



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

JOÃO VICTOR RICCHINI FREIRE DE CARVALHO

**Transformações do espaço urbano no fragmento da metrópole: uma análise  
das áreas lindeira do Pátio-estação Vila Sônia**

SÃO PAULO  
2023

JOÃO VICTOR RICCHINI FREIRE DE CARVALHO

**Transformações do espaço urbano no fragmento da metrópole: uma análise  
das áreas lindeira do Pátio-estação Vila Sônia**

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.

Orientadora: Profª Drª Simone Scifoni

SÃO PAULO

2023

CARVALHO, J. V. R. F. de. **Transformações do espaço urbano no fragmento da metrópole: uma análise das áreas lindeiras do pátio-estação Vila Sônia**. 2023.

Trabalho de Graduação Individual - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), São Paulo, 2023.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

## AGRADECIMENTOS

Há muitos a quem saudar por esses cinco anos de luta pelo acesso ao diploma universitário.

O primeiro agradecimento que faz-se necessário é a minha mãe, Luciane Ricchini, mulher que sozinha batalhou para criar os quatro filhos na cidade de São Paulo e cuja crença na educação me inspira todos os dias.

Agradeço as grandiosas amizades que cultivei durante o curso de geografia. Em especial, ao grupo autodenominado “Escaleteiros”, que comigo compartilharam alegrias, dores e amores e viram de perto meu amadurecimento pessoal e acadêmico. Sempre lembrarei de todos vocês.

Agradeço aos queridos amigos da Atlético FFLCH. Ao time de voleibol peço agradecimentos por me proporcionar momentos de diversão. Aos membros da gestão aponto a gratidão por me fazer sentir pertencer a essa instituição que serve como ferramenta de permanência de diversos estudantes. Vocês me ajudaram a aproveitar a totalidade daquilo que a Universidade de São Paulo tem a oferecer.

Congratulo a todos os professores do departamento de geografia que dedicam-se com empenho às aulas da graduação e à construção de uma pesquisa de excelência. Especialmente a figura da minha orientadora, Simone Scifone, que fez meus olhos brilharem pela Geografia Urbana.

Menciono, especialmente, agradecimentos a Flávio Henrique, por conta da ajuda na execução e elaboração dos mapas do trabalho, e a João Marcelo Satyro Flórido, meu companheiro que, mesmo a um oceano de distância, decidiu estar ao lado durante a execução do trabalho.

Por fim, agradeço a Deus que me concedeu o discernimento para trilhar o caminho na Geografia-USP e me apaixonar pela ciência geográfica, pela profissão de docente e por todas as pessoas que fizeram parte da minha caminhada.

## EPÍGRAFE

Da força da grana que ergue e destrói coisas belas  
Caetano Veloso, 1978

## RESUMO

CARVALHO, J. V. R. F. de. **Transformações do espaço urbano no fragmento da metrópole: uma análise das áreas lindeiras do pátio-estação Vila Sônia**. 2023. Trabalho de Graduação Individual (Graduação em Geografia) - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo (FFLCH-USP), São Paulo, p.61, 2023.

Este trabalho de graduação individual busca interpretar as transformações do espaço urbano nas áreas lindeiras do Pátio Estação Vila Sônia da Linha 4-Amarela da Via Mobilidade, na Zona Oeste da cidade de São Paulo, a partir dos elementos históricos que compõem a estrutura urbana local. Nesse sentido, entende-se que as modificações ao longo do tempo estão associadas a processos que envolvem a passagem da produção para a reprodução do espaço urbano na metrópole paulista. A vista disso, pretende-se articular três escalas de análise: a primeira trata dos processos que marcam os ciclos de acumulação de capital ao longo; a segunda opera o nível de transformações urbanas da metrópole; enquanto a terceira atua a nível local, diz respeito à ação transformadora da paisagem empreendida pelo setor privado via verticalização e pelo setor público através da realização obras de infraestrutura, com destaque para a Linha 4-Amarela do metrô.

**Palavras chave:** estrutura urbana; reprodução urbana; verticalização; metrô; Linha 4-Amarela

## ABSTRACT

CARVALHO, J. V. R. F. de. **Transformations of urban space in the metropolis fragment: analysis of the border areas of the Vila Sônia Station Yard**. 2023. Individual Graduation Thesis (Graduation in Geography) - Department of Geography, Faculty of Philosophy, Letters and Human Sciences - University of São Paulo (FFLCH-USP), São Paulo, p. 61, 2023.

This individual undergraduate thesis aims to interpret the transformations of the urban space in the surrounding areas of Pátio Estação Vila Sônia, in the Western Zone of São Paulo city, based on the historical elements that compose the local urban structure. In this regard, it is understood that the changes over time are associated with processes that involve the shift from production to the reproduction of urban space in the São Paulo metropolis. With this in mind, the intention is to articulate three scales of analysis: the first one addresses the processes that mark the cycles of capital accumulation over time; the second one operates at the level of urban transformations in the metropolis; while the third one acts at the local level and concerns the transformative action of the landscape undertaken by the private sector through verticalization and the public sector through infrastructure projects, with a particular focus on the Yellow Line (Line 4) of the subway.

**Keywords:** urban structure; urban reproduction; verticalization; subway; Yellow Line (Line 4).

## LISTA DE IMAGENS

|                                                                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Imagem 01</b> - Av. Professor Francisco Francisco Morato Nº 4240 e Rua Caminho do Engenho Nº 579 - Ferreira.....               | 23 |
| <b>Imagem 02</b> - Rua Bartolomeu Carducho, 335 e Rua Kaoru Oda - Jardim das Vertentes.....                                       | 23 |
| <b>Imagem 03</b> - Rua Caminho do Engenho nº 308 - Foto Google Street View (2011) e acervo do autor (2021).....                   | 29 |
| <b>Imagem 04</b> - Avenida Prof. Francisco Morato altura do nº3987 - Foto Google Street View (2011) e acervo do autor (2023)..... | 29 |
| <b>Imagem 05</b> - Avenida Prof. Francisco Morato altura do nº4228- Foto Google Street View (2010) e acervo do autor (2023).....  | 29 |
| <b>Imagem 06</b> - Avenida Jóia Martins altura do nº199 - Foto Street View (2010) e acervo do autor (2023).....                   | 29 |
| <b>Imagem 07</b> - Propaganda de instalação do shopping na Estação Vila Sônia.....                                                | 43 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Gráfico 01</b> - Destino das linhas EMTU municípios da Zona oeste da Região Metropolitana de São Paulo .....   | 39 |
| <b>Gráfico 02</b> - Destino das linhas EMTU da Zona Oeste da Região Metropolitana de São Paulo por município..... | 40 |
| <b>Gráfico 03</b> - Entrada de passageiros por estação - junho de 2022 a abril de 2023.....                       | 42 |
| <b>Gráfico 04</b> - Média de entrada de passageiros por estação - junho de 2022 a abril de 2023.....              | 42 |
| <b>Gráfico 05</b> - Variação Index Imovelweb venda novo- maio de 2016 a dezembro de 2022.....                     | 52 |
| <b>Gráfico 06</b> - Variação Index Imovelweb venda usado - maio de 2016 a dezembro de 2022.....                   | 52 |
| <b>Gráfico 07</b> - Variação Index Imovelweb venda novo - fevereiro de 2017 a dezembro de 2022.....               | 53 |
| <b>Gráfico 08</b> - Variação Index Imovelweb aluguel- maio de 2016 a dezembro de 2022.....                        | 54 |

|                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Gráfico 09</b> - Variação Index Imovelweb rentabilidade bruta - maio de 2016 a dezembro de 2022..... | 54 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## LISTA DE MAPAS

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Mapa 01</b> - Área de estudo.....                                                      | 10 |
| <b>Mapa 02</b> - Traçado Viário: Estrada Antigas - Silva (2013).....                      | 17 |
| <b>Mapa 03</b> - Bairros Jardim Distritos Butantã, Vila Sônia e Morumbi.....              | 20 |
| <b>Mapa 04</b> - Mapeamento SARA 1930.....                                                | 21 |
| <b>Mapa 05</b> - Mapeamento VASP 1954.....                                                | 24 |
| <b>Mapa 06</b> - Folha Planialtimétrica 1981.....                                         | 25 |
| <b>Mapa 07</b> - Construção Pátio de manobras e estação Vila Sônia Linha 4 - Amarela..... | 30 |
| <b>Mapa 08</b> - Projeto da Rede Básica de metrô idealizado em 1968.....                  | 34 |
| <b>Mapa 09</b> - A implementação do metrô de São Paulo.....                               | 36 |
| <b>Mapa 10</b> - Alterações no traçado da malha metroviária.....                          | 41 |
| <b>Mapa 11</b> - Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana (ZEU).....              | 44 |
| <b>Mapa 12</b> - Empreendimentos área de estudos.....                                     | 56 |

## LISTA DE TABELAS

|                                                                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Tabela 01</b> - Relação de Área de Terreno, Área Construída e Nº de Lotes por Tipologia de Uso dos distritos do Butantã.....    | 48 |
| <b>Tabela 02</b> - Relação de Área de Terreno, Área Construída e Nº de Lotes por Tipologia de Uso dos distritos da Vila Sônia..... | 50 |

## SUMÁRIO

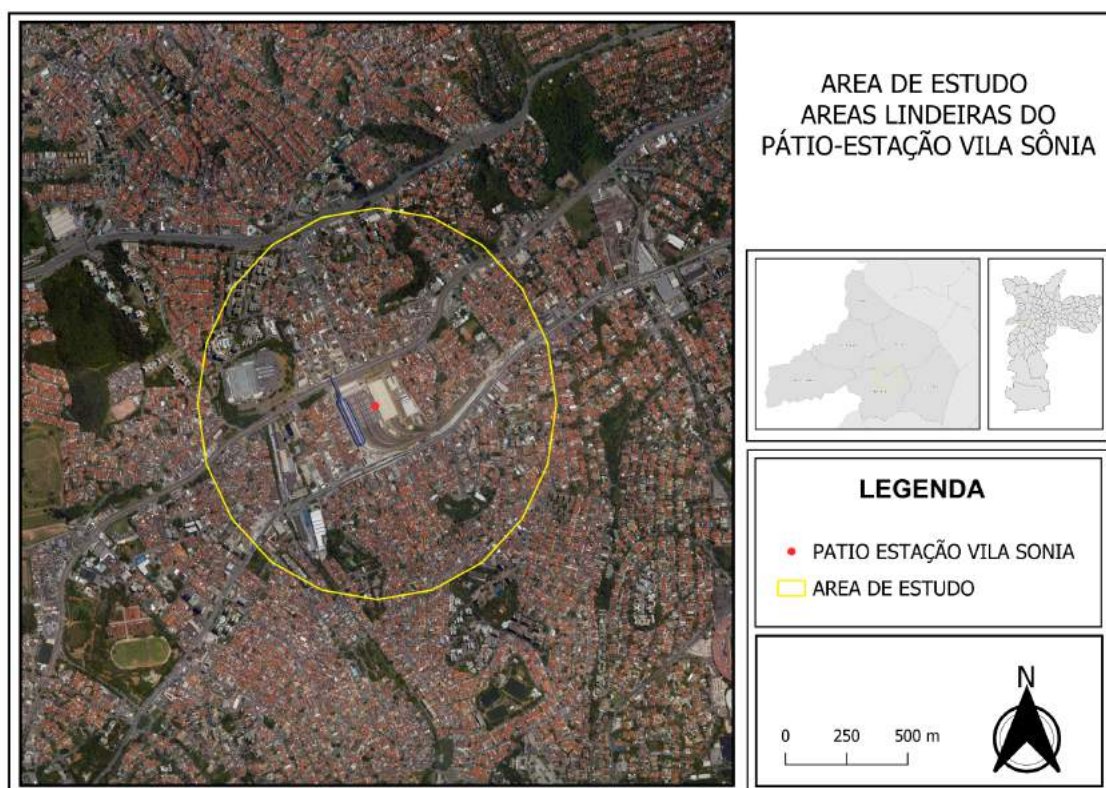
|                                                                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INTRODUÇÃO.....</b>                                                                                                                                       | <b>9</b>  |
| <b>1. DA PRODUÇÃO DA METRÓPOLE À PRODUÇÃO DO FRAGMENTO: A<br/>ESTRUTURAÇÃO URBANA DAS ÁREAS LINDEIRAS DA ESTAÇÃO VILA SÔNIA<br/>DA LINHA 4-AMARELA.....</b>  | <b>13</b> |
| <b>2. DA PRODUÇÃO DAS CENTRALIDADES À PRODUÇÃO DO METRÔ: O NEXO<br/>DE CONSTRUÇÃO DA INFRAESTRUTURA NA METRÓPOLE.....</b>                                    | <b>30</b> |
| <b>3. DA REPRODUÇÃO DO CAPITAL À PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA: O MERCADO<br/>IMOBILIÁRIO NAS ÁREAS LINDEIRAS DO PÁTIO ESTAÇÃO-VILA SÔNIA DE<br/>2010 À 2023.....</b> | <b>44</b> |
| <b>CONCLUSÃO.....</b>                                                                                                                                        | <b>56</b> |
| <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>                                                                                                                       | <b>58</b> |

## INTRODUÇÃO

O presente texto compõe a avaliação final da disciplina de Trabalho de Graduação Individual II necessária para a obtenção do título de Bacharel em Geografia pela Faculdade de Filosofia Letra e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP). Tal documento foi elaborado a partir da sistematização dos resultados colhidos por meio da execução das tarefas previstas no cronograma do projeto apresentado na disciplina de Trabalho de Graduação Individual I e tem por objetivo explicar os resultados da pesquisa.

