

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

Gabriel Paiva Gomes

**PROCESSOS DE SEGREGAÇÃO NA REGIÃO E MANANCIAIS EM SÃO
PAULO - O BAIRRO DE INTERLAGOS**

São Paulo

2022

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

Gabriel Paiva Gomes

PROCESSOS DE SEGREGAÇÃO NA REGIÃO E MANANCIAIS EM
SÃO PAULO - O BAIRRO DE INTERLAGOS

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

Orientador: Prof. Dr. César Ricardo Simoni Santos

São Paulo
2022

RESUMO

Este trabalho coloca em evidência os processos de segregação na região de mananciais de São Paulo, tratando mais especificamente do bairro de Interlagos. A pesquisa contempla um período de longa duração, desde a primeira metade do século XX até o presente, apresentando as formas de apropriação e os usos concebidos para o espaço a partir da construção da Represa de Guarapiranga.

As formas de segregação em Interlagos estão presentes desde o projeto do bairro e são exacerbadas num contexto de urbanização crítica, com a implosão-explosão da cidade e negação do urbano na produção periférica do espaço na metrópole que avança sobre a região de mananciais. A pesquisa mostrou como o tombamento do bairro, o zoneamento e demais normatizações do uso do espaço foram utilizados como instrumentos de segregação no sentido de preservar o uso exclusivamente residencial e um elevado padrão urbanístico nas regras de construção, com o intuito de impedir a presença de atividades incômodas e de grupos sociais não desejados.

Palavras-chave: Segregação espacial; Mananciais; Interlagos; Patrimonialização.

ABSTRACT

This work highlights the processes of segregation in the region between Guarapiranga and Billings reservoirs in São Paulo, dealing more specifically with the neighborhood of Interlagos. The research covers a long period, from the first half of the 20th century to the present, presenting the forms of appropriation and the planned uses for the space since the construction of the Guarapiranga Reservoir. The forms of segregation in Interlagos have been present since the design of the neighborhood and are exacerbated in a context of critical urbanization, with the implosion-explosion of the city and the denial of the urban in the peripheral production of space in the metropolis that advances over the region of the reservoirs. The research showed how the patrimonialization of the neighborhood, the zoning and other norms of the use of the space were used as instruments of segregation in the sense of preserving the exclusively residential use and a high urbanistic standard in the construction rules, with the intention of preventing the presence of nuisance activities and unwanted social groups.

Key words: Spatial segregation; Reservoirs; Water Sources; Interlagos; Patrimonialization

Lista de Mapas

Mapa 1: Obras da <i>Light and Power Co.</i> na bacia do Alto Tietê	p.13
Mapa 2: Zonas Exclusivamente Residenciais no Município de São Paulo.....	p.44
Mapa 3: Mapa dos 21 bloqueios construídos pela SBI para formação do Bolsão Residencial de Interlagos.....	p.51

Lista de Imagens

Imagem 1: Propaganda em jornal evidenciando as facilidades de acesso aos bairros servidos pela Auto-Estrada Santo Amaro.....	p.20
Imagem 2: Propaganda em jornal evidenciando a oportunidade de valorização dos terrenos ao longo da Auto-Estrada Santo Amaro.....	p. 20
Imagem 3: Propaganda em jornal que revela os planos da Auto-Estradas S/A ao realizar seus investimentos em Santo Amaro.....	p.21
Imagem 4: Convite em jornal para participação de evento em Congonhas na pista construída pela Auto-Estradas S/A.....	p.24
Imagem 5: Aspecto panorâmico da Represa de Guarapiranga proporcionada pelo relevo de Interlagos.....	p. 27
Imagem 6: Cidade Balneária Satélite da Capital. Propaganda em jornal convidando o público a conhecer Interlagos e ressaltando a multiplicação do capital prevista para o investimento na compra de um terreno.....	p.28
Imagem 7: Planta do Projeto de Interlagos e convite em primeira página de jornal para visita das obras da Cidade Satélite Interlagos e do Autódromo.....	p.30
Imagem 8: São Paulo Residencial Cresce Rumo a Interlagos - Propaganda da Auto-Estradas S/A a respeito dos melhoramentos de interlagos e sua rígida regulamentação de uso e ocupação do solo.....	p.34
Imagem 9: Ortofoto de 1958 mostrando as poucas construções de residências erguidas dentro do perímetro delimitado em vermelho, correspondente ao bairro de	

Interlagos.....	p.35
Imagem 10: Reportagem publicada em jornal em razão da comemoração dos 50 anos de inauguração de Interlagos.....	p.41
Imagem 11: Bloqueio localizado na Avenida Benedito Ferreira Silva, impedindo a ligação com a Avenida do Rio Bonito.....	p.54
Imagem 12: Bloqueio localizado na Rua Trasíbulo Pinheiro de Albuquerque, impedindo a ligação com a Avenida do Rio Bonito.....	p.54
Imagem 13: Bloqueio móvel reformado e montado com floreiras de cimento de 250Kg cada, seguindo as determinações do ministério público. Localizado na Praça Israel, impedindo a ligação com a Avenida Atlântica	p.55
Imagem 14: Câmeras de vigilância do programa Segurança Solidária, localizadas na Rua José Varela.....	p.59
Imagem 15: Faixa do programa Vizinhança Solidária e guarita de segurança instaladas na Praça Apeaçaba.....	p.60

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO	p. 07
1.1 - Hipótese da Pesquisa.....	p.08
1.2 - Objetivos da Pesquisa.....	p.10
1.3 - Metodologia	p.11
2 - INTERLAGOS - HISTÓRICO E CONTEXTO DE FORMAÇÃO	p.11
2.1 - Auto-Estradas S/A e o Projeto Interlagos	p.17
2.2 - Auto-Estrada Santo Amaro	p.19
2.3 - Aeroporto de Congonhas	p.22
2.4 - Cidade Satélite Balneária de Interlagos	p.25
3 - EIXOS DE SEGREGAÇÃO EM INTERLAGOS.....	p.36
4 - CONSIDERAÇÕES FINAIS	p. 61
5 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	p..64

1 - INTRODUÇÃO

A urbanização e valorização da região de Interlagos estão ligadas ao projeto de um subúrbio balneário destinado ao lazer elitizado nas primeiras décadas do século XX, quando o engenheiro inglês Louis Romero Sanson e o arquiteto francês Donat-Alfred Agache projetaram o loteamento Cidade Satélite Interlagos, baseado no conceito de Cidade-Jardim e explorando o potencial recreativo da Represa Guarapiranga. Com o processo de industrialização de São Paulo e com a formação da área industrial de Santo Amaro e Socorro, a região de Interlagos passa a ter também, a partir de meados do século XX, loteamentos populares ligados aos trabalhadores dessas indústrias. Hoje, Interlagos está numa posição na metrópole de “porta de entrada” para uma ampla periferia que se desenvolveu nas áreas de mananciais no extremo sul do município impulsionado pela urbanização crítica de São Paulo a partir dos anos 1970.(DAMIANI, 2009)

O bairro de Interlagos é classificado como estritamente residencial desde a década de 1970 com a primeira lei geral de zoneamento (Lei nº7.805/72); localiza-se entre os distritos de Socorro e Cidade Dutra e está sob a administração da Subprefeitura de Capela do Socorro. Há no bairro a Associação Benfeitores de Interlagos (SBI) que desde 1963 atua para manter as características do bairro-jardim e representa os interesses dos moradores do bairro junto ao poder público. Dentre as medidas levadas a cabo pela SBI, destacamos o projeto e construção de bloqueios em ruas do bairro, contratação de segurança privada para vigiar as ruas e pressão exercida junto ao poder público para obter-se o tombamento do bairro em 2004, caracterizando-o como patrimônio ambiental e cultural.

É possível apreendermos a partir do lugar, do distrito, do bairro, as dinâmicas mais gerais que atingem o urbano. A morfologia urbana da cidade, vista a partir de Carlos (2007; 2017), expressa uma relação espaço-temporal servindo de caminho para a análise do modo como passado e presente se fundem num determinado momento, expressando, nos termos de Lefebvre (2016, pg.60) a dialética “continuidade-descontinuidade” de tempos no espaço, inscritas no “texto urbano” que é a cidade, mediação das ideologias e instituições. Assim, a cidade enquanto produto social e histórico traz as marcas da construção passada, revelando uma multiplicidade de tempos e as possibilidades futuras do processo de reprodução. Acreditamos que o estudo da região de Interlagos possa ser exemplar para a

compreensão dos processos de segregação socioespacial que se alteram ao longo do tempo marcando as mudanças da cidade em seu processo de metropolização.

1.1 - Hipótese da Pesquisa

Diante de um processo de metropolização de São Paulo e implosão-explosão da cidade, a região dos mananciais passa a ser ocupada por classes populares em loteamentos muitas vezes precários e ilegais. O bairro Interlagos, idealizado como um projeto de subúrbio balneário para a elite, posiciona-se hoje próximo a uma periferia metropolitana, fazendo parte de uma região mais afastada e desvalorizada em relação a outros bairros-jardim em regiões mais centrais da cidade. Partimos da **hipótese** de que os processos de segregação no bairro de Interlagos têm como elemento importante a preservação das características valorizadas do bairro-jardim elitizado, demarcando as relações com as classes populares que vivem no extremo sul de São Paulo. A pesquisa identificou que os processos de segregação no bairro de Interlagos se estruturam em três eixos: 1º - Legislação urbanística e patrimonialização do bairro com o seu tombamento baseado num discurso de preservação ambiental; 2º - Securitização do espaço público com utilização de pessoal e instrumentos técnicos de vigilância, medidas que se pautam num discurso hegemônico que identifica a cidade como um espaço de insegurança; 3º - Valorização imobiliária como resultado da reestruturação produtiva em São Paulo e expansão da centralidade dos negócios em direção à zona sul. Este trabalho se propõe a discutir com maior profundidade o primeiro eixo de segregação, sendo os demais considerados para serem aprofundados em trabalhos futuros.

Entendemos como estratégia de segregação desde medidas de fechamento de ruas à circulação de automóveis, securitização do espaço por instrumentos de vigilância, fechamento de espaços públicos como praças e parques e medidas que tentam preservar usos e características do bairro através da legislação urbana via tombamento do bairro e plano diretor.

O espaço urbano é produto, meio e condição para a vida humana (CARLOS 2007;2017), sendo este espaço também inserido no movimento de reprodução econômica, com a cidade moldada e remodelada para atender as necessidades de circulação do capital e realização do valor em diferentes momentos. Os bairros apresentam características cada vez mais transformadas quanto a sua forma e

conteúdo, marcados pela verticalização, mudanças na vida cotidiana, alterações de uso e formas de apropriação (DAMIANI, 2004).

Entendemos a partir de Padua (2011) e Santos (2006) que há um movimento de revalorização imobiliária em direção a Interlagos decorrente da reestruturação produtiva em São Paulo, onde antigas áreas industriais tornam-se passíveis de serem incorporadas com lucro e passam a receber empreendimentos ligados ao eixo empresarial sudoeste e condomínios fechados destinados às classes médias e altas. Esse movimento pode ser apreendido, por exemplo, através da construção de novos empreendimentos residenciais em Eixos de Estruturação da Transformação Urbana na região de Interlagos que pagam a outorga onerosa do direito de construir em amplos terrenos de antigas indústrias onde esses novos produtos imobiliários são lançados e vendidos como espaços seguros, exclusivos, fechados, portanto, a reprodução do espaço nesse contexto se faz produzindo segregação e gerando um espaço metropolitano cada vez mais fragmentado.

Há na região de Interlagos uma mudança das formas de segregação ao longo do tempo. Há a segregação das elites já na primeira metade do século XX representado pelo bairro-jardim, a segregação produtora das periferias, resultado da negação do urbano a uma grande parcela da população e onde ocorre a reprodução social dos trabalhadores em loteamentos periféricos nas áreas de mananciais, e a segregação em condomínios fechados que negam a cidade e aprofundam as contradições do urbano, promovendo uma sociabilidade em espaços fechados e selecionados.

O mercado imobiliário atua na cidade através da generalização da lógica do valor de troca, mobilizando discursos hegemônicos baseados na sustentabilidade, qualidade de vida e segurança para produzir um espaço transformado em raridade a ser consumido enquanto produto. Nesse sentido, o bairro passa a ser visto como uma criação abstrata valorizada por sua localização privilegiada, boa acessibilidade, próximo a boas opções de consumo e lazer e contato com a natureza.

Os discursos de sustentabilidade, qualidade de vida e segurança fazem parte dos processos de segregação na região de mananciais e são utilizados por moradores como estratégia de preservação e valorização de seu patrimônio imobiliário em Interlagos. A resolução nº18/2004 do CONPRESP tombou com apoio da SBI a área do bairro de Interlagos considerando seu “inestimável valor ambiental,

paisagístico, histórico e turístico”, protegendo elementos urbanísticos do bairro que são valorizadas no mercado.

Às margens da Represa de Guarapiranga tem-se a presença de clubes e loteamentos residenciais de alto padrão, alguns ilegais, que se caracterizam pela exclusividade e numa falsa ideia de sustentabilidade e preservação do verde. Entretanto, observa-se uma estigmatização da população pobre e periférica através de um discurso ideológico e de classe que os relacionam a degradação ambiental, ocupação e destruição de áreas verdes, poluição da represa, aumento da criminalidade e problemas de segurança pública.

1.2 - Objetivos da pesquisa

A pesquisa teve como **objetivo geral** compreender os processos de segregação que definem a relação do bairro de Interlagos com o seu entorno no contexto histórico e geográfico de urbanização desse espaço.

Como objetivos específicos:

- Analisar a construção do Projeto Interlagos desde sua implantação na primeira metade do século XX e sua relação com os processos de segregação socioespacial identificados no bairro.
- Compreender a relação entre as normas de uso do espaço e a segregação.
- Compreender as formas de organização dos moradores de Interlagos e como atuam na reprodução do espaço no bairro.
- Observar como o uso de instrumentos técnicos de vigilância e pessoal interfere na segregação.
- Identificar elementos forjados no âmbito da segurança pública que possam repercutir na segregação.

1.3 - Metodologia

O trabalho recorre a autores e a um léxico conceitual forjado no âmbito de perspectivas dialéticas, estabelecendo um diálogo com a teoria social crítica através da bibliografia sobre geografia urbana de base teórica marxista e lefebvriana. Além da análise bibliográfica, o desenvolvimento da pesquisa teve como procedimentos metodológicos a realização de trabalhos de campo; participação virtual em grupos de discussão online sobre assuntos relacionados ao bairro de interlagos; e acompanhamento presencial de reuniões mensais do CONSEG visando a compreensão das concepções e interesses dos moradores de Interlagos em relação ao bairro. Também foram utilizados como fontes de pesquisa arquivos históricos de jornais, os conteúdos e documentos disponíveis no site da Associação Benfeitores de Interlagos e documentos e legislação que versam sobre as possibilidades de uso do espaço estudado, tal como Plano Diretor, resoluções do CONPRESP. A análise crítica das fontes buscou identificar contradições, discursos e concepções que se relacionam aos processos de segregação no bairro desde seu planejamento, implantação e reprodução até a atualidade.

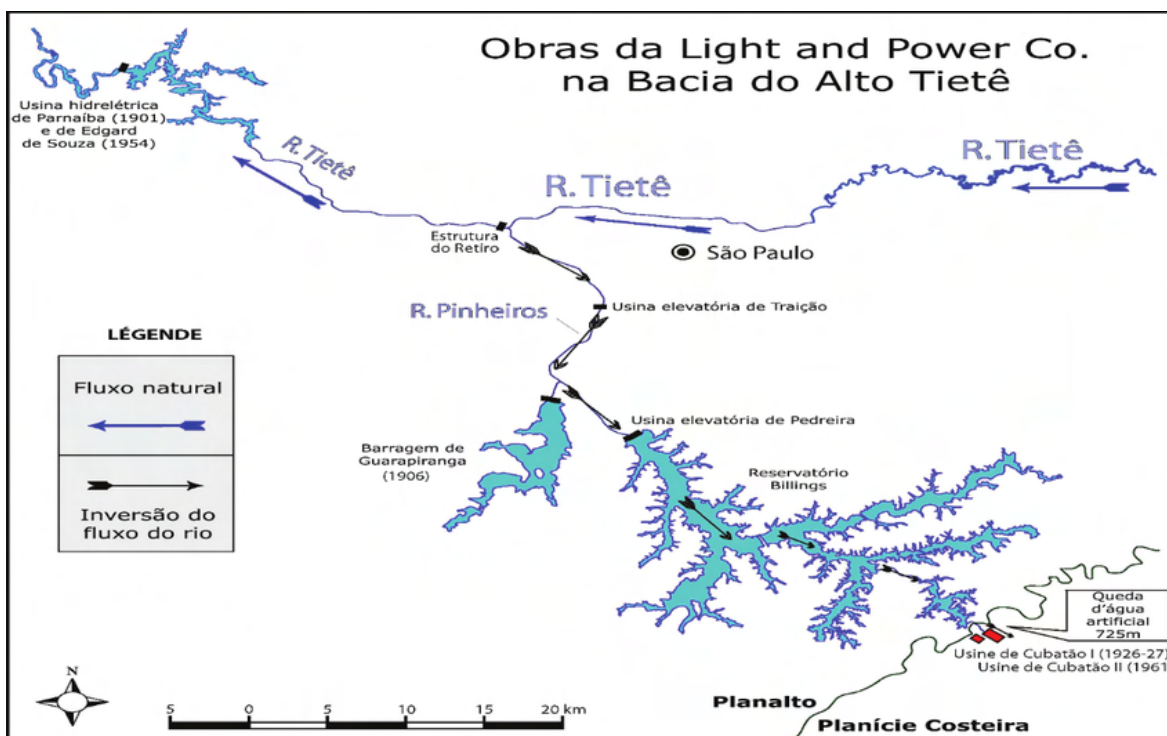
2 - INTERLAGOS - HISTÓRICO E CONTEXTO DE FORMAÇÃO

Temos aqui o bairro de Interlagos enquanto unidade de análise inserida na Zona Sul de São Paulo. Para estudá-lo, devemos buscar em sua gênese, as dinâmicas responsáveis pela produção desse espaço. Oliveira (1996) em sua dissertação sobre a Zona Sul de São Paulo analisa como este subespaço se integra ao processo de modernização e metropolização de São Paulo tendo sua localização, sua funcionalidade e sua paisagem redimensionadas e redefinidas ao longo do tempo. O autor toma como base três grandes períodos que marcam o desenvolvimento da metrópole paulistana: Metrópole do Café - final do século XIX ao início dos anos 30, Metrópole Industrial de meados dos anos 30 a meados dos anos 70 e finalmente a Metrópole Terciária Global - a partir da década de 80 do século XX. A partir daí, Oliveira apresenta uma periodização para o processo de inserção e participação de Santo Amaro/Zona Sul na formação metropolitana, composta de 4 períodos :

- primeiro, denominado de “Celeiro da Capital” , compreendendo os anos entre a década de 1870 no século passado e a primeira década do século XX .
- segundo, denominado “Subúrbio Recreativo/Residencial” a partir de meados da primeira década do século até o início da década de 50 .
- terceiro, denominado de “Periferia Industrial/Residencial”, compreendido entre a década de 50 e o final da década de 70.
- quarto período contado a partir dos anos 1980, representado pelo advento de um novo perfil do uso do solo na Zona Sul, denominado pelo autor de “Reorganização residencial e Terciária”.

Considerando o trabalho e a periodização proposta por Oliveira (1996), nossa pesquisa busca apresentar uma análise da área de estudo identificando as possibilidades e contradições dos processos que gestaram a realidade no presente.

