de oportunidades desses;

além de novas atividades produtivas, com existência de polos de atividades terciárias e grandes vias para o transporte coletivo de massa (SÃO PAULO (CIDADE), 2014).

### Mapa 3 - Macroárea de Estruturação Metropolitana

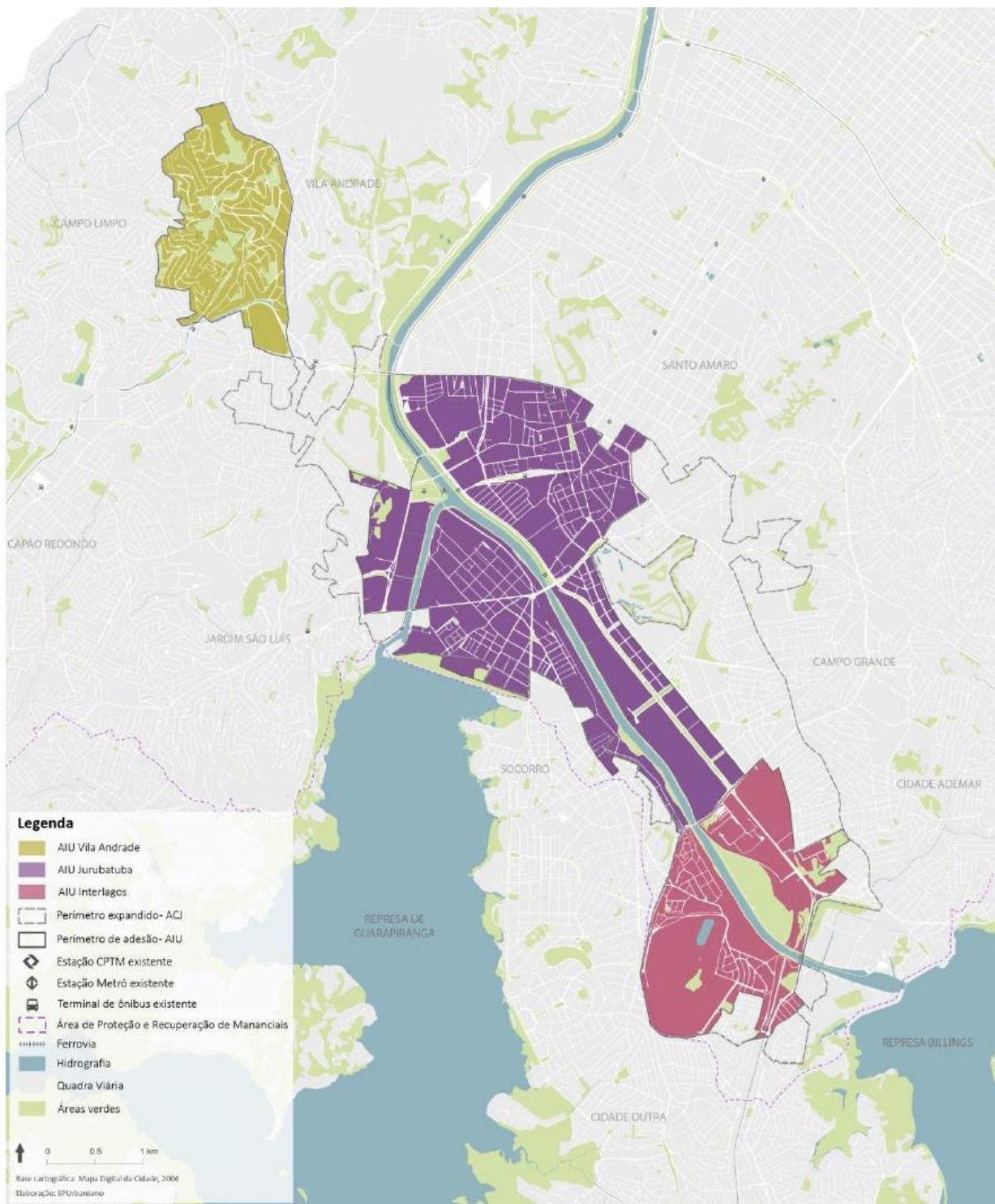


Fonte: São Paulo (Cidade). Plano Diretor Estratégico 2014

A subdivisões da Macroárea de Estruturação Metropolitana a qual o ACJ se encontra é o Setor Orla Ferroviária e Fluvial, isso por conta da presença do Rio Pinheiros e a Linha Esmeralda da CPTM. Este setor tem como objetivo promover o aumento da densidade demográfica e construtiva, além de proporcionar o aumento da implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana, visando também a recuperação dos corpos hídricos e área vegetada de forma articulada com os sistemas urbanos, drenagem e saneamento básico, mitigando ilhas de calor (SÃO PAULO (CIDADE), 2014). Quanto a população moradora destas, pretende-se proporcionar a regularização fundiária, para os assentamentos irregulares e precários, e a urbanização com oferta de serviços, infraestrutura urbana e equipamentos, assim como promover a articulação dos diferentes sistemas de transporte coletivo com modos não motorizados e manutenção e estímulo ao emprego industrial (SÃO PAULO (CIDADE), 2014).

O Arco Jurubatuba passa a ser desenvolvido a partir da Nota técnica de outubro de 2016, desenvolvida pela São Paulo Urbanismo e a Prefeitura da Cidade, nela contém as principais questões a serem desenvolvida pelo plano e seus estudos urbanos que levaram a este recorte espacial e projetos previstos. Esta contém principalmente estudos prévios (iniciados em 2014) sobre a área de estudo e propostas realizadas por grupos de especialistas multidisciplinar da área. O objetivo do projeto é equilibrar a relação entre emprego e moradia proporcionando o aumento da densidade demográfica e construtiva, promover a manutenção da população moradora, incrementar e qualificar a oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo; assim como estimular e manter o emprego industrial, implantar novas atividade produtivas, produzir habitação de interesse social, recuperar a qualidade do sistema ambiental, qualificar e manter os espaços públicos (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2016). O Arco Jurubatuba conta com a presença de três Áreas de Intervenção Urbana (AIU): Jurubatuba, Vila Andrade e Interlagos, onde se encontra o Autódromo José Carlos Pace (Mapa 4).

Mapa 4 - Recorte Espacial do Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba e suas Áreas de Intervenção

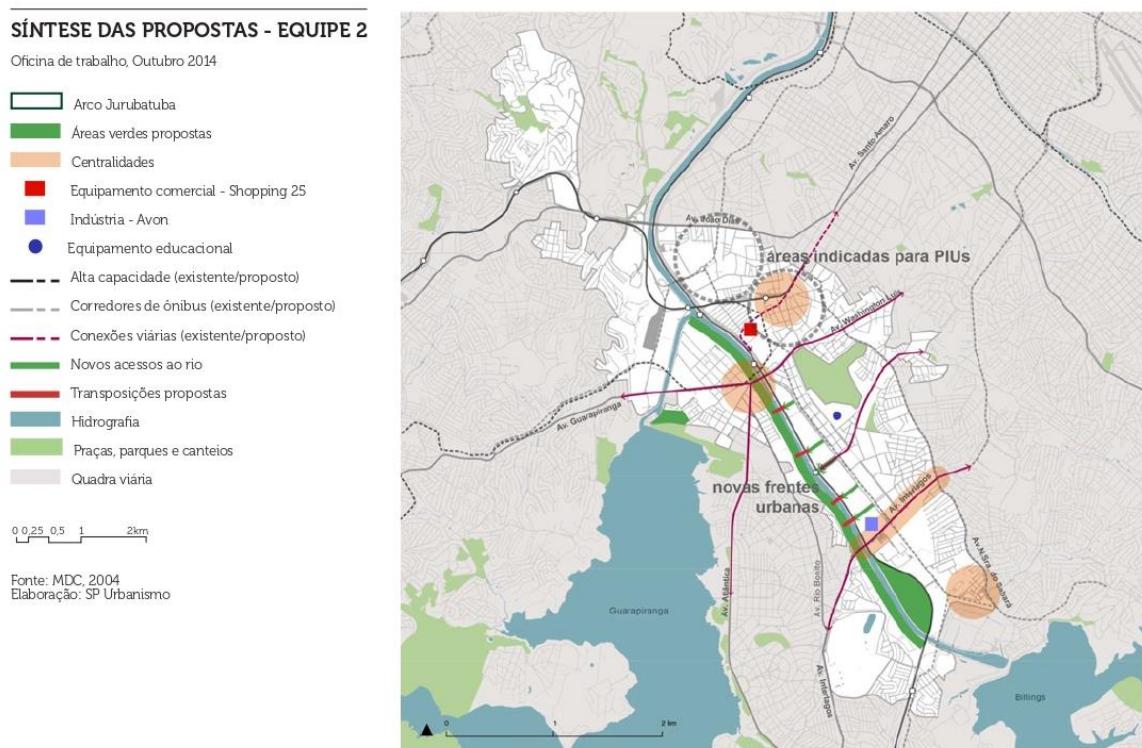


Fonte: (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018)

Assim, com a nota técnica, as equipes consideram a vocação de cada área, discutindo quais seriam as questões-chave, as potencialidades e problemas do Arco e indicando quais seriam os usos e ocupações, a mobilidade, o que preveria aos rios, áreas verdes

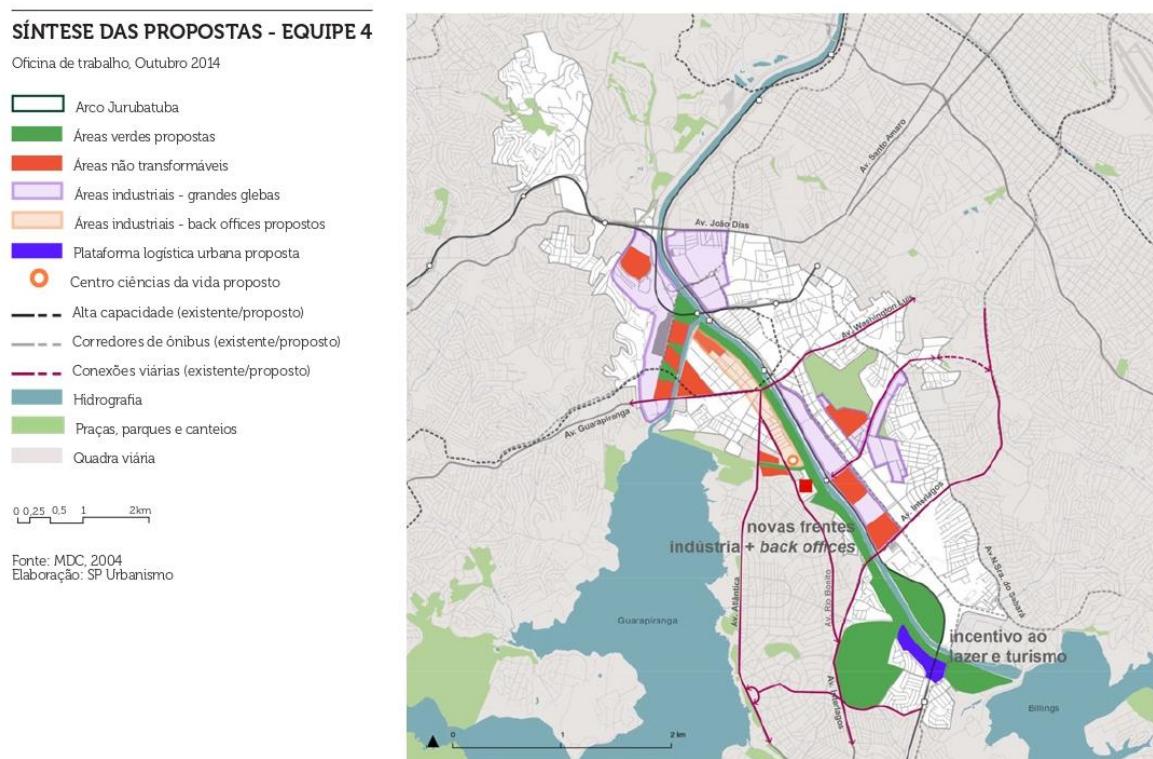
e atividade econômica (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2016). A partir do estudo dessas equipes foram pensados em Projetos de Intervenção Urbana (PIU) e o recorte espacial do arco (Mapa 5 e Mapa 6). Para o Autódromo de Interlagos era proposto a implantação de uma área verde com ciclofaixa ao redor, inserido em uma localidade de incentivo ao lazer e turismo, ao lado de uma plataforma logística urbana proposta e próximo da instalação de empresas “startups” (*back offices*) (Mapa 6). Como pode-se observar no Mapa 5 foi proposto uma área para se realizar Projetos de Intervenção Urbanas próximo ao equipamento.

Mapa 5 - Síntese das Propostas - Equipe 2



Fonte: (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2016).

## Mapa 6 - Síntese das Propostas - Equipe 4



Fonte: (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2016).

Em fevereiro de 2018, foi lançada uma nova Nota Técnica, na qual era proposto para o Arco Jurubatuba (ACJ) um Projeto de Intervenção Urbana (PIU), assim como para Autódromo de interlagos. Um PIU é um estudo urbano para o planejamento de partes da cidade de São Paulo que tem como objetivo propor “[...] transformações urbanísticas, habitacionais, ambientais e econômicos [...]” (SÃO PAULO (CIDADE), 2014, Art. 136), para as áreas onde se pretenda aplicar instrumentos de ordenamento e reestruturação urbana, sendo eles: Operações Urbanas (OU), Áreas de Intervenção Urbana (AIU), Áreas de Estruturação Local (AEL) e Concessão Urbanística e Reordenamento Urbanístico<sup>3</sup> (SÃO PAULO (CIDADE), 2014, 2015). Esses devem atender as necessidades habitacionais e sociais da população de baixa renda local, afetados ou não por estas intervenções, sendo os moradores de favelas e cortiços os que detêm prioridade em caso de realocação; além de prever que haja instrumentos para monitorar e avaliar os impactos da intervenção (SÃO PAULO (CIDADE), 2014).