Como exposto no projeto, a presente pesquisa tem por objetivo analisar as transformações do espaço urbano nas áreas lindeiras, isto é, em um raio de 1000 metros, do Pátio-estação Vila Sônia da Linha 4-Amarela do Metrô (Mapa 01). Portanto, busca compreender os processos de modificação morfológica, verificados empiricamente na paisagem no que diz respeito a instalação do metrô e da verticalização empreendida pelo mercado imobiliário.

Mapa 01 - Área de estudo



Fonte: Geosampa  
Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Haja isso em vista, o trabalho está dividido em três capítulos: o primeiro deles “*Da produção da metrópole à produção do fragmento: a estruturação das áreas lindeiras da estação Vila Sônia da Linha 4-Amarela*” busca reconstituir o processo histórico de formação espacial da localidade. Para tanto, apoia-se nas proposições apresentadas por Milton Santos em “*A natureza do espaço: técnica, tempo, razão e emoção*” (1996) no que diz respeito à relação dialética estabelecida entre a totalidade social e a particularidade local na constituição das lógicas que presidem a produção do espaço. Dessa forma, as morfologias espaciais são compreendidas a partir do processo histórico de realização do modo de produção capitalista na escala do lugar, já o conjunto morfológico como o mosaico de técnicas de diversos períodos históricos que permitem desvelar a constituição espacial..

A fim de analisar o processo de constituição do urbano na área de estudo, o capítulo utiliza a periodização apresentada por Silva (2013) em “*A reprodução do urbano nas tramas da metrópole: operação consorciada Vila Sônia*”. Assim, parte do nexo de produção do espaço estabelecido no período colonial, passa pelo momento de constituição do urbano e termina no presente momento histórico.

Para subsidiar o caminho da periodização utilizada na bibliografia, com vistas a reconstituição histórica das morfologias que compõem a localidade, durante o capítulo se apresenta a análise cartográfica comparativa realizada a partir de mapeamentos e aerofotografias extraídas das bases de dados do Geosampa<sup>1</sup> e Datageo<sup>2</sup>. O ponto de partida da análise se situa na leitura do mapeamento Sara 1930; o caminho trilhado prossegue pelos mapas VASP 1954 e Folha planialtimétrica da Região Metropolitana de São Paulo de 1981; e finaliza na avaliação de sensoriamento remoto das ortofotos 2004, 2007, 2010, 2017 e 2020.

Além disso, o capítulo expõe uma análise comparativa da involução da paisagem local entre os anos de 2010 e 2023 para auxiliar a compreensão dos processos recentes apresentados na localidade. Tal análise compôs-se de fotografias retiradas em trabalho de campo, que buscou captar o atual estágio da produção urbana por meio de registros de obras públicas, novos empreendimentos

---

<sup>1</sup> Geosampa trata de uma plataforma de dados georreferenciados administrado pela Prefeitura da Cidade de São Paulo. Acesso em: <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>

<sup>2</sup> Datageo trata de uma plataforma que compila dados georreferenciados produzidos por diferentes estudos administrado pelo Governo do Estado de São Paulo. Acesso em: <http://datageo.ambiente.sp.gov.br/>

privados e residências antigas na área de estudo, e imagens do Google Street View<sup>3</sup> do ano de 2010, cujo a base são os referenciais obtidos nas fotografias tiradas em campo.

O segundo capítulo, *“Da produção das centralidades à produção do metrô: o nexo de construção da infraestrutura na metrópole”*, procura compreender os processos históricos e geográficos de consolidação da malha metroviária paulista e reverberação da instalação do metrô na área de estudo. Nesse sentido, pretende entender o metro enquanto infraestrutura subordinada à lógica geral de reprodução da metrópole paulista. Por isso, incorpora as discussões em três planos: o primeiro relacionado à dinâmica que preside a produção das cidades ao longo dos séculos XX e XXI por meio das proposições apresentadas por Harvey (2020) no que diz respeito à passagem do capitalismo estruturado no modelo fordista-keynesiano para o flexível-liberal; o segundo refere-se a dinâmica de estruturação das centralidades metropolitanas e seu impacto em relação às escolhas de alocação das infraestruturas; e o terceiro as discussões apresentadas por Magalhães (2021) quanto às inflexões na lógica de produção do metropolitano ao longo da história em submissão às dinâmicas da economia nacional.

Ainda com o objetivo de compreender a dinâmica de consolidação da malha ferroviária, apresenta a análise dos documentos históricos de planejamento da Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ) retirados da Biblioteca do Neli Siqueira<sup>4</sup>. Em conjunto com o subsídio dado pela bibliografia de referência, entende o processo da instalação do Metrô que coaduna com a lógica apontada nos documentos oficiais produzidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ) em relação ao planejamento estratégico de transporte na cidade.

Enfim, com base nos processos demonstrados, o capítulo aborda os efeitos de instalação da Linha 4-Amarela na área de estudo. Para isso, busca verificar os efeitos da instalação do metrô sob as formas de uso do solo por meio do Plano Diretor Estratégico de 2014<sup>5</sup>. Para além disso, objetiva indicar informações referentes à circulação de passageiros na localidade de estudo por meio da análise

---

<sup>3</sup> Google Street View trata de uma ferramenta da plataforma Google Maps administrada pela Google LLC que compila imagens de logradouros em todo mundo. Acesso em: <https://www.google.com.br/maps>

<sup>4</sup> A Biblioteca Neli Siqueira é responsável pelo armazenamento e preservação dos documentos produzidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo. Está situada na stá localizada na Praça Marechal Deodoro, 306\_01230-001, Santa Cecília, São Paulo-SP

<sup>5</sup> Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/>

de dados que dizem respeito ao total de passageiros que utilizam a estação situada na Vila Sônia - que foram compilados com informações presentes no site<sup>6</sup> da concessionária ViaQuatro que administra a linha de metrô - e as linhas de passageiro da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU) que atendem ao terminal metropolitano anexo a estação Vila Sônia - obtidas por meio de levantamento informações presentes no site<sup>7</sup> da EMTU referentes a origem e destino das linhas que atendem os municípios da porção oeste da Região Metropolitana de São Paulo.

Quanto ao terceiro capítulo, *“Da reprodução do capital à produção imobiliária: o mercado imobiliário nas áreas lindeiras do Pátio Estação Vila Sônia de 2010 à 2023”*, tem o escopo voltado à análise da dinâmica imobiliária da área de estudo no presente momento histórico. Assim, objetiva compreender a lógica que preside a acumulação de capital por meio das proposições de Santos (2006), e a reverberação do processo de acumulação na escala do território conforme Carlos (2005). Para corroborar os elementos de ordem teórica, o capítulo analisa as alterações no uso do solo por meio da Relação de Área de Terreno, Área Construída e Nº de Lotes por Tipologia de Uso da Secretaria Municipal da Fazenda da Cidade de São Paulo disponíveis no Infocidade<sup>8</sup> e os dados mercado imobiliário coletados no Imovelweb Index<sup>9</sup> no intervalo que compreende os anos de 2010 à 2023.

Por fim, é apresentada a conclusão, em que se sintetiza os elementos abordados nos demais capítulos.

---

<sup>6</sup>Disponível em: <https://www.viaquatro.com.br/linha-4-amarela/passageiros-transportados>

<sup>7</sup>Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br/EMTU/home/home.htm>

<sup>8</sup>Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento\\_urbano/dados\\_estatisticos/info\\_cidade/index.php/](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/info_cidade/index.php/)

<sup>9</sup> ImovelWeb é um buscador de imóveis digital que atua na maior parte das capitais brasileiras. O Index trata de estatística imobiliárias coletadas na plataforma. Pode ser acessado por meio do link: [imovelweb.com.br](http://imovelweb.com.br).

## **1. DA PRODUÇÃO DA METRÓPOLE À PRODUÇÃO DO FRAGMENTO: A ESTRUTURAÇÃO URBANA DAS ÁREAS LINDEIRAS DA ESTAÇÃO VILA SÔNIA DA LINHA 4-AMARELA**

A análise do processo de constituição da metrópole é um exercício complexo que exige a mobilização de um grande arsenal teórico-metodológico. Uma vez que o processo de produção de “espaços urbanos seguem de perto, no capitalismo, a produção de novas exigências dos ciclos reprodutivos do capital” (Santos, 2006) torna-se imperioso compreender a relação dialética estabelecida entre a totalidade social e a forma de expressão particular dessa totalidade.

Conforme indica Santos (1996) o modo de produção real-abstrato torna-se real-concreto na escala do lugar dando a especificidade da organização dos objetos dispostos segundo a lógica de reprodução social que, no período vigente, é a capitalista. Em outras palavras, o modo de produção capitalista (totalidade) se realiza na escala do lugar (particularidade) e determina o nexo de produção do espaço sob uma lógica homogeneizante. Todavia, não impõe uma homogeneidade a todos os lugares na medida em que a reprodução do capital produz diferenciações pois impõe especializações espaciais dadas pelas divisões territoriais do trabalho que se acumulam no espaço ao longo da história.

Portanto, o modo de produção capitalista produz ordenamentos espaciais lógicos essenciais à reprodução do capital que se transformam conforme as novas necessidades de acumulação criando sistemas de objetos técnicos, com origem em tempos distintos, que formam um mesmo sistema geográfico. Assim não se realiza em um lugar vazio, mas sob um lugar que possui técnicas de diferentes períodos incorporadas e sobrepostas; um espaço com uma estrutura de objetos, normas e práticas que, embora originados em momentos distintos, formam um sistema geográfico que possui um carácter idiossincrático.

Dessa forma, o espaço projeta as diferentes lógicas de reprodução social estabelecidas ao longo da história - daí a compreensão de Milton Santos (2002) que trata o espaço como o acúmulo de tempos desiguais. As morfologias que ocupam o espaço produzido, portanto, são inseparáveis do conteúdo associado a forma de reprodução social estabelecida. Assim, a produção do espaço urbano da metrópole

paulista é produto do movimento de criação-destruição dado pela dinâmica de reprodução do capital ao longo do tempo.

Nesse sentido, ao analisar os processos de desenvolvimento metropolitano, temos que a origem de São Paulo está vinculada ao nexo de produção colonial do espaço associado à reprodução mercantil do capital a nível internacional. Sob o aspecto morfológico, tal lógica de produção espacial ficou marcada pela fundação de vilas, que funcionavam como pontos nodais na organização comercial, necessárias para a ocupação e exploração dos recursos da colônia, sob relações tipicamente capitalistas ainda não consolidadas com predomínio do agrário em relação ao urbano.

Assim, fundada em 1554 pelos jesuítas, a vila de São Paulo de Piratininga tinha como principal atividade econômica a produção de cana-de-açúcar, destinada ao abastecimento da região. A cidade se desenvolveu em torno do Pátio do Colégio, local onde os jesuítas estabeleceram sua missão e construíram a primeira igreja. A ocupação local era marcada por casas simples de taipa de pilão, agrupadas ao redor do pátio, formando um pequeno núcleo urbano. A cidade de São Paulo, ao longo do período colonial, consolidou-se como um importante entreposto comercial e ponto de passagem para o interior do país.

Durante o período do Império no Brasil, a produção do espaço urbano continua submetida a uma forma de reprodução social fundamentada nas funções agrário exportadoras que o Brasil desempenhava na Divisão Internacional do Trabalho. A produção cafeeira do estado de São Paulo, que alimentava as principais potências industriais nascentes da Europa Ocidental, marca a dinâmica de produção do espaço em todo o estado, em especial, na capital paulista.

Nesse momento histórico, a cidade de São Paulo desempenhou um papel importante como centro administrativo e político da província. O centro histórico, conhecido como o "Triângulo Histórico", era o coração da cidade e abrigava diversas instituições governamentais, como a Câmara Municipal e o Palácio dos Governadores, assim como a residência das elites paulistas. Nessa época, o comércio e os serviços se concentravam nessa porção do espaço, onde surgiram as primeiras lojas, escritórios e bancos. A Praça da Sé era o ponto central da sociabilidade paulistana, onde ocorriam eventos cívicos e religiosos, e a Catedral da Sé se destacava como símbolo da religiosidade e da importância da cidade.

O urbano encontrava-se restrito às porções ocupadas pelo centro histórico. Em contrapartida, a porção a Oeste da área central, situada na margem esquerda do Rio Pinheiros, que viria a constituir o atual Butantã - complexo que envolve os distritos do Butantã, Vila Sônia, Rio Pequeno e Morumbi - durante o período colonial e imperial era caracterizada por uma ocupação incipiente.