A urbanização da região que hoje corresponde à Interlagos está ligada a modernização e industrialização de São Paulo no início do século XX quando pela atuação da *Light and Power Co.* houve a retificação dos rios Pinheiros, Grande e Guarapiranga, construção de usinas elevatórias, barragens e reservatórios das Represas Guarapiranga (1906) e Billings (1926) (Mapa 1) como parte das intervenções realizadas para a montagem do sistema hidroelétrico da capital paulista. Nesse momento de modernização de São Paulo e expansão da urbanização sobre antigas áreas rurais, houve a atuação de agentes públicos e privados que agiram em conjunto na produção de um espaço marcado pela “ideologia urbanística” (LEFEBVRE, 2016, p.49), tomando o espaço enquanto abstração através de planos urbanos influenciados por concepções sanitaristas, funcionalistas e rodoviaristas. Nesse contexto, podemos destacar a atuação da *Light and Power Co.*, *Companhia City* e Prestes Maia através de seu Plano de Avenidas (1930) na incorporação lucrativa de novas áreas ao mercado imobiliário, geração hidroelétrica e na liberação de vastas superfícies para circulação de automóveis (CUSTÓDIO, 2012).



Mapa 1 – Obras da *Light and Power Co.* na bacia do Alto Tietê. **Fonte:** Custódio (2012, p.68). **Elaboração:** Mateus Sampaio, 2008. **Reelaboração:** Denis Cossia, 2010.

Hoje a região do Rio Pinheiros configura-se como uma das áreas mais valorizadas da cidade, onde o poder público e o capital privado atuam como “parceiros da exclusão” na expulsão dos pobres, com vultuosos investimentos por meio de operações urbanas, investimentos em infraestrutura de transportes e modificação do uso do solo. O Vetor Sudoeste vem sendo estudado por diversos autores na geografia urbana e áreas correlatas (FIX, 2001; SANTOS, 2013; CARLOS 2007; 2017) e se caracteriza pela concentração de atividades de controle empresarial do setor terciário superior da economia, e pelo uso residencial de alto padrão, estendendo-se por importantes eixos de circulação como as avenidas Faria Lima, Berrini e Marginal Pinheiros.

A gênese desse espaço estratégico para a reprodução capitalista na metrópole é apresentada por Seabra (1987), onde a autora discute a atuação do truste formado pelo Grupo *Light*, que obteve a concessão e o monopólio de terras das várzeas do Rio Pinheiros, fornecimento de energia elétrica para São Paulo e o serviço de transporte de bondes. As terras das várzeas do Rio Pinheiros foram negociadas livremente no mercado pela *Companhia Light* por ter sido ela a executora do projeto de retificação. Nesse sentido, foi dado o direito à empresa de desapropriar e posteriormente vender essas terras com um sobrevalor acrescido

devido aos “beneficiamentos” que a empresa geraria com a instalação do sistema de energia elétrica e canalização das águas. A atuação da empresa foi altamente lucrativa com a valorização das propriedades localizadas no leito maior do rio na medida em que as obras de retificação deram novas possibilidades de usos aos terrenos drenados, sendo utilizados para a construção das avenidas marginais, as principais vias de trânsito rápido do sistema viário da cidade e que delimitavam o esquema radial-concêntrico de circulação do Plano de Avenidas. No trecho a seguir temos um exemplo da racionalidade de atuação da empresa:

Então o que era “o custo integral dos benefícios introduzidos na zona beneficiada” e qual era a “zona beneficiada”? Há, certamente, mais de uma abordagem possível desse problema, mas tem-se que considerar como evidente uma racionalidade muito avançada: era a compreensão de que as obras em projeto, ao mesmo tempo em que integravam o circuito de capital produtivo de energia, na sua forma material permaneceriam fixadas no território e assim alteravam substancialmente as possibilidades de uso das propriedades inscritas naquela localidade e também nos espaços circundantes. Tais possibilidades em verdade, funcionavam como uma adequação às necessidades novas que surgiam do crescimento e modernização da cidade. Assim, o capital produtivo aplicado no circuito de produção de energia tinha também a propriedade de produzir materialmente a cidade e com isso os terrenos adjacentes às obras acumulariam um sobrepreço, ou uma renda diferencial derivada dos investimentos que estavam sendo projetados. (SEABRA, 1987, p. 136)

As obras de engenharia realizadas pela *Light* trouxeram a oportunidade de aumento das rendas fundiárias não apenas nas várzeas dos rios. Com a construção dos lagos artificiais ao sul de São Paulo, no então município de Santo Amaro, houve a produção de um espaço valorizado pelas suas características paisagísticas e que viria a ser apropriado para práticas recreativas.

Na direção de Santo Amaro, para além-Pinheiros, dominava uma pequena agricultura e a extração da lenha nos sertões de Embú e Itapeperica. A construção da Represa do Guarapiranga (1907) induziu a uma ocupação urbana singular, que se fez a partir da cidade de São Paulo, ao longo dessa represa na primeira década deste século. Eram casas de campo e velejatura (SEABRA, 1987, p. 46,47).

A construção das represas no município de Santo Amaro faz parte das mudanças induzidas pelos processos de modernização e industrialização de São Paulo na primeira metade do século XX. Nesse contexto há uma melhora das condições de acessibilidade entre os dois municípios que desde 1886 eram ligados através do trem a vapor da Cia. Carris de Ferro São Paulo – Santo Amaro que vai à falência e tem seu acervo arrematado pela *Cia. Light* que a partir de 1913 instala a linha de bondes elétricos “*Tramway*” para Santo Amaro (BERARDI, 1969). Como parte dos impactos causados pela melhoria das vias de comunicação entre São

Paulo e Santo Amaro, há uma tendência de consolidação de um eixo de urbanização ligando os dois municípios com a formação de loteamentos que viriam a dar origem a novos bairros como Vila Clementino, Indianópolis, Moema, Chácara Flora e Brooklin Paulista.

De acordo com Penteado (1958), avança para Santo Amaro um padrão de suburbanização residencial em novos loteamentos voltados a camadas médias e altas, em grande medida composta por imigrantes, que preferem percorrer grandes distâncias, mas morarem em amplos lotes ajardinados, em meio a uma paisagem bucólica e tendo maior contato com a “natureza”.

A melhoria do sistema de comunicações com a cidade de São Paulo (particularmente a eletrificação do antigo serviço de bondes movidos a vapor e a construção da Avenida de Santo Amaro), por outro lado, fêz de Santo Amaro um dos bairros-subúrbios mais elegantes da Capital paulista, onde se multiplicam magníficas vivendas tão confortáveis quanto as da metrópole, dispondo de água encanada, esgotos e telefone, bem ao contrário do que sucede em muitos dos bairros da cidade. A largueza de espaços e o baixo custo dos terrenos, em relação ao que se verificava na Capital, levaram para ali muitas pessoas que preferem usufruir as vantagens do ar puro, que apreciam o trabalho da jardinagem e da horticultura de quintal, mesmo fazendo o sacrifício de vencer distâncias superiores a 15 e 20 km, ao invés de respirar a atmosfera saturada, sentir-se como que enclausuradas no interior de apartamentos ou de casas geminadas da metrópole em crescimento. Um número elevado de alemães, de russos, de húngaros, de ingleses, etc., ou descendentes seus, deram sua preferência pelo arrabalde que ressurgia do seu antigo marasmo. (PENTEADO, 1958, p. 53)

O conjunto de intervenções da *Cia. Light* revestidas de uma racionalidade técnica foram movidas pelos critérios de rentabilidade econômica ditada pela lógica dos negócios imobiliários (SEABRA, 1987). A atuação da empresa teve importante papel em promover novas articulações entre Santo Amaro e a capital paulista. Até esse momento, Santo Amaro exercia uma função primordialmente agrícola, sendo reconhecida como “Celeiro da Capital”. Paulatinamente novas articulações se estabelecem entre os municípios e dinâmicas cada vez mais urbanas avançam para Santo Amaro a partir de São Paulo. Como expressão desse processo podemos citar: a construção do sistema de produção de energia elétrica; expansão do mercado fundiário/imobiliário com a incorporação dos terrenos conquistados dos rios; consolidação planejada de Santo Amaro enquanto subúrbio residencial e recreativo de São Paulo (OLIVEIRA, 1996).

Com a retificação dos rios Pinheiros, Grande e Guarapiranga e construção das pontes de Socorro e Interlagos, as condições de acessibilidade além-rio melhoram significativamente, gerando novas características e possibilidades de usos

para as áreas no entorno dessas grandes obras. As novas infraestruturas implantadas passam a atrair investimentos posteriores num espaço relativamente próximo da capital e com disponibilidade de terras a preços baixos. A margem leste da Represa de Guarapiranga passa a ser loteada e a receber empreendimentos para atender esse público que busca lazer e residência em volta do lago artificial criado. A partir do trecho do texto de Berardi a seguir, podemos perceber como a construção da Represa de Guarapiranga alterou o cotidiano de seu entorno em Santo Amaro:

O lago tornou-se logo centro de excursões e foi um dos primeiros passeios do paulistano, devido a linha de bonde que substituiu o primitivo trenzinho. Em volta desse grande lago foram surgindo residências de recreio. Vieram barcos, clubes náuticos e, aos domingos, era enorme o número de pessoas que ali vinham descansar. (BERARDI, 1969, pg. 98).

As novas articulações entre os municípios de Santo Amaro e São Paulo não tiveram apenas consequências no cotidiano com o estabelecimento de novas práticas sociais, tiveram também desdobramentos econômicos e políticos. Em 22 de fevereiro de 1935, através do decreto estadual 6983,¹ o município de Santo Amaro é extinto e anexado à Capital. Dentre as justificativas para tal decisão, o interventor Armando Salles de Oliveira cita uma dívida que Santo Amaro teria com São Paulo e os planos de transformar Santo Amaro num centro de lazer e recreação:

DECRETO N. 6.983, DE 22 DE FEVEREIRO DE 1935

Extingue o municipio de Santo Amaro, cujo territorio passa a fazer parte do municipio da Capital.

O DOUTOR ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA, Interventor Federal no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo decreto federal n. 19.398, de 11 novembro de 1930, Considerando que, dentro do plano geral de urbanismo da cidade de São Paulo, o municipio do Santo Amaro está destinado a constituir um dos seus mais attrahentes centros de recreio;

considerando que, para a organização desse plano, o Estado tem que auxiliar, directamente ou por acto da Prefeitura, as finanças de Santo Amaro, tanto que desde já declara extincta a sua responsabilidade para com o Thesouro do Estado, proveniente do contracto de 18 de julho de 1931, e que muito onera o seu orçamento e difficulta a sua expansão economica e cultural;

considerando que, liquidada essa divida, todas as suas rendas poderão ser applicadas no seu proprio desenvolvimento;

considerando, ainda, que o Estado não só se dispõe a incrementar, em Santo Amaro, a construcção de hoteis e estabelecimentos balneares que permittam o funcionamento de casinos, como tambem já destinou verba para melhorar as estradas de rodagem que servem aquella localidade, facilitando-lhe todos os meios de communicacão, rapida e efficiente, com o

¹ Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1935/decreto-6983-22.02.1935.html>.

centro urbano;
Decreta:

Art. 1.º -Fica extinto o municipio de Santo Amaro, cujo territorio passará a fazer parte do municipio da Capital, constituindo uma sub-prefeitura, directamente subordinada á Prefeitura de São Paulo.

Art. 2.º - O sub-prefeito será nomeado pelo Prefeito da Capital, com os vencimentos annuaes de 24:000\$000 (vinte e quatro contos de réis);

Art. 3.º - Serão mantidos os direitos dos actuaes funcionarios da Prefeitura de Santos Amaro, que poderão servir na sub-prefeitura, ora creada, ou ser aproveitados na Prefeitura da Capital.

Art. 4.º - Fica o Thesouro do Estado autorizado a cancelar o adeantamento de 500:000\$000 (quinhentos contos de réis), actualmente accrescido dos juros de 124:658\$600, e que foi feito ao municipio de Santo Amaro em virtude do contracto de 18 de julho de 1931, abrindo-se, para esse fim, o necessario credito.

Art. 5.º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, aos 22 de fevereiro de 1935.

ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA
Valdomiro Silveira
Francisco Machado de Campos.

No decreto 6983 e nas citações acima fica evidente a produção de um espaço bem específico em Santo Amaro voltado ao lazer e residência, sobretudo de camadas abastadas, visto o tipo de atividades exclusivas praticadas em clubes de iatismo, vela e golfe que se instalaram às margens da represa de Guarapiranga. Para além dos agentes já citados, *Cia Light*, loteadores privados, o poder público representado pelos governos de São Paulo e Santo Amaro; devemos compreender a atuação de outro agente privado fundamental para a produção do espaço no extinto município de Santo Amaro e para a formação do bairro de Interlagos: a empresa Auto-Estradas S/A

2.1 - Auto-Estradas S/A e o Projeto Interlagos

A empresa Auto-Estradas S/A tem origem no ano de 1925 quando os engenheiros estrangeiros Luiz Romero Sanson e Donald Laird Derrom fundam a S/A Derrom-Sanson com o objetivo de realizar “construção e conservação de estradas de rodagem, terraplanagem, arruamento e calçamentos e tudo o mais, relacionado com este ramo de serviços.” (OLIVEIRA, 1996, p. 86).

A S/A Derrom-Sanson foi antecessora e uma das maiores acionistas da Auto-Estradas S/A, que surge em 1927 com a abertura de seu capital social. Com a construção das represas Guarapiranga e Billings pela Cia Light&Power, entre os anos de 1906 e 1926 e início das obras de retificação dos canais dos rios

Grande/Jurubatuba e Pinheiros em 1928, é identificado um potencial turístico no município de Santo Amaro e a S/A Derrom-Sanson inicia em 1927 um movimento de gestão e de tratativas com a câmara municipal de Santo Amaro e com proprietários de glebas entre Santo Amaro e São Paulo, propondo a construção de uma estrada pavimentada em concreto ligando os dois municípios. Em 1928 a Auto-Estradas S/A firma um contrato de concessão de exploração do empreendimento com a Câmara de Santo Amaro, por meio do qual, após 15 anos de concessão a estrada seria revertida à municipalidade.

No contexto de metropolização de São Paulo, verifica-se uma articulação entre o poder público e privado tecida na cidade através do mercado fundiário/imobiliário que direciona a produção do espaço tomando-o a partir do seu valor de troca. A atuação da empresa Auto-Estradas S/A demonstra que, apesar de surgir tendo suas atividades norteadas para a construção e manutenção de estradas, logo a empresa direciona seus investimentos para um empreendimento mais amplo e ambicioso que em seu cerne busca a produção de um espaço que sirva como reserva de valor a partir dos novos investimentos públicos e privados direcionados a um espaço específico da cidade.

Esse empreendimento mais amplo é o que Oliveira (1996) denomina como “Projeto Interlagos”, um empreendimento imobiliário de grande porte que, para o autor, é responsável por dar materialidade a alguns dos elementos mais importantes da estrutura urbana da zona sul de São Paulo. A partir do projeto inicial da empresa, a Auto-Estrada para Santo Amaro, (que viria a ser renomeada para Avenida Washington Luiz e em certos trechos de Avenida Interlagos, Avenida Rubem Berta, Avenida República do Líbano e Avenida Indianópolis), novos elementos se incorporam aos projetos da Auto-Estradas S/A, sendo eles: a construção do Aeroporto de Congonhas; e a construção de um novo loteamento imobiliário entre as represas construídas pela Cia Light, a “Cidade Satélite Balneária de Interlagos” e seus complementos, tais como : hotel, igreja e autódromo.

Sendo assim, a configuração do Projeto Interlagos como um conjunto, é simultaneamente um dado empírico e uma interpretação de nossa parte. A base dessa interpretação consiste no fato de que os elementos que compõem o Projeto Interlagos foram realizados por uma mesma companhia, uma empresa denominada “Auto-Estradas”, criada especificamente com o intuito de explorar o potencial turístico-recreativo de Santo Amaro, procurando materializar ali, uma racionalidade específica, com nuances de utopia e embasada na experiência urbanística internacional que à altura dos anos 30 e 40 do presente século, debatia-se com a questão do “descontrole e da irracionalidade” dos processos de crescimento acelerado das cidades

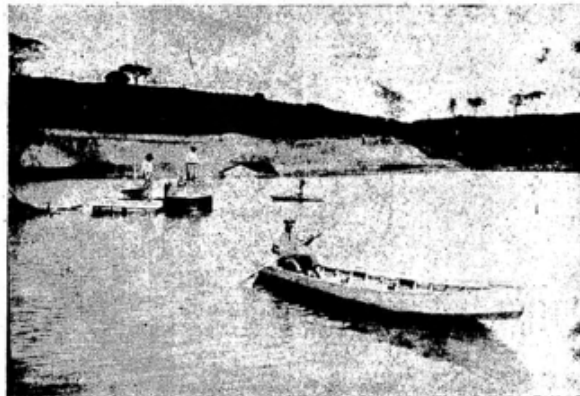
da era industrial. Sendo assim, entendemos que o Projeto constituiu-se em um vetor importante no que se refere ao processo de inserção da Zona Sul na formação socioespacial metropolitana. Por outro lado, é importante ressaltar que a origem de um tal empreendimento, se deve também à dimensão e pujança alcançadas pelo mercado imobiliário/fundiário urbano em São Paulo, ao longo deste século. Especialmente com o advento da industrialização, esse mercado passou a atrair a atenção, e é claro os capitais de uma variada gama de empresários - industriais, fazendeiros, comerciantes e banqueiros - sendo, ao mesmo tempo, a origem de diversos capitais posteriormente aplicados na formação de diversos empreendimentos de natureza variada, tais como financeiros, comerciais e sobretudo industriais. (OLIVEIRA, 1996, p.85)

2.2 - Auto-Estrada Santo Amaro

No total, foram construídos 14 quilômetros de estrada ligando São Paulo e Santo Amaro, redefinindo as possibilidades de acesso e uso da represa de Guarapiranga e das terras que lhe eram adjacentes. Com obras iniciadas em 1927, e inaugurada em parte em 1929, a autoestrada é concluída em 1933 após atrasos decorrentes da Crise de 1929 e Revolução Constitucionalista de 1932. (OLIVEIRA, 1996; GALHARDO, 2011).

No contrato de concessão da construção da autoestrada foi estabelecido que a empresa teria direito de desapropriar terrenos numa faixa de 16 metros por onde passasse o traçado da estrada. Além do direito de desapropriação, a Auto-Estradas S/A estabeleceu relações com donos de loteamentos que viriam a ser tornar os bairros de Indianópolis, Congonhas, Brooklin Paulista, Vila Helena, Chácara Flora, pelos quais a autoestrada passaria. A perspectiva de valorização imobiliária dos terrenos ao longo da autoestrada para Santo Amaro foi amplamente utilizada em propagandas de jornais que anunciavam as facilidades de fixar residência nestas localidades. Na medida em que o acesso a estes empreendimentos estão condicionados ao uso do automóvel num tempo em que estes são escassos e caros, fica evidente que se destinam as camadas de mais alto poder aquisitivo que buscam naquele tempo estabelecer moradia na zona suburbana entre São Paulo e Santo Amaro. A exemplo dos loteamentos da Cia City no setor sudoeste da capital, em direção a Santo Amaro são formados bairros inteiros orientados por concepções urbanísticas de origem européia que regulamentam o uso e ocupação do solo nessas áreas que passam a ser facilmente acessadas através da autoestrada para Santo Amaro. A seguir, pode-se ver exemplos de propagandas em jornal que buscam evidenciar as facilidades de acesso aos novos loteamentos propiciados pela autoestrada.

LAGO NA AUTO-ESTRADA



ASPECTO ACTUAL

Continúa activamente a construcção do Lago na "Nova Caledonia", á beira do trecho já pavimentado da Auto-Estrada Santo Amaro.

Os esplendidos terrenos, circumvizinhos ao lago, distam apenas 12 minutos da Avenida Paulista, chegando-se a elles pela Auto Estrada, a sumptuosa estrada na qual

**COM CHUVA NÃO HA LAMA
COM SOL NÃO HA POEIRA!**

Examine o lago e compre hoje mesmo um terreno alli, ao preço de 5\$000 por metro quadrado, preço que será mantido somente por mais poucos dias.