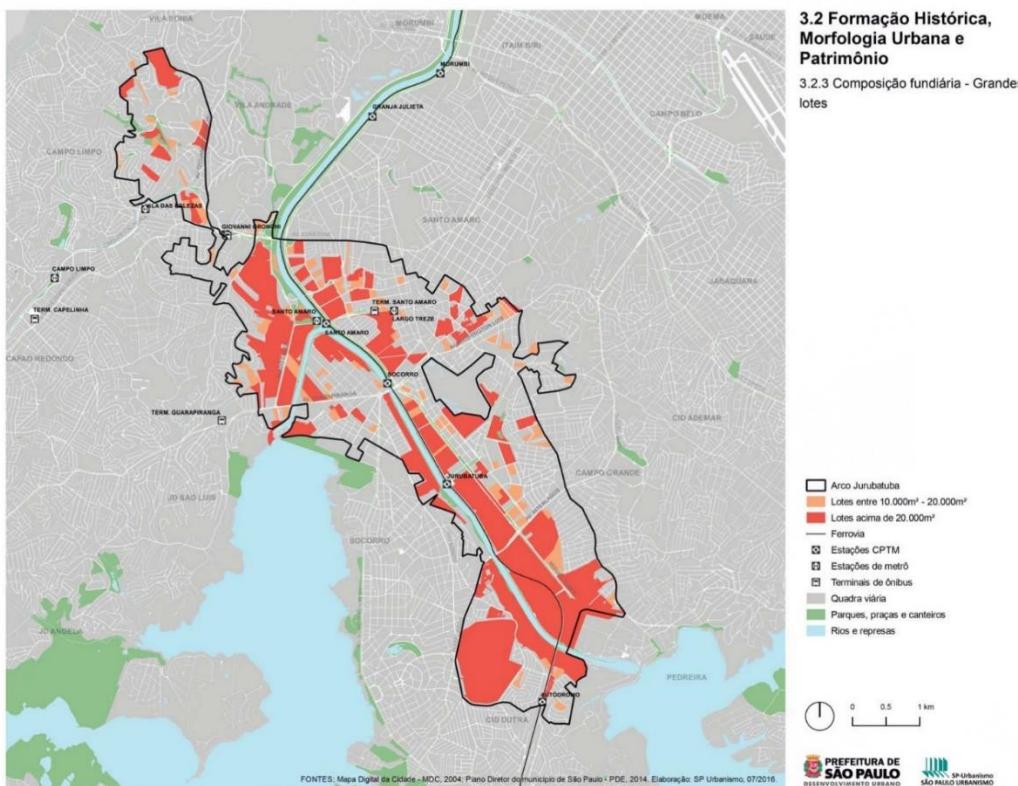
<sup>3</sup> Algo a ser ressaltado nesse instrumento é que, como consta no inciso IX do primeiro parágrafo do mesmo artigo, para se financiar os Projetos de Intervenção Urbana, com destaque as modelagens urbanísticas, pode-se contar com parcerias público- privado para a implantação desses, se necessário (SÃO PAULO (CIDADE), 2014).

Os Projeto de Intervenção Urbana também têm suas diretrizes estabelecidas pelo Decreto nº 56.901/16, nele consta que a empresa SP-Urbanismo (São Paulo Urbanismo) é autorizada a elaborar e publicar os elementos do PIU (características básicas, o seu perímetro de intervenção e as suas fases de elaboração com mecanismo que garantam a participação obrigatória da população) (SÃO PAULO (Cidade), 2016a). Segundo tal decreto os PIUs devem apresentar como resultado uma proposta de ordenamento ou restruturação urbana, contendo também um programa de intervenção definido com fases de implementação, sendo esta também autorizada a firmar contratos com terceiros para a implementação, promoção de incorporações imobiliárias, entre outras ações (SÃO PAULO (CIDADE), 2016a).

Na Nota Técnica de 2018 os projetos e intenções proposto para o ACJ, em geral, e para o Autódromo de Interlagos ganham nova cara. O projeto é visto por 3 grandes eixos: 1º - compreender a morfologia e as infraestruturas urbanas, 2º - parâmetros urbanos e instrumentos urbanísticos capazes de promover transformação urbana e 3º - viabilidade econômica que abarque instrumentos de financiamento, por “vendas ou não de potencial adicional de construção”; assim como financiamentos suplementares e os instrumentos de acesso à terra (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018, p. 5). Outro objetivo do projeto é “compatibilizar a oferta emprego/moradia” para que os grandes fluxos cotidianos diminuam no transporte (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018, p. 5 – 6), assim como na nota de 2016.

Onde se prevê a implantação do Arco Jurubatuba há a existência de um traçado urbano de origem indústria, com presença de grandes glebas que antes se encontravam plantas fabris (Mapa 7). Isso se deve ao histórico industrial do antigo município e atual subprefeitura de Santo Amaro, com intensificação entre os anos 50 e 70 do século XX (AMÉRICO, 2016). Assim para compreender a ocupação e história da área é necessário se remeter ao histórico de Santo Amaro.

## Mapa 7 - Composição fundiária – Grandes lotes



Fonte: (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018)

A industrialização de Santo Amaro começou pela porção norte, sendo a primeira a receber galpões e núcleo urbano, isso nas décadas de 1930 e 1940, sendo conhecida pelo nome de “Várzea de Baixo”. Durante a década de 1940, por conta desse processo de industrialização, houve uma grande atração de população migrante, de origem mineira e nordestina que se fixaram na área; nessa década houve um forte impulso na urbanização. Com isso, percebeu-se que a industrialização impulsionou muito a urbanização local, assim como a linha de bonde, onde se concentravam as ocupações ocorridas entre 1900 e 1950 (AMÉRICO, 2016).

As indústrias metalúrgicas se instalaram no local, mantendo uma forte relação com as indústrias automobilísticas do ABC paulista, e foram capazes de atrair outras indústrias de médio a grande porte para Santo Amaro. No geral, as unidades industriais do local tiveram significativas taxas de crescimento nas décadas de 1950 e 1980, sendo que em sua maioria se tratavam de indústrias de pequeno e médio porte, com minoria de grande porte. Com o avanço da urbanização foi necessário, na década de 1970, a criação da Lei de Proteção aos Mananciais, que visava controlar

assim o processo que impulsionava a urbanização; além da institucionalização dessa área da cidade com a criação da subprefeitura do M'boi Mirim (AMÉRICO, 2016).

Na década de 80 o parque industrial de Santo Amaro, junto com a Lapa, era o local onde mais crescia a indústria na cidade, em um contexto em que esta diminuía em outros grandes centros industriais, como o Ipiranga, Vila Prudente e Alto da Mooca (AMÉRICO, 2016). As habitações irregulares e favelas se encontravam para além das bordas industriais, chegando aos bairros/distritos de Cidade Ademar, Jabaquara, Jardim São Luís, Capão Redondo, Jardim Ângela e Cidade Dutra (AMÉRICO, 2016). Ao sul de Santo Amaro, sobretudo nas áreas de mananciais, cresceu a ocupação por moradias populares autoconstruídas sem a participação ou planejamento das autoridades públicas, passando a receber a devida atenção desta na década de 80 com a instalação de rede de esgoto (AMÉRICO, 2016). No fim dessa década e no começo da seguinte, a área sofreu com o processo de reestruturação produtivas, que ocorreu em todo o país como resultado de estímulos fiscais, ocasionando um certo grau de desindustrialização em bairros na capital, mas não total, pois Santo Amaro ainda se manteve como uma das maiores concentrações industriais da cidade (AMÉRICO, 2016).

Em 1990, por conta da mundialização do capital e a ofensiva neoliberal há a contribuição da migração das indústrias para a localidade e seu entorno, principalmente no setor químico, sendo o Toyotismo o sistema de produção que vigora no circuito produtivo (AMÉRICO, 2016). Isso tudo ocorre em sintonia com a aquisição de outros galpões industriais em desuso pelo capital imobiliário, sobretudo na Ganja Julieta e Morumbi (AMÉRICO, 2016). Este processo contribuiu para que, no setor sudoeste, os distritos de Santo Amaro e Campo Belo, em meados de 2014, detivessem os maiores valores de venda nos lançamentos residenciais, atrás apenas de Pinheiro e Itaim Bibi (AMÉRICO, 2016).

De acordo com Américo (2016), em 2001, Jurubatuba detinha um grande número de empregos industriais no setor de transformação, já em Santo Amaro havia um crescimento no número de empregos na indústria de Construção Civil. Entre os anos 2000 e 2014, Santo Amaro passa a concentrar o maior número de indústria de bens não duráveis como o setor químico e de alimentos, dentre os citados, enquanto que os outros distritos mais ao sul concentram os ramos da indústria de duráveis (AMÉRICO, 2016). Durante os últimos anos essa “nova indústria”, com alta

intensidade tecnológica e bens de consumo não duráveis, foi ganhando espaço no parque industrial de Santo Amaro, se mantendo na capital paulista por conta, sobretudo, da proximidade com a grande concentração de mão-de-obra que reside no extremo sul de São Paulo; essa, quando se trata do setor químico e alimentício, apresenta um número menor em relação as metalúrgicas que foram perdendo espaço no parque, se deslocando para outros municípios; promovendo condições para expansão do vetor sudoeste ao norte de Santo Amaro (AMÉRICO, 2016).

Como foi dito anteriormente há um avanço do setor imobiliário na área, no entanto, esta encontra uma barreira para sua valorização por conta de seu entorno de habitações irregulares, como as favelas do pantanal e Jurubatuba (AMÉRICO, 2016). O mercado imobiliário, com seus empreendimentos residenciais, enxergou potencial nessa parte da cidade para o público alvo de classe média e os trabalhadores especializados no setor administrativo, pois este preferem residir próximos dos bairros que dispõem de concentração de lazer e trabalho, como Granja Julieta, Morumbi e Berrini (AMÉRICO, 2016), em áreas como a do arco aqui estudado. Logo é possível verificar que “os ‘espaços de desindustrialização’, são as novas ‘fronteiras’ onde os grandes agentes hegemônicos (sobretudo o mercado imobiliário) forçam, de modo coercitivo, atividade imobiliária, ampliando assim o preço do metro quadrado desta área (AMÉRICO, 2016, p. 70, itálico do autor).

Essa nova “fronteira” do mercado imobiliário em área subutilizadas em mudança de uso e ocupação, podem ser lidas como os recortes espaciais contido no Arco do Futuro, como é o caso do Arco Jurubatuba. No caso do ACJ este possui três diferentes áreas de uso convivendo com essa paisagem fruto de um passado industrial, no caso as três Áreas de Intervenção Urbana (AIU). Essas AIU são bem diferentes entre si, com cada uma delas possuindo processos de ocupação e uso distintos.

A Área de Intervenção Urbana Vila Andrade (Imagem 2) atualmente tem uso residencial consolidado com forte contrastes socioeconômicos, em um terreno de topografia accidentada (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). A sua porção oeste é ocupada por residências precárias e unifamiliares com habitações baixas em lotes pequenos (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Na poção leste se tem ocupação de edificações mais altas, onde há intenso interesse e atuação do mercado imobiliário (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO

URBANISMO, 2018). Ambas são separadas pela linha de alta tensão, contando ainda com a presença de remanescentes da Mata Atlântica nas duas porções desse recorte (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018).

Imagen 2 – AIU Vila Andrade



Fonte: Imagem Landsat/Conpéricus – Image 2021 Maxar Technologies – Google Earth

Recorte: Área de Intervenção Urbana Vila Andrade (amarelo), Favelas (laranja) e Loteamentos irregulares (vermelho) – Gestão Urbana SP

Elaboração: Ellen Batista Nascimento Silva

Para a diminuição dessa discrepância socioeconômica, a Nota Técnica de 2018 prevê planos urbanísticos capazes de promover a qualificação do espaço e a articulação das habitações de interesse social; através da promoção de provisão habitacional de interesse social realizada pelo poder público ou privado, por meio de incentivos urbanísticos e promoção pela Secretaria de Habitação (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). A proposta ainda supõe outros dois grandes focos, a articulação da linha de alta tensão com a cidade por meio da implantação de uma área verde linear destinada ao lazer e fruição da população e a implantação de novos eixos viários, pois foi levantado a carência dessa infraestrutura no recorte espacial, para assim promover a integração das duas porções e conexão da porção oeste com o tecido urbano “formal” da cidade (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). É importante ressaltar que nessa nota se propõe o uso de Outorga Onerosa para a área e a transferência do potencial construtivos dos remanescentes de Mata Atlântica (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018).

A Área de Intervenção Urbana Jurubatuba (Imagem 3) se mostra como principal foco do projeto, nessa área havia um passado industrial expresso por suas grandes glebas, que atualmente se apresenta propício a mudança de uso e/ou modernização, isso por conta da saída de grande parte das indústrias da cidade de São Paulo. Na Nota Técnica de 2018 se pretende, principalmente para essa área, a expansão dos dois eixos, com os maiores vetores de verticalização de São Paulo, em direção ao orlas do Rio Jurubatuba e do Canal Guarapiranga; um deles composto pelas Avenida Faria Lima, Luís Carlos Berrini e Chucri Zaidan, maior vetor de empregos e serviços, e o outro formado pela Av. Santo Amaro e pela Linha 5 – Lilás do Metrô, vetor de adensamento populacional (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Para cada um desse eixos expandidos se pretende uso misto, no entanto, para a margem direita do Rio Jurubatuba tem-se a intenção de promoção do uso residencial, já para a margem esquerda o uso não residencial (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018).