No contexto histórico em questão, o Butantã, tal como a área de estudo do presente trabalho, se configurava como parte do chamado "cinturão caipira" da cidade. Caracterizada por uma ocupação esparsa, essa área estava predominantemente voltada para a reprodução agrícola. Os espaços rurais se estendiam, abrangendo propriedades agrícolas, sítios e fazendas, onde se desenvolviam atividades relacionadas à produção de alimentos, cultivo de culturas agrícolas e criação de animais. Nesse período, a paisagem da área de estudo era marcada por extensas áreas verdes, campos abertos e uma infraestrutura rural característica, como estradas de terra e pequenos núcleos habitacionais dispersos.

Ainda assim, segundo Silva (2013), o Butantã formava uma importante rota de ligação entre o interior do estado e a área central da província - em que se situa o Centro Histórico da cidade de São Paulo. Era um importante ponto de partida das bandeiras que vieram a explorar o interior do estado e, posteriormente, da rota dos tropeiros que realizavam o traslado de mercadorias no interior do espaço brasileiro. As rotas deixadas por bandeirantes e tropeiros, ainda segundo o autor, foram parcialmente incorporadas à trama viária urbana atual (mapa 02).



A diversificação das atividades econômicas e a massiva imigração impulsionadas pela atividade cafeeira, assim como, fundamentalmente, o processo de industrialização, impulsiona mudanças radicais na produção do espaço urbano em São Paulo. A modernidade imposta de maneira acelerada implode a cidade e revoluciona o urbano rumo à metrópole; a forma urbana restrita a um ponto, centro velho, se espraia pelo espaço.

Como destaca Botelho (2007), novos agentes passam a influir sob a lógica de produção do espaço urbano:

Nos primeiros anos do século XX, o processo de industrialização já se encontra consolidado na capital paulista e a racionalidade do capital monopolista já se manifesta de forma clara através das grandes concessionárias de serviços públicos, na incorporação de novas tecnologias importadas do exterior (iluminação, bondes elétricos), das grandes companhias loteadoras e das próprias indústrias já instaladas, com o seu par indissociável, a formação de um proletariado que se concentra nos bairros operários e nos cortiços. Segundo Petrone (1955), nos primeiros cinquenta anos do século XX, o processo de industrialização transformou a “metrópole do café” na dinâmica e movimentada “metrópole industrial”, sendo que no final dos anos 30 São Paulo já era o maior centro industrial da América do Sul. (BOTELHO, 2007, pág. 23-24)

Assim, grandes companhias associadas ao capital financeiro internacional que se desenvolvia no período histórico agem sobre a produção do espaço urbano. São exemplo disso a São Paulo Tramway, Light and Power Company (Light) - a companhia de energia elétrica responsável pela operação dos bondes da cidade, retificação do Rio Pinheiros, construção e operação da usina de Traição e da represa Billings, que ocupa parte significativa da porção sul da cidade - e a City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited (City) - responsável pela construção dos bairros jardins que consolidaram a instalação das classes mais abastadas a oeste do Centro Velho. Como indica Marcio Rufino Silva (2013), entre 1900 e 1950 as Companhias Light e City tiveram um processo de ganhos do capital por conta da especulação imobiliária promovida pelo uso exclusivo das várzeas para produção de energia elétrica por parte da empresa energética e posterior aquisição desses limites para a criação de bairros jardins da incorporadora.

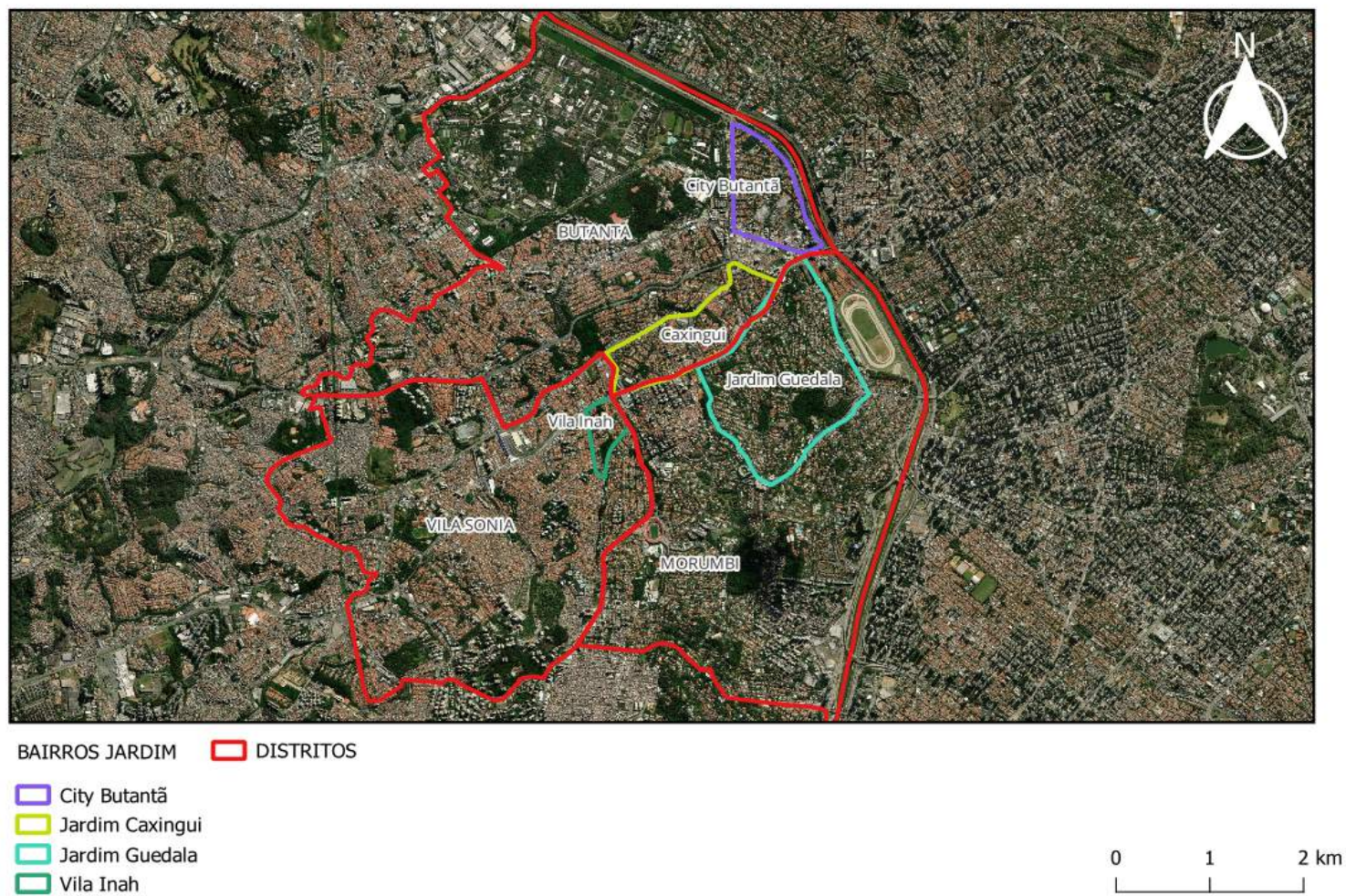
Essa dinâmica, para o autor, foi definidora de parte da morfologia e estrutura urbana no Butantã. Uma vez que o Rio Pinheiros foi retificado e aprofundado, tornando-se um desafio menor para a expansão da mancha urbana da metrópole, foram fundados diversos bairros-jardim, que ocupam uma porção significativa do oeste da cidade de São Paulo e do Butantã (City Butantã, Jardim Guedala e

Caxingui) (Mapa 03). Além disso, importantes equipamentos de referência foram instalados na área a oeste do Pinheiros, sobretudo, o Jockey Club, a Cidade Universitária e o Instituto Butantã.

Neste período histórico, as futuras áreas lindeiras da estação Vila Sônia, eram caracterizadas por uma ocupação dispersa. De acordo com os registros cartográficos do mapeamento realizado pela Società Anonima Rilevamenti Aerofotogramétrico (SARA) (Mapa 04), era possível observar uma distribuição fragmentada e irregular dos assentamentos na região. A ocupação apresentava uma heterogeneidade espacial, com a presença de espaços vazios e algumas áreas urbanizadas em desenvolvimento próximas ao Bairro Jardim do Caxingui.

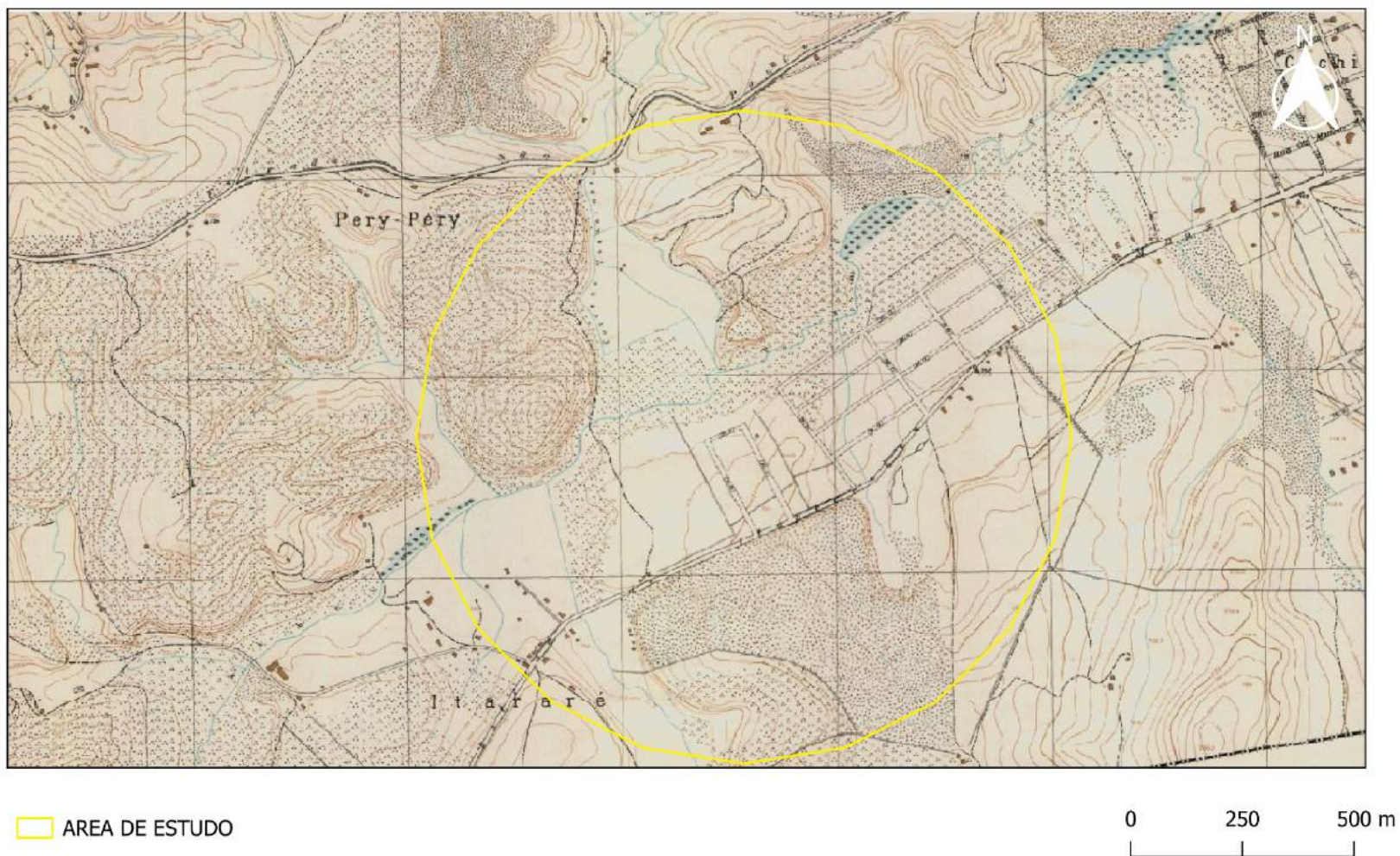
Essa configuração, marcada pela dispersão da ocupação urbana, deriva fundamentalmente da não incorporação da porção Oeste da metrópole paulista à malha ferroviária. Como destaca Langenbuch (1968), a estruturação suburbana em São Paulo, em um primeiro momento, ocorre no formato de subúrbios-estação, isto é, áreas suburbanas consolidadas em torno das estações ferroviárias que, por um lado concentraram polos industriais geradores de empregos e por outro facilitaram o traslado de operários da residência ao trabalho. É por esse motivo que antigos centros de ocupação, como Cotia, Itapecerica e Embu e a parte da porção Oeste da capital, serão preteridos em relação às localidades atendidas pelo trem, como Santo André, São Bernardo e Guarulhos.