A oportunidade perdida nunca volta!

Auto-estradas

Sociedade Anonyma

Praca Ramos de Azevedo, 16

Telephone, 4-0530

Imagem 1 – Propaganda em jornal evidenciando as facilidades de acesso aos bairros servidos pela Auto-Estrada Santo Amaro. Fonte: O Estado de São Paulo, 14/05/1932.

Terrenos na Auto-Estrada Santo Amaro

Não compre terrenos antes de examinar os que offerecemos, situados ao longo de nossa avenida asphaltada e servidos pela nossa linha de omnibus.

Os nossos terrenos possuem os requisitos essenciaes para a construcção de residencias distinctas e de chacaras agradaveis.

Não ha outros em São Paulo a preços mais vantajosos, nem sujeitos á maior valorisação.

Sem compromisso algum de sua parte, pomos á sua disposição a conducção necessaria e os serviços de um dos nossos auxiliares, para uma verificação do acima exposto.

Aos domingos e feriados, no Lago á beira da Auto-Estrada, ha nossos auxiliares, á inteira disposição do publico, para toda informação sobre os terrenos.

Auto-estradas

(SOCIEDADE ANONYMA

PRAÇA, RAMOS DE AZEVEDO, 16

TELEPHONE, 4-0530

Imagem 2 – Propaganda em jornal evidenciando a oportunidade de valorização dos terrenos ao longo da Auto-Estrada Santo Amaro. **Fonte:** O Estado de São Paulo, 11/05/1933.

Nas propagandas da Auto-Estradas S/A apresentadas acima (imagens 1 e 2), podemos identificar alguns aspectos que elas buscam evidenciar, como: a rapidez com que se chega aos novos loteamentos em Santo Amaro através da autoestrada asfaltada e onde, “com chuva não há lama, com sol não há poeira”, num trajeto de apenas 15 minutos da Avenida Paulista, lugar da cidade privilegiado e já consolidado como local de moradia da elite. As propagandas são direcionadas a esse público das altas camadas sociais capazes de investir na compra de terrenos com a expectativa de grande valorização e na construção de “residências distintas e de chácaras agradáveis”.

ACTA NON VERBA!



Quando se fundou esta Sociedade, estabeleceu um plano para utilização dos terrenos situados ao longo da AUTO-ESTRADA SANTO AMARO e para aproveitamento da Represa como recreio dos moradores da Capital.

Certa do éxito do seu plano, não tem vacillado em desenvolver-o, mesmo no periodo de crise atravessado. Hoje ninguém mais põe em duvida o futuro incomparavel que terá Santo Amaro e a valorisação que terão os terrenos da Sociedade, como resultado da **CONTINUIDADE NA EXECUÇÃO DOS MELHORAMENTOS PLANEJADOS.**

Prosegue agora intensamente o asphaltamento da Auto-Estrada e **NO DIA 10 DE JULHO SERA' INAUGURADA A LINHA DE AUTO-OMNIBUS DA SOCIEDADE**, entre São Paulo e Santo Amaro, com cinco vehiculos, já encomendados á FIAT-BRASILEIRA.

FAÇA O CORSO NA AUTO-ESTRADA e examine os terrenos á venda em Indianopolis, Villa Congonhas, Chacara Monte Alegre, Nova Caledonia, Chacara Flora e Villa Sophia, na certeza de que depois de 10 de Julho valerão mais do que agora e lembre-se de que **A OPORTUNIDADE PERDI-DA NUNCA MAIS VOLTA!**



Auto-estradas

(Sociedade Anonyma)

Praça Ramos de Azevedo, 16 Tel. 4-0530

Imagem 3 – Propaganda em jornal que revela os planos da Auto-Estradas S/A ao realizar seus investimentos em Santo Amaro. **Fonte:** O Estado de São Paulo, 16/06/1932.

Na propaganda exposta acima na imagem 3 podemos ver como a Auto-estradas S/A já foi fundada com um plano de longo prazo de explorar o potencial recreativo da Represa de Guarapiranga, construindo a infraestrutura viária necessária para alcançá-la. Também evidencia-se a comercialização dos terrenos ao longo da autoestrada como a principal mercadoria negociada pela empresa visando a apropriação da valorização decorrente do crescimento urbano em direção a Santo Amaro. No anúncio acima feito em jornal há menção a uma linha de ônibus inaugurada pela empresa com o objetivo de facilitar o acesso aos loteamentos através da autoestrada. Desse modo a Auto-estradas S/A busca se antecipar as dificuldades de comercialização dos terrenos ao mesmo tempo em que explora mais uma fonte de receita, sendo elas: a comercialização de lotes pelos quais passa a autoestrada; exploração da linha de ônibus inaugurada; taxas de rodágio obtidas com o pedágio instalado na Auto-estrada para Santo Amaro na altura de Vila Sophia, próximo à Chácara Flora (OLIVEIRA, 1996; GALHARDO, 2011).

2.3 - Aeroporto de Congonhas

Com a metropolização de São Paulo há o consequente aumento do fluxo de pessoas e capital para a cidade e a necessidade de relativizar as distâncias, aumentando o fluxo de pessoas, negócios e capitais com a construção de modernas infraestruturas de transporte. Nesse contexto de modernização identifica-se a necessidade de construção de um aeroporto capaz de suportar o fluxo de passageiros e cargas, principalmente com o Rio de Janeiro. Até então, São Paulo contava apenas com a infraestrutura precária do Campo de Marte.

Visando direcionar investimentos para a região da cidade onde a empresa realizava seus negócios, a Auto-Estradas S/A elabora um estudo técnico e campanhas publicitárias a fim de convencer o governo a construir o novo aeroporto em uma gleba de 880 mil metros quadrados em Congonhas, lindeira a autoestrada para Santo Amaro e na qual a empresa detinha as opções de venda. Os argumentos para escolha da localidade incluíram: Acessibilidade fácil através de automóvel pela autoestrada; visibilidade da pista situada em cota média de 790 metros sobre o nível do mar e sem obstáculos ao redor; Drenagem do terreno adequada para pousos e decolagens; área disponível para construção de pistas de 900 a 1200 metros de comprimento.

Outras opções estudadas pelo governo de São Paulo eram a modernização do próprio Campo de Marte ou a construção de um novo aeroporto num terreno situado em Brooklin Paulista. Em 1936, enquanto cresciam os rumores da escolha do terreno no Brooklin, a Auto-Estradas S/A entregava ao governo do Estado, um anteprojeto de construção do campo de Congonhas e monta uma pista experimental para promover a escolha do sítio geográfico pelo governo. Em 10 de abril de 1936, um anúncio na primeira página de O Estado de São Paulo, convidava o público em geral para participar de uma tarde de aviação, no campo recém construído pela Auto-Estradas em Vila Congonhas (imagem 4).

Os esforços da empresa para que o governo comprasse a gleba de terra e construísse o novo aeroporto em Congonhas foram bem sucedidos, sendo a compra autorizada pelo interventor estadual Armando Sales de Oliveira em 1936. Em 1938 o aeroporto já operava plenamente com voos de passageiros e de cargas, aviões militares e de turismo, segundo relatório da Secretaria de Viação e Obras Públicas de São Paulo. A construção do aeroporto foi mais um fator de valorização dos terrenos próximos, já sob controle da Auto-Estradas S/A e expressa o complexo entrelaçamento entre os setores públicos e privados na produção de um espaço concebido enquanto abstração (OLIVEIRA, 1996).

2.4 - Cidade Satélite Balneária de Interlagos

Para além da já citada valorização dos terrenos adjacentes a auto-estrada Santo Amaro, não diretamente pertencentes a Auto-estradas S/A, o elemento principal do Projeto Interlagos foi a construção do loteamento residencial Cidade Satélite Balneária de Interlagos, tendo em vista a apropriação de um espaço identificado pelo seu potencial de valorização pelos novos usos possibilitados pela presença das represas Guarapiranga e Billings. O projeto propunha a construção de uma parte da cidade, valorizando-a e valendo-se da valorização decorrentes dos investimentos a ela direcionados tanto pelo estado quanto pelos agentes privados envolvidos.

Louis Romero Sanson em assembleia geral extraordinária da Auto-Estradas S/A destaca alguns fatores importantes para a empresa ampliar seus investimentos na região de Santo Amaro:

Uma impressionante série de obras em execução, demonstra que está já em franca formação desde a avenida Paulista até os Lagos de Santo Amaro, uma nova zona da Capital, que tornará bela e majestosa a antiga cidade de ruas estreitas e mal traçadas, a cidade meramente do trabalho e da falta absoluta do formoso e atrativo. Basta enumerar essas obras para chegar-se a essa conclusão: à avenida 9 de Julho, à avenida Rebouças, o parque Ibirapuera, o Jockey Club, o Aeroporto, o alargamento da Auto Estrada, a canalização dos Rios Pinheiros e Grande, com as suas avenidas laterais, a pavimentação da antiga estrada de Santo Amaro, a avenida marginal do lago de Santo Amaro, e o Clube de Campo (DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO, 31/10/1937, p. 64).²

Entre os anos de 1937 e 1963, a Auto-Estradas S/A realizou a implantação efetiva do plano que orientava suas ações: urbanizar a margem leste da Represa de Guarapiranga. Para tanto, o modelo de urbanização e planejamento levado a cabo pela empresa foram semelhantes ao já utilizados no setor sudoeste de São Paulo pela Companhia City (City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited), valendo-se, portanto, da ideia de cidade-jardim ou “garden-city” apresentada pela primeira vez por Ebenezer Howard em 1898 em seu livro “Tomorrow : A Peaceful Path to Social Reform”.

² Diário Oficial do Estado de São Paulo. Ata da Assembleia Geral Extraordinária realizada no dia 1º de outubro de 1937. Diário Oficial do Estado de São Paulo, 31 de outubro de 1937, p. 64. Disponível em: http://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f1937%2fdiario%2520oficial%2foutubro%2f31%2fpag_0064_EPNV4BA6AN174e003U9JG9SR092.pdf&pagina=64&data=31/10/1937&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial&paginaordenacao=100064

No caso de Interlagos³, o projeto urbanístico foi encomendado pelo diretor da Auto-Estradas S/A Louis Romero Sanson e elaborado pelo eminente arquiteto francês Alfred Agache (1875-1959), que também realizou propostas de urbanização de importantes cidades brasileiras como Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre e Curitiba. Para Agache as cidades-jardim seriam “pequenas aglomerações satélites criadas perto de grandes centros e completamente autônomas, cuja extensão é restrita, sendo limitado o número de seus habitantes” (AGACHE, 1930, p. 19) . Portanto, na gênese do projeto de Interlagos está contida a ideia de construir uma cidade-jardim satélite à São Paulo contando com as vantagens da vida urbana e rural num mesmo lugar autossuficiente e salubre com locais de residência, comércio e trabalho.

As primeiras conversas entre Sanson e Agache sobre o projeto de Interlagos ocorreram nos anos de 1928 e 1929, antes da anexação de Santo Amaro a São Paulo em 1935. Mas, conforme informações publicadas no Diário Oficial, o projeto passa a ser efetivamente executado apenas após 1º de outubro de 1937, quando em Assembleia Geral Extraordinária os acionistas da Sociedade Anônima Auto Estradas é ratificada pelos acionistas a compra do terreno de aproximadamente 1.400.000 metros quadrados com 800m de frente para a Represa de Guarapiranga para a implantação do loteamento de Interlagos. A demora para a viabilização do empreendimento justifica-se pela crise de 1929 e pelas revoluções de 1930 e 1932, bem como pela necessidade de escolha do local mais apropriado para o loteamento, como destaca Sanson:

Desde 1934 a Sociedade possui um projeto completo, feito em Paris pelo Professor Agache, com elementos topográficos fornecidos por nós para criação de uma cidade satélite da Capital, à margem da Represa de Santo Amaro. O local para esse projeto foi escolhido depois de bem pesadas todas as responsabilidades, tanto da Represa Velha como da Represa Nova de Santo Amaro, sendo este estudo feito minuciosa e conjuntamente pelo Professor Agache e pelo Dr. Sanson, através de vários anos de cuidadosa verificação dos fatores que podem influenciar o sucesso do plano. Devido ao nível mais constante que terão as águas da Represa Nova de Santo Amaro, procurou-se com empenho encontrar nas suas margens um terreno que se prestasse pela sua topografia, à criação de uma extensão da cidade [...] Afortunadamente, a parte mais interessante da Represa Velha, a sua margem Sudeste não se desenvolveu da mesma forma que a margem oposta, devido ao fato de que a estrada que lhe dava acesso era intensamente percorrida por carros de bois, que a mantinham intransitável para automóveis. E quando se chegou à conclusão de que essa margem oferecia todas as condições requeridas para a construção da Cidade Satélite da Capital, pôde o professor Agache projetar,

³ Quanto à denominação “Interlagos”, esta foi sugerida por Alfred Agache ao visitar a área adquirida pela Auto-Estradas S/A e compará-la com a região suíça de “Interlaken”, também localizada entre dois lagos.

desembaraçadamente, um majestoso plano de conjunto que compreendia uma extensa área reservada a um belo parque e balneário para divertimento popular, uma zona para grandes chácaras, a cidade satélite propriamente dita e a localização de um verdadeiro clube de campo, com área extensa, para a elite paulistana. [...] . Este terreno é sem questão o mais bonito e interessante que existe nas Represas de Santo Amaro, tanto pela sua configuração como pela extensão da sua frente sobre a água (Ibid, p. 64).

As informações expressas na ata da assembleia onde se decidiu a compra da gleba de terra apontam a elaboração de um estudo minucioso da área de implantação da Cidade Satélite Balneária de Interlagos no tocante ao seu relevo, usos e ocupações prévias e condições de acesso. A empresa pretendia influir sobre o modo como se processaria o desenvolvimento urbano de toda região lindeira aos dois reservatórios construídos pela Cia Light. O sítio escolhido para localizar o Projeto Interlagos foi uma colina situada entre os dois reservatórios, da qual a empresa aproveitou com o máximo cuidado, a vertente mais suave, voltada para a represa de Guarapiranga, permitindo uma visão panorâmica do corpo d'água.

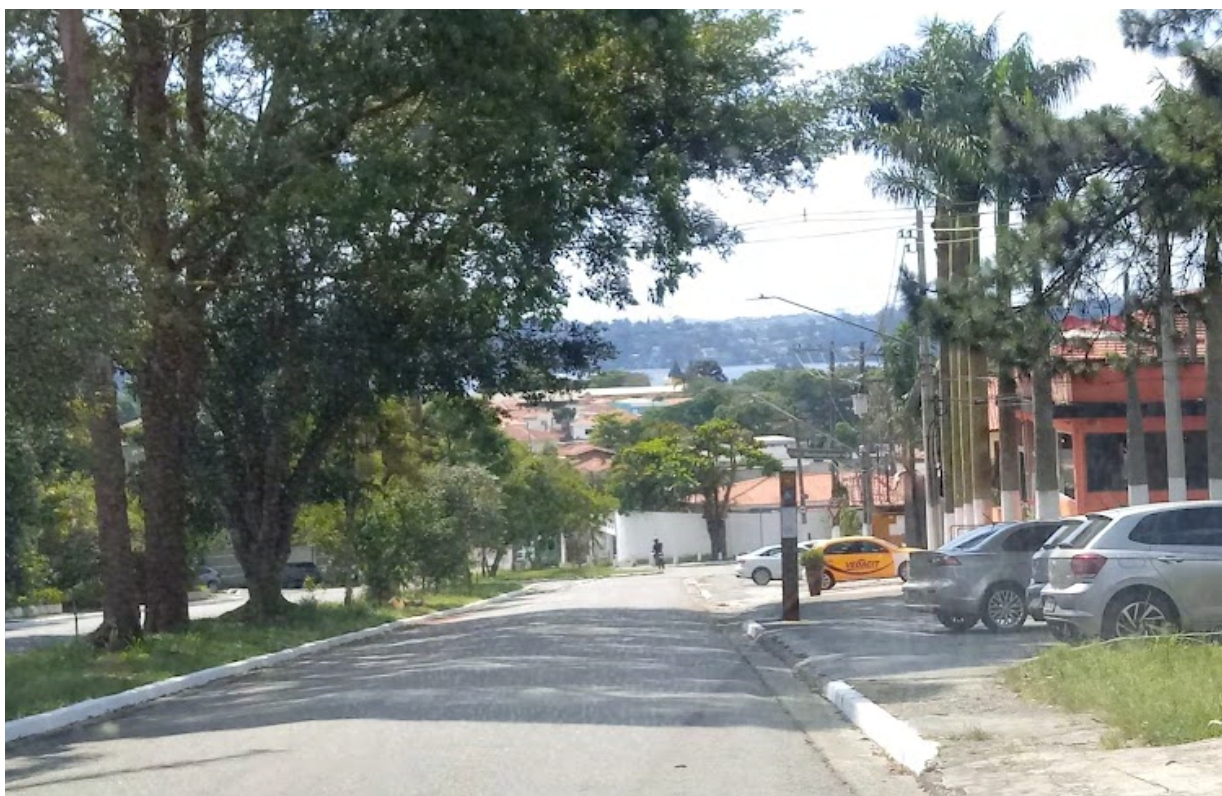


Imagem 5 – Aspecto panorâmico da Represa de Guarapiranga proporcionada pelo relevo de Interlagos. Foto do autor. 09/12/2022.

A documentação aponta para um plano de urbanização de uma extensa área na zona sul de São Paulo, instalando, em coadunância com o poder público, as infraestruturas viárias necessárias para acessá-la com automóveis, sendo, portanto, um espaço planejado para ser consumido pela elite paulistana. Neste sentido a

empresa vende um espaço planejado sob concepções urbanísticas modernas em voga na Europa e EUA, promovendo um lugar com características cada vez mais raras e escassas num contexto de metropolização, tais como o contato com a natureza, o bucólico e da possibilidade de novos usos do espaço como o lazer balneário. O processo de socialização contraditória do espaço em Interlagos mostra a conversão dos valores de uso do espaço em valor de troca pela apropriação da renda diferencial de localização após a venda dos terrenos urbanizados.

Para além de um investimento seguro, a empresa Auto-Estradas S/A vendia também um modo de vida, sendo anunciado em propagandas em jornais uma vida bucólica, próxima à natureza com fácil e rápido acesso a capital paulista através do automóvel, um loteamento com projeto urbanístico inovador e próximo a símbolos da modernidade como o Aeroporto de Congonhas e o Autódromo de Interlagos, construído como uma atração turística com potencial de aumentar a atratividade e atenção para a Cidade Satélite Balneária de Interlagos, além de opções de lazer em clubes de campo às margens da represa e de uma praia artificial construída pela própria empresa, elementos que atraíam um grande número de pessoas para desfrutar de momentos de lazer e contemplação.



CIDADE BALNEARIA

SATELITE DA CAPITAL

Visite INTERLAGOS

...e verá a nova cidade que vem surgindo. A cidade moderna, com vastos espaços livres num plano de urbanização, perfeito como não existe outro em São Paulo.

Em INTERLAGOS

...tudo é agradável - o ambiente a vista, a natureza. Ótimo restaurante, onde, por preço módico, obtém-se refeição apetitosa e sã.

A compra de um terreno em INTERLAGOS multiplicará seu capital

Para alcançar INTERLAGOS siga a estrada do Aeroporto

UMA INICIATIVA DA
AUTO ESTRADAS S/A

Escritórios: Rua Xavier de Toledo, 220
8.º andar - Telefones: 2-8695 e 3-4034

Imagem 6 – Cidade Balneária Satélite da Capital. Propaganda em jornal convidando o público a conhecer Interlagos e ressaltando a multiplicação do capital prevista para o investimento na compra de um terreno.
Fonte: O Estado de São Paulo, 24/11/1949.