Imagen 3 – AIU Jurubatuba



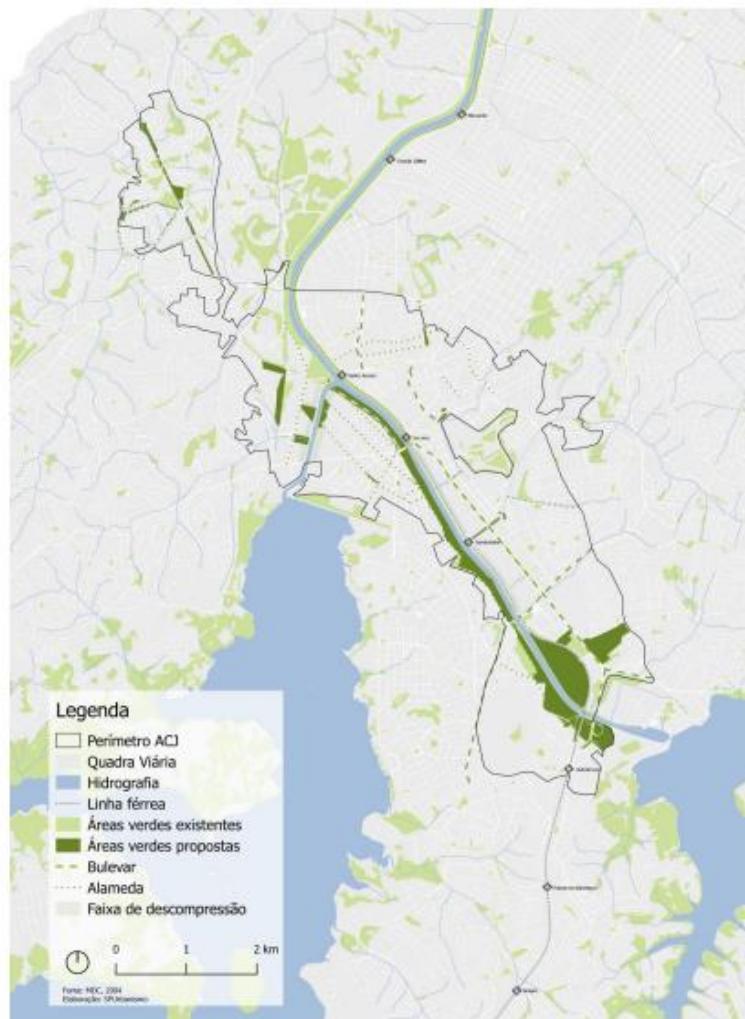
Fonte: Imagem Landsat/Conpernicus – Image 2021 Maxar Technologies – Google Earth

Recorte: Área de Intervenção Urbana Jurubatuba (roxo) e Favelas (laranja) - Gestão Urbana SP

Elaboração: Ellen Batista Nascimento Silva

Situado entre esses dois eixos há a presença de bairros com diferentes usos e dinâmicas desassociadas, para esses se planeja, na Nota Técnica de 2018, a implantação de parques, praças, equipamentos e novas áreas habitacionais, áreas de uso misto e novas conexões de mobilidade, visando também o incentivo à modernização da base produtiva (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Um desses parques é o Parque da Orla (Mapa 8), um dos principais equipamentos urbanos previsto para a AIU Jurubatuba e para o Arco como um todo. Nesse parque pretende-se promover à qualidade de vida para à população e recuperação da fauna e da flora local, por meio de um desenvolvimento econômico e ecologicamente sustentável, sendo o seu projeto inspirado em equipamentos parecidos em cenários internacionais (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018).

Mapa 8 - Mapa de Áreas Verdes do PIU ACJ



Fonte: (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018)

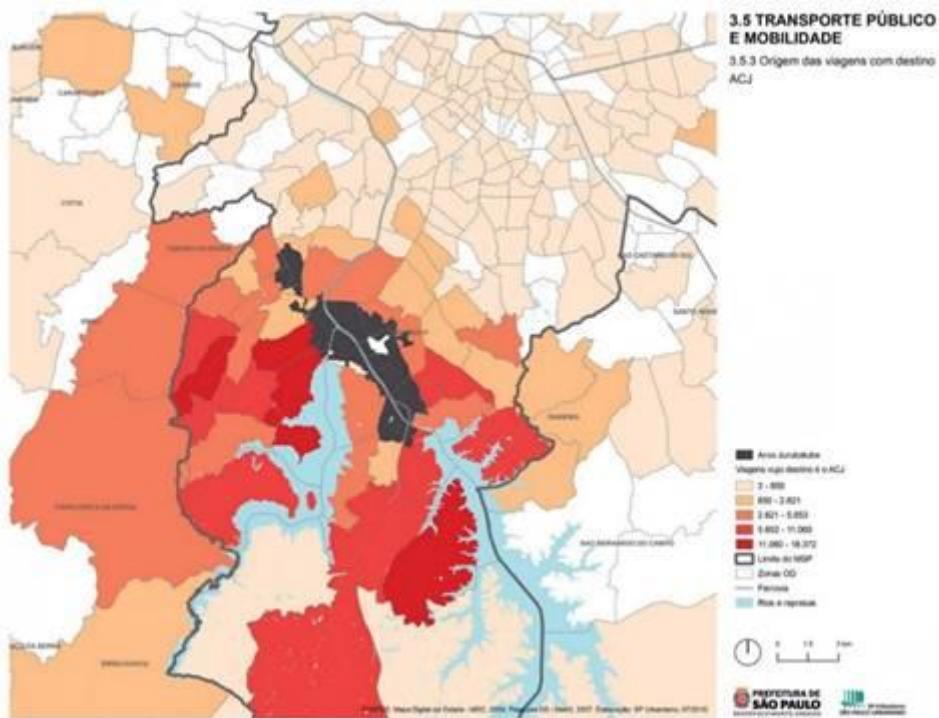
Quanto a habitações destinada ao interesse social a nota se atém a dois locais para a AIU Jurubatuba, uma na península do Socorro e a outra em um terreno pertencente a EMAE, próximo à estação Jurubatuba da CPTM (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018).

O principal foco do Arco Jurubatuba se expressa nessa Área de Intervenção Urbana, onde se identifica a Zona Predominantemente Industrial do Socorro como a principal área industrial do Arco (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Nessa área se verifica extensos terrenos subutilizados ao lado das indústrias ainda existentes, onde, de acordo com a nota, se pretende promover um programa de desenvolvimento econômico que dinamize as atividades produtivas existentes e a atração de novas, viabilizado através da implantação de uma incubadora para financiar as inovações tecnológicas (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018).

A última Área de Intervenção Urbana prevista é a de Interlagos, onde se localiza o Autódromo José Carlos Pace. Nessa AIU tem como principal foco integração de tal equipamento urbano ao seu entorno, além da conexão das margens do Rio Jurubatuba (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). As características urbanas e os planos para esta área da cidade são tratados no próximo tópico desse trabalho.

Assim, nota-se que o Arco Jurubatuba desempenha um importante papel na Zona Sul da cidade, sobretudo por contar com infraestrutura de transporte e ser um local de atração quando se trata de deslocamentos cotidianos, como é observado no Mapa 9, onde percebe-se que o ACJ é capaz de ser o destino de grande parte da porção mais urbanizada da zona sul.

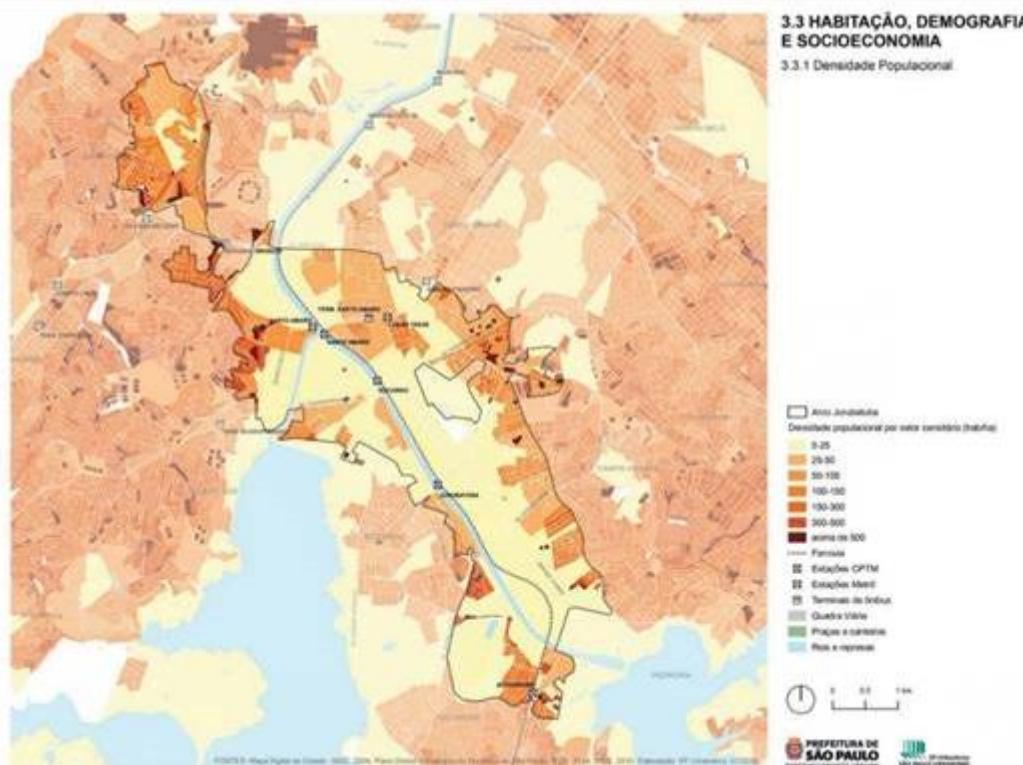
Mapa 9 - Transporte Público e Mobilidade: Origem das viagens com destino ACJ



Fonte: SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2016 - anexos.

O fato de ser um local atrativo é mais explicitado no Mapa 10, onde mostra como a porção central do arco é uma área pouco povoada envolta por locais de maior densidade populacional, tanto no limite do arco como fora dele. Assim como a parte central do ACJ é onde se encontra 2 principais eixos de transporte (Marginal Pinheiros e a linha Esmeralda da CTM), o que o leva a ser atrativo no quesito deslocamento, sendo possível perceber o porquê a sua reconfiguração de uso se faz necessária, no entanto, qual tipo de uso e para quem ele será destinado é a questão chave dessa nova configuração urbana que está no horizonte do futuro da cidade.

Mapa 10 - Densidade Populacional



Fonte: SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2016 - anexos.

A atratividade do arco vai além desses fatores, isso por conta da sua fronteira com uma das Operações Urbanas (OU) de importante relevância para o setor imobiliário, a OU Água Espraiada. O ACJ se apresenta como uma área atrativa também por conta de ser um lugar capaz de prolongar um processo que já vinha se configurando na cidade, a valorização do eixo sudoeste e a suas características de centralidade para a cidade de São Paulo (BIAGGI, 2019).

Segundo Biaggi (2019, p. 15), as centralidades são áreas que detém a função simultânea de atrair e concentrar capital imobiliário e financeiro, por conta de seus imóveis valorizados e centros de comando de “atividades econômicas e políticas com vínculo internacional”, contendo estrutura física e condições de negócio para a realização da ação dos agentes privados. As centralidades não estão necessariamente situadas no centro geométrico da cidade, sua localização está mais relacionada com as relações sociais e econômicas próprias dessa e aos processos históricos que a levaram a deter o poder político e econômico (BIAGGI, 2019).

A ação privada e pública é a responsável pela produção das centralidades. Isso ocorre em uma fase anterior, onde tais áreas ainda se encontravam desvalorizadas e com escassez de investimentos consideráveis em infraestrutura, o que repercute em

baixos preços dos imóveis favoráveis a investimento imobiliário; sendo que para a transformação destas em centralidades há uma demanda de uma transformação profunda na morfologia e uso do espaço, sendo isso um fator potencial (BIAGGI, 2019). Esses locais se configuram como “território-reserva” no qual a sua atual deterioração é favorável ao capital, mas para que estas sejam cenário da reprodução do capital é necessário intervenções urbanas para a promoção de transformação física e normativa feitas pelo poder público, através de pressão dos agentes privados (BIAGGI, 2019). Essa ação pública não é apresentada como uma forma de atender as demandas dos capitais financeiro e imobiliário privado; elas são apresentadas como uma solução a problemática do distanciamento das habitações aos locais de trabalho, em uma propaganda de projeto urbanísticos fora das áreas centrais consolidadas (BIAGGI, 2019).

Os projetos urbanísticos são de suma importância para esse processo, pois através deles, por meio do urbanismo, são desenhadas as novas “práticas socioespacial consideradas adequadas” por meio de projeções técnicas (BIAGGI, 2019, p 18). Nesse processo o Estado pode fazer uso de desapropriação que podem promover a uma transformação na estruturação fundiária dessas áreas, de uma forma que abarquem os padrões desejados; assim podendo resultar na expulsão daqueles que porventura não se enquadrem nesses novos padrões, que vão além dos de loteamento, chegando aos padrões de consumo do espaço (BIAGGI, 2019). Esses “padrões” também se expressam em uma outra perspectiva, não sendo apenas os habitantes comuns os que devem atender a eles, a cidade de São Paulo, uma metrópole semiperiférica, também necessita se adequar aos padrões do capital internacional globalizado (BIAGGI, 2019). O Arco Jurubatuba, pode estar inserido nesse processo na cidade de São Paulo.

### 3 Área de Intervenção Urbana de Interlagos e sua inserção no Arco Jurubatuba

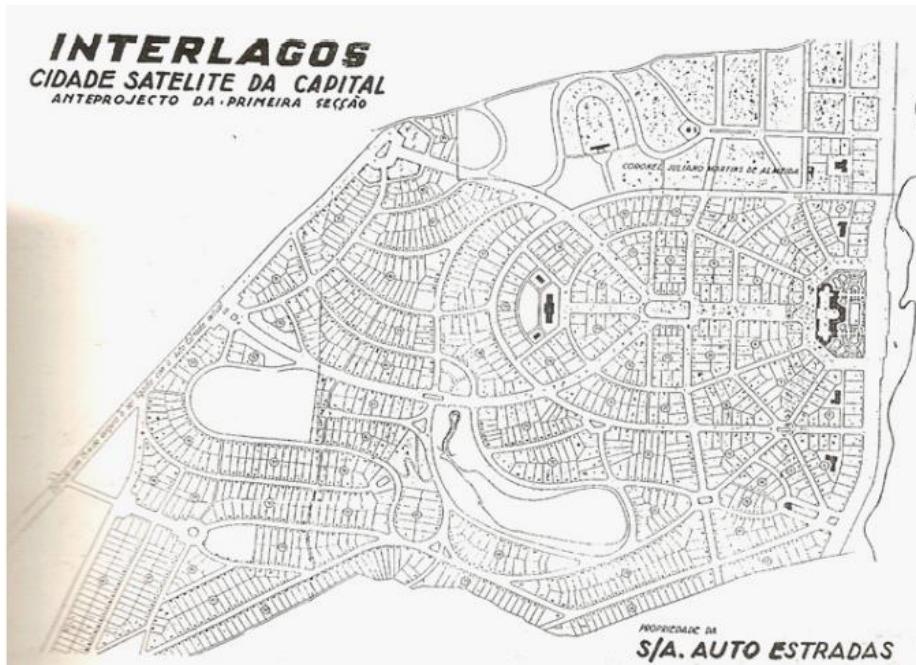
A Área de Intervenção Urbana de Interlagos localiza-se mais ao sul do Arco Jurubatuba, onde se encontra o equipamento aqui estudando situado no bairro de Interlagos. O nome Interlagos foi dado por conta da comparação que o urbanista que o planejou fez com a cidade suíça de “*Interlaken*”, situada entre dois lagos, assim como o bairro que está entre dois lagos, no caso represas (GALHARDO, 2011).