Mapa 03 - Bairros Jardim Distritos Butantã, Vila Sônia e Morumbi



Fonte: Geosampa  
Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Mapa 04 - Mapeamento SARA 1930



Fonte: Geosampa  
Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

No momento subsequente, entre 1950 e 1980, Marcio Rufino Silva (2013) indica o momento de “*boom de loteamentos*” no Butantã. É destacado, portanto, o processo de ocupação urbana por meio do crescimento exponencial de loteamentos nas porções periféricas do oeste da capital paulista. Neste período se constituem bairros populares que, em contraste com os bairros jardins instalados na Zona Oeste da cidade de São Paulo, são marcados pela precariedade da existência urbana.

Tal forma de ocupação está associada ao avanço do transporte de massa rodoviário (ônibus) que induziu ao processo de ocupação das hinterlândias paulistanas. Dessa forma, a ocupação do Butantã seguiu o padrão daquilo que Langenbuch (1968) denomina de “subúrbio-loteamento”, no qual a ocupação urbana ocorre em um aspecto linear, que segue as vias de circulação rodoviária características de itinerários dos ônibus - em especial, no caso do Butantã, nos eixos das rodovias Raposo Tavares, Av. Francisco Morato, Av. Eliseu de Almeida e Av. Corifeu de Azevedo Marques.

A difusão dessa forma de ocupação do espaço - incipiente até a década de 1940 que se intensificou com a expansão do nexos rodoviarista - impulsionou a formatação dos bairros da área de estudo - Vila Sônia, Jardim Monte Kemel, Ferreira, Jardim das Vertentes e Jardim Peri-peri. Conforme demonstrado pelo mapeamento VASP Cruzeiro de 1954 (Mapa 05) e as Folhas Planialtimétricas de 1981 (Mapa 06), o processo de densificação urbana e a expansão das atividades urbanas impactou diretamente esta área da cidade. À medida que a cidade se expande, a malha urbana avança sobre os espaços “vazios”.

Neste período histórico consolidou-se a forma de ocupação horizontal que caracterizou os bairros da área de estudo até os anos recentes. Conforme as morfologias que se expressam no espaço presente e as informações cartográficas supramencionadas, essa ocupação horizontal não possui características arquitetônicas e de uso do solo homogêneas. Essas características arquitetônicas e de uso do solo distintas revelam a diversidade e a heterogeneidade presentes nos bairros da área de estudo, refletindo as diferentes realidades socioeconômicas e funcionais de cada localidade.

Embora os bairros da área de estudo apresentem uma prevalência de construções do tipo sobrado, caracterizando a arquitetura predominante, é possível observar contrastes entre os diferentes bairros. Por exemplo, no Jardim Monte Kemel, Ferreira e na área de várzea do Jardim das Vertentes, as construções são mais simples, com residências de estrutura modesta. Essa diferença se destaca em relação aos bairros vizinhos, como Vila Sônia, Jardim Peri-Peri e divisor de águas do Jardim das Vertentes, onde as casas possuem uma forma associada à reprodução da classe média, com projetos mais elaborados e uma arquitetura que reflete um maior poder aquisitivo (Imagens 01 e 02). Além disso, o bairro Ferreira apresenta uma ocupação mista, com a presença de galpões industriais e de pequenas firmas, o que confere uma dinâmica específica à área.



Av. Professor Francisco Francisco Morato Nº 4240 e Rua Caminho do Engenho Nº 579 - Ferreira  
Fonte: Acervo do autor, 2023



Rua Bartolomeu Carducho, 335 e Rua Kaoru Oda - Jardim das Vertentes  
Fonte: acervo do autor, 2023

Mapa 05 - Mapeamento VASP 1954



AREA DE ESTUDO 1954

0 100 200 m

Fonte: Geosampa

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Mapa 06 - Folha Planialtimétrica 1981



Fonte: Emplasa - DataGeo  
 Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

A partir da década de 1980 mudanças profundas ocorreram nas morfologias e fluxos metropolitanos de São Paulo. Tal transformação está associada à reorganização do capital da nível internacional frente às mudanças técnicas do período vigente e os limites críticos, expressos na crise de 1973. O nexo econômico dado pelas grandes plantas fabris, garantia do pleno emprego, investimento e endividamento pelo Estado (fordista-keynesiano) é rompido e se estabelece um novo direcionamento relacionado à produção pautada no uso econômico do espaço pelas cadeias globais de produção, na austeridade fiscal, restrição de oferta de crédito estatal e taxa natural de emprego (flexível-neoliberal).

Para David Harvey (2020 [1989]), o processo de transformações dado pela mudança econômica fordista-keynesiana para a flexível-neoliberal transformou a lógica que preside a administração e o financiamento de infraestruturas nas cidades. As restrições de crédito estatal e a erosão da base fiscal das cidades impostas após a crise econômica de 1973, marca a ascensão do modelo neoliberal de gerenciamento empreendedor da cidade. Há uma tentativa por parte dos gerenciadores citadinos de atrair o investimento privados a fim de que a cidade possua uma inserção privilegiada na divisão do trabalho e do consumo através da aquisição de funções-chaves de controle e comando das altas finanças.

Dessa forma, “a tarefa da gestão urbana é, em resumo, atrair para dentro do espaço fluxos altamente voláteis de produção, financiamento e consumo” (Harvey, 2020 [1989], p. 167) e isto é concretizado através de ferramentas regulatórias que aumentam a participação das empresas na produção da cidade. Dentre tais ferramentas cabe destacar os instrumentos de renovação urbana de áreas degradadas, as parcerias público privadas (PPP) e as isenções fiscais que funcionam como forma de transferência do recurso público para as empresas privadas.

Esse movimento de realização do modo de produção na escala do lugar reflete, em São Paulo, a passagem do momento produção do urbano no espaço “vazio” para a reprodução do urbano nos limites internos da metrópole. A transformação, de uma metrópole com centro histórico concentrador de atividades industriais associada a uma economia global de viés fordista-keynesiano, para uma metrópole com centralidade localizada a sudoeste que centraliza as atividades de

comando associada ao fornecimento de serviços do terciário moderno representativa de uma economia global flexível-neoliberal.

Dessa forma, no século XXI, a cidade de São Paulo se caracteriza por uma multiplicidade de centralidades que refletem a dinâmica urbana contemporânea. O Centro Histórico perdeu importância relativa na concentração das atividades economicamente dinâmicas mediante a produção do Vetor Sudoeste - que, como destaca Carlos (2017), foi constituído através da violenta parceria entre o capital financeiro internacional e as forças estatais de regulação local na forma do instrumento da Operação Urbana, que flexibilizou a propriedade da terra e instaurou um processo de acumulação primitiva internamente ao urbano. Os fluxos se (re)organizam dentro do espaço metropolitano e novas áreas passam a ser alvos das estratégias dos capitais associadas à produção do urbano.

Dentre tais áreas, destacam-se aquelas localizadas a Oeste do Pinheiros, como o Butantã. Segundo Rocha (2016), as mudanças relacionadas à verticalização verificadas no espaço do Butantã, de maneira incipiente a partir da década de 1980 e intensa na década de 2000, estão relacionadas à dinâmica de reprodução do espaço urbano na metrópole paulista. Em outras palavras, é expressão da necessidade de inversão de capitais internacionais ociosos na produção de novas morfologias urbanas - que muitas vezes surgem associadas a destruição das antigas morfologias - como forma de contenção da crise de reprodução do capital. Para o autor, o complexo que forma o Butantã é uma nova fronteira de reprodução do espaço urbano para ganhos do capital altamente financeirizado na metrópole paulista.

Nesse sentido, Rocha coloca, com base em dados da Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio (EMBRAESP), que no período que compreende 1995 a 2007, o Butantã<sup>10</sup> foi a terceira localidade da cidade em que mais houve lançamento de apartamentos, com um total de 13.096 unidades, para mais, indicando que entre 1993 e 2010 esta área esteve acima da média da cidade quanto a quantidade de apartamentos lançados.

Nesse sentido, a verticalização rompe com o nexo de produção horizontal do espaço que prevaleceu durante décadas. A área de estudo, que era caracterizada

---

<sup>10</sup> Para a Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (EMBRAESP) o Butantã é formado pelos distritos do Butantã, Raposo Tavares, Rio Pequeno e Vila Sônia.

por uma ocupação de baixa densidade com predominância de construções horizontais destinadas aos mais diversos estratos de renda e, no caso do Ferreira, indústrias e pequenas firmas, passou a ter em sua composição grandes construções verticais condominiais de classe média. A produção de condomínios muda substancialmente a intensidade de uso do solo e impõe novas lógicas ao espaço urbano local (Imagens 03,04,05 e 06)

Para além dos empreendimentos privados, o investimento público também integra a trama de reprodução do capital. Em relação a isso cabe destacar o advento de instalação da Linha 4 - Amarela do Metrô nos distritos do Butantã e Vila Sônia, um importante objeto que permite uma ampla transformação dos caracteres urbanos nas áreas lindeiras - aquelas que estão em um raio de 1000 metros das estações do Metrô -, seja pelo vulto da obra ou pelas transformações do zoneamento associadas (Mapa 07).

Como destaca Low-Beer (1987):

O metrô, pelo tipo e vulto do investimento, ocasiona um impacto nas áreas diretamente afetadas pela sua construção. A obra se impõe à paisagem através de estações, terminais de integração, parques de estacionamento, sistema viário complementar de córregos, viadutos de transposição, obras que provocam profundas modificações na fisionomia urbana. Além das transformações físicas, as transformações no uso do solo que acabam ocorrendo, impactam a estrutura fundiária e de nas áreas atingidas. (LOW-BEER,1987, pág.)

Assim, a obra pública se realiza enquanto um processo de imposição de novas morfologias e regulações sobre o espaço construído. As desapropriações de extensas áreas para a execução das obras alteraram profundamente a fisionomia e a dinâmica de circulação do lugar. Para além disso, impõem novas lógicas de regulação do espaço urbano local em articulação com o macroplanejamento da metrópole, organizado por parte do poder público, de maneira a permitir a flexibilização da dinâmica construtiva, algo que privilegia o mercado imobiliário.

O urbano se reestrutura dentro de seus próprios limites e, dessa maneira, as antigas formas se desintegram abrindo caminho para a instalação de novas formas. Contudo, a desintegração não abrange a totalidade do espaço e, dessa forma, compõe-se um mosaico complexo que contém morfologias que desvelam a existência de sistemas temporais pretéritos, bem como indicam os processos impulsionados pelo sistema temporal presente. Nesse sentido, a forma expressa na paisagem é a síntese material dos processos sociais em movimento no curso da história; o velho que se preserva perante o novo constitui o espaço urbano.



Rua Caminho do Engenho n° 308 - Foto Google Street View (2011) e acervo do autor (2021)



Avenida Prof. Francisco Morato altura do n°3987 - Foto Google Street View (2011) e acervo do autor (2023)

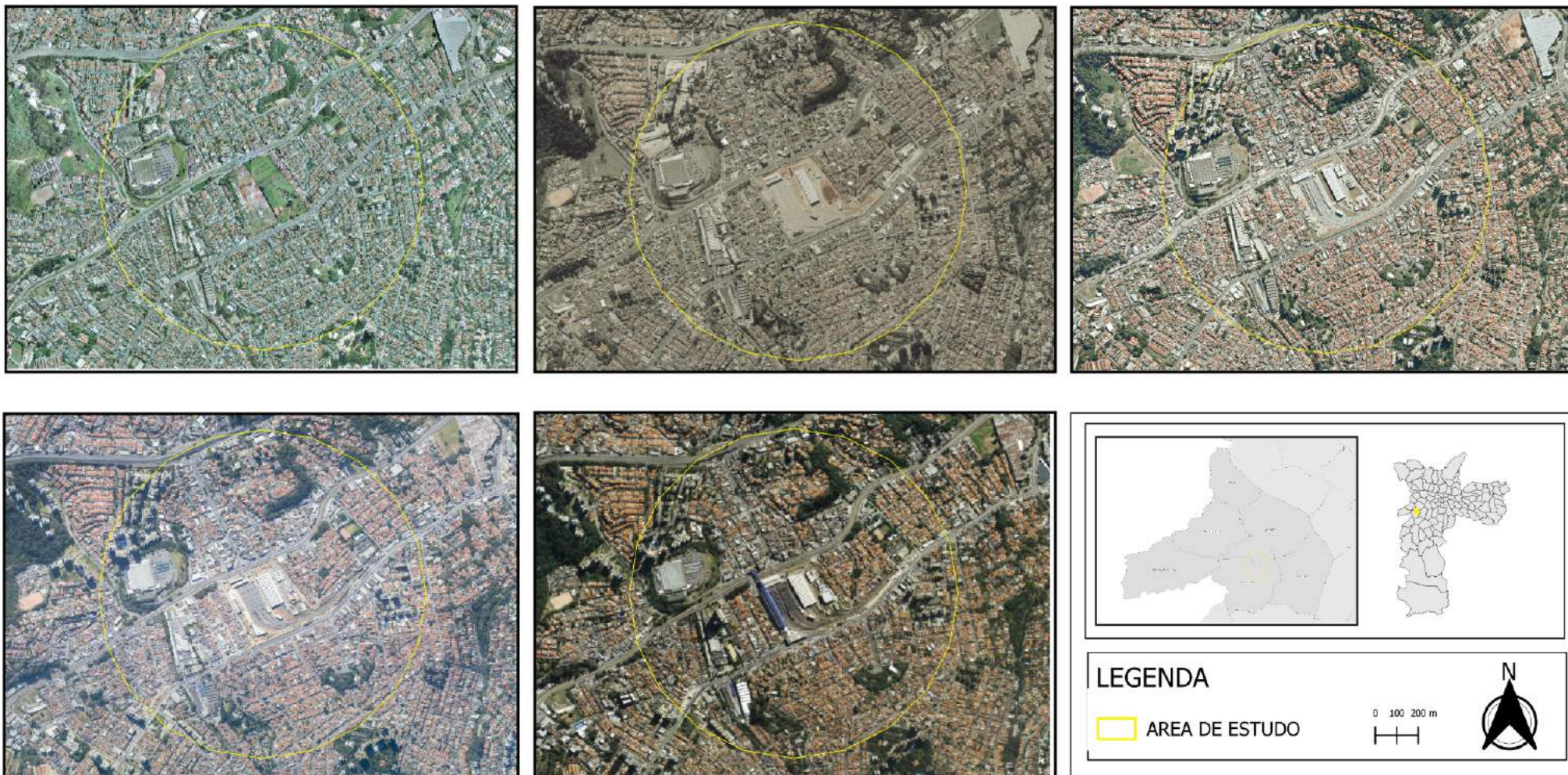


Avenida Prof. Francisco Morato altura do n°4228- Foto Google Street View (2010) e acervo do autor (2023)