Dentre as características presentes no projeto inicial de Interlagos (imagem 7) que podem ser conferidas ainda hoje como marca do bairro estão as dimensões mínimas de 600 metros quadrados dos lotes distribuídos em ruas com traçados sinuosos que acompanham as curvas de nível do terreno, criando pontos de contemplação da Represa de Guarapiranga. Além do desenho urbano feito aos moldes do conceito howardiano de cidade-jardim, o projeto urbanístico de Interlagos previa restrições contratuais que visavam garantir um padrão mínimo dos imóveis construídos, com restrições de uso e ocupação do solo. Para Oliveira (1996), a proposta de comercialização dos lotes da área residencial de Interlagos possui um caráter elitista, portanto, segregador, com a configuração de um espaço-mercadoria destinado a uma classe específica.

Estes aspectos colocam em pauta o fato de que o empreendimento destinava-se às camadas detentoras de rendimentos mais elevados, especialmente sua Primeira Seção. Lotes com um mínimo de 600 m² de área, o uso do automóvel para deslocamentos cotidianos, são elementos que apontam nesta direção. A inspiração nos empreendimentos da Cia City e a clientela visada são confirmados por um outro dado bastante expressivo : as restrições e compromissos contratuais, que especificavam entre outras coisas as densidades, a volumetria, e as finalidades das formas de uso implantadas nos terrenos negociados pela companhia, especialmente nas zonas comercial e residencial, do loteamento. (OLIVEIRA, 1996, p. 122)

O ESTADO DE S. PAULO

DIRECTOR: JULIO DE MESQUITA FILHO JULIO MESQUITA (Director: 1891-1927) REDACTOR-CHEFE: PLENIO BARRETO

ANNO LXIV S. PAULO — SABBADO, 27 DE AGOSTO DE 1938 NUM. 21.135

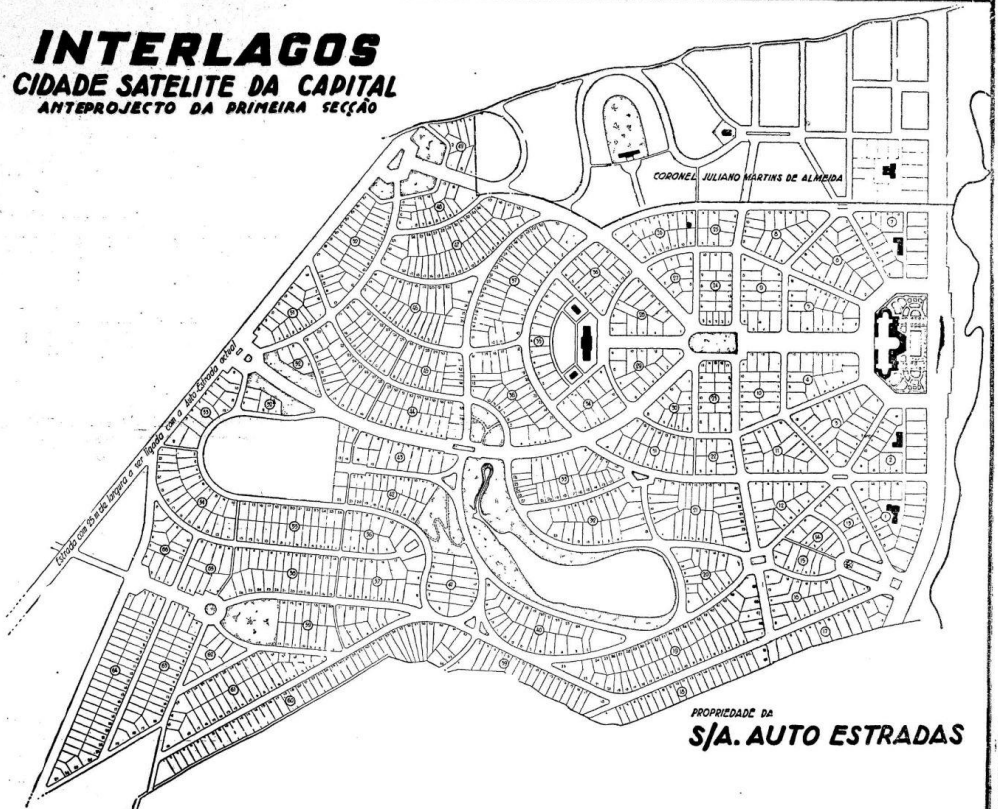
REALIZAÇÕES

A Sociedade Anonyma Auto-Estradas, fundada em 1927, iniciou a construção da Auto Estrada Santo Amaro em 1928, completando-a em 1930. Deu assim à Capital, com essa importante via de comunicação, o seu passeio mais agradável e pitoresco. Iniciou, em 1936, a construção do Aeroporto de Congonhas em condições técnicas tais que o Governo do Estado resolveu adquiri-lo, e entregar-lhe a conclusão das obras.

Agora, apresenta ao publico mais duas obras de vulto em plena execução:

INTERLAGOS

CIDADE SATELITE DA CAPITAL
ANTEPROJECTO DA PRIMEIRA SECÇÃO



PROPRIEDADE DA
S/A. AUTO ESTRADAS

INTERLAGOS

cidade satélite da Capital, projectada pelo Prof. Alfred Agache e destinada a residências de escôl, com amplas avenidas, bosques, praias e diversões.

AUTODROMO - INTERLAGOS

com 8 kilometros de pista pavimentada, com visibilidade completa e segurança absoluta para o publico; estudado de collaboração com o "AUTOMOVEL CLUB DO ESTADO DE SÃO PAULO"

A partir das 15 horas de amanha, domingo, ambas as obras estarão franqueadas á visita do publico.

Auto-estradas

RUA LIBERO BADARO 443

EDGARD CONCEICAO
ERNESTO DIEDERICHSEN
FRANCISCO T. DA SILVA TELLES
EUZEBIO B. DE QUEIROZ MATTOSO
HEITOR FREIRE DE CARVALHO

SOCIEDADE ANONYMA

DIRECTORIA:

— Presidente	ALFRED AGACHE	— Conselho Fiscal
— Vice-Presidente	CAIO DA SILVA PRADO	— Conselho Fiscal
— Thesoureiro	GUILHERME PRATES	— Superintendente
— Director	LUIZ ROMERO SAMSON	— Gerente
— Director	ISIDORO A. DE MATTOS FERREIRA	

TELEPHONE, 2-8695

Imagem 7 – Planta do Projeto de Interlagos e convite em primeira página de jornal para visitação das obras da Cidade Satélite Interlagos e do Autódromo. **Fonte:** O Estado de São Paulo, 27/08/1938.

Na imagem acima podemos ver uma ampla publicidade na primeira página do jornal O Estado de S. Paulo onde a empresa Auto-Estradas S/A anuncia suas obras já realizadas, sendo elas a construção da Auto Estrada Santo Amaro e a construção do Aeroporto de Congonhas, e convida o público a conhecer o produto principal de

seus investimentos, “Interlagos - Cidade satélite da Capital, projetada pelo Prof. Alfred Agache e destinada a residências de escol, com amplas avenidas, bosques, praias e diversões”. A publicidade da empresa explicita o público-alvo que busca atingir e destaca os elementos que distinguem e valorizam seu projeto, um espaço projetado para o automóvel, acessível por amplas avenidas, o contato com a natureza em bosques e com opções de lazer e diversão.

Um dos elementos de lazer construído pela empresa e destacado na propaganda é o Autódromo de Interlagos, o primeiro da América do Sul. Podemos dizer que o autódromo representa a materialização de um projeto que visava promover novos usos relacionados ao modo de vida da elite nesse espaço específico da zona sul de São Paulo, com o automobilismo, o iatismo nas represas e prática de golfe nos clubes sendo elementos materiais e simbólicos de valorização desse espaço. Para Oliveira (1996) a construção do autódromo ao lado do loteamento residencial foi utilizado como tática de promoção da cidade satélite, estratégia já utilizada em São Paulo nos bairros construídos pela Cia. City:

Essa tática guarda alguma semelhança com o que realizaram grandes companhias imobiliárias com a Cidade Jardim e a City, cujos empreendimentos contaram com os efeitos positivos, gerados pela construção de grandes estruturas voltadas para a realização e promoção de grandes eventos esportivos, a um nível comparável apenas ao próprio crescimento acelerado de São Paulo. Trata-se respectivamente do “Hipódromo de Cidade Jardim” e do “Estádio Municipal Paulo Machado de Carvalho”, o “Pacaembu”. No caso da Cia. Auto Estradas, a empresa promoveria por sua conta e risco a construção do Autódromo de Interlagos, elemento que tornaria a localidade realmente conhecida em todo país, repetindo de modo ampliado o expediente utilizado no episódio do Aeroporto de Congonhas. (OLIVEIRA, 1996, p. 124).

O Autódromo de Interlagos foi inaugurado oficialmente em 12 de maio de 1940 sendo feita ampla publicidade da construção e inauguração desde 1938. Neste dia, uma página inteira do jornal O Estado de S. Paulo é dedicada para informar os detalhes do autódromo e a programação dos eventos. A chegada ao autódromo pôde ser feita por 3 meios: Automóvel: pela autoestrada para Santo Amaro (atual avenida Washington Luís) e sua variante a partir de Chácara Flora (atual avenida Interlagos), passando pelo canal do Rio Grande, recentemente retificado, por uma ponte de madeira, posteriormente refeita em arcos de concreto entre 1941 e 1943. Bonde: através da linha do Tramway para Santo Amaro, supracitado neste trabalho, com ponto final no Largo do Socorro e com a possibilidade de continuação do percurso até o autódromo de ônibus. Ônibus: o trajeto poderia ser feito integralmente de ônibus através da linha explorada pela Auto-Estradas S/A saindo em frente ao

Hotel Esplanada, na Praça Ramos de Azevedo, junto ao teatro Municipal, passando pelo Largo do Socorro e chegando ao autódromo.

A realização do empreendimento do autódromo foi encarada pela Auto-Estradas como um grande potencial de valorização de seus negócios, demandando da empresa um alto investimento e esforço construtivo, sendo investidos um total de 8 mil contos de réis na construção até a data de inauguração⁴. Apesar do alto investimento feito no autódromo, a empresa enfrentava algumas dificuldades em viabilizar seus negócios em Interlagos diante do contexto da Segunda Guerra Mundial e do ainda não expressivo uso dos automóveis. Diante disso, a empresa inicia negociações com o Estado para a transferência da propriedade do autódromo para a municipalidade e livre do ônus da manutenção do Autódromo a Auto-Estradas S/A passa a investir na construção de um grande hotel em frente a Represa de Guarapiranga, na atual Avenida Atlântica:

Através da Comissão encarregada dos festejos do IV Centenário de São Paulo, o autódromo foi comprado da empresa por cerca de Cr\$ 23,00 o m² (vinte e três cruzeiros). A compra se tornou possível em função da autonomia financeira de que gozava a Comissão 121, conforme determinava a Lei 4140 de dezembro de 1951, e pelo decreto nº 1230 de 27 de dezembro de 1950, que declarava “utilidade pública” o imóvel conhecido como “Autódromo de Interlagos” [...] Livre do ônus da manutenção do Autódromo, transferido à municipalidade, a empresa iniciaria a concretização de um projeto que consideramos como o mais arrojado no contexto do Projeto Interlagos. Trata-se da construção de um moderno hotel em Interlagos. (OLIVEIRA, 1996, p.130).

Mesmo com todos os esforços da Auto-Estradas S/A em promover a venda e a urbanização na região de Interlagos, alguns fatores não saíram como o planejado e a efetiva ocupação dos lotes ocorreu de forma lenta e gradual. O bairro residencial foi planejado para ser acessado por automóveis e ainda poucas famílias possuíam um na ocasião. O Projeto do Grande Hotel em Interlagos não chegou a se concretizar e o terreno e o edifício não foram concluídos e foram vendidos para o clube Santapaula Melhoramentos S/A.

Apesar da lenta ocupação dos lotes, enquanto empreendimento imobiliário, isto é, do ponto de vista dos ganhos monetários realizados pela empresa, com a venda de lotes urbanizados, Interlagos foi um sucesso. No balanço geral de 1945 publicado pela Auto-Estradas S/A no jornal O Estado de São Paulo a empresa revela seus investimentos nos melhoramentos de Interlagos e especifica os lucros obtidos com a venda dos terrenos. Antes de se materializar no espaço as formas de

⁴ Conforme Jornal O Estado de S.Paulo, 12 de maio de 1940.

uso do solo planejados para Interlagos, o loteamento num primeiro momento teve o papel de reserva de valor para os proprietários que nele investiram. Salientamos os seguintes pontos:

A conclusão da ponte sobre o canal do Rio Grande que custou cerca de Cr\$1.900.000,00. Esse melhoramento realizado pela Auto Estradas não só serve-lhe os interesses como constitui eficiente serviço público como outros já iniciados e terminados; o asfaltamento da Avenida Interlagos; instalação de luz elétrica na extensão de 7 quilômetros; a reforma de seu hotel e bar; os trabalhos já delineados para seu serviço telefônico. [...] A Auto Estradas vendeu em 1945 terrenos no total de 107.696,41m² pela importância de Cr\$ 10.394.576,10. Em 1943, a venda de terrenos foi de 8.406,40m² no valor de Cr\$ 626.439,00, em 1944 de 62.279,75m², no valor de Cr\$ 3.285.404,40. Como se vê, as vendas aumentaram em 1945, não só em extensão como em valor, prevendo-se maior venda para o futuro. A Auto Estradas pretende neste ano, entre outros melhoramentos, concluir seu abastecimento de água encanada, captada em suas próprias nascentes. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 26/04/1946).

Além de publicarem o balanço geral anunciando as atividades da empresa, a Auto-Estradas fez ampla divulgação de suas atividades por meio de propagandas, a exemplo da (imagem 7) onde podemos ver um anúncio no jornal O Estado de São Paulo que destaca as rígidas regras urbanísticas que distinguem o loteamento de interlagos, bem como todos os melhoramentos já implantados e o atrativo preço do metro quadrado: Cr\$150,00.

T E R R E N O S

**São Paulo residencial
cresce rumo a**

INTERLAGOS



a cidade-balneária, satélite da Capital, que é o prolongamento das novas zonas de residências finas.

A criação de Interlagos consta de obras que se vêm realizando com grande visão e persistência, há vários anos, todas elas custeadas pela sociedade proprietária, tais como, a Auto Estrada de acesso desde o seu início em Indianópolis e a grande ponte sobre o Canal do Rio Grande.

Hoje, que a Capital precisa com urgência de milhares de residências, são poucas as áreas que possuem todos os melhoramentos essenciais.

Interlagos têm todos os melhoramentos:

- Ruas asfaltadas
- Luz domiciliar
- Abastecimento de água
- Telefone
- Financiamento de casas
- Hotel-Restaurante

A criação da cidade-satélite obedece a um plano de urbanização perfeito, com grandes áreas ajardinadas, estando prevista a localização de escolas, igrejas, lojas comerciais e ficando sujeita a construção das residências a um regulamento de restrições severas.

ACOMPANHE O CRESCIMENTO DE INTERLAGOS.

Os lotes ainda estão sendo vendidos por preços módicos, desde Cr\$ 150,00 por M² em suaves prestações mensais.

Na cidade, lotes que tenham os mesmos melhoramentos, sem obedecer entretanto a um perfeito plano de urbanização, custam, no mínimo, três vezes mais.

Informações na PRAIA, no HOTEL INTERLAGOS • na

Auto-estradas

SOCIEDADE ANÔNIMA

R. Liberto Badaró, 293 (Vlad. do Chá) - Fones: 3-4034 - 2-9695

Ins. N.º 82

Imagem 8 – São Paulo Residencial Cresce Rumo a Interlagos - Propaganda da Auto-Estradas S/A a respeito dos melhoramentos de interlagos e sua rígida regulamentação de uso e ocupação do solo. **Fonte:** O Estado de São Paulo, 22/02/1947.

Na (imagem 9) abaixo podemos ver a partir da aerofotografia de 1958 que interlagos permanecia ainda com uma escassa ocupação em poucos lotes esparsos. Na imagem podemos observar a diferença entre o grau de ocupação de Interlagos com Cidade Dutra mais ao sul, um loteamento popular, com lotes menores e mais densamente ocupados. Também pode-se observar o começo da implantação do Distrito Industrial de Jurubatuba, um empreendimento de Francisco Mattarazzo Neto implantado entre Socorro e Interlagos na margem leste do canal do Rio Grande já

retificado. A partir dos anos 50 e 60 a região de Interlagos já passa a se inserir num novo contexto na metrópole, passando de subúrbio recreativo e afastado para a condição de periferia da metrópole industrial.



Imagem 9 – Ortofoto de 1958 mostrando as poucas construções de residências erguidas dentro do perímetro delimitado em vermelho, correspondente ao bairro de Interlagos. Elaborado a partir de: <https://www.geoportal.com.br/memoriapaulista/>

Durante os anos 50, 60 e 70 Interlagos permaneceu com a maior parte de seus lotes desocupados, situação que só veio a se modificar com a relativa descentralização dos empregos de alta remuneração em São Paulo, estimulado na região de Santo Amaro com a consolidação do distrito industrial de Jurubatuba nos anos 60 e com a melhoria do sistema viário que facilitou o acesso a Interlagos com a construção da Marginal Pinheiros, duplicação da Ponte Interlagos e a ligação da Avenida Atlântica de Socorro até o Rio Bonito nos anos 1970.

Desde a sua idealização enquanto um espaço projetado para a moradia e o lazer da elite paulistana, Interlagos teve mudanças impostas pelas condições históricas e materiais geradas pela urbanização crítica da metrópole de São Paulo. Nesse contexto, Interlagos deixa de ser um projeto apartado e autônomo enquanto uma cidade satélite e é incorporado totalmente a mancha urbana da metrópole em expansão:

A expansão periférica, desprovida de infra estrutura e pautada pela clandestinidade, constituiu-se na principal forma de expansão da mancha urbana metropolitana e, é claro, manifestou-se também nas imediações de Interlagos. Em função disto, Interlagos iria aos poucos, conhecendo um processo de redefinição de seu significado, e até mesmo de sua posição no contexto metropolitano, dado que os acessos, os fluxos modificam-se com a completa absorção da localidade na mancha urbana contínua.

Da pretendida Cidade Satélite Balneária, o empreendimento foi aos poucos transformando-se numa espécie de ilha de valorização, em meio a um mar de auto construção e loteamentos irregulares, em meio a periferia. (OLIVEIRA, 1996, p. 144).

3 - EIXOS DE SEGREGAÇÃO EM INTERLAGOS

Conforme discutido até aqui neste trabalho, Interlagos foi projetado para aproveitar as características balneárias proporcionadas pelas represas construídas ao sul de São Paulo e se desenvolveu sobre o modelo de cidade-jardim. A segregação espacial foi uma forma inerente da aplicação desse modelo de urbanismo na realidade paulistana, onde estratos de renda elevada buscaram uma forma de morar destacada da cidade tradicional em espaços valorizados no mercado imobiliário e caracterizados por planos urbanísticos exclusivos, com severas restrições de uso e ocupação do solo, e que demarcam a qual classe social esses bairros se destinam.

A maior parte dos bairros-jardim em São Paulo foram construídos no setor sudoeste da cidade de maneira pioneira pela Companhia City, dentre os quais destacamos: Jardim América (1915), Butantã (1921), Alto da Lapa (1921), Pacaembu (1925) e Alto de Pinheiros (1931). Outros empreendedores seguindo o modelo da City implantaram loteamentos em regiões mais afastadas em direção a zona sul, como Chácara Flora (1928), Interlagos (1938) e Granja Julieta (1956). Interlagos, afastado da centralidade do setor sudoeste e projetado enquanto cidade satélite, teve sua efetiva ocupação retardada apesar dos esforços da Auto-Estradas S/A em criar as infraestruturas viárias necessárias para se alcançar o loteamento através do automóvel, promover o lazer na represa de Guarapiranga e atuar na construção de equipamentos como o aeroporto e o autódromo.