Este bairro foi loteado por Louis Romero Sanson, dono da Empresa Imobiliária de Construção Civil Auto-Estradas S.A. (AES), nele se pretendia fazer um Bairro Balneário Satélite da Capital destinado as classes mais ricas (OLIVEIRA, 2014; ROLNIK, 2009). O local foi projetado por Alfred Agache, grandes urbanistas internacionais do momento, e nele se pretendia instalar, além de casa, outros equipamentos urbanos (ROLNIK, 2009). No entanto, com a crise de 29 o projeto ficou paralisado por não ter todos os lotes vendidos (ROLNIK, 2009). Este projeto tinha como intenção valorizar a área, construindo e projetando um bairro residencial que viria a ser comercializado para dar início a um crescimento ordenado da cidade (GALHARDO, 2011). O loteamento foi realizado apoiado na Lei Municipal nº 2611, de 1923<sup>4</sup>, que permitia abrir novas áreas com lotes vendidos apenas ao uso residencial, sobretudo unifamiliar, não sendo permitido a construção de prédios, indústrias e comércios, apenas em área destinada (GALHARDO, 2011). Nesse bairro era proposto a construção de um aeroporto, um Autódromo, escolas, dois hotéis, ginásio de esporte e uma igreja; usando a “praia”, com areia de Santos, e o playground como atrativos de lazer (GALHARDO, 2011).

---

<sup>4</sup> Momento histórico ao qual a área pertencia ao então município de Santo Amaro, anexado a capital em 1935.

Figura 1 - Desenho do Bairro: Projeto de Alfred Agache para Interlagos em 1937.

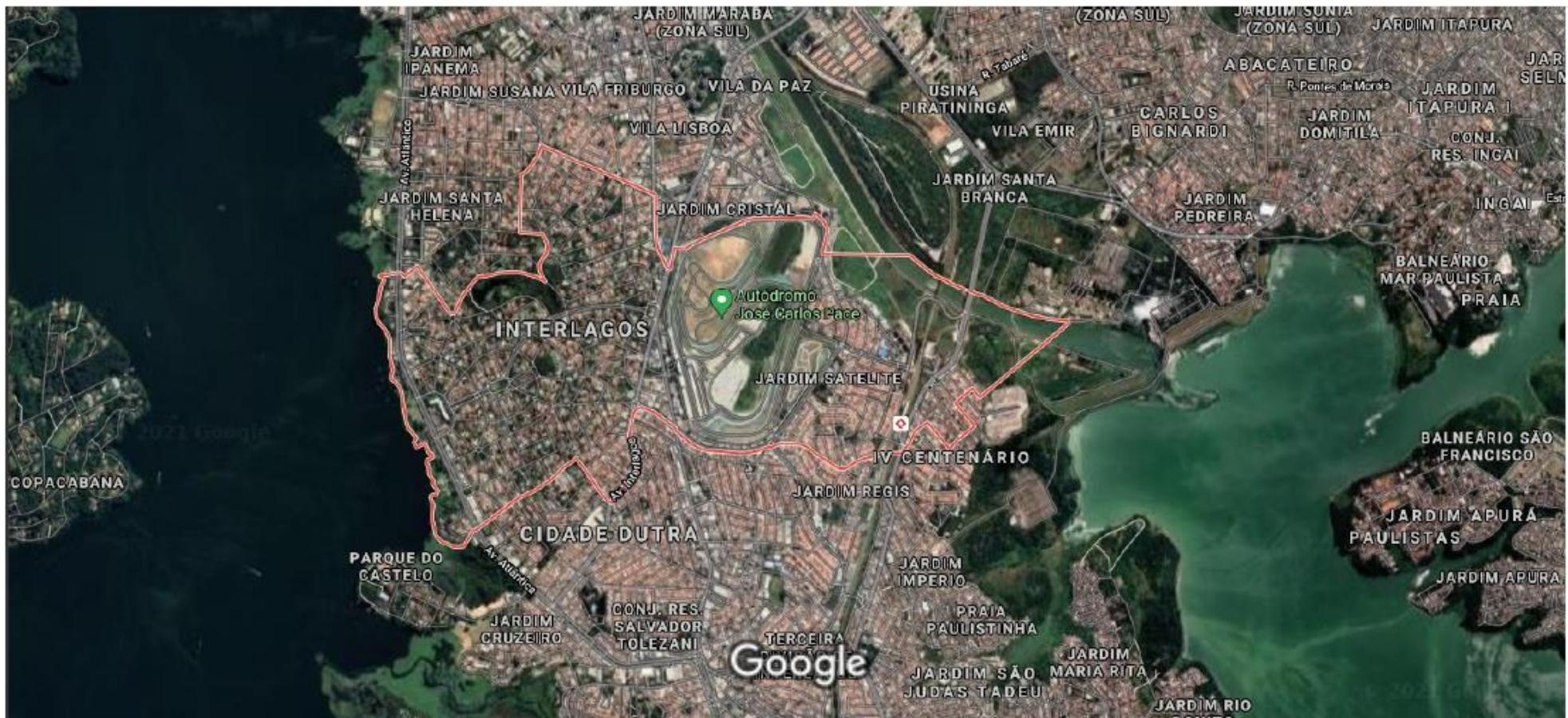


Fonte: Mendes; Carvalho, 2000 apud GALHARDO, 2011

O projeto se apoiava no modelo dos bairros jardins, como pode-se notar na figura acima, que por sua vez baseava-se na concepção feita pelo inglês Ebenezer Howard, no século XIX, das cidades-jardim (GALHARDO, 2011). Neste modelo as unidades de habitação deveriam ser construídas para ser autônomas e autossuficiente, em áreas próximas ao trabalho, rodeadas por cinturões verdes, além de um traçado urbano característico (GALHARDO, 2011).

Por conta desse processo de loteamento, o antigo bairro de Interlagos possui um traçado muito característico e diferenciado do seu entorno, como se pode verificar na sua vigente situação a qual tal projeto se destaca no atual bairro de interlagos, a esquerda do recorte e do autódromo na Imagem 4. O bairro satélite se destaca do restante de Interlagos, com presença marcante de vegetação, contendo semelhança com a outra parcela do bairro por contar com um traçado de vias mais marcantes, ambas com morfologia urbana discrepante das parcelas urbanas à direita do atual bairro de Interlagos, com lotes irregulares e próximos um dos outros.

Imagen 4 - Bairro de Interlagos



Imagens ©2021 CNES / Airbus, Landsat / Copernicus, Maxar Technologies, Dados do mapa ©2021 Google 500 m

Fonte: Imagens 2021 CNES/ Airbus, Landsat/Copernicus – Maxar Tecnologies, Dados do Mapa 2021 – Google Maps

Recorte: Bairro de Interlagos (vermelho) – Google Maps

A Área de Intervenção Urbana Interlagos (Imagem 5) retém a porção do bairro interlagos que não fazia parte do plano de Agache, e o Autódromo que estava presente no plano inicial. A AIU Interlagos tem um traçado urbano muito diferente do da AIU Jurubatuba estudada no capítulo anterior (Imagem 3), que possui uma morfologia urbana de plantas industriais; e da AIU Vila Andrade (Imagem 2), com suas grande edificações e favelas, também presentes em Interlagos, mas em menor número e extensão.

Imagen 5 - AIU Interlagos



Fonte: Imagem Landsat/Conpéricus – Image 2021 Maxar Technologies – Google Earth

Recorte: Área de Intervenção Urbana Interlagos, Favelas, Zeis 1 e 3, Praça, Parque e Q5 - Projeto Estratégico Interlagos – Gestão Urbana SP

Objeto de estudo (vermelho) - Ellen Batista Nascimento Silva

Elaboração: Ellen Batista Nascimento Silva

De acordo com a Prefeitura de São Paulo, como uma Área de Intervenção Urbana esta porção do território paulistano é destinada a reestruturação, recuperação, transformação e melhorias ambientais para atender à promoção de qualidade de vida à população dessas áreas, isso por meio de investimentos públicos e privados a fim

de promover uma ocupação intensa do solo urbano, democratizando o uso da infraestrutura (SÃO PAULO (CIDADE), 2014). Nelas pretende-se proporcionar o desenvolvimento econômico e efetivação dos direitos sociais por meio de projetos pensados a partir da promoção dos PIUs, em determinados locais desses recortes (SÃO PAULO (CIDADE), 2014). As AIU são realizadas em porções da cidade que atendam a alguns pré-requisitos, sendo eles: em áreas passíveis de requalificação, recuperação ou reabilitação, em locais com presença concentrada de imóveis subutilizados ou com mudança de padrão de uso do solo, áreas com presença de valor histórico, arquitetônico e cultural, em perímetro de ZEIS 3 e com prioridade de implantação de Habitação de Interesse Social (HIS) e em áreas que se visa qualificação da Rede Hídrica e Ambiental (SÃO PAULO (CIDADE), 2014).

Como tais equipamentos acarretam valorização das suas áreas de implantação, o Plano Diretor de 2014 prevê que os recursos resulto da valorização dessas deve ser recuperado para a coletividade por meio de distribuição justa, contando assim com uma conta segregada no FUNDURB – Fundo de Desenvolvimento Urbano, sendo que 25% desses recursos devem ser direcionados para a aplicação de HIS, infraestrutura e equipamentos sociais para a população (SÃO PAULO (CIDADE), 2014).

A partir dessa definição de AIU, verificamos que a de Interlagos se enquadra por possuir área de ZEIS 3 (Zona Especial de Interesse Social), onde se pretende a implantação de Habitações de Interesse Social (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Para a AIU Interlagos o principal objetivo da prefeitura (expresso na Nota Técnica de 2018) é a integração do Autódromo ao seu entorno por meio da qualificação das vias que o ligam ao restante do arco, além de transformar o antigo aterro em parque, conectando-o a outra margem do Rio Jurubatuba e ao autódromo por meio de uma ciclopassarela (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Para o parque do aterro também se pretende a comunicação com o parque no terreno da Teleffunken<sup>5</sup> (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018)

Ao se ater a esses, nota-se que o Autódromo de Interlagos desempenha um papel central para a Área de Intervenção Urbana, no qual o autódromo se mostrar como central para área e não propriamente a ZEIS 3, apesar de essa desempenhar um

---

<sup>5</sup> Área verde mais a Leste do perímetro da AIU Interlagos da Imagem 5.

importante papel, por se tratar de uma área não edificada e dotada com infraestrutura próxima (Avenida Interlagos e estação da CPTM), o que na capital paulista se apresenta como atrativo. A atratividade do Autódromo José Carlos Pace será melhor discorrida no próximo capítulo desse trabalho.

#### 4 Desestatização do Autódromo de Interlagos

O Autódromo de Interlagos tem sua história atrelada a do bairro, pois este era previsto no projeto inicial de Alfred Agache, que não foi inteiramente concretizado por conta da Crise de 29 e do café (GALHARDO, 2011). O autódromo apenas foi tirado do papel por solicitação do diretor da Automóvel Club a Louis Romero Sanson, isso por conta do acidente em 1930 com mortos e feridos, na primeira corrida automobilísticas internacional no país, realizado por meio da Automóvel Club do Brasil nas ruas do bairro Jardim América (GALHARDO, 2011). Para a construção o urbanista adquiriu uma área vizinha ao Bairro Satélite para a Auto-Estradas S/A, com obra entre os anos 1938 e 1939, inauguração nesse ano (GALHARDO, 2011). No ano da comemoração do “IV Centenário da Cidade de São Paulo” o Autódromo foi vendido à prefeitura da cidade e passou a ser uma utilidade pública (GALHARDO, 2011).

Em 1939 ocorreram as primeiras corridas não oficiais na pista do autódromo, sendo que em uma delas houve a morte do piloto Joaquim Simões de Souza, sendo a sua causa atribuída ao fato da pista ainda não estar asfaltada. Assim, houve diversos atrasos e a inauguração só aconteceu em 12 de maio de 1940, com o equipamento inacabado, contando com 15 mil pessoas e pouco policiamento resultando em túmulo e entradas clandestinas, já que o autódromo era envolto apenas por arame farpado. Ao longo de sua história o Autódromo de Interlagos contou com diversas reformas para se encaixar nos padrões exigidos pelas corridas a qual ele sediaria. Assim, desde que foi inaugurado ele sediou toda as corridas do Grande Prêmio do Brasil de F1 (GP Brasil de F1) de 1972 a 1980, até que em 1981 ele perdeu o GP para o Rio de Janeiro levando a última grande reforma do equipamento no fim da década de 80 para trazer de volta a corrida. Com isso, a corrida retorna à São Paulo em 1990, sediando o campeonato mundial até os dias atuais<sup>6</sup>.

Atualmente o Autódromo José Carlos Pace é um dos maiores espaços públicos de São Paulo e sedia, além das corridas como a Fórmula 1 e o Mundial de Endurance (FIA-WEC), show, apresentações, maratonas, dentre outras atividades (São Paulo, c2013b). Por conta de todo esse uso ele passa por uma recuperação por anos, para

---

<sup>6</sup> LONGO, Guilherme. **Interlagos 80 anos: de cidade satélite a morte de piloto antes da inauguração, conheça a história do autódromo**. UOL: Motorsport.com. São Paulo, 12 de mai. 2020. Disponível em: <<https://motorsport.uol.com.br/general/news/interlagos-80-anos-de-cidade-satelite-a-morte-de-piloto-antes-da-inauguracao-conheca-a-historia-do-4791344/?nrt=111>>. Acesso em: 29 de outubro de 2021.

manter o nível chamado pela FIA de Categoria ‘A’, para os campeonatos internacionais; obras que desde 2005 são realizadas pela SPTuris, que também administra as atividades E o local (São Paulo, c2013b).