Avenida Jóia Martins altura do n°199 - Foto Street View (2010) e acervo do autor (2023)

Mapa 07 - Construção Pátio de manobras e estação Vila Sônia Linha 4 - Amarela



Fonte: Geosampa - Emplasa - Datageo  
Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

## **2. DA PRODUÇÃO DAS CENTRALIDADES À PRODUÇÃO DO METRÔ: O NEXO DE CONSTRUÇÃO DA INFRAESTRUTURA NA METRÓPOLE**

Como exposto no capítulo anterior, o espaço pode ser compreendido a partir do “acúmulo de tempos desiguais” (2002) de técnicas nas formações geográficas na escala do lugar. No caso do objeto técnico metrô, o processo de incorporação ao espaço metropolitano ocorreu em uma realidade relativamente recente se considerado o processo de constituição histórico do espaço paulista como um todo.

Dai a necessidade de incorporar a análise das transformações fundamentais mais recentes à lógica de reprodução do capital ao longo do século XX e XXI, a qual alterou profundamente os sistemas de objetos instalados ao redor do globo. Em outras palavras, a alteração da lógica de reprodução econômica pautada na dinâmica fordista-keynesiana para a flexível-liberal, destacada no capítulo anterior.

A rede do metrô de São Paulo espelha essa transformação urbana em ao menos duas dimensões: a primeira diz respeito à própria lógica de regulação, planejamento e financiamento do metrô paulistano. O projeto metroviário foi concebido inicialmente a partir da expressão da economia fordista-keynesiana na formação econômica e social brasileira: o Estado técnico-burocrático-autoritário do regime militar, cujo os objetivos estavam associados ao Projeto Nacional de Desenvolvimento. De outra forma, foi pensada a partir do projeto de industrialização e desenvolvimento tecnológico caracterizado pelo investimento do capital nacional em formação e, fundamentalmente, do Estado.

Como indica Magalhães (2001), nesse período inicial do metrô há uma primazia do controle estatal sob o investimento de infra-estrutura. Por isso, para a autora, a Companhia do Metropolitano de São Paulo se funda como uma empresa estatal com capacidade de planejamento técnico e operacional que se utiliza da iniciativa privada para a execução da obra. O Estado mantém o financiamento e propriedade da infraestrutura e contrata um terceiro para realizar a obra de engenharia civil em um modelo contratual denominado empreitada.

Ainda segundo a autora, o período atual marca o avanço das parceria público-privadas (PPP) na construção do Metrô. O Governo do Estado de São Paulo (GESP) atua na cooptação de investimentos estrangeiros por meio da adaptação

dos instrumentos normativos para viabilizar as parcerias e atender as demandas das instituições financeiras internacionais. A Companhia do Metropolitano passa a ter um papel complementar à iniciativa privada que interfere diretamente sobre os processos de planejamento e operação dos sistemas de transportes, assim como na definição da distribuição dos recursos financeiros advindos da arrecadação das passagens vendidas.

Dessa forma, o capital internacional privado aumentou significativamente a sua capacidade de influência sobre a definição da dinâmica infraestrutural do metrô, revelando aquilo que Arroyo (2006) identifica como vulnerabilidade dos territórios latino americanos à difusão das finanças. A linha 4-Amarela, primeira parceria público privada no âmbito do metrô, expressa essa dinâmica na medida em que, como indica Scarcelli (2017) e Magalhães (2021): (1) seu financiamento pelo Banco Mundial foi condicionada a concessão operacional da linha metroviária a iniciativa privada; (2) o traçado foi redefinido pelas consultoras associadas ao Banco Mundial e Japan Bank for International Cooperation com objetivo de cooptar estações com maior rentabilidade, isto é, fluxo de passageiros; (3) alterou a dinâmica do transporte metropolitano através da cláusula contratual que impõe a secção de trajeto dos ônibus da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) para evitar concorrência de passageiros com a linha metroviária; (4) impôs a transferência dos fundos públicos da Companhia do Metropolitano de São Paulo para as concessionárias privadas por conta do estabelecimento da diferença entre passagem social paga pelo usuário, mais barata, e passagem operacional paga às concessionárias, mais cara, e cuja a diferença é transferida por meio da câmara de compensação e dos bilhetes metropolitanos (Bilhete Único).

[...] o reajuste de tarifas dos transportes é uma decisão política altamente sensível, seria preciso que o reajuste contratual das tarifas que remuneram o parceiro privado fosse previsto e isolado da definição política. Adotou-se, portanto, como solução a diferenciação entre as tarifas: uma "tarifa Política" (ou "tarifa social"), paga pelo usuário para usar o serviço, e uma "tarifa contratual" (ou "tarifa de remuneração"), a que o concessionário faz jus por cada passageiro que transporta [...] O contrato definiu que a concessionária receberia 100% da tarifa de remuneração do passageiro exclusivo da linha, independente de o passageiro ser pagante ou beneficiário de alguma gratuidade ou redução da tarifa do bilhete. Para passageiros integrados, a concessionária receberá 50% da tarifa de remuneração [...] O descompasso de reajuste da tarifa política diante da pressão social e as gratuidades e benefícios a parcelas da população indicavam que havia possibilidade de

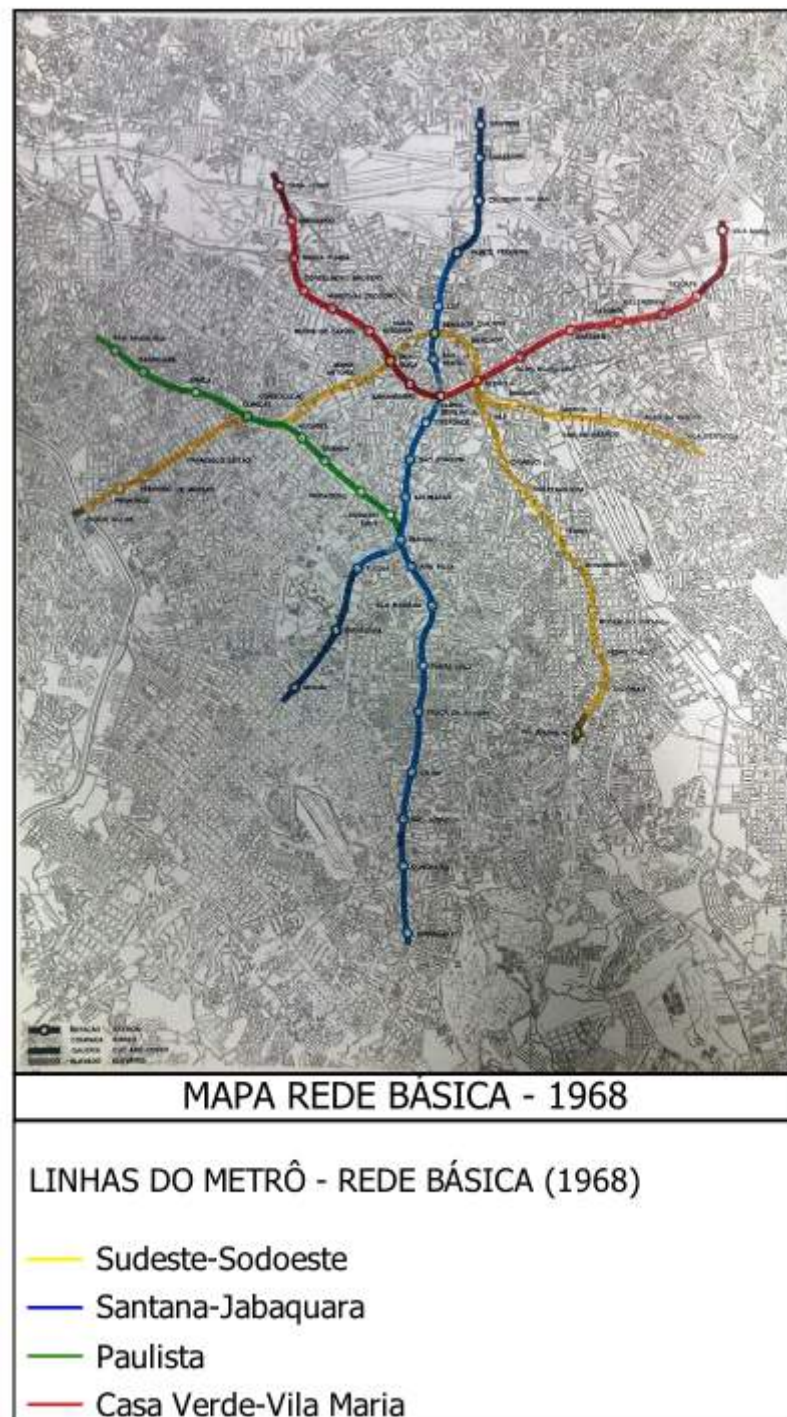
receita gerada pela Linha 4 - Amarela ser insuficiente para o pagamento da remuneração tarifária da concessionária (DE PAULA, 2014). A solução encontrada foi estabelecer um sistema de pagamento líquido autônomo (não pertence a administração pública) com centralização de arrecadação em uma câmara de compensação [...] conferiu-se, nesse modelo, o direito de preferência à concessionária para receber seus créditos referentes às tarifas dos usuários, prioritariamente aos demais operadoras sobre trilho (METRÔ e CPTM). O arranjo institucional criado torna improvável a existência de recursos para o pagamento à concessionária. Por outro lado, as regras de remuneração definidas contratualmente acarretam desequilíbrio econômico-financeiro ao sistema metroviário de São Paulo. (MAGALHAES, 2021 Pág. 81-82)

Assim, o projeto de privatização, imperativo da lógica de reprodução da cidade no século XXI, tem como objetivo garantir o lucro das concessionárias mesmo sob o prejuízo ao erário público; a riqueza socialmente produzida é apropriada privadamente.

A segunda dimensão diz respeito à disposição morfológica histórica da rede metroviária paulista que acompanha o processo de distensão do centro velho - associado à dinâmica industrial do período fordista-keynesiano - em direção à Av. Paulista e Vetor Sudoeste - relacionados ao processo de produção da centralidade financeira da metrópole no período de acumulação flexível-neoliberal.

Nesse sentido, o primeiro documento de planejamento sistemático da Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ) foi a Rede Básica (Mapa 08) elaborada pelo consórcio Hochtief – Montreal – Deconsult (HMD) por meio do *“Relatório Final sobre o Estudo Econômico-Financeiro e sobre o Pré-Projeto de Engenharia de Sistema de Transporte Rápido e em Massa de Passageiros de São Paulo”* do ano 1968. A Rede Básica idealizada pelo consórcio HMD teve como objetivo conceber uma rede metroviária capaz de atender às demandas da metrópole paulistana até o ano de 1987. A metodologia empregada pelo consórcio - que, para elaborar o traçado das linhas, considera fatores do âmbito financeiro, de engenharia civil, do uso do solo, da integração dos transportes, desapropriações, entre outros - foi amplamente reproduzida ao longo da história de implementação do metrô.

Mapa 08 - Projeto da Rede Básica de metrô idealizado em 1968



Fonte: HDM, 1968

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Originalmente, a diretriz de instalação do metropolitano baseou-se em eixos metroviários prioritários com vista a redução do transporte rodoviário, especialmente de ônibus, na porção central da cidade e a articulação dos sistemas de transporte. Com o desenvolvimento da mancha metropolitana as diretrizes gerais foram preservadas incorporando as preocupações de integração das novas centralidades da metrópole (Av. Paulista e vetor sudoeste).