Interlagos enquanto um loteamento afastado, projetado como cidade-satélite no então município de Santo Amaro tem um papel importante na estruturação do espaço urbano do que viria a se constituir como a zona sul do município de São Paulo. Para Villaça (1998), um dos elementos fundamentais que estrutura o espaço intra-urbano nas metrópoles brasileiras são os interesses de consumo e a reprodução das condições de vida das camadas de mais alta renda. O espaço urbano é produzido e consumido por um único processo que carrega em si o conflito de classes em torno da apropriação diferenciada do espaço enquanto produto do trabalho humano.

Para o autor, o principal recurso que se disputa no espaço urbano é o tempo de deslocamento, portanto, a burguesia busca o controle e a otimização sobre o tempo despendido nos deslocamentos, garantindo a acessibilidade às diversas localizações urbanas, especialmente ao centro. Na disputa pelas condições de melhor acessibilidade, o autor argumenta que ocorre o processo de macrossegregação espacial, onde a burguesia tende a se concentrar numa região da cidade. Villaça demonstra como, em São Paulo, o setor sudoeste foi o prioritário para a localização dos bairros residenciais da elite desde o final do século XIX e para onde foram direcionados os investimentos públicos e privados para atender as demandas de consumo dessa classe, desde o bairro de Campos Elíseos, Higienópolis, Paulista e os loteamentos da Cia. City já no início do século XX.

Para Villaça (1998) há três mecanismos pelos quais as classes dominantes controlam a produção do espaço urbano: um de natureza econômica, o mercado imobiliário; um de natureza política, o controle do Estado; e outro, pelo controle da ideologia. O mercado imobiliário seria subordinado ao consumo das elites, obedecendo seu padrão de segregação. Em seu trabalho, Villaça defende que um empreendimento imobiliário destinado ao consumo da burguesia que não se localize no eixo central de valorização corre o risco de não alcançar os resultados esperados em termos de lucro e valorização. Nesse sentido, o autor exemplifica a partir do bairro de Pampulha em Belo Horizonte. Esse empreendimento, destinado ao consumo das classes de alta renda, ousou contrariar a direção estabelecida pelas classes dominantes para localização de seus bairros residenciais e é hoje um núcleo residencial isolado de alta e média renda, cercado de loteamentos populares, distante dos principais locais de comércio e serviços de luxo da cidade que se localizam no eixo Centro-Savassi. Identifica-se certa semelhança entre o caso de

Pampulha com Interlagos que, apesar de um intenso esforço da Auto-Estradas S/A e poder público em promover novos usos para aquele espaço entre as represas, a distância do eixo sudoeste dificultou muito a valorização do empreendimento quando comparado aos loteamentos da Cia. City. Hoje, a partir da reestruturação produtiva em São Paulo, verifica-se uma tendência de expansão do eixo sudoeste em direção à zona sul, gerando uma fase de revalorização desse espaço.

Santos (2006; 2013) a partir dos textos de Harvey discutirá a tendência expansionista de reestruturação espacial do capital na busca de novos espaços de acumulação frente às constantes crises de sobreacumulação inerentes ao modo de produção capitalista. Por esse caminho analítico o autor demonstra como no século XX a geografia urbana das metrópoles foi alterada consecutivamente diante das demandas de redução do tempo de giro do capital produtivo. Mostra também, em consonância com Carlos (2017; 2004), como na virada do século XX para o XXI capital e Estado atuam em conjunto para propiciar a valorização de um espaço mercadoria mediante liberação de terrenos passíveis de serem incorporados com lucro. As infraestruturas do período de acumulação anterior, tais como fábricas, galpões industriais, vilas operárias, tornam-se obsoletos no espaço e precisam ser destruídos para possibilitar um novo ciclo de acumulação. Desse modo a cidade apresenta-se enquanto um negócio que se realiza através de mecanismos de acumulação por despossessão, tendo como caso exemplar deste processo as Operações Urbanas Faria Lima e Águas Espraiadas, responsáveis por consolidarem a centralidade dos negócios no setor sudoeste e que avança para zona sul, conforme trabalhos de Padua (2011) e De Biaggi (2019).

Como demonstrado na primeira parte deste trabalho, vimos que a atuação de grandes empreendedoras como a Cia Light e a Auto-Estradas S/A com o seu Projeto Interlagos foi fundamental para a estruturação do espaço urbano entre São Paulo e o então município de Santo Amaro. A construção do que viria a se tornar as avenidas Washington Luís e Interlagos, bem como o Aeroporto de Congonhas e o Autódromo consolidou uma urbanização de alto padrão em direção a zona sul, interligando bairros como Vila Clementino, Indianópolis, Moema, Chácara Flora, Brooklin Paulista, Jardim Marajoara e Interlagos, atravessados pela Auto-estrada Santo Amaro. A viabilização desses loteamentos na zona sul teve como elemento fundamental a construção da autoestrada que garantia aos seus compradores o rápido acesso ao centro de São Paulo por automóveis, portando, o controle sobre os

tempos de deslocamento foi uma condição para essa expansão urbana, como destacado em propagandas (imagem 1) que enfatizam o pouco tempo despendido entre os terrenos cortados pela autoestrada até a região da Avenida Paulista: “os terrenos distam apenas 12 minutos da Avenida Paulista, chegando a eles pela Auto Estrada, a suntuosa estrada na qual com chuva não há lama e com sol não há poeira!” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 14/05/1932).

Interlagos enquanto um negócio imobiliário descrito aqui como Projeto Interlagos tem, como o próprio nome indica, em sua localização o elemento central em torno do qual se constrói a ideia de um empreendimento único, e exclusivo. O loteamento produzido enquanto mercadoria para a elite é vendido e valorizado (valor de uso e valor de troca) na medida em que o bucólico, o natural, são cada vez mais raros, cada vez mais escassos, e portanto cada vez mais, socialmente elaborados como representações, como desejo e como necessidade socialmente constituídos. Define-se, assim, um uso possível, um valor de uso social para a margem da Guarapiranga. Esse valor de uso social estava baseado na escassez do verde, do sol, do ar puro, do lazer, do silêncio, como algo inerente ao contraditório e conflituoso processo de metropolização/industrialização paulistano. Nesse sentido, os elementos valorizados no projeto de Interlagos se fundam no que Lefebvre chama de novas raridades produzidas pela sociedade de consumo:

Por um movimento dialético, a nova abundância (relativa) dos produtos industriais na sociedade dita de consumo se acompanha de um fenômeno inverso, as novas raridades. Esse movimento dialético não foi ainda analisado nem exposto para ele mesmo, pois as entidades postas à frente (danos, poluições, “ambiente”, ecossistemas, destruição da natureza, esgotamento dos recursos, etc.) o mascaram. Elas servem de álibi ideológico. As “novas raridades” se estendem e ameaçam provocar uma crise (ou crises) de um caráter original. Bens outrora abundantes porque naturais, que não tinham valor porque não eram produtos, tornam-se raros. Eles se valorizam. É necessário os produzir; eles adquirem então, com o valor de uso, um valor de troca. Esses bens são “elementares” pois eles consistem precisamente em “elementos”. Nos projetos urbanísticos os mais modernos, utilizando técnicas muito perfeccionadas, tudo é produto: o ar, a luz, a água, o solo ele mesmo. Tudo é artificial e “sofisticado”; a natureza aí desaparece, salvo alguns sinais e símbolos; através desses símbolos ela não é senão “reproduzida”. O espaço urbano se destaca do espaço natural mas recria um espaço a partir das capacidades produtivas. O espaço natural se torna um bem raro, ao menos em certas condições sócio-econômicas. Inversamente a raridade se espacializa, se localiza. O que se rarefaz tem uma relação estreita com a Terra: os recursos do solo, do subsolo (petróleo), do sobre-solo (ar, luz, volumes, etc.) e o que disso depende, produções vegetais e animais, energias. (LEFEBVRE, 2000, p. 446, 447)

Apesar dos esforços da Auto-Estradas S/A em garantir as condições de acessibilidade a Interlagos construindo as avenidas Washington Luís e Interlagos, o

lento processo de ocupação dos lotes demonstra que novas intervenções viárias na cidade foram necessárias. Segundo reportagem de Pedro Zan publicada no jornal O Estado de S.Paulo em 1988 (imagem 10), naquele ano apenas 60% dos lotes do bairro eram ocupados por casas. A construção da Marginal Pinheiros entre os anos 1960 e 1980 como desdobramento do Plano de Avenidas de Prestes Maia foi um importante fator de integração de Interlagos com a metrópole e de aumento da acessibilidade ao bairro, promovendo de forma mais efetiva a ocupação do bairro com a construção de novas residências. Nesse sentido, Villaça ressalta que há limites para a distância dos bairros residenciais da burguesia em relação ao centro. Em São Paulo verifica-se historicamente o deslocamento da centralidade das atividades de comando do centro histórico, passando para a Avenida Paulista e mais recentemente para o setor sudoeste, nos eixos das avenidas Faria Lima, Berrini e Marginal Pinheiros.

Assim, a luta de classes pelo domínio das condições de deslocamento espacial consiste na força determinante da estruturação do espaço intra-urbano. Nem sempre as burguesias procuram o "perto" em termos de tempo e distância. Às vezes elas se afastam na busca de grandes lotes e ar puro, por exemplo, mas mesmo quando isso ocorre há limites para esse afastamento. Nesses casos elas procuram trazer para perto de si seu comércio, seus serviços e o centro que reúne os equipamentos de comando da sociedade - e isso não por razões simbólicas ou de status, mas pela razão muito prática de que elas o frequentam intensamente e nele exercem muitos de seus empregos. Revolucionam o centro principal, produzem "centros expandidos", o "seu" centro e o centro "dos outros". A pulverização dos novos centros metropolitanos, observada em metrópoles como Salvador e São Paulo, nada mais é do que a manifestação de expedientes das camadas de mais alta renda para trazer para mais próximo delas (no que se refere ao tempo) os equipamentos de controle da sociedade, seus empregos e seus serviços e ao mesmo tempo produzir centros mais adaptados a seu meio predominante de locomoção: o automóvel. (VILLAÇA, 1998, p.329).

O bairro tem 50 anos, mas demora a crescer: as casas só ocupam 60% do loteamento

Distância dificulta ocupação

A cidade satélite de Interlagos, destinada a residências de "escol", é hoje uma realidade. Construída para uma população de alta renda que morava na Capital e nos fins de semana descansava na Zona Sul, o loteamento foi incorporado à cidade. Dois foram os motivos para sua aproximação da área urbana: a construção do parque industrial de Jurubatuba, um dos maiores da América Latina, e a inauguração da marginal do Pinheiros.

Com a experiência de quem mora há 30 anos na região, Júlio Muller, 55 anos, dono da primeira imobiliária do bairro, trocou a profissão de assistente de diretoria de uma empresa para vender e comprar imóveis. Ele se tornou cliente dos corretores da Sociedade Anônima Auto-Estradas, responsável pela construção de Interlagos. Júlio não tem dúvidas em afirmar que, na época, o loteamento era uma "coqueluche" das famílias de mais alta renda de São Paulo.

Levou tempo para que Interlagos fosse ocupada. Só depois de 15 anos de sua inauguração é que o bairro progrediu. A distância do centro da Capital era o principal argumento para afastar os interessados na compra de lotes. A Lei do Zoneamento, de 1972, o transformou em área exclusivamente residencial e aumentou o interesse dos moradores em asfaltar ruas, cuidar da limpeza e reivindicar galerias de águas pluviais.

Mas quem são os moradores do bairro? Primeiro, vieram os europeus, com predominância da colônia alemã, que buscava muita

área verde e a proximidade de uma represa. Depois, com o desenvolvimento da região de Santo Amaro e o crescimento industrial, empresários construíram fábricas na área e escolheram Interlagos para morar.

Júlio Muller não cita nomes, para não perder amigos e clientes, mas sabe que muitos executivos da Volkswagen, Ford, Mercedes, Traubomatic, Villares, Avon, Brasimet, Metal Leve, Ceralit e Asvotec vivem no bairro. Apesar disso, a ocupação ainda hoje é pequena: só 55%, a 60%, da área de Interlagos tem moradias; o restante é de proprietários particulares à espera de uma maior valorização para ocupar os terrenos.

O dono da imobiliária reivindica a transformação do bairro em um loteamento fechado, a exemplo de Alphaville e da Chácara Flora. E já se ofereceu até para fazer as obras complementares de infra-estrutura que faltam no local e até cuidar da manutenção, desde que a Prefeitura autorize que o loteamento seja fechado. Ele não esconde que é um dos maiores interessados no negócio: "Isso valorizaria os imóveis".

Fechar Interlagos tem relação com o principal problema do bairro: a falta de segurança. Não é à toa que, nos últimos anos, surgiram guaritas coloridas nas calçadas com guardas particulares. A falta de policiais coincidiu com o aumento de favelas em toda a região de Capela do Socorro, na qual Interlagos está incluído. A nova Administração Regional de Capela do Socorro-Parelheiros tem 514 quilômetros quadrados, 420 mil habitantes, 700 quilômetros de ruas de terra e só 190 de asfalto.

Interlagos é, na verdade, um oásis em relação a bairros próximos. E por isso mesmo muito visado pelos assaltantes. Em muitas ruas de Capela do Socorro, o esgoto corre a céu aberto e a população reivindica canalização, postos de saúde e limpeza de ruas. Entre as casas irregulares, raros são os sobrados. Muitas foram erguidas em faixas de terra esburacada, com características de construção diferente e cores berantes, como acontece no Parque América.

O administrador regional de Santo Amaro, Alcides Gotsfridt, a quem, até há pouco, a área estava subordinada, viveu muitos anos nessa região. Segundo ele, as restrições para a construção em Interlagos foram responsáveis pela demora em sua ocupação, enquanto Colônia, Parelheiros, Cidade Dutra e Rio Bonito se expandiram com rapidez ao abrigar loteamentos populares.

A avenida Robert Kennedy se acostumou com esse crescimento. Transformou-se em corredor de tráfego que une o centro da cidade aos bairros mais distantes da Zona Sul, além de Interlagos. Para não perder suas características bucólicas, esse bairro manteve a área verde, enquanto os demais destruíram a vegetação com construções clandestinas.

Ao se manter intocado apesar de estar em uma área crítica, Interlagos tem muita semelhança, hoje, com outras áreas, como a Chácara Flora, Jardim Marajóara, Granja Julieta e Alto da Boa Vista. A diferença é que essas glebas estão no centro de Santo Amaro, enquanto Interlagos fica em um local mais distante.

Imagem 10 – Reportagem publicada em jornal em razão da comemoração dos 50 anos de inauguração de Interlagos. **Fonte:** O Estado de São Paulo, 26/04/1988.

A reportagem acima, do ano de 1988, retoma o aspecto elitista do projeto de interlagos destacando a distância do centro de São Paulo como fato que atrasa a venda de lotes. Destaca-se a demora para a ocupação do bairro que avança condicionadas por 3 fatores: melhoria das condições de acessibilidade através da Marginal Pinheiros; proximidade com a centralidade industrial em Santo Amaro no Parque Industrial de Jurubatuba; controle do uso e ocupação do solo através da legislação urbanística da Lei de Zoneamento de 1972. Conseguimos identificar na reportagem elementos da ideologia burguesa que fundamentam a segregação em Interlagos diante da urbanização crítica da metrópole. Temos um representante do mercado imobiliário que defende a conversão do bairro em um loteamento fechado

de modo a garantir a valorização dos imóveis inseridos num "verdadeiro oásis" que preserva suas características bucólicas e a natureza em meio a um contexto periférico com construções clandestinas em favelas. O aumento das favelas em Capela do Socorro é destacado como gerador de insegurança aos moradores de Interlagos que, diante da falta de policiais para os protegerem, implantam guaritas com guardas particulares pelo bairro.

As ideias apresentadas na reportagem servem de exemplo que nos permitem identificar as características dos processos de segregação presentes em interlagos. A hipótese deste trabalho é de que os processos de segregação no bairro de Interlagos têm como elemento importante a preservação das características valorizadas do bairro-jardim elitizado projetado por Agache na primeira metade do século XX, demarcando as relações com as classes populares que vivem na periferia da zona sul de São Paulo. Os processos de segregação no bairro de Interlagos se estruturam em três eixos: Controle das normas de uso e ocupação do solo através da Legislação urbanística e patrimonialização do bairro com o seu tombamento baseado num discurso de preservação ambiental; Securitização do espaço público com utilização de pessoal e instrumentos técnicos de vigilância, medidas que se pautam num discurso hegemônico que identifica a cidade como um espaço de insegurança; Valorização imobiliária como resultado da reestruturação produtiva na metrópole e expansão da centralidade dos negócios em direção à zona sul.

Mesmo sendo um bairro-jardim periférico em relação aos demais, Interlagos teve muitas de suas características originais mantidas, contribuindo para isso a Lei Geral de Zoneamento de 1972 (Lei nº7.805/72) que enquadrou a área do bairro como Z1(zona de uso estritamente residencial de densidade demográfica baixa)⁵. Desse modo, Interlagos se junta a um grupo seletivo de bairros onde o zoneamento foi utilizado como instrumento de segregação para proteger as áreas residenciais da população de alta renda em São Paulo.

⁵ A área correspondente a Interlagos no zoneamento de 1972 foi denominada de Z1/024 e tinha o seu traçado delimitado pelas seguintes ruas: Começa na confluência da Avenida Jabacaquera com a Rua 2, segue pela Rua 2, Rua H, Avenida H, Rua 6, Avenida H, Avenida Interlagos, Rua Guaiuba, Rua São Guilherme, Avenida Interlagos, Rua Coronel Índio do Brasil, Avenida Nicolau Alayon, Avenida Jabacaquera até o ponto inicial. Disponível em:

<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1973/800/8001/lei-ordinaria-n-8001-1973-dispoe-sobre-o-uso-e-a-ocupacao-do-solo-urbano-altera-e-complementa-a-lei-n-7805-de-1-de-novembro-de-1972-e-d-a-outras-providencias>.

Nery Jr. (2005) apresenta em seu trabalho a história do zoneamento em São Paulo desde suas origens no século XIX até o ano de 1972 quando foi estabelecida a primeira lei geral de zoneamento. O autor demonstra como o zoneamento foi utilizado como importante instrumento político que auxiliou a segregação das classes de alta renda no setor sudoeste de São Paulo. Antes de 1972 o zoneamento foi aplicado de forma pontual e específica no território, cumprindo a função de regular de forma detalhada os usos permitidos nos bairros residenciais da burguesia paulistana. Essa fase anterior ao zoneamento geral está nas origens das áreas residenciais mais protegidas até hoje e definidas como Z1 em 1972 e como ZER (Zonas Exclusivamente Residenciais) nos zoneamentos posteriores de 2004 e 2016.

A legislação que antecedeu o zoneamento geral de São Paulo se constituiu de 194 normas (atos, leis e decretos) e foi adotada, principalmente, para as regiões a oeste e ao sul da cidade. A grande maioria delas (139) tratou-se de regras de uso e ocupação do solo referentes às áreas residenciais e apenas treze destas não se destinaram a locais do quadrante sudoeste da cidade (Nery Jr., 2002). Bairros como Campos Elíseos, Higienópolis, Pacaembu, Jardins (América, Europa e Paulistano), Alto da Lapa e de Pinheiros, Jardim Lusitânia, Moema, Morumbi, Jardim Boa Vista, todos localizados a oeste ou ao sul do Centro, tiveram sua origem e desenvolvimento marcados por regras de zoneamento cujos parâmetros deveriam garantir a exclusividade do uso residencial e um elevado padrão urbanístico nas regras de construção, com o intuito de impedir a presença de atividades incômodas e de grupos sociais não desejados. (NERY JR., 2005, p. 193).