No contexto do Arco Jurubatuba este se faz presente, de acordo com a Nota Técnica de 2018, como um plano especial a ele, justamente por se tratar de uma Zona de Ocupação Especial (ZOE)<sup>7</sup>, sendo realizado para o equipamento um PIU exclusivo (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Além de estar presente no ACJ ele já se pontuava no Projeto de Lei 705/2017 envolto no âmbito do Plano Municipal de Desestatização – PMD de 04 de outubro de 2017 – no qual de prevê a retirada da participação do poder público na administração do local e algumas obrigações aos novos detentores do local, como garantir ganhos ambientais e sociais por meio de algumas diretrizes (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018).

A proposta de concessão ou privatização do espaço se apresenta através da PMD apenas como uma possibilidade de desestatização no Capítulo IV da lei (Capítulo SÃO PAULO (CIDADE), 2017a, chap. IV). No Projeto de Lei 01-00705/2017, se prever para o “Complexo Interlagos” composto pelo Autódromo José Carlos Pace e o Kartódromo Ayrton Senna sendo esse projeto encaminhado para a Câmara Municipal de São Paulo pelo então Prefeito João Dória (SÃO PAULO (CIDADE), 2017b). No projeto é exigido um Estudos de Viabilidade precedente a alienação onde deveria contar com análises do aspectos técnico-operacionais, econômico-financeiros e jurídicos da localidade (SÃO PAULO (CIDADE), 2017b).

Assim na nota de 2018 aparece um Estudo de Referência, que servirá de apoio aos empreendedores que pretendem propor ao equipamento novas propostas e diversificação de uso (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Por intermédio desse estudo foi possível a identificação, por parte da prefeitura, de três áreas de intervenção (Figura 2) que servirão de porta de entrada do autódromo por meio da Avenida Interlagos, o Parque da Orla e a Estação da CPTM, sendo essas pensadas a partir das demandas locais identificadas (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Para área denominada A é proposto a instalação de um

---

<sup>7</sup> De acordo com o Art. 15 do Capítulo II da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (16.402/16) – Lei de Zoneamento - “são porções do território que, por suas características específicas, necessitem de disciplina especial de parcelamento, uso e ocupação do solo” (SÃO PAULO (CIDADE), 2016b).

centro comercial, muito demandado localmente, conectado a Av. Interlagos por meio de uma praça de acesso (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018). Na área B pretende-se a implantação de um empreendimento de uso misto, contando com prédios residenciais, corporativos e hotéis, além da pretensão de inserir, em uma área de risco geológico grau 2, um conjunto habitacional; ambos voltados ao Parque da Orla. Para a área C, voltada a estação de trem (CPTM), é previsto que o atual Kartódromo se torne em um novo bairro condizente com o seu padrão de uso de zoneamento, com implantação conjunta de infraestrutura adequada (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018).

Figura 2 -Perspectiva ilustrativa do Estudo de Referência de Interlagos



Fonte: (SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO, 2018)

Em abril de 2018 foi lançado o Projeto de Lei 204/2018, contando com o equipamento na Subseção II - Do Projeto Estratégico Interlagos – onde a área de tal projeto corresponde a grande parte da ZOE em questão, incluindo uma parcela da área da favela ao norte do equipamento (SÃO PAULO (CIDADE), 2018). Nesse projeto de lei são repassados todos os objetivos já citados na nota técnica desse mesmo ano, com a diferença que nesta os empreendimentos não são especificados, apenas as passagens de interconectividade e a preservação da visibilidade da pista para os eventos (SÃO PAULO (CIDADE), 2018). Para a ZEIS 1 é previsto que 40% da receita auferida (arrecadada), advinda da desestatização, deverá ser destinada ao

seu processo de urbanização e regularização (SÃO PAULO (CIDADE), 2018). O documento ainda colocava a desestatização do autódromo como hipótese e afirmando que suas diretrizes devem ir de acordo com lei específica ou em contrato (SÃO PAULO (CIDADE), 2018).

Em maio de 2019, o projeto de privatização do Autódromo de Interlagos passa a ser uma concessão à iniciativa privada, aprovado através de votação na Câmara Municipal de São Paulo. Tal decisão está relacionada com a continuação do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1 na cidade, evento este que resultam lucro para a cidade, tanto para a prefeitura que investe entre R\$ 30 e R\$ 40 milhões na organização e tem como retorno R\$ 334 milhões, com ocupação de 95% dos Hotéis gerando dez mil empregos, isso apenas em 2018<sup>8</sup>.

O Autódromo de Interlagos é o palco de dois Mega Eventos da cidade de São Paulo: o Lollapalooza Brasil e Grande Prêmio (GP) de Fórmula 1 Brasil, como podemos verificar no Quadro 1.

#### Quadro 1 - Desempenho dos principais eventos estratégicos da cidade de São Paulo.

**SÃO PAULO TURISMO - OBSERVATÓRIO DE TURISMO E EVENTOS DA CIDADE DE SÃO PAULO  
GERÊNCIA DE COMUNICAÇÃO  
DESEMPENHOS PRINCIPAIS EVENTOS ESTRATÉGICOS DA CIDADE DE SÃO PAULO**

MEGAEVENTOS	2012		2013		2014		PRODUTO COM TURISMO EM R\$ <sup>3</sup>
	Público	Visitantes	Público	Visitantes	Público	Visitantes	
6 Horas de São Paulo			39,2 mil	16,4 mil	39,2 mil <sup>1</sup>	16,4 mil <sup>1</sup>	R\$ 95 milhões (2014/ São Paulo Turismo)
Adventure Sports Fair	54 mil	-	67 mil	-	50 mil	-	R\$ 20 milhões (2014/ Promotrade)
Bienal Internacional do Livro	750 mil	-	Não ocorre		720 mil	-	R\$ 31 milhões (2014/ São Paulo Turismo)
Bienal Internacional de Arte	1 milhão	-	Não ocorre		1 milhão <sup>1</sup>	-	R\$ 120 milhões (2012/ São Paulo Turismo)
Carnaval	110 mil	23 mil	110 mil	24 mil	110 mil	25,8 mil	R\$ 64 milhões (2014/ São Paulo Turismo)
Couromoda	89 mil	53 mil	85 mil	54 mil	79 mil	35 mil	R\$ 65 milhões (2014/ São Paulo Turismo)
Francal	60 mil	24 mil	60 mil	26 mil	60 mil	25 mil	R\$ 85 milhões (2014/ São Paulo Turismo)
Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1	127 mil	75 mil	142 mil	85 mil	142 mil	85 mil	R\$ 260 milhões (2013/ São Paulo Turismo)
Hospitalar	92 mil	-	92 mil	-	91 mil	-	R\$ 80 milhões (2014/ São Paulo Turismo)
Festival Lollapalooza Brasil	135 mil	-	167 mil	96 mil	140 mil	84 mil	R\$ 58 milhões (2013/ São Paulo Turismo)
Parada do Orgulho LGBT	4,5 milhões <sup>2</sup>	-	4,5 milhões <sup>2</sup>	-	4,0 milhões <sup>2</sup>	-	R\$ 206 milhões (2012/ São Paulo Turismo) <sup>2</sup>
Reveillon na Paulista	2 milhões	-	2 milhões	-	2 milhões	-	R\$ 50 milhões (2012/ São Paulo Turismo)
São Paulo Indy 300	60 mil	16 mil	60 mil	16 mil	-	-	R\$ 80 milhões (2012/ São Paulo Turismo)
Salão Internacional do Automóvel	750 mil	262 mil	Não ocorre		750 mil <sup>1</sup>	300 mil <sup>1</sup>	R\$ 258 milhões (2012/ São Paulo Turismo)
Salão Dúas Rodas	Não ocorre		250 mil <sup>1</sup>	40 mil <sup>1</sup>	Não ocorre		R\$ 40 milhões (2014/ São Paulo Turismo)
São Paulo Fashion Week (cada edição)	100 mil	12 mil	100 mil	-	100 mil	13 mil	R\$ 45 milhões (2014/ São Paulo Turismo)
Virada Cultural (visitantes inclui RMSP)	4 milhões	296 mil	4 milhões	300 mil	4 milhões	-	R\$ 158 milhões (2013/ São Paulo Turismo)

SHOWS	PRODUTO COM TURISMO EM R\$ <sup>3</sup>		
	Público	Visitantes	
Britney Spears (2011)	30 mil <sup>1</sup>	15,4 mil	R\$ 13,8 milhões (2011/ São Paulo Turismo)
Madonna (2012)	90 mil <sup>1</sup>	51,3 mil	R\$ 58 milhões (2012/ São Paulo Turismo)
Red Hot Chilli Peppers (2011)	30 mil <sup>1</sup>	10,8 mil	R\$ 7,1 milhões (2011/ São Paulo Turismo)

**FONTE: OBSERVATÓRIO DE TENDÊNCIAS - SÃO PAULO TURISMO; O PÚBLICO PRESENTE NOS EVENTOS CITADOS FOI INFORMADO PELA ORGANIZAÇÃO**

**1- ESTIMATIVA PARA EVENTO EM 2013 BASEADA EM INFORMAÇÕES DISPONIBILIZADAS PELO ORGANIZADOR**

**2- INFORMAÇÕES DA ORGANIZAÇÃO (4 MILHÕES DE PESSOAS) DIVERGEM DO NÚMERO DA POLÍCIA MILITAR (400 MIL) E DO INSTITUTO DATAFOLHA (100 MIL) E IMPACTAM DIRETAMENTE NO**

**3 - PRODUTO DO TURISMO DIVULGADO PELA ASSOCIAÇÃO DA PARADA LGBT**

Fontes: Observatório de Turismo: Tendências – São Paulo Turismo

<sup>8</sup> SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO. **Câmara Municipal aprova concessão do Autódromo de Interlagos.** Notícias: Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo, nov. de 2017. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/camara-municipal-aprova-concessao-do-autodromo-de-interlagos>> Acesso em: 29 de junho de 2021.

De acordo com o quadro da São Paulo Turismo o Festival Lollapalooza Brasil trouxe para a cidade um produto de 58 milhões com o turismo em 2013, no entanto é com o GP de Fórmula 1 que São Paulo tem a sua maior arrecadação com turismo, dentre todos os mega eventos do quadro, com um retorno de 260 milhões com turismo em 2013. O evento foi capaz de movimentar R\$ 280 milhões em 2017, R\$ 334 milhões em 2018 e R\$300 milhões e 2019 (Quadro 2).

Quadro 2 – Maiores porcentagens do Perfil de Público, impacto econômico do GP Brasil

	2017	2018	2019
<b>Impacto econômico</b>	R\$ 280 milhões	R\$ 334 milhões	R\$300 milhões
<b>Entrevistados</b>	1116	1206	1213
<b>Dos entrevistados</b>			
<b>Público Masculino</b>	76,40%	84,20%	82,60%
<b>Público Feminino</b>	23,60%	15,80%	17,40%
<b>Faixa Etária</b>	30 a 39 anos (36,6%)	30 a 39 anos (30,1%)	30 a 39 (29,6%)
<b>Escolaridade</b>	Ensino Superior Completo (61,9%)	Ensino Superior Completo (48%)	Ensino Superior Completo (49,5%)
<b>Renda Familiar</b>	R\$ 4.686 a R\$ 9.370 - 29,6%	R\$ 4.771 a R\$ 9.540 (24,3%)	R\$4.771 a R\$9.540 (25,8%)
<b>Meio de locomoção ao evento</b>	Carro (48%)	Aplicativos de transporte (30,3%)	Carro (30,1%)
<b>Visitantes Nacionais</b>	Brasileiro (89,2%)	Brasileiro (81,6%)	Brasileiro (86,2%)
<b>Visitantes Internacionais</b>	Argentinos (7,7%)	Argentinos (7,4%)	Argentinos (5,5%)
<b>Estado</b>	São Paulo (64%)	São Paulo (47,3%)	São Paulo (66,9%)
<b>Cidade</b>	São Paulo (33%)	São Paulo (22,3%)	São Paulo (40,6%)
<b>Bairros da cidade de São Paulo de origem</b>	Vila Mariana, Pinheiros, Santo Amaro, Centro, Ipiranga, Mooca, Butantã E Brooklin	Ipiranga, Tatuapé, Vila Mariana, Morumbi, Interlagos, Jardins, Bela Vista, Butantã E Santana	Ipiranga, Tatuapé, Vila Mariana, Morumbi, Interlagos, Jardins, Bela Vista, Butantã E Santana
<b>Dos visitantes</b>			
<b>Hospedagem</b>	Hotel ou flat (55,4%)	Hotel ou flat (69,2%)	Hotel ou flat (59,6%)
<b>Atividades realizadas além do GP</b>	Gastronomia (23,6%)	Gastronomia (19,3%)	Gastronomia (34,9%)
<b>Média Diária</b>	2,2 dias	2,9 dias	3,6 dias
<b>Média de Gastos</b>	R\$ 1.292,70	R\$ 3.329,79	R\$ 2.944,00

Fonte: Observatório de Turismo e Eventos da Cidade de São Paulo (2017;2018;2019).

Através da tabela é importante notar que o evento arrecada mais do que outros com maior público, como é o caso da Virada Cultural do mesmo ano, 2013. Assim por meio da análise do público alvo do Grande Prêmio de Fórmula 1 de 2017 a 2019, com dados disponibilizados anualmente pelo Observatório de Turismo e Eventos pode-se perceber que o público do GP Brasil gasta em média R\$2.522,16<sup>9</sup> em um período de 2 a 3 no qual ficam na cidade. Como mostra a tabela esse é um público muito específico, composto em sua maioria por homens com 30 a 39 anos, com renda familiar entre, aproximadamente, R\$ 4.700,00 a R\$ 9.500,00, que busca se locomover ao evento de carro ou por meio de transporte particular. Quando o assunto é turismo propriamente dito, a maioria desse público se hospeda em hotéis ou flats e como atividades realizadas na cidade para além do GP eles aproveitam a gastronomia, fazem compras e/ou aproveitam a vida noturna da cidade.

Como o ano de 2020 o evento não ocorreu por conta da pandemia, o GP São Paulo 2021 é o último evento realizado. Por meio de reportagem no site da capital paulista, a prefeitura publicou os dados do perfil do público do evento revelando que o evento movimentou R\$ 549,2 milhões, mostrando como o evento tem peso para a cidade de São Paulo.