Das três linhas diametrais e da linha tangencial que formam a rede proposta, deverá ser escolhida a linha a ser construída e posta em funcionamento em primeiro lugar. O critério decisivo será o grau de utilidade a ser obtido pela instalação inicial de uma única linha, no tráfego geral da cidade, considerando-se desde o início, um sistema de tráfego integrado pelo trem, ônibus e metrô.[...]. O ponto de partida para a avaliação do efeito de utilidade alcançável pela construção de uma linha de metrô é, antes de mais nada, a situação atual existente sem o metrô. Conforme já está explicado mais detalhadamente, em outra parte, sua característica mais relevante é a sobrecarga da rede viária no centro urbano. Isto significa que deverá a linha do metrô proporcionar um certo descongestionamento do centro pela eliminação parcial do trânsito de ônibus. Outra característica do quadro geral do tráfego atual, é a existência de linhas ferroviárias de Oeste para Este, e de Oeste para Sudeste, que tangenciam o centro da cidade na Estação da Luz (METRÔ, 1968)

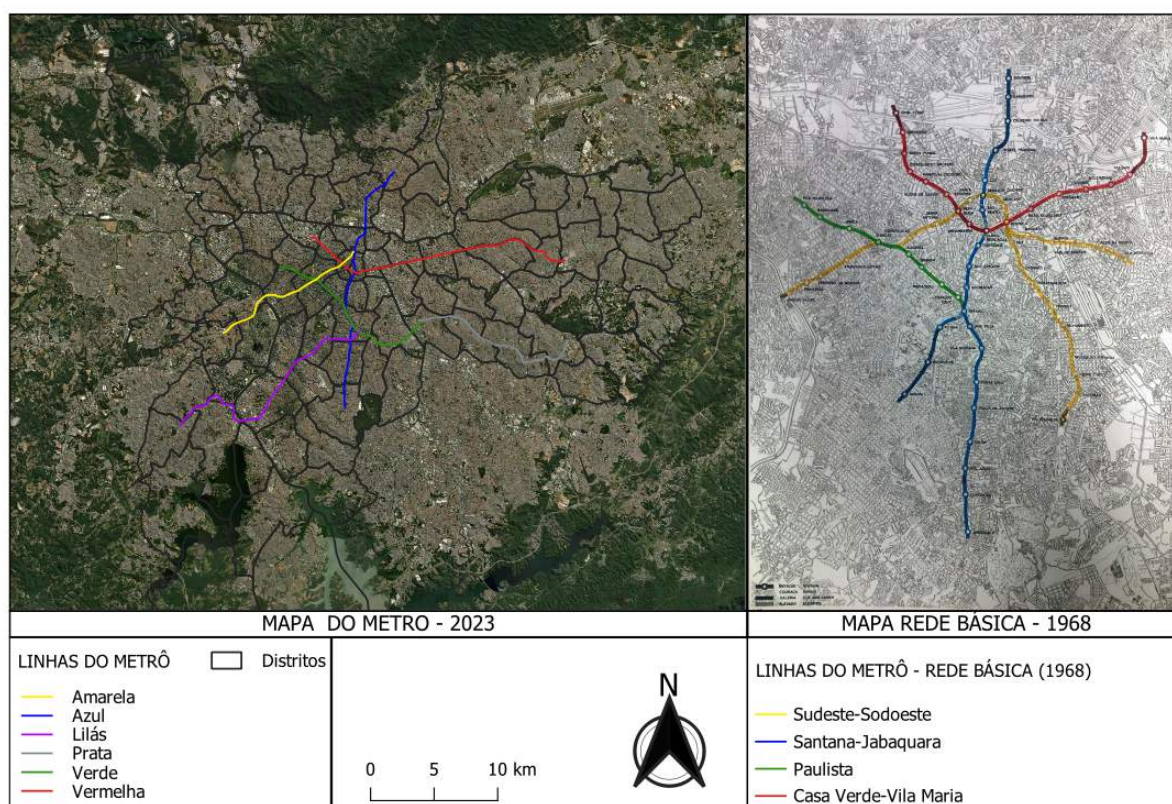
A rede básica reproduz, portanto, a estrutura metropolitana pautada na lógica centro-periferia, incorporando a extensão do Centro Novo que se desloca na direção sudoeste. Dessa forma, a estrutura dada pela rede segue o padrão radial concêntrico em que os fluxos do Metropolitano convergem da periferia para o centro geométrico da cidade - localidade que possui maior quantidade e densidade de estações do Metrô- ocupado pelo Centro Velho. A estrutura também incorpora, embora tenha projeto datado de um tempo pretérito, as novas centralidades econômicas deslocadas a sudoeste.

Assim conforma, do ponto de vista de sua organização, uma grande área privilegiada no que tange o acesso metroviário na porção economicamente dinâmica do espaço paulistano que expressa a seletividade de instalação de objetos técnicos dentro da lógica capitalista de produção da cidade. Como destaca Zione e Villaça (2005), tal seletividade produziu um transporte de alta capacidade de passageiros, utilizado majoritariamente pelas classes mais pobres, concentrado na área com maior percentual de renda per capita na cidade, algo que revela o caráter segregatório do Metrô.

Ainda que adaptadas às transformações urbanas, de modo geral, a ordem de implementação do metrô de São Paulo seguiu as diretrizes estabelecidas na

formulação da Rede Básica elaborada pelo consórcio Hochtief – Montreal – Deconsult em 1968 (Mapa 09). A única exceção é a Linha Paulista (Linha 2 - Verde), cuja ordem construtiva foi adiantada em detrimento da Linha Sudeste-sudoeste (Linha 4 - Amarela), justamente por conta da consolidação do Centro Paulista. Os projetos técnicos de análise da viabilidade de financiamento e construção alteraram os traçados das linhas do relatório, contudo mantiveram os preceitos básicos da elaboração da Rede Básica do Metrô.

Mapa 09 - A implementação do metrô de São Paulo



Fonte: Geosampa

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Assim, no que tange a instalação física das linhas da Companhia do Metropolitano de São Paulo, a primeira linha de metrô instalada prioritariamente em 1974, e cujo o projeto técnico é concebido no próprio relatório de 1968, Santana-Jabaquara (Linha 1-Azul do metrô), teve o objetivo de atender às demandas do centro histórico que até então exercia a força de organização econômica da metrópole.

[...]iniciar com a construção da Linha Santana Jabaquara, oferece consideráveis vantagens, conforme pode ser visto pela análise conjunta das figuras 21.8 e 21.9. Com a entrada em serviço desta linha, quase toda a área urbana terá comunicação para centro, seja por metrô, seja por estrada de ferro. Cabe ainda ressaltar, que esta linha é a única a atravessar o núcleo da cidade, não se limitando a tangencia-lo. Com as Estações Luz, São Bento, Clóvis Beviláqua e Liberdade, o atual centro estará devidamente servido. Assim sendo, essa linha poderá atender, imediatamente, aos dois grandes fluxos de tráfego dos setores ao Norte e ao Sul, aliviando o movimento nas ruas do centro da cidade. (METRÔ, 1968)

A segunda linha, inaugurada em 1979, Linha Casa Verde-Vila Maria (Linha 3 - Vermelha do metrô), articulou as zonas industriais a centro leste atendidas pela ferrovia às periferias.

A terceira linha do metrô implementada em 1991, a Linha Paulista (Linha 2 - Verde do Metrô), teve projeto técnico concebido a partir do estudo "*Terceira linha do metrô de São Paulo: Estudo de Viabilidade Técnico-econômico-financeira da terceira linha do metrô*" (1980). Neste documento, os planejadores do metrô de São Paulo compararam a viabilidade de instalação das Linha Paulista (Linha 2-Verde do Metrô) e Linha Sudeste-Sudoeste (Linha 4-Amarela) com vistas à articulação das centralidades ascendentes, isto é, Av. Paulista e Av Brigadeiro Faria Lima, em relação ao Centro Velho; a estruturação metropolitana no sentido leste-oeste e o desadensamento do fluxo de veículos na porção central da cidade.

O conjunto das novas linhas tem a virtude de inovar o padrão radioconcêntrico do sistema principal de circulação da Metrópole. Elas o fazem de forma peculiar, pelo fato de interceptarem os corredores radiais de transportes ao sul do Centro Histórico, articulando três grandes áreas de transportes de massa de orientação norte-sul (duas linhas suburbanas e a primeira linha do Metrô de São Paulo e, ainda, fortalecendo a estruturação de dois subvetores: leste e oeste. Na verdade, o efeito das novas linhas é o de fortalecer, no grande quadrante leste-oeste, um sub eixo leste-oeste que revigorará o que se desenvolve paralelamente, ao norte, ao longo do vale do Tietê, COM o decisivo impulso imprimido pela Linha Leste-Oeste. Um primeiro efeito notável deste novo subeixo será a melhoria do acesso ao Centro Metropolitano, o qual, ao se ampliar para sudoeste, não teve atualizado o sistema de circulação principal, atualização que permitiria o acesso direto ao Centro Novo dos fluxos de deslocamentos originados a leste e a oeste, sem passar pelo Centro Histórico. (METRÔ, 1980)

Como supramencionado, naquele momento histórico optou-se por construir a Linha Paulista em detrimento da Linha Sudeste-Sudoeste em vista da força polarizadora exercida pela Av. Paulista.

Dentro da perspectiva de execução da Rede Prioritária de Metrô, o presente estudo propôs-se a avaliar, segundo diversos critérios, qual das duas linhas mencionadas — Paulista e Sudeste-Sudoeste — deve ser implantada em primeiro lugar e, naquela escolhida, qual o trecho indicado para início de implantação. Esse processo de escolha envolveu a análise dos principais efeitos que a instalação de uma linha de metrô possa causar sobre o sistema de transporte, o uso do solo e as características sócio-econômicas da região atingida; foram também efetuados cálculos de indicadores de eficiência econômica, para as duas linhas contempladas, Aliando-se os resultados desses procedimentos com as diretrizes da política urbana e de transportes para a área metropolitana, a Linha Paulista foi escolhida como aquela cuja implantação deverá ser prioritária. [...] A escolha do trecho Clínicas-Paraíso se justifica em função do atendimento a uma área de elevada concentração de empregos o que gera volume três vezes maior de passageiros transportados que no trecho Paraíso-Sacomã. Também a relação de recursos investidos por passageiro transportado é cinco vezes menor no trecho Clínicas-Paraíso (METRO,1980)

Por fim, a quarta linha do metrô, Linha Sudeste-Sudoeste (Linha 4-Amarela), instalada no ano de 2010, teve como principal documento técnico o “*metrô de São Paulo Linha 4 - Amarela Morumbi-Luz: Projeto funcional*” (1997). Neste documento, a linha é concebida como um fator determinante de estruturação e racionalização do transporte da porção Oeste da Região Metropolitana de São Paulo por meio da coleta dos fluxos de pessoas advindas das áreas atendidas pela Rodovia Raposo Tavares, Av. Professor Francisco Morato e Av. Corifeu de Azevedo Marques em relação à articulação entre as três centralidades da metrópole paulistana (Vetor Sudoeste, Av. Paulista e Centro velho).

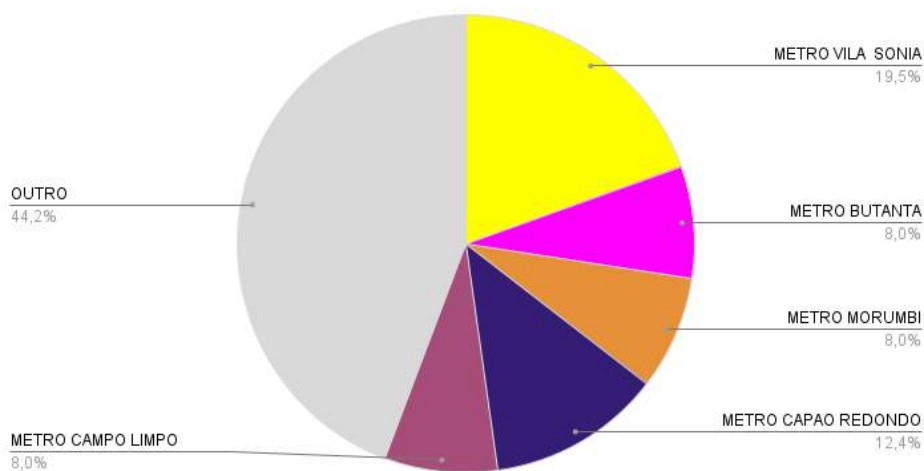
A diretriz de traçado da Linha 4 - Amarela está embasada nas seguintes premissas. (figura 3.1)

- estabelecer uma ligação de alta capacidade entre o Centro Histórico e a região sudoeste, passando pela área central de Pinheiros em razão de sua importância e por caracterizar-se como notável ponto de transbordo de viagens do transporte coletivo;
- possibilitar a integração com as redes de alta capacidade, através das integrações com as estações: Luz da Linha 1 - Azul do Metrô e linhas ferroviárias Noroeste/Sudeste e Tronco Leste; República da Linha 3 - Vermelha do Metrô; Consolação da Linha 2 Verde do Metrô; Pinheiros da linha ferroviária Sul;
- atender às regiões oeste e sudoeste através da integração com as linhas de ônibus provenientes dos corredores Francisco Morato, Raposo Tavares, Corifeu de Azevedo Marques e Vital Brasil; compatibilizar-se com os planos previstos para os sistemas de média capacidade metropolitanos e municipais;
- adotar parâmetros de projeto geométrico compatíveis com o atual estágio de desenvolvimento tecnológico do Metrô de São Paulo; e localizar o pátio de manutenção e estacionamento dos trens em Vila Sônia (METRO, 1997)

Nesse sentido, o metrô foi concebido como um corredor de transporte de alta capacidade que orienta os fluxos da Zona Oeste da Região Metropolitana de São Paulo - isto é, da periferia oeste da Cidade de São Paulo, de Cotia, Itapeverica da Serra, Embu das Artes, Taboão da Serra e Osasco - a partir do recolhimento dos passageiros de ônibus da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) e da São Paulo Transportes (SPTrans) nos terminais anexos às estações (Gráfico 01 e 02).