O (Mapa 2) abaixo explicita a concentração das Zonas Exclusivamente Residenciais no setor sudoeste da cidade de São Paulo, justamente nos distritos com predominância de famílias de alto poder aquisitivo. No mapa, vemos Interlagos destacado como Área de Estudo e enquadrado sob a categoria de Zona Exclusivamente Residencial Ambiental por estar localizado na região de mananciais.

6

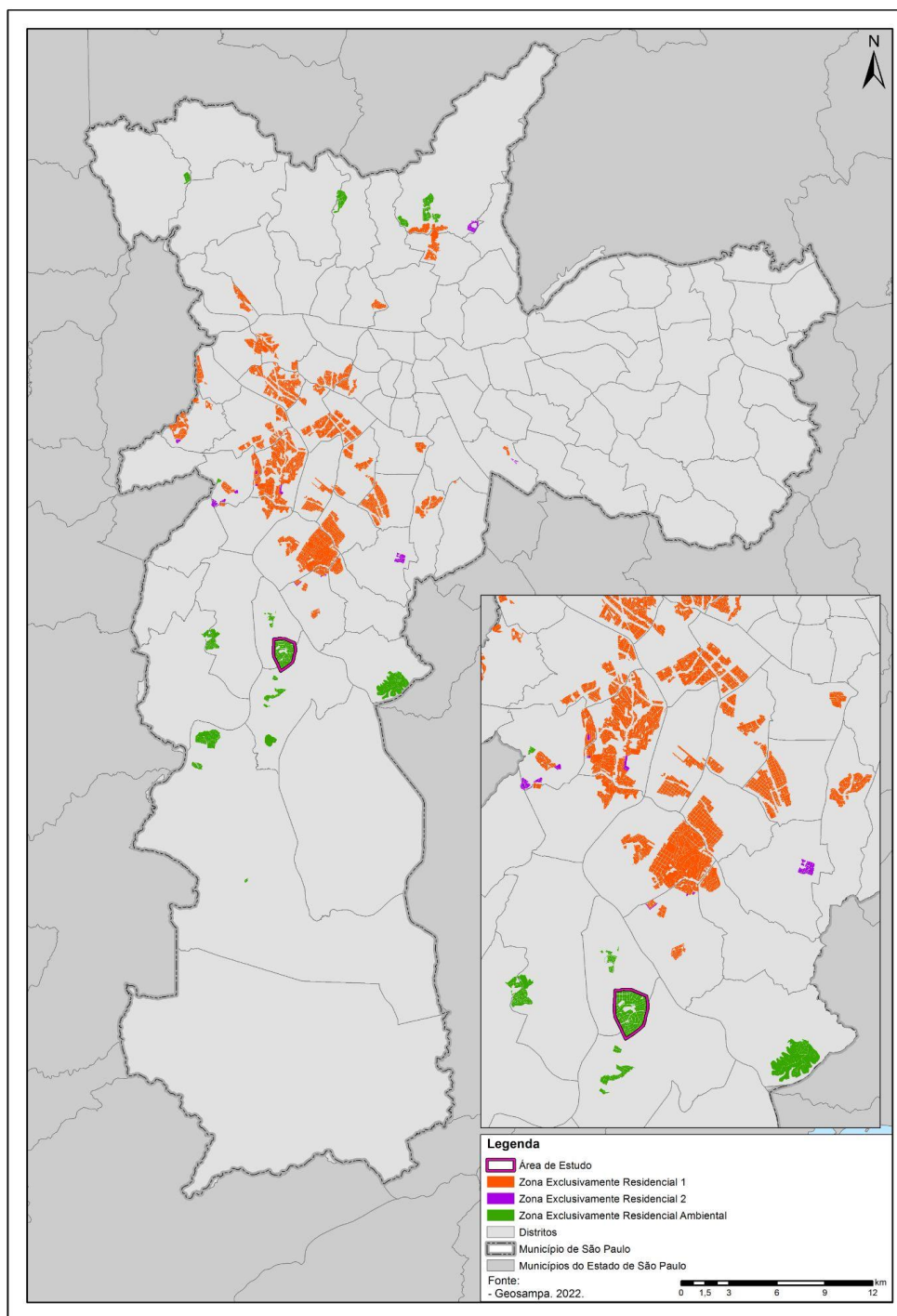
⁶ Conforme consta no Zoneamento Urbano vigente de 2016, as Zonas Exclusivamente Residenciais são porções do território destinadas ao uso exclusivamente residencial de habitações unifamiliares, com densidade demográfica baixa. Esta zona se caracteriza pela ausência dos usos não residenciais e pela baixa densidade, sendo que alguns bairros contam com intensa arborização. A ZER se divide em:

I – Zona Exclusivamente Residencial 1 (ZER-1): áreas destinadas exclusivamente ao uso residencial com predominância de lotes de médio porte;

II – Zona Exclusivamente Residencial 2 (ZER-2): áreas destinadas exclusivamente ao uso residencial com predominância de lotes de pequeno porte;

III – Zona Exclusivamente Residencial Ambiental (ZERA): áreas destinadas exclusivamente ao uso residencial com predominância de lotes de grande porte, localizadas na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental.

Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/zona-exclusivamente-residencial-zer/>



Mapa 2 – Zonas Exclusivamente Residenciais no Município de São Paulo. **Fonte:** Geosampa, 2022. **Elaboração:** Gabriel Paiva Gomes, 2022.

Além de ter seu uso e ocupação do solo regidos pela condição de ZERa no Plano Diretor Estratégico vigente, denominada anteriormente em outros planos diretores de Z1, sobrepõem-se outras importantes normas de uso do espaço em Interlagos. Aqui destacamos o fato de Interlagos ser também considerado um “Bairro

Ambiental”⁷ em virtude do seu tombamento pela resolução 18/2004 do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP. A resolução destaca Interlagos enquanto um bairro de inestimável valor ambiental, paisagístico, histórico e turístico e se configura como um instrumento legal que preserva o traçado urbano, a vegetação e a configuração dos lotes.

Resolução nº . 18/2004

Considerando que o conjunto urbano constituído pelo Bairro de Interlagos apresenta inestimável valor ambiental, paisagístico, histórico e turístico ;

Considerando o padrão de ocupação dos lotes, do qual decorre significativa densidade arbórea e alta porcentagem de solos permeáveis capazes de garantir climas urbanos mais amenos para a Cidade como um todo ;

Considerando que o Bairro de Interlagos é inerente à Represa Guarapiranga igualmente de inestimável valor ambiental, paisagístico, histórico e turístico;

RESOLVE :

Artigo 1º - TOMBAR área do BAIRRO DE INTERLAGOS, contida no polígono obtido a partir da intersecção dos eixos das vias abaixo relacionadas :

Inicia na confluência da Rua Nicolau Alayon com Avenida Interlagos, segue pela Rua Nicolau Alayon, Avenida Robert Kennedy, Rua Joaquim Teles de Mattos, Rua João Carlos de Almeida, Rua Jayme Waldemir de Medeiros, Avenida Antônio Barbosa da Silva Sandoval, Avenida Rio Bonito, Avenida Interlagos, até o ponto inicial.

Artigo 2º - O tombamento incide sobre os seguintes elementos constitutivos desse espaço urbano :

- O atual traçado urbano representado pelos logradouros públicos;
- A vegetação de porte arbóreo e os ajardinamentos públicos e particulares que assim definem e preservam a área permeável dentro do perímetro do tombamento.

[...]

Artigo 4º - Não serão permitidas alterações no traçado do sistema viário, bem como nas larguras das calçadas, sem prévia análise do DPH e deliberação do CONPRESP.

Artigo 5º - Não incidirão sobre a área quaisquer operações urbanísticas (operações urbanas, operações interligadas ou outras de mesma natureza) na área do tombamento, sem prévia análise do DPH e deliberação do CONPRESP.

Artigo 6º - Serão passíveis de regularização apenas as edificações que obedecerem na íntegra a presente Resolução.

Parágrafo Único – Mesmo as pequenas intervenções para adaptar o imóvel às exigências desta Resolução, inclusive plantio de árvores – mesmo na

⁷ “O **tombamento** é um ato administrativo realizado pelo poder público com o objetivo de preservar, por meio da aplicação de legislação específica, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados. Os **Bairros Ambientais** são áreas que apresentam qualidade ambiental e aspectos de sua urbanização que contribuem para a preservação da memória da cidade, sendo assim reconhecidos como Patrimônio Cultural. São caracterizados pelo uso predominantemente residencial, pela ocupação da edificação “solta” no lote, pelo traçado das vias e pela abundante arborização.

São eles: os Jardins (América, Europa, Paulista e Paulistano), Pacaembu e Perdizes, City Lapa, Interlagos, Jardim da Saúde, Chácara Klabin e o Jardim Lusitânia.” Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/patrimonio_historico/index.php?p=28033.

Acessado em: 13/03/2022.

calçada ou correção de guia rebaixada, deverão ser comprovadas antes da emissão do Auto de Regularização.⁸

Vemos que a documentação acerca do tombamento de Interlagos reveste o bairro sob um estatuto jurídico diferenciado, preservando as características e o uso exclusivamente residencial do projeto elitista da Cidade Satélite Balneária de Interlagos. Os argumentos utilizados para a preservação do bairro e para classificá-lo como um bairro ambiental foram o seu “inestimável valor ambiental, paisagístico, histórico e turístico”. Entretanto, há de se considerar o patrimônio cultural num campo de tensões entre interesses econômicos, políticos e as demandas sociais. Como já exposto por Lefebvre (2000) a natureza é tomada enquanto uma mercadoria rara negociada a partir do seu valor de troca. Portanto, a valorização simbólica da natureza, da cobertura vegetal é também apropriada pelo mercado imobiliário numa estratégia denominada por Carlos (2006) de “venda do verde”, onde o valor de troca impõe-se sobre o uso. Nesse sentido, podemos pensar ainda que o Estado ao destacar bairros a partir da valorização de sua qualidade ambiental produz um valor de monopólio a esses espaços.

A renda de monopólio surge porque agentes sociais podem conseguir um maior fluxo de receitas por um maior período de tempo em virtude de seu controle exclusivo sobre determinado item direta ou indiretamente comercializável que, em alguns aspectos cruciais, é único e irreproduzível. (HARVEY, 2014, p. 172)

Para melhor compreensão dos interesses envolvidos no tombamento de Interlagos cabe o destaque para as entidades proponentes do pedido que, segundo notícia veiculada no jornal Folha de S. Paulo no ano de 2004, trata-se da Associação Benfeitores de Interlagos:

Calçadas largas --verdadeiros tapetes de grama-- separando os casarões solenes das ruas sinuosas e tranqüilas, ponteadas por floreiras. Todas essas características, que compõem parte do bairro de Interlagos, na zona sul de São Paulo, agora correm menos risco de sucumbir ao avanço da autofagia paulistana: a região foi tombada pelo Conpresp (conselho municipal de preservação do patrimônio histórico). [...] Nessa área nobre, projetada por Sanson e pelo urbanista francês Alfred Agache, foram criadas várias áreas verdes e vias sinuosas, que desestimulam o trânsito de passagem. A resolução protege exatamente essas duas características. [...]

Instrumento jurídico

"Com o tombamento, ganhamos efetivamente um instrumento jurídico para recorrer em qualquer caso de ataque ao bairro", afirma Luiz César Manguino, responsável pelo Conselho de Meio Ambiente da Associação Benfeitores de Interlagos. Foi a entidade, em parceria com o Centro Comunitário São Pancrácio e o grupo Fiscais da Natureza, que encaminhou o pedido de tombamento do bairro ao Conpresp, em 2002.

⁸ Resolução 18/2004. Disponível na íntegra em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/9de4b_18_T_Bairro_de_Interlagos.pdf. Acessado em: 05/04/2022.

Os moradores tinham medo de mudanças no zoneamento (a região é exclusivamente residencial) e que o próprio adensamento da avenida Robert Kennedy pudessem comprometer o local.

"Aqui minha filha ainda pode brincar na rua, andar de bicicleta. Coisas que não são muito comuns em um grande centro urbano", diz Manguino.

"O tombamento é muito interessante. Vai manter o bairro como é agora, bem sossegado", afirma a dona de casa Vania Scarpelli, 56, que mora em Interlagos há aproximadamente 30 anos.

O tombamento inclui a área entre o autódromo de Interlagos e a represa Guarapiranga -o nome Interlagos, aliás, vem do fato de a região estar entre as represas Guarapiranga e Billings.⁹

Além de considerar a relevância desse instrumento da política ambiental de reconhecimento do valor cultural de determinadas paisagens urbanas, consideramos que ela traz consigo a valorização econômica, reforçando um ordenamento territorial excludente e segregador.¹⁰ Detoni (2020) ao estudar a cobertura vegetal dos bairros ambientais de São Paulo e seus aspectos socioeconômicos identifica a segregação desses espaços em relação ao conjunto urbano, onde o tombamento é frequentemente utilizado como instrumento de restrição do uso dos espaços públicos por quem não é morador do bairro. Destaca-se a contradição da produção e reprodução do espaço inerente ao modo de produção capitalista:

A qualidade socioambiental dos perímetros protegidos, fruto desses atributos qualificadores, permite potencializar o valor de troca. Um grupo social se apropria do espaço público, apoia-se no instrumento de proteção em prol de seus interesses particulares e o converte em um privilégio. Consequentemente, a proteção institucional se afasta do pressuposto que fundamenta um patrimônio cultural: o seu valor simbólico para a coletividade. (DETONI, 2020, p.160)

⁹ Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u102381.shtml>. Acessado em: 05/11/2022

¹⁰ Scifoni (2006; 2013) analisa as contradições das experiências de preservação do patrimônio no Brasil que, apesar de serem frutos de uma ação estatista, estão em disputa por diferentes grupos sociais, podendo servir tanto como instrumento de luta contra a lógica hegemônica de produção do espaço, quanto para reafirmar esta mesma lógica em defesa do valor imobiliário e de práticas que reforçam a segregação socioespacial. A autora destaca o processo de tombamento da Serra do Mar pelo qual diversas associações de moradores do litoral norte paulista se apropriaram do discurso de proteção da natureza, utilizando a natureza como álibi, para se posicionarem a favor do tombamento e da manutenção da baixa densidade de ocupação na planície costeira.

Trata-se, na verdade, da luta contra a popularização das praias, pelo seu uso seletivo, e o interesse destes proprietários de autosegregação, de homogeneidade social no espaço e de manutenção do alto valor de suas propriedades. Contraditoriamente, a natureza tornada patrimônio natural da coletividade é utilizada como álibi, como justificativa para a defesa desses interesses privados. A função do álibi é esconder a essência do fenômeno, serve de desvio que dissimula a lógica que move o processo, que é a da segregação socioespacial na qual a natureza, tornada patrimônio de todos, é apropriada privativamente por um lazer exclusivo de elite que deseja e combate o uso público da natureza. (SCIFONI, 2013, p.525)

Em nosso trabalho buscamos compreender a relação entre as normas de uso do espaço e a segregação socioespacial, bem como compreender as formas de organização dos moradores de Interlagos e como atuam na reprodução do espaço no bairro, sendo representados pela associação de moradores denominada Associação Benfeitores de Interlagos - SBI.

A participação em ambientes virtuais de discussão sobre assuntos do bairro e a análise das informações e documentos disponíveis no site da associação nos permitiram compreender os interesses da associação em preservar o bairro e seus usos, fundamentando suas posições a favor das limitações e restrições ao uso do espaço público utilizando-se da natureza como álibi e de um discurso de preservação ambiental e garantia na segurança pública. A associação torna público em seu site algumas de suas ações em defesa dos interesses dos moradores do bairro, dentre as quais destacamos o esforço em transformar Interlagos num Bolsão Residencial, com instalação de bloqueios que restringem o acesso de veículos ao bairro; garantir que apenas usos exclusivamente residenciais sejam permitidos no bairro; elaboração da proposta de tombamento de Interlagos; parceria com o Conselho Comunitário de Segurança - CONSEG¹¹:

- A ONG SBI – Associação Benfeitores de Interlagos foi fundada em 10 de janeiro de 1963 e já registrou, ao longo de sua existência, momentos de grande mobilização sempre em prol da qualidade de vida do nosso Bairro.
- Composta por moradores voluntários do bairro tem como fonte de renda a doação voluntária de moradores.
- Bolsão Residencial de Interlagos; fomos responsáveis pelo projeto, realização de todas as etapas comprobatórias da adoção dos moradores, aprovação junto a todos os órgãos da Prefeitura e implantação do mesmo.
- Defendemos o Bolsão Residencial de Interlagos contra Ação Civil Pública do MP Estadual por mais de 20 anos. Esta Ação já está transitada em julgado, e temos a missão de reconstruir os bloqueios destruídos nestes 20 anos, uma vez que esta Ação impedia manutenções nos bloqueios e melhorias no mesmo.
- Lutamos incansavelmente contra as invasões do comércio e atividades irregulares na Zona Estritamente Residencial – ZER – de Interlagos; com a atuação Da PMSP-CS revertemos vários casos de uso irregular da área.
- Lutamos incansavelmente contra o barulho urbano, principalmente vindos dos Estabelecimentos (Bares, Casas Noturnas, Restaurantes) da Av. Atlântica.
- Acompanhamos e participamos nas audiências públicas referente ao processo de concessão do Autódromo e seus impactos ao bairro.

¹¹ Os CONSEGs foram criados através do Decreto Estadual nº 23.455, de 10 de maio de 1985, sendo inicialmente regulamentados pela Resolução SSP-37, de 10 de maio de 1985, e aperfeiçoados, pela Resolução SSP nº 013, de 28 de fevereiro de 2018.

Por definição, os CONSEGs são entidades compostas por grupos de pessoas do mesmo bairro ou município que se reúnem para discutir e analisar, planejar e acompanhar a solução de seus problemas comunitários de segurança, desenvolver campanhas educativas e estreitar laços de entendimento e cooperação entre as várias lideranças locais. Informação oficial disponível em: <http://www.ssp.sp.gov.br/conseg/portal/conseg/historia>. Acessado em: 10/12/2022.

- Lutamos incansavelmente pela manutenção e sobrevivência do Laguinho de Interlagos.
- Participamos constantemente no Conselho Gestor do Parque do Laguinho além de termos representantes no Conselho Gestor do Parque da Barragem e Parque do Castelo.
- Encabeçamos a Ação Civil Pública, julgada até agora procedente, que impede a implantação irregular de Projeto da SVMA no Laguinho, inclusive rechaçado pela população de Interlagos.
- Encabeçamos com sucesso o processo de TOMBAMENTO AMBIENTAL do Bairro de Interlagos que acrescenta segurança jurídica inibindo distorções urbanas que possam vir de ações da Prefeitura ou Estado.
- Parceria de longa data com o CONSEG Interlagos.¹²

Durante nossa pesquisa, além de participarmos de reuniões mensais do CONSEG Interlagos, participamos de grupos online de discussão sobre o bairro, tanto ligados à SBI quanto ao CONSEG. O acompanhamento dos debates nos permitiu identificar as demandas dos moradores quanto às questões consideradas problemáticas por eles, bem como as estratégias empregadas para defender seus interesses. As discussões revelam que os moradores de Interlagos consideram que moram num bairro privilegiado em relação ao seu entorno, uma “ilha de prosperidade”, “oásis urbano” que deve ter suas características preservadas. Para proteger as características do bairro, observa-se um discurso de preservação da natureza e de promoção da segurança para restringir os usos dos espaços a quem é de fora do bairro.