Por meio disso, pode-se notar a relevância do equipamento para à cidade e o porquê da relevância do GP em São Paulo. Assim, desde meados de 2018 a cidade veio disputando com a capital do Rio de Janeiro pelo evento. Em junho de 2018 foi publicado o projeto do novo Autódromo do Rio, para substituir o de Japarepaguá que sofreu uma mutilação em 2004 com a partida de sua pista por conta das obras do instalações dos jogos Pan-Americanos de 2007, e em 2012 este deu lugar a construção do Parque Olímpico<sup>10</sup>. Desde 2007 o município do Rio de Janeiro se responsabilizou com a construção de um novo Autódromo com padrão internacional em Deodoro, zona oeste; sendo que a União se encarregou de realizar o desenvolvimento do projeto. Este Autódromo foi proposto sem uso do dinheiro público,

---

<sup>9</sup> Média aritmética dos gastos médios presentes na Quadro 2.

<sup>10</sup> SABINO, Fred. Grupo apresenta à Prefeitura projeto para novo autódromo no Rio de Janeiro.

**GEGlobo.** Rio de Janeiro, RJ. 04 jun. 2018. Disponível em:

<<https://ge.globo.com/motor/noticia/grupo-apresenta-a-prefeitura-projeto-para-novo-autodromo-no-rio-de-janeiro.ghtml>>. Acesso em: 29 de junho de 2021.

pois este será concessionado à iniciativa privada, inclusive em sua construção, este localizado em um terreno cedido pelo Exército<sup>11</sup>.

Em maio de 2019 o então Presidente da República, Jair Bolsonaro, assinou um termo de cooperação para a construção deste, afirmando que a cidade do Rio de Janeiro passaria a receber o GP de Fórmula 1 a partir de 2020. O presidente afirmou, durante cerimônia em homenagem ao Dia da Vitória contra o Nazifascismo na cidade, que em São Paulo o GP tem participação pública e uma dívida enorme, sendo inviável para sede do evento. A Fórmula 1 mantinha contrato com São Paulo até 2020, sendo que o Governador e o então Prefeito da cidade, João Dória e Bruno Covas, manifestaram muitas vezes a intenção de privatizar o Autódromo de Interlagos e renovar o contrato<sup>12</sup>, assim em junho daquele ano houve uma reunião com os organizadores da Fórmula 1 para renovação contratual. Segundo Dória, em reportagem à Gazeta Esportiva em maio de 2019, São Paulo tem mais estrutura para atender aos turistas e que o Autódromo de interlagos já estava com processo de votação na Câmara, em regime de urgência, para a sua concessão<sup>13</sup>.

Em dezembro de 2019, a Secretaria de Esporte do Rio de Janeiro aprovou o pagamento de 302 milhões de reais em incentivos fiscais para receber o Grande Prêmio de Fórmula 1 em 2021 e 2022, valor acima do que a cidade pode renunciar anualmente por meio da Lei de Incentivo ao Esporte<sup>14</sup>. No ano seguinte, a prefeitura de São Paulo compra os direitos de realizar a prova de 2021 a 2025<sup>15</sup>.

Em dezembro de 2020, O Grande Prêmio Brasil passou a se chamar em Grande Prêmio São Paulo, isso por meio do contrato assinado com a Fórmula 1 para

<sup>11</sup> GLOBOESPORTE.COM. Obras do Autódromo de Deodoro, no Rio, vão começar em janeiro de 2013. **GEGlobo**. Brasília. 10 mai. 2012. Disponível em: <<http://ge.globo.com/motor/noticia/2012/05/obras-do-autodromo-de-deodoro-no-rio-vao-comecar-em-janeiro-de-2013.html>>. Acesso em: 29 de junho de 2021.

<sup>12</sup> DA REDAÇÃO. Bolsonaro assina termo para construir autódromo e levar F1 ao Rio em 2020. **Veja**. 8 mai. 2019. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/esporte/bolsonaro-assina-termo-para-construir-autodromo-e-levar-f1-ao-rio-em-2020/>>. Acesso em: 29 de junho de 2021.

<sup>13</sup> DÓRIA confirma que F1 segue em Interlagos até fim do contrato, em 2020. **Gazeta Esportiva**. São Paulo, SP. 10 mai. 2019. Disponível em: <<https://www.gazetaesportiva.com/motor/formula-1/doria-confirma-que-f1-segue-em-interlagos-ate-fim-do-contrato-em-2020/>>. Acesso em: 29 de junho de 2021.

<sup>14</sup> GLOBOESPORTE.COM. Governo do Rio de Janeiro aprova R\$ 302 milhões em incentivos fiscais para ter GP do Brasil. **GEGlobo**. Rio de Janeiro, RJ. 03 dez. 2019. Disponível em: <<https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/governo-do-rio-de-janeiro-aprova-r-302-milhoes-em-incentivos-fiscais-para-ter-gp-do-brasil.ghtml>>. Acesso em: 29 de junho de 2021.

<sup>15</sup> VECCHIOLI, Demétrio. Prefeitura de SP compra direitos da F-1, mas impõe sigilo sobre valores. **OL**. [São Paulo, SP]. 18 dez. 2020. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/esporte/colunas/olhar-olimpico/2020/12/18/prefeitura-de-sp-compra-direitos-da-f1-mas-impoe-sigilo-sobre-contrato.htm>>. Acesso em: 29 de junho de 2021.

a realização da corrida de 2021 até 2025 em Interlagos. Além dessa mudança, a corrida passou a ser promovida pela Brasil Motorsport pertencente a uma companhia global com sede em Abu Dhabi<sup>16</sup>. Em 2021 tal contrato passa a ser investigado pelo ministério público, isso após as informações dos valores do contrato se tornarem públicas; o principal argumento para a investigação está relacionado com o contrato com a MC Brazil Motorsport, responsável pela promoção do evento, que abriu mão da licitação em favor do erário<sup>17</sup> público e ao interesse social, contrato este que tem natureza sigilosa e só pode ser acessada pelo Tribunal de Contas do Município<sup>18</sup>; além do fato de com esse contrato o município não recebe mais nenhum benefício social com o evento, sobretudo com possível falta de público durante a pandemia<sup>19</sup>. Vale ressaltar que essas informações foram adquiridas em um cenário pandêmico anterior a novembro de 2021, quando a corrida foi realizada em São Paulo.

O projeto de concessão dito acima foi suspenso em abril de 2020 pela prefeitura de São Paulo, conforme consta no Diário Oficial do Município<sup>20</sup> de 28 de abril do mesmo ano, a decisão foi tomada em meio ao processo feito pelo Tribunal de Contas do Município que alega que o contrato deve corrigir algumas pendências como justificar se a realização do negócio irá reequilibrar financeiramente a manutenção do local e deixar claro a caracterização das áreas do Complexo que poderão se construir os empreendimentos<sup>21</sup>.

Através dessa proposta de desestatização do equipamento é possível verificar como os agentes privados também tem papel ativo na mudança do ambiente urbano,

<sup>16</sup> CAPPATO, Caio. F1: Entenda por que o GP do Brasil passou a ser chamado de GP de São Paulo. **UOL: Jogo Aberto**. São Paulo, 8 nov. 2021. Disponível em: <<https://www.band.uol.com.br/esportes/automobilismo/formula-1/noticias/entenda-por-que-o-gp-do-brasil-passou-a-ser-chamado-de-gp-de-sao-paulo-16458952>>. Acesso em: 14 nov. de 2021

<sup>17</sup> Segundo a Definições de Oxford Languages: conjunto dos recursos financeiros públicos; os dinheiros e bens do Estado; tesouro, fazenda.

<sup>18</sup> G1 SP. Doria e Nunes liberam 'GP de Fórmula 1' para 100% do público em SP com exigência de vacinação contra Covid-19. **G1 São Paulo**. São Paulo, 16 nov. 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/08/16/doria-e-nunes-liberam-gp-de-formula-1-para-100percent-do-publico-em-sp-com-exigencia-de-comprovante-de-vacinacao-contra-covid-19.ghtml>>. Acesso em: 14 nov. 2021.

<sup>19</sup> TESSER, Juliana; GUIMARÃES, Evelyn; CUENCA, Pedro L. Ministério Público instaura inquérito para investigar contrato do GP de São Paulo com F1. **Grande Prêmio**. [São Paulo, SP]. 02 de jul. 2021. Disponível em: <<https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/ministerio-publico-instaura-inquerito-para-investigar-contrato-do-gp-de-sao-paulo-com-f1/>> . Acesso em: 29 de junho de 2021.

<sup>20</sup> SÃO PAULO (Cidade). Comunicado SGM/SEDP/CDP/Interlagos 028377261. **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**: nº 78, São Paulo, SP, ano 65, 28 abr. 2020.

<sup>21</sup> REIS, Vivian; MORAES, José Carlos. Prefeitura de SP suspende concessão do autódromo de Interlagos à iniciativa privada. **G1 e TV Globo**. São Paulo, mar. 2020. Disponível em: <<https://globoesporte.globo.com/motor/formula-1/noticia/prefeitura-de-sp-suspende-concessao-do-autodromo-de-interlagos-a-iniciativa-privada.ghtml>>. Acesso em: 30 de abril de 2021

podendo ser de forma indireta, com suas demandas, e de forma direta, como é o caso das concessões de privatizações. Os processos de privatizações e concessões vem ganhando força no cenário atual, denominado por Prieto e Laczynski (2020) como ultraneoliberalismo.

Segundo os autores a cidade de São Paulo tem passado por um processo de ultraneoliberalismo urbano com as gestões da prefeitura da cidade nos anos de 2017 até o ano do artigo (2020), onde o que ocorre a venda da cidade como um pacote de investimentos com o intuito de concentrar renda e poder a luz da eficiência do empresariado e a diminuição do gasto público (PRIETO; LACZYNSKI, 2020). Nesse artigo também ressaltam que no atual contexto temos a imagem de cidade do espetáculo, das campanhas publicitárias que trazem a imagem-fetiche dela (PRIETO; LACZYNSKI, 2020).

O neoliberalismo se trata de um projeto político, uma teoria política econômica, que busca reestabelecer as condições necessárias para a acumulação de capital, restaurando o poder econômico da elite (PRIETO; LACZYNSKI, 2020). No atual cenário, este se faz através da globalização financeira e nos processos de privatizações, que resultam em um processo de mundialização dos lugares e do próprio capital (PRIETO; LACZYNSKI, 2020). De acordo com Prieto e Laczynski (2020) o neoliberalismo possui três fases: a fase de choque, na qual o Estado age contendo e reprimindo as classes populares, promovendo a integração do capital nacional a uma transnacionalização; na fase seguinte busca-se estabilizar as relações sociais, advindas da fase anterior, com introdução de políticas sociais e a regulação da alocação de recursos no setor financeiro; na terceira fase, a radicalização do neoliberalismo, ocorre à venda da cidade por meio das nomeadas políticas públicas, essa fase é o ultraneoliberalismo (PRIETO; LACZYNSKI, 2020).

Este ultraneoliberalismo se faz no ambiente urbano, onde não acontece concretamente a venda os lugares em fragmentos do espaço ou sua imagem, mas sim a venda da cidade como um pacote de investimentos, por meio de políticas urbanas, sendo esta uma fonte de concentração de renda e poder; isso dentro de um discurso de diminuição dos gastos públicos e eficiência por parte da ação empresarial (PRIETO; LACZYNSKI, 2020). Nesse processo a participação pública é fraca e burocrática, onde a ideia de privatização é vendida como sem problemas ou repercussões no futuro (PRIETO; LACZYNSKI, 2020). Prieto e Laczynski (2020)

decorrem como os PIUs vem se tornando um instrumento urbanístico que vem promovendo um mecanismo que permite a exploração comercial e econômica da iniciativa privada, o que pode levar a fragmentação de áreas desvalorizadas na cidade; sendo que por meio deles, muitas vezes, a prefeitura abre mão de áreas públicas com papel importante na cidade, como é o caso do autódromo.

#### **4.1 Visita ao entorno do Autódromo de Interlagos**

Com o intuito de se ter um contato em campo com o objeto de estudo e ambientar melhor o entorno imediato do equipamento foi realizado um trabalho de campo, baseado na Teoria da Deriva de Guy-Ernest Debord (2003), a qual consiste em uma passagem rápida pelo local de estudo e suas diversas ambiências, que são os diferentes modos como os moradores lidam com o espaço, com pontos selecionados a serem visitados previamente definidos em um percurso mais fluido; a fim da construção psicogeográfica das ambiências, ou seja, como as populações lida com o espaço.

Para a deriva do objeto de estudo, o Autódromo e seu entorno, foi selecionado como principais pontos: a sua entrada principal para a Avenidas interlagos (Portão A), a ZEIS 1 a qual parte é corresponde a favela junto ao muro do Autódromo e a ZEIS 3. O dia no qual o trabalho de campo se discorreu foi no dia 13 de novembro de 2021, dia de treino e Sprint do GP São Paulo 2021, possibilitando a observação do impacto desse no entorno. Os pontos na Imagem 6 são as ambiências identificadas, ou melhor são algo equivalente a divisão destas, descritas a seguir.

Imagen 6 – Mapa da Deriva



Fonte: Imagem Landsat/Conpernicus – Image 2021 Maxar Technologies – Google Earth

Trajeto (vermelho) Pontos das ambiências (azul) - Ellen Batista Nascimento Silva

Elaboração: Ellen Batista Nascimento Silva

Ponto 1: ele corresponde a “ruptura” da ambiência equivalente a Avenida Interlagos a esquerda, que nesse trecho se mantém arborização no canteiro central e com forte presença de policiamento e funcionários da CET, e a direita a entrada da favela. A entrada da favela foi realizada de uma forma irregular pois a Rua Prof. Aldib Casseb estava interditada nas suas extremidades; essa abertura corresponde a parte de uma encosta com declividade considerável com uma passagem formada pelo uso do caminho, ela dá acesso a Rua Nossa Senhora Aparecida, com pouca presença de policiamento. O primeiro aspecto a ser notado é que a apesar do GP está ocorrendo os hábitos de uma manhã de sábado não pareciam ter grandes alterações, as crianças estavam brincando na rua enquanto os adultos conversavam no bar.