Gráfico 01 - Destino das linhas EMTU municípios da Zona oeste da Região Metropolitana de São Paulo

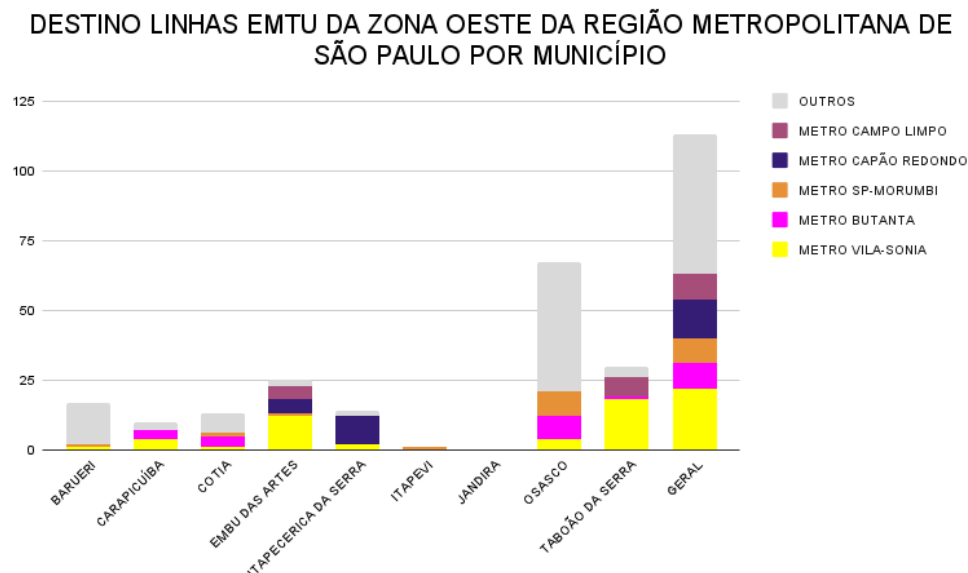
DESTINO DAS LINHAS EMTU MUNICÍPIOS DA ZONA OESTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO



Fonte: EMTU

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Gráfico 02 -Destino das linhas EMTU da Zona Oeste da Região Metropolitana de São Paulo por município



Fonte: EMTU

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Essa racionalização dos fluxos de passageiros foi realizada incorporando a lógica sistêmica dos corredores viários troncais, a base técnica pretérita existente no território. Em outras palavras, o traçado da linha integrou-se aos corredores de transporte sobre rodas. As avenidas Corifeu de Azevedo Marques, Vital Brasil, Raposo Tavares, Professor Francisco Morato, Rebouças e Rua da Consolação são determinantes na instalação do projeto - estas três últimas inclusive coincidem quase que totalmente com a localização da linha e compõe o corredor troncal com transporte auxiliar de média capacidade (ônibus).

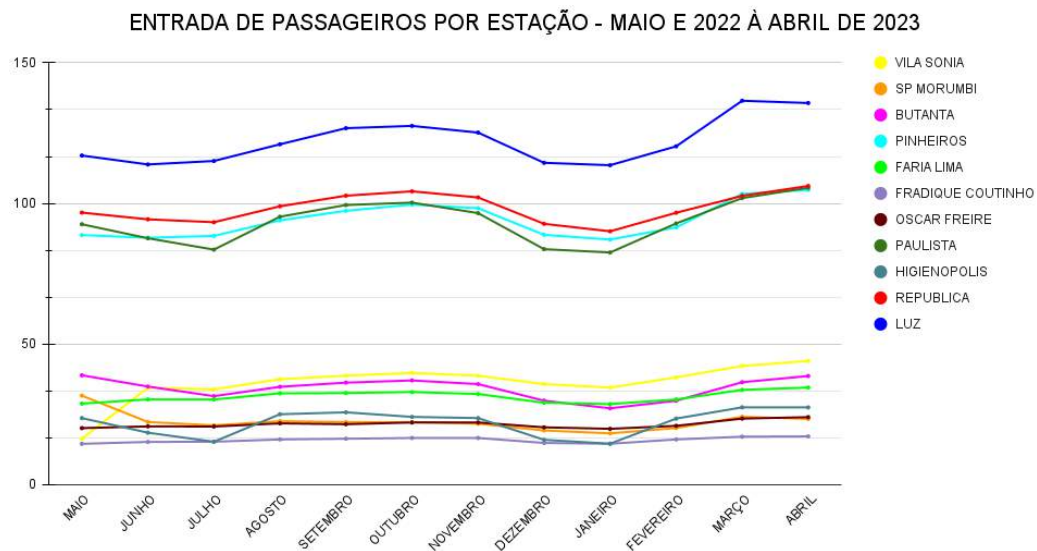
Vale destacar, também, que o traçado da linha 4 - Amarela do Metrô sofreu alterações ao longo do tempo. Na Rede Básica tratou-se de uma linha de articulação das periferias Sudoeste e Sudeste com ramais no centro; no estudo de instalação da terceira linha o ramal passou a contemplar apenas a área do Terminal Parque Dom Pedro e, por fim, no projeto funcional tornou-se apenas um corredor que liga a Zona Oeste ao Centro Velho por meio da conexão Morumbi-Luz.

Ainda nesse aspecto, a disposição das estações ao longo do tempo tendeu a uma extensão no sentido da porção periférica a oeste. Na rede básica verificamos



interligação com outras linhas do metrô nas porções centrais da metrópole paulista - Luz, República, Paulista e Pinheiros (Gráfico 03).

Gráfico 03 - Entrada de passageiros por estação - junho de 2022 a abril de 2023



Fonte: Consórcio ViaQuatro  
Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

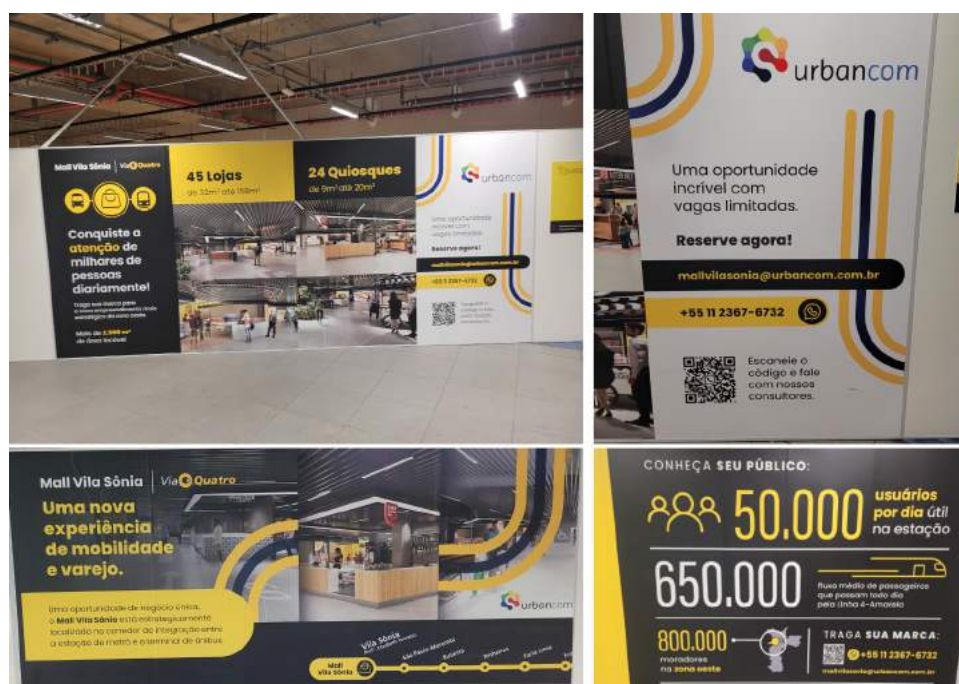
Gráfico 04 - Média de entrada de passageiros por estação - junho de 2022 a abril de 2023



Fonte: Consórcio ViaQuatro  
Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Em face desse potencial relacionado a circulação, a concessionária integrou ao projeto do Pátio-estação e terminal de ônibus metropolitano a construção de um pequeno shopping que contará com cerca de 45 lojas. (imagem 07). Dessa forma, acentua-se a construção de espaços de consumo que alteram a lógica de vivência do lugar no espaço da área de estudo.

Imagem 07 - Propaganda de instalação do shopping na Estação Vila Sônia



Elaboração: acervo do autor, 2023

Tais fatos, compõem um importante elemento de análise dos processos de alteração das lógicas que presidem a produção do espaço na área de estudo. Como destacado nos elementos supramencionados no presente capítulo, o metrô funciona como um elemento propulsor na reorganização dos fluxos metropolitanos e, por conta disso, justifica alterações na lógica de regulação do espaço urbano.

Nesse sentido, destaca-se a classificação dos arredores das estações Butantã, São Paulo - Morumbi e Vila Sônia enquanto Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana (ZEU) inserida na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana definida pelo Plano Diretor de 2016 (Mapa 11). Isto é, para o poder

municipal, áreas voltadas estrategicamente para o processo de transformação e adensamento urbano.

Mapa 11 - Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana (ZEU)



Fonte: Geosampa

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

Dessa forma, o objeto técnico instalado no espaço, o ponto fixo que determina a circulação de passageiros a Oeste da Região Metropolitana de São Paulo, propulsiona uma nova centralidade na metrópole paulista. Assim, abriu-se caminho para a alteração nas formas de regulação do solo que, por sua vez, permitiram o florescer das condições para a valorização do espaço e ação do mercado imobiliário no presente momento histórico.

### **3. DA REPRODUÇÃO DO CAPITAL À PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA: O MERCADO IMOBILIÁRIO NAS ÁREAS LINDEIRAS DO PÁTIO-ESTAÇÃO VILA SÔNIA - 2010 À 2023**

Assim como na dinâmica de organização da infraestrutura pública, indicada no capítulo anterior, o processo de reestruturação produtiva que marca a transição de uma economia de viés fordista-keynesiana para flexível-neoliberal é fundamental para compreender a dinâmica do mercado imobiliário na metrópole paulista.

Conforme indica Santos (2006), o processo de constituição das lógicas que presidem a formatação do espaço urbano está associado à dinâmica de reprodução crítica do capital. Para o autor, o capital possui como característica imanente a reprodução ampliada que se realiza, efetivamente, através do processo de circulação. Isto é, o pressuposto da realização do capital, o processo de valorização, “se dá no momento da circulação capitalista, com a transformação sucessiva desse capital em suas diversas formas [máquinas, força de trabalho, instalações fabris, matéria-prima etc], até se obter o retorno (lucrativo) do investimento inicial.” (Santos, pág 105, 2006).

Tal processo apresenta-se de maneira cíclica em tal grau que a impossibilidade de realizar uma nova rodada de investimentos, ou seja, a produção de excedente de capital, associa-se à crise. Dessa forma, a crise está diretamente relacionada com a incapacidade de realização do capital por conta dos limites impostos às inversões dos excedentes que são constituídos “a partir de situações em que a circulação de capital, na conversão de uma forma a outra, fique prejudicada” (Santos, 2006, pág. 106), podendo se manifestar, portanto, nas diversas formas assumidas pelo capital ao longo do ciclo de investimentos (mercadorias superproduzidas (e não vendidas), capacidade produtiva ociosa, etc.).

Daí, por um lado, a importância para o capital de garantir uma base infraestrutural de comunicação, transporte e regulação que seja compatível com a velocidade de circulação, uma vez que o entrave em um dos pólos significa a criação de excedente e impossibilidade de realização. Por outro lado, ao longo da história, verificou-se que a produção de excedentes de capital causou migrações de

investimentos entre os setores capitalistas com vistas à possibilidade de realização do capital.