O Estado, nas suas diversas instâncias, tem limitações enormes e não dão conta de demandas às mais elementares. Nós aqui no Bolsão vivemos numa ilha de prosperidade na região. Temos um monte de problemas. Na medida do possível, nos articulamos para fazer pressão por solucioná-los. Alguns temos a obrigação de fazer - como atender a Justiça e readequar os bloqueios. Agora imaginar que somos responsáveis pela "degradação" do bairro e da queda do valor das nossas propriedades é uma completa inversão da realidade. Não fosse o difícil trabalho que a SBI tem feito pelo bairro nos últimos 59 anos, onde estariam os valores das propriedades por aqui?(Mensagem de morador voluntário da SBI em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro, 06/02/2022)

Morar em Interlagos é um privilégio, um oásis dentro de SP, um lugar extremamente silencioso, tem mais barulho de maritacas e bem-te-vis do que de carros ... eu moro há 500m do S do Senna e o barulho dos motores não me incomodam, isso porque eu já sabia que morar em Interlagos seria isso, o “pacote” Interlagos é Guarapiranga, Laguinho, árvores, passarinhos, cavalos andando na rua, skates na Mahatma Ghandi e o barulho dos carros do Autódromo. E amo morar aqui por tudo isso. Grande abraço a todos. (Mensagem de morador em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro, 21/01/2022)

Moramos na Catanumi e não temos bloqueios por perto, estamos no meio do bolsão. Eu e meu marido, sempre pensamos que moramos num bairro

¹² Informações disponíveis no site da SBI: <https://www.sbinterlagos.org.br/sbi/>. Acessado em: 02/12/2022

privilegiado e com características únicas. Agradecemos os esforços das ONGs que aqui estão e que deram vida, protegeram e trabalharam muito para que os moradores e novos moradores desfrutem hoje desse paraíso, com remanescentes do bioma da Mata Atlântica, entre mananciais e com uma preciosa reserva natural em seu coração..o Laguinho. Interkáritas e SBI são protagonistas dessa construção, idealizada por Sanson. Estamos aqui porque pessoas se esforçaram em construir e idealizaram um lugar para se viver em harmonia com a natureza viva. Moramos em uma rua que faz parte de um bairro e esse bairro deve ser conservado, pois é um patrimônio da cidade de São Paulo e nos pertence. (Mensagem de moradora em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro, 17/08/2021)

Bom dia, prezados vizinhos!

Devemos nos esforçar e devemos fazer o que for possível para manter o sistema mais eficiente de tudo que nós temos ... Os bloqueios. Quem tem....tem, quem não tem.... dificilmente terá!

A SBI, há décadas, implantou o bolsão residencial, viabilizou o tombamento do bairro e os bloqueios. Seus líderes foram visionários. Isso garantiu a proteção ambiental e maior segurança para os seus moradores.

Somos um bairro modelo, somos privilegiados pois aqui estamos

Quem ama cuida!!!! (Mensagem de moradora em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro, 18/08/2021)

A dedicação e a eficiência da SBI são exemplares.

O Bolsão, os bloqueios e o tombamento do bairro deram legitimidade ao seu zoneamento ZERa-Zona Estritamente Residencial e Ambiental.

Essas sobreposições de leis e decretos determinam o modelo de bairro, com características únicas, aqui na capital.

A proteção e conservação dos recursos naturais de Interlagos, através desses decretos, foram conquistados pela SBI, garantindo as características e proteção do bairro, através das leis ambientais e que lutamos tanto para manter e cumprir. Devemos nos unir, contribuir e dar prosseguimento aos encaminhamentos e projetos, fundamentais para a conservação do nosso bairro.

A nossa maior vitória, nesses últimos anos, foi a reconstrução dos bloqueios, conquista dos 320 moradores de Interlagos.

Foi o maior feito, ganho e legado para os moradores e as áreas verdes do bairro de Interlagos.

Sempre existirão tentativas de realização de projetos e empreendimentos. Por termos regramento todos devem cumprir, cada um deve fiscalizar e buscar argumentos contundentes para que se cumpra a legislação, exemplo concreto de cidadania e realização.

Por todos estes motivos acredito no CADES CS- Conselho de Meio Ambiente/CS Serão criados fóruns, para debates, sugestões e avaliações das demandas ambientais e socioambientais do Território.

Em breve ocorrerá a posse do CADES CS, assim iniciando o biênio 2022/2024.

Participem. (Mensagem de moradora em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro, 28/01/2022)

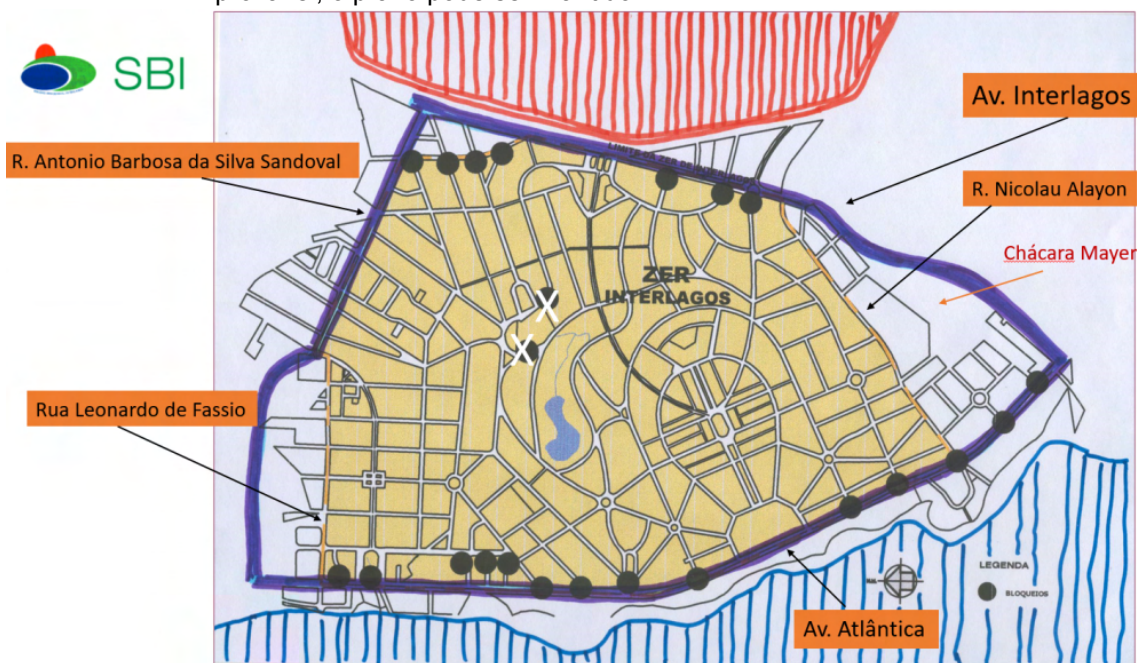
No período de realização do trabalho o esforço da SBI esteve concentrado na arrecadação voluntária dos valores necessários para a reforma dos 22 bloqueios em ruas de Interlagos (R\$165.000,00) com o objetivo de cumprir determinações do Ministério Público que realizará uma vistoria para saber se os bloqueios

encontram-se de acordo com o projeto aprovado pela prefeitura, caso contrário todos os bloqueios de rua deverão ser retirados.

No site da SBI há um breve resumo de sua ação para manter os bloqueios de ruas no bairro. Desde 1992 os bloqueios estão instalados e desde 1998 o ministério público do estado de São Paulo entrou com uma ação para a retirada dos bloqueios, durante esse tempo, as ruas permanecem fechadas à livre circulação:

Ação Civil Pública – MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO – MP

- 1998 – Ação Civil Pública pede a retirada do Bolsão de Interlagos.
- Recorremos da decisão do TJ que reconsiderou o pedido do MP.
- Tribunal de Justiça houve por bem determinar a retirada de apenas 2 bloqueios e a substituição do bloqueios da Rua Trasíbulo por cancelas.
- 2007 – Foi aberta a perícia em relação ao bolsão onde os 3 envolvidos: MP, SBI e Prefeitura de São Paulo colocaram seus peritos.
- 2014 – Sentença DESFAVORÁVEL à SBI anulando a portaria que instituiu o bolsão e consequentemente determinando a retirada do bolsão.
- No Tribunal de Justiça, a SBI apresentou fatos novos no processo.
- 2019 – O TJ reconheceu a legalidade da portaria que implementou o bolsão de Interlagos.
- O Bolsão de Interlagos deve seguir o projeto original aprovado, sem os bloqueios 23 e 24.
- A SBI tem que comprovar que o bolsão encontra-se em conformidade com o projeto.
- Deu prazo até 15 de agosto. O advogado Marco entrou com pedido de prorrogação que liminarmente foi aceito. Sabemos que o MP vai recorrer e mesmo eu achando improvável, o prazo pode ser mantido.¹³



Mapa 3 – Mapa dos 21 bloqueios construídos pela SBI para formação do Bolsão Residencial de Interlagos. **Elaboração:** SBI.

¹³ Disponível em:

<https://www.sbinterlagos.org.br/2020/07/17/breve-historico-do-bolsao-residencial-de-interlagos/>. Acessado em: 02/12/2022.

Sobre os bloqueios construídos, algumas informações foram lançadas por meio de notas pela Associação Benfeitores de Interlagos em grupo online de comunicação. Nas notas estão presentes informações quanto aos valores necessários para a reconstrução dos bloqueios, as estratégias para arrecadação do valor necessário e sobre demais temas discutidos em reuniões da associação:

Notas da SBI - Relatório de 06 de setembro 2021

1 - Situação da arrecadação para reconstrução do Bolsão em 06 de setembro:

- As obras de reconstrução dos bloqueios está em pleno andamento. Vários bloqueios já estão preparados para receber as floreiras de 230 KG cada . A previsão de entrega de todas as 14 floreiras e 31 balizadores (postes para impedir que carros cortem o bloqueio pela calçada lateral) será dia 09 de setembro (provenientes do Rio Grande do Sul).

- O frete destes bloqueios não tinha sido inserido no cálculo de custos iniciais, que inclui agora no valor de 4 mil reais, passando o objetivo da arrecadação para 164 mil reais.

- Assim temos:

- Número de contribuintes : 313

- Valor arrecadado total até a data : 159.000 reais

- Novo valor objetivo de arrecadação : 164.000 reais

- Valor faltante : 5000 reais.

- Vale ainda o convencimento de vizinhos que ainda não contribuíram, a fazê-los, pelo menos com a contribuição de 300 reais. No fim da próxima semana teremos praticamente a metade dos bloqueios prontos (ainda sem as flores).

- Continuamos ainda tentando conseguir patrocínio de empresas/comércio que de alguma forma tem interesse nesta região do Bolsão. O material promocional está pronto. Se você morador conhecer algum empresário que possa se interessar em ter o nome da empresa ligada a preservação de natureza e qualidade de vida, peça para ele entrar em contato conosco.

2- Bloqueios na Atlântica : Os bloqueios da Rua Ortiz , Laudelino e Judite que ficam na região do condomínio indo pra a Av Atlântica ficam em locais insólitos (estas ruas não tem uma moradia ou comércio são muros dos dois lados....), ou seja local fácil para realizarem mal feitos. A alternativa que nos parece mais viável seria utilizar toda esta área como horta comunitária. Precisamos que alguém ou um grupo de moradores interessados neste tema, que faça um projeto para que encaminhemos a PMSP e darmos um uso mais adequado a esta área. Quem se habilita?

3- Containers de lixo espalhadas pelo bairro.

- Reiteramos a Ecourbis sobre a nossa solicitação de retirada dos containers. Eles nos responderam que iam verificar, coisa que obviamente não fizeram. Dentre todas as explicações feitas, dei como exemplo pontual uns containers da Eugenio Bartolomei que, curiosamente, foram retirados. A pressão continua.

4- Parque e monumentos na represa.

- Parece que foi cumprida a Reintegração de posse e parte do terreno do que seria parque foi devolvido a Emai.

- Continuamos no monitoramento do MP com respeito a implantação do parque privado com monumentos enormes. Hoje esta área está se comportando mais como uma ateliê, sem que nenhuma das figuras ali montadas, tenha qualquer fixação permanente (o que caracterizaria uma construção, passível, aí sim, de interdição). (Mensagem de morador voluntário da SBI em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro,06/09/2021)

Notas da reunião semanal da SBI em 13 de Outubro 2021.

1 - Situação da arrecadação para reconstrução do Bolsão :

Com satisfação informo que chegamos ao valor objetivo pra obra , no valor de R\$165.000,00.

Estamos enfrentando alguns dissabores na reconstrução, principalmente o pivoteamento das floreiras e assim, alguns veículos conseguem furar o bloqueio. A Fernanda estudou um “berço” para as floreiras , que evitará este pivoteamento.

A má notícia é que é uma alteração de projeto e vamos ter custos, que informarei em breve.

2 - Ainda sobre o Bolsão:

Constatamos que as ruas que terminam na Atlantica (Rua Judite S Rosatti; Rua Ortiz que ficam próximas ao Condomínio) deixam na parte interna do Bolsão uma área “morta” representando um grande problema de segurança.

Durante a reunião surgiram ideias de como ocupar estas áreas, como horta comunitária e Jardim de Chuva . O fato é que esta situação merece uma ação, e conto com algum voluntário que possa encabece (Com todo apoio da SBI) e leve adiante algum projeto que elimine esta insegurança. PRECISAMOS DE VOCE !!!!

3 - Imóveis em abandono.

A SBI está mapeando os imóveis em situação de abandono. Caso você morador constate que um imóvel esta abandonado, comunique-se via site da SBI www.sbinterlagos.org.br tal imóvel. (Mensagem de morador voluntário da SBI em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro,15/10/2021)

Notas da reunião semanal da SBI em 25 de outubro de 2021.

1 - Situação da reconstrução do Bolsão :

Abaixo o estagio de reconstrução de cada bloqueio . Notem que todos os bloqueios estão em fase de reconstrução.

BLOQUEIO 02	- R José Ferraz de Arruda Junior (Móvel)	- 80%
BLOQUEIO 03	- R Mahatma Gandhi (Móvel)	- 80%
BLOQUEIO 04	- R Nicolau Magnoli (Móvel)	- 84%
BLOQUEIO 05	- Rua Nicolau Alayon (Fixo)	- 0%
BLOQUEIO 06	Avenida Silvio Schiumbata (Móvel)	- 43%
BLOQUEIO 07	Avenida Silvio Schiumbata (Móvel)	- 43%
BLOQUEIO 11	Rua Trasibulo P. Alb (fixo)	- 0%
BLOQUEIO 12	Rua Paranaopolis (Fixo)	- 0%
BLOQUEIO 13	Rua Joaquim Teles de Matos (Fixo)	- 10%
BLOQUEIO 14	Rua Judite (Bloqueio do tipo Fixo)	- 77%
BLOQUEIO 15	Rua Laudelino Luz (Fixo)	- 76%
BLOQUEIO 16	Praça Israel (Movel)	- 77%

Foram gastos até agora R\$ 55.000,00 (Empreiteiro) + 40.000 (Floreiras e Balizadores) , restando 70 mil a serem pagos.

2 - Ainda sobre o Bolsão:

Nesta semana teremos o pessoal da Interkaritas que verificará uma maneira de se aproveitar as ruas Judite S Rosatti; Ortiz e Laudelino para um possível aproveitamento destas áreas destinando para um uso nobre como horta urbana, viveiro de plantas e coisas assim. Se não tomarmos conta, esta área “morta” representa um grande problema de segurança para o bairro.

3 - Imóveis em situação duvidosa.

A SBI entregou ao Sub prefeito a relação de casas que estão em situação de abandono, ou com uso irregular, ou até invadida.

Caso você morador constate que um imóvel está abandonado, comunique-se via site da SBI www.sbinterlagos.org.br .

4- Caçambas de lixo comum/reciclável despejadas no nosso bairro: Solicitamos a retirada dos containerers a Sub Prefeitura. (Mensagem de

morador voluntário da SBI em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro,01/11/2021)



Imagem 11 – Bloqueio localizado na Avenida Benedito Ferreira Silva, impedindo a ligação com a Avenida do Rio Bonito . Foto do autor. 09/12/2022.

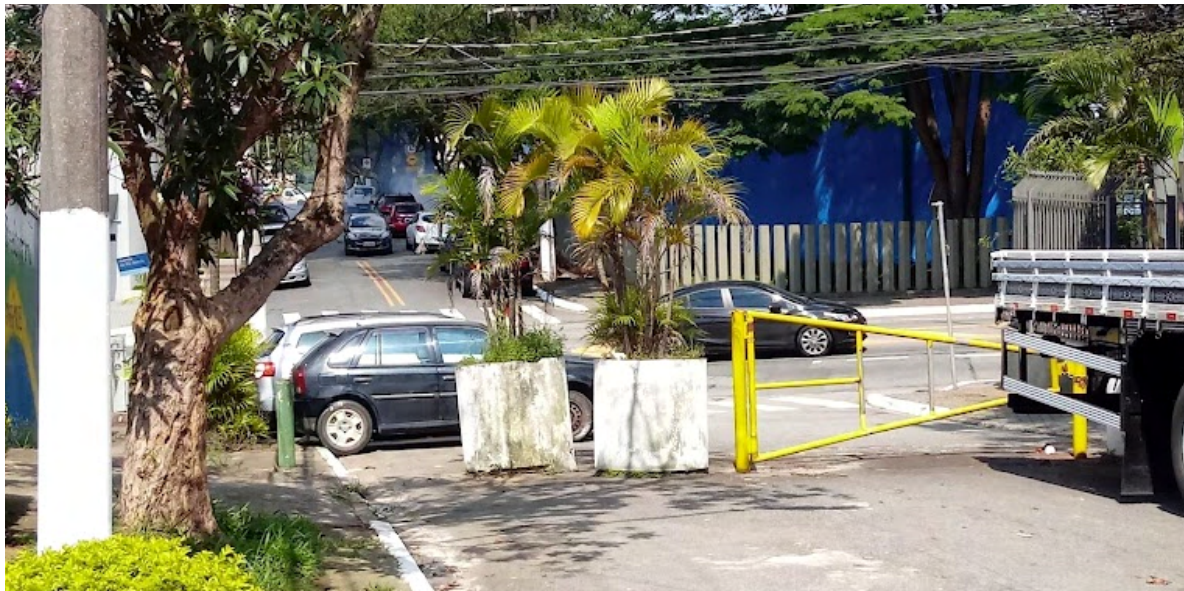


Imagem 12 – Bloqueio localizado na Rua Trasíbulo Pinheiro de Albuquerque, impedindo a ligação com a Avenida do Rio Bonito . Foto do autor. 09/12/2022.



Imagem 13 – Bloqueio móvel reformado e montado com floreiras de cimento de 250Kg cada, seguindo as determinações do ministério público. Localizado na Praça Israel, impedindo a ligação com a Avenida Atlântica . Foto do autor. 09/12/2022.

Todo o esforço para transformar e manter o bairro de Interlagos como um Bolsão Residencial, por meio de uma sobreposição de normas e leis que regulam o uso do espaço, bem como o uso de elementos físicos representados pelos bloqueios, guaritas e carros de empresas de segurança privada, são vistos nessa pesquisa como estratégias para manter e reforçar as características segregadoras e valorizadas do bairro-jardim projetado pela empresa Auto-Estradas S/A, agora, num novo contexto de urbanização crítica da metrópole onde a região de mananciais passa a ser ocupado em bairros populares autoconstruídos por uma classe trabalhadora superexplorada no âmago da economia urbano-industrial. (OLIVEIRA, 1975).

Seabra (2004) separa São Paulo em dois momentos analíticos, entre a cidade de bairros até o final dos anos 1950, onde os bairros configuravam-se como suportes de valores de uso, núcleo da sociabilidade e territorialidade das famílias, e a metrópole policêntrica onde os bairros constituem apenas fragmentos numa ampla mancha de urbanização contínua que avança para as periferias desde os anos 1970 por meio de loteamentos irregulares além Cantareira e áreas de mananciais ao sul

do município à revelia da legislação ambiental, configurando o quadro atual marcado pela implosão-explosão da cidade.