Foto 1 - Entrada da Favela de entorno do Autódromo



Rua Nossa Senhora Aparecida

Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021

Ponto 2: Esse ponto corresponde a esquina da Rua Nossa Senhora Aparecida com a Rua Prof. Aldib Casseb, que apesar de interditada nas extremidades nesse encontro a passagem se encontrava livre. Tal via se encontra separada do equipamento apenas por um muro, capaz de promover uma ruptura busca na paisagem. A interdição apenas impedia a entrada de carros, propriamente dito, mas os pedestres poderiam tender a não escolher essa rua como passagem por conta da interdição, que não impediu a circulação da população. Na esquina das ruas encontrava-se pessoas sentadas na calçada conversando, enquanto na rua interditada era possível verificar pessoas em bares e conversando na em frente à sua casa, sendo que o evento só parecia afetar a rua com os altos sons dos carros passando. Do cotidiano da população foram encontrados dois elementos, uma amarelinha desenhada no chão a tinta e um jardim com peneis muito bem cuidado.

Foto 2 – Favela separada do Autódromo por um Murro



Rua Prof. Aldib Casseb

Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021

Ponto 3: Esse ponto foi selecionado por conta da ruptura presente na paisagem, na qual há a presença das casas com tijolos aparentes em contraste com a presença de um condomínio de prédios, com possível acesso na rua atrás da percorrida.

Foto 3 - Rua Prof. Aldib Casseb



Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021

Ponto 4: Nesse ponto temos a ruptura causada pela interdição da rua presença ao fundo de um terreno com área verde equivalente possivelmente a ZEIS 3. Esse ponto corresponde a esquina da Rua Prof. Aldib Casseb com a Avenida da Estação ou Rua Manuel de Teffé, onde havia uma maior presença de policiais por conta da interdição da rua. A Rua Manuel de Teffé encontrava-se muito movimentada com presença de pessoas em bares e comércio e um tráfego mais constante de carros e passagem de ônibus do transporte público. As casas presentes nessa rua se diferenciavam da presentes na via anterior apenas por parecerem um pouco maiores com presença de comércio no térreo. Na curva brusca da rua, notada na imagem acima, se encontrava uma das entradas ao evento, que estava menos movimentada que o Portão A (entrada para Av. Interlagos).

Foto 4 – Visão da ZEIS 3



Rua Manuel de Teffé

Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021

Ponto 5: Nesse ponto pode-se notar uma ruptura brusca com a paisagem anterior, pois na proximidade com a esquina com a Rua Osvaldo Dinis as casas passam a deter um acabamento diferenciado e lotes regulares maiores que os anteriores. A partir desse ponto o movimento na rua diminui mantendo apenas um tráfego de carros. A partir da Avenida Feliciano Correia o padrão das habitações se mantêm semelhante ao descrito antes, com grandes lotes e melhor acabamento, se diferenciado pela forte presença de bares e comércio no térreo das habitações e vendas de lanches nas garagens das casas, provavelmente por conta do evento. Nessa avenida a circulação de pessoas é menor do que o descrito no ponto anterior, no entanto ela ainda se faz presente.

Com esse campo foi possível identificar que a maior parte da área correspondente a Favela e ZEIS 1, (Rua Prof. Aldib Casseb e Rua Nossa Senhora Aparecida) obtiveram um impacto reativamente menor na vida dos morados com a limitação da circulação de veículos, em relação as outras ambientes visitadas. A partir do ponto 4 e 5 notou-se um forte impactos aparente com o evento. Assim, o campo se fez necessário para ter um contato direto com a área de estudo e seu entorno a fim de se ambientar com o local e deter uma visão descritiva da morfologia local para além das

imagens de satélite, possibilitado uma outra perspectiva da área de estudo. O evento apesar de enriquecedor para verificar a relação da população local com o evento se fez relativamente incompleto sem uma comparação com uma deriva em dias habituais.

Através do campo foi possível salientar que a separação da população local do equipamento por um muro, salienta a necessidade do contato desta com o equipamento expostos em seus planos urbanos; no entanto, a presença dessa ruptura brusca não é nem ao menos citada em nenhum documento. Outra questão importante é que foi notado em campo que a participação dessa população com o evento é feita através do comércio e as suas “espiadas” através das brechas para ver o evento.

## 4.2 As favelas do Autódromo

Como foi discorrido no capítulo 4, o Autódromo de Interlagos sedia grandes eventos na cidade de São Paulo, com destaque ao Grande Prêmio de Fórmula 1. Tal fato é capaz de explicar em partes o interesse no local e as grandes pretensões para a área; isso por se tratar de um cenário ainda em construção para o futuro do local, que atualmente possui poucas certezas quanto ao que o Autódromo e seu entorno irão se tornar.

As transformações que se traçam para o futuro do equipamento urbano podem afetar diretamente o seu entorno, sobretudo a favela que fica ao lado do autódromo. Para esta favela, como foi dito nessa pesquisa, é previsto a sua urbanização e readequação, com o adentro que no Projeto de Lei (PL) 204/2018 é colocado a intenção de se promover atendimento à população residente (SÃO PAULO (CIDADE), 2018). No entanto, como foi notado em campo, o que também é perceptível pelas imagens de satélite, a área já se encontra urbanizada e com construções consolidadas.

Como a área está em um processo de construção, buscou-se nessa pesquisa uma reflexão acerca dos possíveis impactos a essa população baseadas em algumas reportagens selecionadas de autores de origem acadêmica discorrendo sobre a questão.

Ao se tratar do PL 204/2018, Barbosa, Ungaretti e Magami (2018), em um artigo no Labcidade<sup>22</sup>, acreditam que esta não contou com participação popular suficiente, com um dos motivos para tal argumento, o fato de a data da publicação dos projetos para o Arco Jurubatuba serem disponibilizados para consulta pública às vésperas do carnaval daquele ano, além de tal publicação está inserido em um período em que a revisão da Lei de Zoneamento estava em pauta. A participação dos setores da sociedade se faz de suma importância, já que o projeto conta com territórios populares em ameaça e diminuir a oferta por moradia para a população de baixa renda (BARBOSA; UNGARETTI; MAGAMI, 2018). Além disso, de acordo com BARBOSA, UNGARETTI E MAGAMI (2018) o projeto prevê intervenções em ZEIS desvinculadas de uma eventual regulamentação da área, sendo na prática uma flexibilização dos perímetros das ZEIS, isso pelo fato de haver a possibilidade de alteração dos locais onde essas se encontram (BARBOSA; UNGARETTI; MAGAMI, 2018). Outro ponto levado em consideração, segundo os autores, no processo de delimitação dos planos para o PIU ACJ não fora convocado ou até mesmo criado um Conselho Gestor para perímetro de ZEIS 1 e 3<sup>23</sup>, previsto pelo Art. 48. do Plano Diretor Estratégico de 2014 (BARBOSA; UNGARETTI; MAGAMI, 2018); conselho este previsto pelo Art. 16 do PL 204/2018. Para Barbosa, Ungaretti e Magami (2018) as Áreas de Intervenção Urbana (AIU) Vila Andrade e Interlagos serão as mais prejudicadas, pelo fato que nestas áreas de vulnerabilidade social há forte pressão imobiliária, assim, com o projeto as localidades pode ter como consequência o aumento no preço dos aluguéis.

No caso do objeto aqui estudado os autores a apelidam como “Joia da Coroa”, pois com a desestatização do Autódromo de Interlagos há a possibilidade de transferência de terras públicas para privada contando ainda com o parcelamento e revenda deste, além de não estar contido neste projeto a Cota de Solidariedade<sup>24</sup> (BARBOSA; UNGARETTI; MAGAMI, 2018). No entanto, apesar de no PL 204/2018 não ser citado a implantação de HIS, como é previsto pela Cota de Solidariedade, a construção de Habitações de Interesse Social é contida a Nota técnica de 2018, no

---

<sup>22</sup> LabCidade – Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade – é um laboratório coordenado pelas professoras Paula Santoro e Raquel Rolnik da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/jurubatuba-projeto-para-zona-sul-de-sao-paulo-ameaca-territorios-populares/>. Acesso: 11 de maio de 2021.

<sup>23</sup> É importante ressaltar que tais informações são de 14 de maio de 2018 (data do artigo).

<sup>24</sup> Art. 111 do Plano Diretor Estratégico de 2014.

entanto essa é anterior ao PL, e a construção de tais unidades tinha possibilidade de serem substituídas por “depósito do valor correspondente na conta segregada do FUNDURB da AIU Interlagos” (SÃO PAULO (CIDADE), 2018, p. 53). Outro questão salientada por Barbosa, Ungaretti e Magami (2018) é que a implantação do viário na AIU Interlagos pode ocasionar remoção de famílias. Com isso Barbosa, Ungaretti e Magami (2018) concluem que:

Conclui-se que as ações da gestão da Prefeitura de São Paulo, alinhadas no tabuleiro da especulação imobiliária às novas estratégias de ganho máximo sobre os territórios, movimentam-se na direção Sul da cidade. A mobilização de recursos e imóveis públicos, contrariando qualquer senso de interesse público e de bem comum, colocará em risco a população mais vulnerável, que tem seus direitos territoriais ameaçados em decorrência das transformações do perímetro do Arco Jurubatuba (BARBOSA; UNGARETTI; MAGAMI, 2018).

Acerca da questão do avanço do interesse imobiliário e como isso afeta a população mais vulnerável no ACJ, Magami e Ferreira (2019), em artigo para a Justificando, também salienta que o quadrante sudoeste da cidade de São Paulo já era indicado por Flávio Villaça como o direcionamento do mercado imobiliário. Assim, o PIU Arco Jurubatuba por estar inserido em uma Macroárea de Estruturação Metropolitana do Município de São Paulo (MEM), que prevê garantia dos direitos da população de baixa renda e a preservação do meio ambiente, a Prefeitura deveria realizar um Estudo de Impacto Ambiental e de Vizinhança o qual, segundo os autores a Prefeitura “olvidou-se”, ou seja, parece ter esquecido.

Ao se tratar das favelas autodenominadas Jd. Cristal e Morrão, e a unificada Comunidade de Interlagos, é verificado por Marília Müller (2019), membro do Laboratório de Habitação e Assentamentos Urbanos da USP, em artigo para a Justificando, que de alguma forma há uma tentativa de esconder os moradores desses locais. A autora discorre sobre o lançamento da Nota Técnica de 2018 ter ocorrido antes das audiências públicas, para discutir o PIU Arco Jurubatuba, que, segundo a autora, por sua vez foram divulgadas as pressas. Müller (2019) diz que nesta nota só há “indicações gerais” sobre o como se iria fazer a desestatização da área, processo ainda em andamento, além de que, segundo a administração pública, na área onde se prevê o Projeto Estratégico Interlagos, o plano prevê um incentivo urbanístico por meio do aumento no potencial construtivo, possibilitando prédios altos para os instrumentos, sendo estas edificações destoantes do entorno. Assim, Müller (2019)

ressalta que moradores nas áreas vulneráveis sofrem o risco se serem expulsos por meio de remoção ou por aumento nos preços do aluguel.

Por conta dessas questões ligadas a gestão participativa do PDE 2014, em agosto de 2019 o Projeto de Lei nº 204/2018 foi suspenso de aprovação pelo Tribunal de Justiça (TJ-SP), a pedido da Defensoria Pública de SP; pois a criação do projeto referente ao perímetro do Arco Jurubatuba deixou de atender determinações legais antes de o Executivo encaminhá-lo à Câmara Municipal. Segundo a Associação Nacional de Defensoria Pública (2019), o projeto foi enviado sem a constituição de Conselhos Gestores de ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), como dito anteriormente, o que levou a entrega sem a submissão do projeto à aprovação desses conselhos, além da falta da elaboração de estudo técnico para o aumento distinguido do coeficiente de aproveitamento e licenciamento ambiental da intervenção urbana. Para eles o projeto apenas permite que particulares e incorporadoras construam além do coeficiente de aproveitamento básico e com possibilidade de uso de outorga onerosa, tudo isso contando com apenas três Audiências Públicas (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE DEFENSORIA PÚBLICA, 2019). Como resultado a 10ª Câmara de Direito Público do TJ-SP, por decisão unânime, suspendeu a tramitação do Projeto de Lei nº 204/2018 até que os conselhos gestores sejam criados e decisão final nos autos principais (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE DEFENSORIA PÚBLICA, 2019). Nesse contexto, mais precisamente em maio de 2019, foi aprovado a mudança da privatização para concessão do Autódromo, que sofreu resistências por alguns vereadores (MÜLLER, 2019).

Tendo em vista o que foi apresentado, notá-se que com a participação popular foi deixada de lado e que plano de desestatização do Autódromo dava à iniciativa privada maior poder de influencia no projeto, tendo em vista que o melhoramento na infraestrutura local e o embelezamento da área com a constituição de áreas verdes são atrativos para a iniciativa desse. Tais reestruturações e implantações no entorno são capazes de promover melhoramento na qualidade de vida da população local, no entanto um projeto com característica vertical, de cima para a base, mostra como eles não possuiram voz ativa para dizerem o que realmente é capaz de melhorar a vida deles.

## 5 Conclusão

Como foi possível notar ao longo desse trabalho, o Autódromo de Interlagos vem despertando o interesse do setor público e sobretudo a ambição de passar este equipamento aos cuidados da iniciativa privada. Mais do que propriamente o equipamento, o que mais chama a atenção é o que esse proporciona à cidade de São Paulo, no caso o que seus eventos, com ênfase ao Grande Prêmio de Fórmula 1, são capazes de promover com a alta inserção de capital por meio do turismo que esses atraem.

A proposta de concessão do Autódromo, apesar de estar estagnada até o momento desta pesquisa, se apresenta como um possível horizonte para o equipamento, principalmente por conta da disputa dos últimos anos para a realização do GP entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, essa última com um certo favoritismo (mostrado pela imprensa), por conta do novo autódromo do Rio ser planejado como já privatizado. Assim, a participação da iniciativa privada na manutenção do equipamento se mostra possível justamente para que a cidade de São Paulo seja capaz de estar equivalente na disputa com a cidade carioca. Atualmente<sup>25</sup>, o evento é previsto para ser realizado na cidade de São Paulo até 2025, deixando assim incerto a sua entrega à iniciativa privada durante este período.

Ao longo deste trabalho foi discorrido sobre a inserção do equipamento ao Arco Jurubatuba, um recorte de suma relevância para a Zona Sul da cidade, onde se prevê para a área uma nova cara. Através das notas técnicas aqui estudadas, pode-se perceber que o Autódromo de Interlagos se mostra como central na Área de Intervenção Urbana de Interlagos. O entorno do Autódromo, contido no recorte, apresenta um padrão de urbanização característico do período do embelezamento urbanístico, como é visto na história do bairro, exceto as moradias populares, previstas como áreas passíveis de serem “urbanizadas”, sem a presença de muitos detalhes nos planos em como isso irá decorrer.