Ocorre na região de mananciais uma disputa pelo uso desse espaço na medida em que a ocupação periférica da população de baixa renda é vista como uma ameaça à qualidade ambiental das águas utilizadas para o abastecimento. Observa-se um discurso que estigmatiza o pobre na medida em que são identificados como os causadores da poluição decorrente do despejo de esgoto na represa, ou pelo “rastros de poluição” deixado pela utilização da represa como lugar de lazer popular aos fins de semana. Ao mesmo tempo, as práticas esportivas (passeios de jet-ski, windsurf, barco a vela) e de lazer elitizados em clubes às margens da Guarapiranga são enaltecidos como sustentáveis e valorizadores deste espaço. Abaixo, temos como exemplo desse embate uma reportagem de 2021 da revista *Veja* que aponta a queda da receita de clubes náuticos como decorrência da degradação ambiental na região:

A (má) qualidade da água, somada à crise econômica da pandemia, impacta diretamente uma forte fonte econômica do pedaço, os mais de dez clubes náuticos do entorno. “Como incentivar nossas crianças a aprender esportes com a água nessa situação? Temos três flagrantes gritantes recentes de descargas de esgotos”, questiona Mário Fontes, diretor do Clube de Campo de São Paulo, que possui mais de 1,2 milhão de metros quadrados de área (dez vezes mais que o Parque Burle Marx) e conta com campo de golfe e pista de hipismo. Ali, o título familiar gira em torno de 55 000 reais e as mensalidades, cerca de 2 500 reais.

Mais antigo do pedaço, o São Paulo Yacht Club (SPYC), fundado com o nome de São Paulo Sailing Club em 1917, teve 150 sócios titulares no seu auge e hoje possui menos de 100. Com o fechamento dos clubes por causa da quarentena, de março a julho passado, viu a receita cair e cerca de 7% dos sócios cancelar seus títulos. A saída para equalizar a conta foi reduzir a operação e a circulação de pessoas. Nesse caso, sobrou para os garçons. “O restaurante está operando, mas sem garçom. Só atendemos no balcão. O sócio vai lá, pega a bandeja e leva para a sua mesa. Outra medida foi restringir a entrada de convidados que não são parentes de primeiro grau dos sócios”, afirma Mark Stevens (47), vice-comodoro do SPYC, cujo acesso se dá pela Avenida Atlântica. Ali, o título custa cerca de 4 700 reais e a mensalidade, 600 reais.

Do outro lado da margem, o Yacht Club Itaipu, fundado em 1934, também enfrenta queda de receitas. “Chegamos a ter mais de 150 sócios e hoje contamos menos de setenta”, afirma Tassilo Mader, 52, comodoro (o presidente nos clubes tem essa denominação) do local. “Frequento a represa desde meus 6 anos, quando meu pai construiu uma casa na Riviera. Nessa época não havia as construções irregulares que há hoje e que prejudicam diretamente a qualidade da água.”¹⁴

¹⁴ Desperdício da Guarapiranga: crise da pandemia e águas sujas afetam imóveis, restaurantes e clubes náuticos. *VEJA*, São Paulo, 18/01/2021. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/capa-poluicao-lazer-guarapiranga/>. Acesso em: 02/12/2022

A partir da teoria urbana crítica, a segregação é vista enquanto alienação do urbano a uma parcela da população revela as contradições do processo de produção do espaço e suas formas de apropriação (SANTOS, 2017). Observa-se na Guarapiranga que, na base do discurso de preservação da natureza, está o uso do espaço consumido a partir de seu valor de troca enquanto mercadoria. A partir de Alves (2010), temos que:

Os limites impostos pelo processo de produção espacial cerceiam e restringem o uso, já que o espaço se transforma em mercadoria em si. A restrição ao uso do lugar, este agora entendido como objeto de consumo, pela subordinação do seu acesso à troca, reforça a segregação espacial. É o caso, por exemplo, das atividades de grupos que se denominam ecológicos, que usam o discurso do limite de acesso a determinados lugares, como algo necessário para a preservação da natureza. “Se todos tivessem acesso a esse lugar ele já estaria destruído”, é a frase que mais se ouve por aqueles que visitam esses locais. Por isso, o limite da acessibilidade pelo artifício financeiro é tido como o melhor à “natureza”. Em nome de sua preservação, privatiza-se o seu uso, permitindo-se apenas ao consumo por quem puder pagar (e muito), fazendo com que o lugar se reverta em um produto de consumo diferenciado. O acesso da população, em geral, aparece, no discurso “preservacionista”, como algo a ser evitado. A sociedade é, em si, uma ameaça ao ser destruidora, anti-ecológica e, portanto, politicamente incorreta. Aqui, o espaço entra no circuito da mercadoria como um “bem”, cujo acesso deve ser restrito a uma classe de privilegiados para continuar uma mercadoria passível de ser consumida. (ALVES, 2010, p.27).

A ocupação residencial de alto padrão e as atividades de lazer das classes de renda elevada são vistas como atividades legítimas pelo histórico da produção do espaço na Represa de Guarapiranga, são usos concebidos no projeto de ocupação dessa região no início do século XX e vistos hoje como ambientalmente corretos. Em contrapartida, a ocupação periférica da população de baixa renda é vista como fruto da falta de planejamento, da permissividade do estado com as ocupações ilegais e como causa da “degradação ambiental”. Sobre essa questão, Bertolotti (2011) traz pontos importantes para demonstrar o conteúdo eminentemente social da chamada crise ecológica, estudando as contradições da ocupação periférica dos mananciais da Guarapiranga e da ideologia que responsabiliza o morador da periferia pela crise de abastecimento em São Paulo.

A expansão da periferia urbana através da concentração da população de baixa renda é apontada como a principal ameaça às águas da represa. São acusados de promover impactos ambientais como a destruição da mata nativa, a geração de um volume maior de esgotos, a acentuação de processos erosivos e da poluição difusa, além de não se adequarem às normas e regras do planejamento urbano e urbanístico compatível com o uso e ocupação do solo apropriado para a região (lotes grandes e mesclados por áreas verdes). São apontados como os principais produtores de esgotos e lixo que vão parar nas águas da represa. Muitas vezes esse tipo de representação que criminaliza o morador de periferia em áreas de

mananciais faz com que ele apareça perante a sociedade como o grande causador da crise de abastecimento hídrico, sendo seriamente estigmatizado como irresponsável social e ecológico, pois estaria colocando em risco uma grande parte da população da metrópole (indiretamente toda a metrópole), hoje afetada pela raridade da água mais do que nunca. [...] Nessa perspectiva o pobre é visto como o sujeito desordenado, incapaz de ocupar o espaço de forma racional, havendo com isso a necessidade de intervenção do Estado (com o seu poder de polícia), expulsando-o para outros lugares em que a sua presença é permitida (longe na natureza e das classes de poder aquisitivo elevado). No caso específico dos mananciais, são agregados como características perniciosas das aglomerações de pobreza urbana ainda outros “fardos pesados”. Além dos estigmas já consagrados como antros de violência, marginalidade e promiscuidade, que colocam em risco a ordem social estabelecida (sobretudo para os possuidores de propriedades), consolida-se um novo e poderoso estigma sobre os aglomerados urbanos de baixo padrão como “destruidores do meio ambiente”. Nessa linha de pensamento, do ponto de vista da crise de abastecimento hídrico, são representados como os grandes causadores da raridade de água em São Paulo. (BERTOLOTTI, 2011, p.205, 207)

Além do estigma de “destruidores do meio ambiente” associados aos pobres, a violência e marginalidade a eles associados gera medidas concretas ligadas a securitização do espaço, seja por dispositivos de monitoramento, ronda ostensiva da polícia militar e empresas de segurança privada vigiando qualquer atitude suspeita, guaritas, cercas e bloqueios de passagem nas ruas de Interlagos.

Nesse sentido, Graham (2016) mostra como há um crescente uso de dispositivos de vigilância e de estratégias de militarização do espaço urbano usados numa guerra constante contra possíveis inimigos ocultos nas cidades ao redor do mundo. Os limites ao redor dos “arquipélagos de privilégio”, espaços corporativos, de lazer e de residência das elites são constantemente policiados e vigiados por dispositivos securitários contra a ação daqueles considerados “perigosos e indesejados”.



Imagem 14 – Câmeras de vigilância do programa Segurança Solidária, localizadas na Rua José Varela. Foto do autor. 09/12/2022.

A nossa pesquisa em Interlagos conseguiu identificar em grupos online de discussão sobre o bairro, bem como em falas registradas em reuniões do Conseg Interlagos e em trabalho de campo alguns pontos importantes de atenção em relação à segurança. De modo geral, qualquer evento que promova a entrada de “pessoas de fora” no bairro são vistos como riscos à segurança no bairro. Como exemplo, temos a seguinte fala de um morador a respeito na necessidade de controle sobre as festas em residências de Interlagos que atraem pessoas de fora do bairro, identificados como um risco aos moradores:

Para se ter ideia do tipo de gente que vinha para a festa, tinha entregador de ifood que entrava para a festa, vinha desde carro de luxo a carro popular. Existem muitas casas que foram a leilão em Interlagos e enquanto isso estão sendo usadas para festas. Essas festas acontecem com gente de qualquer lugar. Vem gente do Grajaú¹⁵

No trecho acima, fica evidente um preconceito de classe que associa o trabalhador pobre e morador da periferia a um elemento suspeito que não é bem vindo no bairro.

¹⁵ Fala de morador da Rua Trasíbulo Pinheiro de Albuquerque registrada em Reunião do Conseg Capela do Socorro e Interlagos realizada no Colégio Humboldt em 14/09/2021.



Imagem 15 – Faixa do programa Vizinhança Solidária e guarita de segurança instaladas na Praça Apeaçaba .
Foto do autor. 09/12/2022.

O desejo de fechar o bairro de Interlagos a “pessoas de fora” é expresso na fala dos moradores e comunicado no espaço através dos elementos como faixas que anunciam que todos os passos de quem está na rua estão sendo monitorados e suas ações serão comunicadas à polícia caso sejam identificadas como “suspeitas” (imagem 15).

Como é possível constatar abaixo na mensagem de uma moradora de Interlagos, o medo da ação criminosa no bairro aumenta na medida em que se reconhece a desigualdade entre Interlagos e os bairros periféricos que os cercam. A condição de “Ilha de prosperidade” gera insegurança naqueles que nela vivem e tentam se proteger pelos elementos securitários aqui apresentados.

Infelizmente nós não estamos numa bolha, escondidos. Os Mapas Virtuais e drones, com altíssima definição e de grande alcance, são utilizados como poderosas ferramentas para espiar os imóveis da cidade. Os bandidos são os que mais utilizam essas ferramentas. O trabalho da SBI é dificultar a dinâmica de circulação no bairro. E o trabalho da Secretaria de Segurança Urbana é coibir e proteger a população. Interlagos já foi concebido como um bairro de elite, desde sua criação. Hoje nem tanto.

Estamos cercados pela miséria e a pobreza. Há uma disparidade social e devemos encarar isso de maneira responsável e com prudência. (Mensagem de uma moradora em grupo online de discussão sobre assuntos do bairro, 02/11/2021).

4 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho se debruçou sobre os processos de segregação na região de mananciais em São Paulo tomando como objeto de estudo o bairro de Interlagos e seu projeto desde a primeira metade do século XX. Concluiu-se que há uma disputa pelos usos do espaço na região de mananciais geradora da segregação e expressão da luta de classes. Dentre as estratégias de preservação dos usos concebidos para Interlagos têm-se a criação de instrumentos legais como o tombamento do bairro fundado num discurso que utiliza a natureza como álibi para se legitimar ao mesmo tempo que culpabiliza o morador pobre dos mananciais pela degradação ambiental.

A pesquisa sobre o desenvolvimento histórico e o contexto geográfico da área de estudo se apoiou em documentação obtida em jornais e análise de documentos oficiais e decretos que regulamentaram e direcionaram o uso do espaço em Interlagos a partir dos novos usos possíveis do espaço com a construção da Represa de Guarapiranga. O trabalho aponta para a produção de um espaço concebido enquanto uma mercadoria a ser consumida pela elite paulistana, planejado pela empresa Auto-Estradas S/A em íntima relação com o Estado.

As formas de segregação em Interlagos estão presentes desde o projeto do bairro e são exacerbadas num contexto de urbanização crítica, com a implosão-explosão da cidade e negação do urbano na produção periférica do espaço na metrópole que avança sobre a região de mananciais. A pesquisa mostrou como o zoneamento e demais normatizações do uso do espaço foram utilizados como instrumentos de segregação no sentido de preservar o uso exclusivamente residencial e um elevado padrão urbanístico nas regras de construção, com o intuito de impedir a presença de atividades incômodas e de grupos sociais não desejados. As favelas e loteamentos ilegais que surgem na região de mananciais como forma de resolução da necessidade de morar, da necessidade de ter um abrigo são apontadas no discurso hegemônico como a causa da destruição da natureza e do aumento da criminalidade. Nesse contexto, as falas e ações dos moradores de Interlagos aqui apresentadas revelam a preocupação em proteger o bairro, seja revestindo-o sobre um estatuto jurídico específico através do zoneamento e tombamento, por reivindicações junto ao CONSEG ou por intervenções no espaço como fechamento de ruas com a instalação de bloqueios, câmeras, guaritas e utilização de empresas de vigilância privada.

A pesquisa teve como objetivo geral a compreensão dos processos de segregação que definem a relação do bairro de Interlagos com o seu entorno no contexto histórico e geográfico de urbanização desse espaço. O trabalho desenvolvido teve como objetivos específicos: Analisar a construção do Projeto Interlagos desde sua implantação na primeira metade do século XX e sua relação com os possíveis processos de segregação socioespacial identificados no bairro; Compreender a relação entre as normas de uso do espaço e a segregação; Compreender as formas de organização dos moradores de Interlagos e como atuam na reprodução do espaço no bairro; Observar como o uso de instrumentos técnicos de vigilância e pessoal interfere na segregação; Identificar elementos forjados no âmbito da segurança pública que possam repercutir na segregação. Os objetivos foram alcançados pela pesquisa com a apresentação do histórico da produção do espaço em Interlagos, suas mudanças e permanências, observadas em relação ao projeto original do bairro, concebido enquanto uma cidade-satélite. Na segunda parte do trabalho foi discutida a relação entre as normas de uso do espaço e a segregação, e apresentadas as formas como os moradores se organizam para defenderem seus interesses em Interlagos, incluindo o uso de instrumentos técnicos de vigilância e participação em associação de moradores e conselhos de segurança do bairro.

A pesquisa partiu da hipótese de que os processos de segregação no bairro de Interlagos têm como elemento importante a preservação das características valorizadas do bairro-jardim elitizado, demarcando as relações com as classes populares que vivem no extremo sul de São Paulo. A pesquisa identificou que os processos de segregação no bairro de Interlagos se estruturam em três eixos: 1º - Legislação urbanística e patrimonialização do bairro com o seu tombamento baseado num discurso de preservação ambiental; 2º - Securitização do espaço público com utilização de pessoal e instrumentos técnicos de vigilância, medidas que se pautam num discurso hegemônico que identifica a cidade como um espaço de insegurança; 3º - Valorização imobiliária como resultado da reestruturação produtiva em São Paulo e expansão da centralidade dos negócios em direção à zona sul. A hipótese da pesquisa se confirmou tendo como elemento central a discussão sobre os interesses que embasaram o processo de tombamento do bairro. Apesar dos três eixos de segregação identificados atravessarem transversalmente a pesquisa, este trabalho se comprometeu em aprofundar-se no primeiro eixo, ou seja, no modo

como a legislação urbanística e patrimonialização do bairro influem na segregação, sendo importante o aprofundamento nos aspectos relativos a securitização e valorização imobiliária em trabalhos futuros.

5 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGACHE, Alfred. Cidade do Rio de Janeiro: Extensão, remodelação, embelezamento. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

ALVES, Glória. O uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação. São Paulo: FFLCH, 2010.

BERARDI, Maria Helena Petrillo. Santo Amaro. História dos Bairros de São Paulo. São Paulo: Secretaria da Educação e Cultura/PMSP, 1969.

BERTOLOTI, Frederico. Os conteúdos sociais da crise ecológica: a reprodução do espaço urbano e a ocupação da Guarapiranga São Paulo: Labur Edições, 2011.

CARLOS, A. F. A. São Paulo: do capital industrial ao capital financeiro. In CARLOS, A. F. A.; OLIVEIRA, A. U. (Orgs.) Geografias de São Paulo: a metrópole do século XX. São Paulo: Contexto. 2004. P. 51-84.

_____. A Segregação como fundamento da crise urbana. In: SILVA, J. B. da; Lima, L. C.; Dantas, E. W. (org.). Panorama da Geografia brasileira II. São Paulo: Annablume, 2006, p. 47-56.

_____. O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

_____. Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole. São Paulo: Labur Edições, 2017.

CUSTÓDIO, Vanderli. Escassez de água e inundações na Região Metropolitana de São Paulo. São Paulo: Humanitas/FAPESP, 2012.

DAMIANI, A. L. A Propósito do Espaço e do Urbano: algumas hipóteses. Revista Cidades. Vol 1. No. 1. Pp. 79-96, 2004

_____. Urbanização crítica e produção do espaço. Revista Cidades. São Paulo,

v. 6 n. 10, 2009. Disponível em:
<https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12282/7890>

DETONI, Sandro Francisco. Cobertura vegetal nos patrimônios ambientais urbanos de São Paulo: apropriação dos valores simbólicos. Patrimônio e Memória, Assis, SP, v. 16, n. 1, p. 142-161, jan./jun. 2020. Disponível em:
<https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/viewFile/1052/1156>

DE BIAGGI, Gabriella Duarte Dantas. Extensão da centralidade e condições de monopólio na metrópole de São Paulo: o Projeto de Intervenção Urbana Arco Jurubatuba. TGI (Trabalho de Graduação Individual) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019

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

GALHARDO, A. C. S. Formas de morar em Interlagos: do bairro residencial ao condomínio fechado. 2011. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011.

GRAHAM, Stephen. Cidades Sitiadas. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, D. Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: M. Fontes, 2014.

HOWARD, Ebenezer. Cidades-jardins de Amanhã. São Paulo: Hucitec, 1996.

LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

_____. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2016.

NERY JR., J. M. O zoneamento como instrumento de segregação em São Paulo Cadernos Metrópole, núm. 13, São Paulo, 2005, pp. 171-198. Disponível em:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=402837794006>.

OLIVEIRA, E. L. Projeto Interlagos - a praia que faltava a São Paulo: contradições e significado da inserção de Santo Amaro/zona sul na formação sócio-espacial metropolitana. Dissertação (mestrado em geografia) - FFLCH-USP, São Paulo 1996.

OLIVEIRA, Francisco de, A economia brasileira: crítica à razão dualista 1, São Paulo. Seleções CEBRAP, 1975.

PADUA, R. F. de. Produção e consumo do lugar: espaços de desindustrialização na reprodução da metrópole. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.

PENTEADO, Antonio da Rocha in AZEVEDO et.alli - A Cidade de São Paulo, Estudos de Geografia Urbana, volume IV - S.P. Nacional, 1958 disponível em: <https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/454/5/GF%2014%20T04%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>

SANTOS, C. R. S. Dos negócios da cidade à cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. Revista Cidades. v. 3, n. 5, 2006, p. 101-122.

_____. A nova centralidade da metrópole: da urbanização expandida à acumulação especificamente urbana. 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

_____. Da marginalidade à segregação: contribuições de uma teoria urbana crítica. Economía Sociedad y Territorio, n. 1, p. 619-646, 2 sep. 2017.

SCIFONI, Simone. Patrimônio cultural e lutas sociais. Espaço & Geografia, v. 16, n. 2, p. 515-528, 2013.

_____. A construção do patrimônio natural. 2006. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder. FFLCH, USP, 1986. Disponível em:

https://eletromemoria.fflch.usp.br/sites/eletromemoria.fflch.usp.br/files/9._os_meandros_dos_rios_nos_meandros_do_poder.pdf

_____. São Paulo: a cidade, os bairros e a periferia. In CARLOS, A. F. A.; OLIVEIRA, A. U. (Orgs.) Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole. São Paulo: Contexto, 2004. Pp. 271 – 314.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 1998.