Como os planos e projetos para o instrumento e o recorte da AIU Interlagos ainda estão em andamento e não foram executados, seu futuro e seus impactos urbanos para a cidade, sobretudo para a Zona Sul de São Paulo, ainda são incertos, necessitando de pesquisas futuras capazes de abranger esse novo interesse na porção

---

<sup>25</sup> Dezembro de 2021

sudoeste. Assim como, precisando de trabalhos futuros que tratem de forma mais aprofundada em como a população da favela do entorno pode ser afetada através da entrega do equipamento aos cuidados da iniciativa privada e os empreendimentos permitidos o interior do Autódromo.

## 6 Referências Bibliográficas

AMÉRICO, A. da S. D. **Reestruturação produtiva e fragmentação do parque industrial de Santo Amaro:** Industrialização e desenvolvimento desigual na periferia da metrópole de 2000 à 2014. 2016. Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2016.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE DEFENSORIA PÚBLICA. **SP: A pedido da Defensoria, TJ suspende tramitação de projeto de lei de intervenção urbana na zona sul da capital.** ANADEP, 2019. Disponível em: <<https://www.anadep.org.br/wtk/pagina/materia?id=41783>>. Acesso em: 12 nov. 2021.

BARBOSA, B.; UNGARETTI, D.; MAGAMI, D. T. Jurubatuba: projeto para Zona Sul de São Paulo ameaça territórios populares. **Labcidade**, São Paulo, 14 maio 2018. Disponível em: <<http://www.labcidade.fau.usp.br/jurubatuba-projeto-para-zona-sul-de-sao-paulo-ameaca-territorios-populares/>>. Acesso: 11 maio 2021.

BERARDI, M. H. P. **Histórias dos bairros de São Paulo: Santo Amaro.** 2. ed. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 1981 [1969].

BIAGGI, G. D. D. De. **Expansão da Centralidade E Condições de Monopólio na Metrópole de São Paulo:** O Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba. 2019. Trabalho de Graduação Individual (Bacharelado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2019.

DEBORD, Guy-Ernest. **Teoria da deriva.** In: JACQUES, P. (org). Apologia da Deriva. RJ: Casa da palavra, 2003. p.87-91.

GALHARDO, A. C. S. **Formas de morar em Interlagos: do bairro residencial ao condomínio fechado.** 2011. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2011.

INFOCIDADE. **Dados demográficos dos distritos pertencentes às Subprefeituras.** Cidade de São Paulo: Subprefeituras. São Paulo, 2017. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados\\_demograficos/index.php?p=12758](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758)>. Acessos em: 25 abr. 2021

LOPES, C. E. R.; ANDREIS, A. D. P.; LEMOS, S. M. **O Rio Pinheiros.** In: \_\_\_. Programa novo rio pinheiros como janela de oportunidade: uma proposta de governança a partir dos casos da Inglaterra e Alemanha. Fundação Getúlio Vargas, 2021.

MAGAMI, D. T.; FERREIRA, A. R. A intervenção urbana Arco do Jurubatuba. **Justificado**, 18 dez. 2019. Disponível em: <<https://www.justificando.com/2019/12/18/a-intervencao-urbana-arco-do-jurubatuba/>>. Acesso: 11 maio 2021.

MÜLLER, M. O autódromo de Interlagos e os vizinhos (in)visíveis. **Justificado**, 6 dez. 2019. Disponível em: <<https://www.justificando.com/2019/12/06/o-autodromo-de-interlagos-e-os-vizinhos-invisiveis/>>. Acesso: 11 maio 2021.

OBSERVATÓRIO DE TURISMO. Pesquisa de Perfil de PÚblico. **Estudos e Publicações: Mega Eventos**. Disponível em: <<https://www.observatoriodelturismo.com.br/?cat=91>>. Acesso em: 6 jun. 2021

PRIETO, G. F. T.; LACZYNSKI, P. São Paulo à venda: ultraneoliberalismo urbano, privatização e acumulação de capital (2017-2020). **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 24, n. 2, p. 243–261, ago. 2020.

ROLNIK, R. **A história do autódromo de Interlagos começou com um projeto de balneário entre as represas de SP**. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/louis-romero-sanson/>>. Acesso em: 06 maio 2021.

SÃO PAULO (CIDADE). **Arco do Futuro. Serviço para o Cidadão**: Cidade de São Paulo. São Paulo: c2013a. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/cidadao/rua-e-bairro/construindo-sao-paulo/arco-do-futuro>>. Acesso em: 08 de abr. de 2021.

SÃO PAULO (CIDADE). **Autódromo de Interlagos**: Cidade de São Paulo: Turista. São Paulo: c2013b. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/turista/atracoes/arlivre/autodromo-de-interlagos>>. Acesso em: 30 out. 2021.

SÃO PAULO (Cidade). **Comunicado SGM/SEDP/CDP/Interlagos 028377261**. Diário Oficial da Cidade de São Paulo: nº 78, São Paulo, SP, ano 65, 28 abr. 2020.

SÃO PAULO (Cidade). **Decreto nº 56.901, de 29 de março de 2016**. Diário Oficial [da] Cidade de São Paulo: nº 58, São Paulo, SP, ano 61, 30 mar. 2016a.

SÃO PAULO (CIDADE). Lei nº 16.050/2014, de 31 de julho de 2014. **Legislação Municipal de São Paulo**: Casa Civil do Gabinete do Prefeito, 13 jul 2014. Disponível em: <[http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014#:~:text=Aprova%20a%20Pol%C3%ADtica%20de%20Desenvolvimento,a%20Lei%20no%2013.430%2F2002.&text=Substitutivo%20do%20Legislativo\)-,Aprova%20a%20Pol%C3%ADtica%20de%20Desenvolvimento%20Urbano%20e%20o%20Plano%20Diretor,a%20Lei%20no%2013](http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014#:~:text=Aprova%20a%20Pol%C3%ADtica%20de%20Desenvolvimento,a%20Lei%20no%2013.430%2F2002.&text=Substitutivo%20do%20Legislativo)-,Aprova%20a%20Pol%C3%ADtica%20de%20Desenvolvimento%20Urbano%20e%20o%20Plano%20Diretor,a%20Lei%20no%2013)>. 24 de abr. de 2021.

SÃO PAULO (CIDADE). Lei nº 16.402/2016, de 22 de março de 2016. **Legislação Municipal de São Paulo**: Casa Civil do Gabinete do Prefeito, 22 mar. 2016b. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16402-de-22-de-marco-de-2016>>. Acesso em: 24 abr. 2021.

SÃO PAULO (Cidade). Pesquisa reflete impacto econômico de R\$ 549 milhões durante a realização do Grande Prêmio São Paulo de Fórmula 1. **Notícias: Prefeitura de São Paulo**, São Paulo, 15 nov. 2021. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/pesquisa-reflete-impacto-economico-de-r-549-milhoes-durante-a-realizacao-do-grande-premio-sao-paulo-de-formula-1>>. Acesso em 15 nov. 2021.

SÃO PAULO (CIDADE). Projeto de Lei 01-00705/2017. **Legislação Municipal**, São Paulo, 24 out. 2017. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/projeto-de-lei-executivo-705-de-24-de-outubro-de-2017>>. Acesso em: 15 set. 2021.

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: Lei nº 16.050, 31 jul. 2014: Estratégia Ilustradas**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2015.

SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO. **Arco Jurubatuba: Nota Técnica Outubro de 2016**. Gestão Ubana SP, São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/arcos/arco-jurubatuba/>>. Acesso em: 24 abr. 2021.

SÃO PAULO (CIDADE); SÃO PAULO URBANISMO. **Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba PIU: Nota técnica 2018**. Gestão Ubana SP, São Paulo, 2018. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-arco-jurubatuba/>>. Acesso em: 24 abr. 2021.

SÃO PAULO. **Histórico: Conheça um pouco da História de Capela do Socorro. Cidade de São Paulo**. São Paulo, 6 jul. 2021. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/capela\\_do\\_socorro/historico/index.php?p=916](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/capela_do_socorro/historico/index.php?p=916). Acesso em: 11 set. 2021.

## Anexo 1: Deriva - Ponto 1



Foto 5 - Avenida Interlagos

Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021



Foto 6 - Avenida Interlagos

Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021



Foto 7 - Entrada da Favela de entorno do

Autódromo - Rua Nossa Senhora Aparecida

Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021

## Anexo 2: Deriva - Ponto 2



Foto 8 – Favela separada do Autódromo por um Muro - Rua Prof. Aldib Casseb  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021



Foto 9 – Amarelinha - Rua Prof. Aldib Casseb  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021

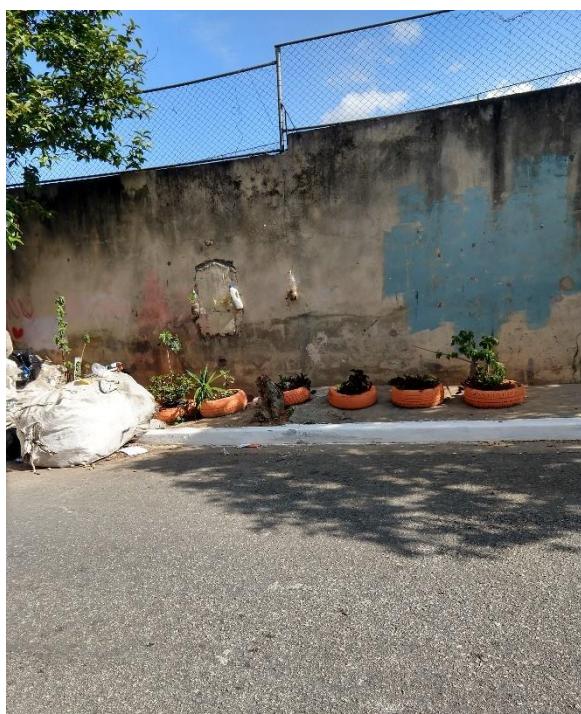


Foto 10– Jardim de pneus - Rua Prof. Aldib Casseb  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021

### Anexo 3: Deriva - Ponto 3



Foto 11 - Rua Prof. Aldib Casseb  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em  
13/11/2021

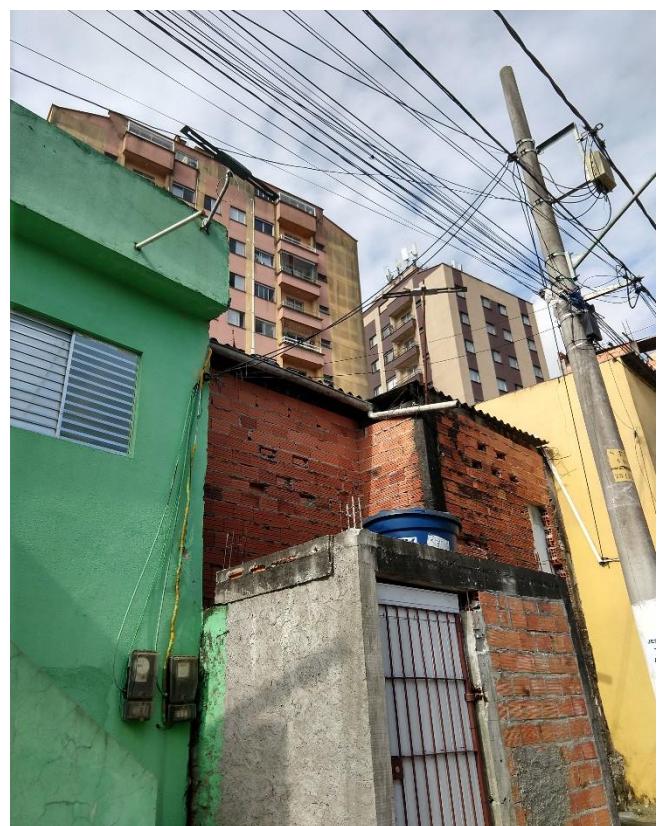


Foto 12 – Diferença de habitação - Rua Prof. Aldib Casseb  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em  
13/11/2021



Foto 13 - Habitação popular de 2 andares - Rua  
Prof. Aldib Casseb  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em  
13/11/2021

#### Anexo 4: Deriva - Ponto 4



Foto 14 – Visão da ZEIS 3 - Rua Manuel de Teffé  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021

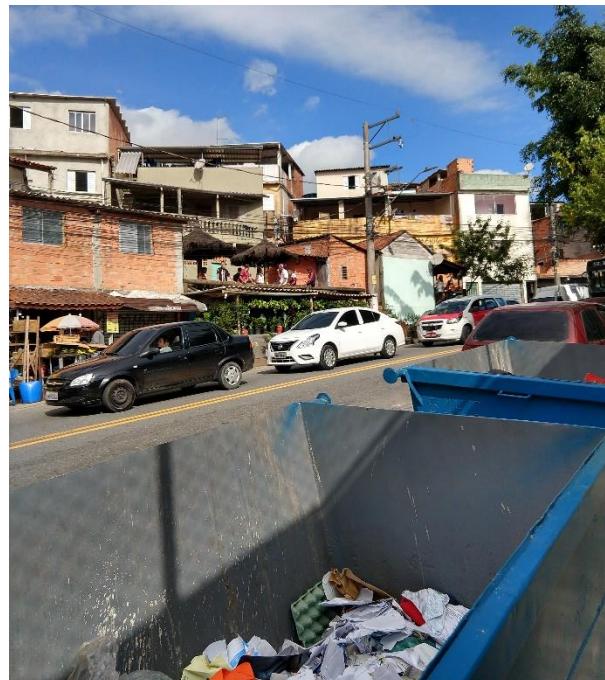


Foto 15 – Movimento no bar e padrão de construção - Rua Manuel de Teffé  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021



Foto 16 – Visão da ponte do Rio Jurubatuba  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021



Foto 17 – Praça - Rua Manuel de Teffé  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em  
13/11/2021



Foto 18 – Entrada para o evento (Portão Z) - Rua  
Manuel de Teffé  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em  
13/11/2021

**Anexo 5: Deriva - Ponto 5**

Foto 19 - Ruptura no padrão de construção e loteamento - Rua Manuel de Teffé  
Fonte: Ellen Batista Nascimento Silva, retirada em 13/11/2021