Nesse sentido, conforme indica Santos (2006), nas últimas décadas viu-se o processo de inversão dos excedentes do setor produtivo para financeiro e, posteriormente, para o setor imobiliário. Daí a constatação de Carlos (2005) de que o capital financeiro se realiza através do espaço e alavanca uma série de transformações no urbano, as quais, envolvem a generalização do consumo do espaço como mercadoria e, na escala do território paulistano, a produção da nova centralidade situada a sudoeste - que está associada ao nexo de reprodução do espaço urbano (Carlos, 2005) que se generaliza na metrópole desintegrando as formas espaciais pretéritas para a imposição do moderno.

A nova centralidade dos negócios, está associada à produção da base infraestrutural necessária para a garantia da circulação do capital e inversão dos excedentes financeiros, é um fator de reorganização dos fluxos internos da metrópole. Nesse sentido, à medida em que a nova centralidade econômica - dos negócios e atividades modernas - se consolidou na área sudoeste da cidade, impulsionou a modificação morfológica das localidades adjacentes, assim atingindo também alguns bairros situados no eixo do Rio Pinheiros, a oeste.

Dentre tais áreas, está o Butantã - complexo compreendido como os distritos do Butantã, Vila Sônia, Rio Pequeno e Morumbi - que, conforme destacado por Marcio Rufino Silva (2013) e Robson Edgar Rocha (2016), se caracteriza como uma fronteira para a realização do capital imobiliário. Nesse sentido, ambos os autores destacam o avanço do processo de verticalização como expressão do fenômeno da fronteira.

Evidente, a transformação dos caracteres por meio da verticalização precisam de condições objetivas para a sua realização. Nesse sentido, para além da proximidade com a centralidade metropolitana, que foi reforçada pela instalação do metrô conforme demonstrado no capítulo anterior, de acordo com Rocha (2016), a disponibilidade elevada de terrenos grandes e/ou médios, preço do metro quadrado mais barato que as áreas centrais e as mudanças na regulação do solo foram importantes para a inserção da nova morfologia nesse fragmento da metrópole.

Ao analisar detidamente os dados da Secretaria da Fazenda do Município de São Paulo que dizem respeito à Relação de Área de Terreno, Área Construída e Nº de Lotes por Tipologia de Uso dos distritos do Butantã e Vila Sônia, onde se

localizam os bairros da área de estudo, no período de 2010 a 2019, pode-se compreender as características da verticalização nessa porção do espaço.

O distrito do Butantã apresenta uma diversidade de ocupações e usos do solo, conforme indicado pelos dados quantitativos da Tabela 01, respectivos ao período analisado. Os imóveis residenciais horizontais de baixo padrão tiveram uma variação negativa de 2.383 lotes com ocupação de 531.594m<sup>2</sup> em 2010 para 2.334 lotes com ocupação de 506.402m<sup>2</sup> em 2019. Já os imóveis residenciais horizontais de médio padrão tiveram um crescimento de 6.838 lotes com ocupação de 1.490.048m<sup>2</sup> em 2010 para 7.050 lotes com ocupação de 1.503.613m<sup>2</sup> em 2019. Os imóveis residenciais horizontais de alto padrão apresentaram um aumento de 1.352 lotes com ocupação de 643.719m<sup>2</sup> em 2010 para 1.365 lotes com ocupação de 648.266m<sup>2</sup> em 2019.

No segmento de imóveis residenciais verticais, houve um aumento em todas as categorias. Os imóveis de baixo padrão tiveram crescimento modesto de 376 lotes ocupados com área de terreno de 21.855m<sup>2</sup> em 2010 para 377 lotes com área de 22.167m<sup>2</sup>. Enquanto os de médio padrão, tiveram uma expansão de 10.355 lotes com área de terreno de 311.058m<sup>2</sup> em 2010 para 11.303 lotes com área de terreno de 334.088m<sup>2</sup> em 2019. Os imóveis de alto padrão, também obtiveram variação positiva saindo de 599 lotes com 23.342m<sup>2</sup> de área de terreno para 861 lotes com 30.255m<sup>2</sup> de área de terreno ao longo do período analisado.

Além disso, o distrito também possui uma presença significativa de comércio e serviços horizontais, que variaram negativamente de 1.915 lotes com 961.958m<sup>2</sup> de área de terreno em 2010 para 1.864 lotes com 942.239m<sup>2</sup> em 2019. Já os empreendimentos comerciais e de serviços verticais aumentaram de 169 lotes em 2010 para 594 lotes em 2019.

É interessante observar que os terrenos vagos no distrito do Butantã apresentaram uma redução ao longo dos anos, passando de 623 lotes com área de terreno de 401.901m<sup>2</sup> em 2010 para 557 lotes com 365.539m<sup>2</sup> de área de terreno em 2019.

Tabela 01 - Relação de Área de Terreno, Área Construída e N° de Lotes por Tipologia de Uso dos distritos do Butantã

| DISTRITO DO BUTANTÃ                                                                               |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nº DE LOTES - 2010 à 2019                                                                         |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| TIPO DE USO                                                                                       | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      |
| RES.HOR.BAIXO PADRAO                                                                              | 2.383     | 2.389     | 2.383     | 2.374     | 2.373     | 2.368     | 2.354     | 2.357     | 2.345     | 2.334     |
| RES.HOR.MEDIO PADRAO                                                                              | 6.838     | 6.875     | 6.905     | 6.909     | 6.955     | 6.978     | 6.993     | 7.004     | 7.030     | 7.050     |
| RES.HOR.ALTO PADRAO                                                                               | 1.352     | 1.354     | 1.353     | 1.358     | 1.355     | 1.350     | 1.351     | 1.355     | 1.360     | 1.365     |
| RES.VERT.MEDIO PADRAO                                                                             | 10.355    | 10.418    | 10.420    | 10.472    | 10.526    | 10.531    | 10.808    | 10.884    | 10.967    | 11.303    |
| RES.VERT.ALTO PADRAO                                                                              | 599       | 659       | 659       | 749       | 749       | 798       | 861       | 861       | 861       | 861       |
| COMERCIO E SERVICO HORIZONTAL                                                                     | 1.915     | 1.913     | 1.907     | 1.905     | 1.900     | 1.895     | 1.888     | 1.881     | 1.875     | 1.864     |
| COMERCIO E SERVICO VERTICAL                                                                       | 169       | 168       | 171       | 174       | 172       | 172       | 194       | 202       | 431       | 594       |
| INDUSTRIAL                                                                                        | 51        | 50        | 50        | 50        | 50        | 50        | 50        | 50        | 49        | 49        |
| ARMAZENS E DEPOSITOS                                                                              | 52        | 53        | 52        | 91        | 90        | 89        | 89        | 88        | 88        | 88        |
| USO ESPECIAL (Hotel, Hospital, Cartorio, Etc.)                                                    | 50        | 51        | 53        | 55        | 57        | 56        | 57        | 58        | 57        | 60        |
| ESCOLA                                                                                            | 87        | 84        | 83        | 83        | 84        | 85        | 86        | 85        | 85        | 85        |
| USO COLETIVO (Cinema, Teatro, Clube, Templo, Etc.)                                                | 63        | 63        | 61        | 61        | 63        | 63        | 62        | 63        | 64        | 65        |
| TERRENOS VAGOS                                                                                    | 623       | 628       | 614       | 614       | 590       | 579       | 578       | 576       | 582       | 557       |
| RES.VERT.BAIXO PADRAO                                                                             | 376       | 376       | 376       | 376       | 376       | 376       | 376       | 377       | 377       | 377       |
| GARAGENS                                                                                          | 17        | 16        | 17        | 17        | 18        | 19        | 19        | 19        | 21        | 21        |
| OUTROS USOS (Uso e Padrao nao previsto)                                                           | 20        | 20        | 20        | 20        | 20        | 21        | 22        | 22        | 22        | 22        |
|                                                                                                   | 24.950    | 25.117    | 25.124    | 25.308    | 25.378    | 25.430    | 25.788    | 25.882    | 26.214    | 26.695    |
| AREA DO TERRENO - 2010 à 2029                                                                     |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| TIPO DE USO                                                                                       | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      |
| RES.HOR.BAIXO PADRAO                                                                              | 531.594   | 529.924   | 528.254   | 524.603   | 522.855   | 521.002   | 516.447   | 515.011   | 510.853   | 506.402   |
| RES.HOR.MEDIO PADRAO                                                                              | 1.490.048 | 1.491.399 | 1.496.905 | 1.490.025 | 1.496.844 | 1.498.456 | 1.499.485 | 1.499.216 | 1.500.291 | 1.503.615 |
| RES.HOR.ALTO PADRAO                                                                               | 643.719   | 644.984   | 643.072   | 645.172   | 644.115   | 641.052   | 641.096   | 643.683   | 645.656   | 648.266   |
| RES.VERT.MEDIO PADRAO                                                                             | 311.058   | 313.760   | 313.806   | 315.097   | 315.094   | 315.396   | 322.822   | 324.396   | 325.647   | 334.088   |
| RES.VERT.ALTO PADRAO                                                                              | 23.342    | 26.192    | 26.192    | 28.120    | 28.120    | 30.252    | 30.255    | 30.255    | 30.255    | 30.255    |
| COMERCIO E SERVICO HORIZONTAL                                                                     | 961.958   | 962.151   | 961.449   | 961.721   | 947.622   | 949.281   | 946.052   | 946.305   | 945.034   | 942.239   |
| COMERCIO E SERVICO VERTICAL                                                                       | 130.163   | 129.405   | 133.217   | 133.445   | 128.996   | 125.313   | 125.954   | 130.348   | 130.342   | 137.281   |
| INDUSTRIAL                                                                                        | 68.811    | 68.325    | 68.325    | 68.325    | 67.496    | 67.496    | 67.496    | 67.496    | 67.183    | 67.183    |
| ARMAZENS E DEPOSITOS                                                                              | 100.641   | 101.098   | 100.818   | 271.805   | 271.515   | 270.325   | 260.764   | 256.091   | 256.091   | 256.091   |
| USO ESPECIAL (Hotel, Hospital, Cartorio, Etc.)                                                    | 1.003.882 | 1.000.766 | 1.001.768 | 1.004.372 | 1.005.263 | 1.005.128 | 1.008.840 | 1.002.166 | 1.001.519 | 1.009.060 |
| ESCOLA                                                                                            | 83.225    | 80.310    | 80.180    | 80.180    | 91.386    | 91.826    | 92.171    | 91.658    | 91.658    | 91.908    |
| USO COLETIVO (Cinema, Teatro, Clube, Templo, Etc.)                                                | 107.840   | 107.840   | 107.194   | 103.273   | 104.428   | 104.428   | 100.377   | 113.375   | 114.177   | 114.762   |
| TERRENOS VAGOS                                                                                    | 40.190    | 400.320   | 394.155   | 395.114   | 386.862   | 388.045   | 394.944   | 388.476   | 389.559   | 385.539   |
| RES.VERT.BAIXO PADRAO                                                                             | 21.855    | 21.861    | 21.861    | 21.861    | 21.861    | 21.861    | 21.861    | 22.167    | 22.167    | 22.167    |
| GARAGENS                                                                                          | 14.757    | 14.190    | 15.190    | 15.190    | 15.703    | 16.183    | 16.183    | 16.183    | 17.256    | 17.256    |
| OUTROS USOS (Uso e Padrao nao previsto)                                                           | 4.230     | 4.247     | 4.249     | 4.249     | 4.249     | 4.499     | 4.694     | 4.694     | 4.493     | 4.745     |
|                                                                                                   | 5.899.025 | 5.896.771 | 5.896.634 | 6.062.552 | 6.052.409 | 6.050.543 | 6.049.441 | 6.051.520 | 6.052.180 | 6.050.857 |
| Fonte: InfoCidade - Secretaria Municipal da Fazenda - Cadastro de Contribuinte Imobiliário/PTUEIG |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire                                                 |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |

Fonte: Secretaria Municipal da Fazenda  
Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire de

Quanto ao Distrito da Vila Sônia, também dotado de grande diversidade quanto aos tipos de utilização do solo, no período de 2010 a 2019 foram apresentadas variações nos números de lotes e áreas do terreno para diferentes tipos de imóveis conforme indicado na Tabela 02.

No segmento de imóveis residenciais horizontais de baixo padrão, observa-se uma tendência de estabilidade, com um leve declínio no número de lotes de 4.355 em 2010 para 4.313 em 2019. A área do terreno também oscilou negativamente de 931.727m<sup>2</sup> em 2010 para 888.678m<sup>2</sup> em 2019. Os imóveis residenciais horizontais de médio padrão apresentaram um crescimento consistente tanto no número de lotes, passando de 8.404 em 2010 para 8.879 em 2019, quanto na área do terreno, de 1.619.769 m<sup>2</sup> em 2010 para 1.666.101 m<sup>2</sup> em 2019. Já os imóveis residenciais horizontais de alto padrão também mostraram um aumento gradual no número de lotes, de 1.223 em 2010 para 1.511 em 2019. A área do terreno para esse tipo de imóvel também registrou um crescimento, passando de 509.954m<sup>2</sup> em 2010 para 575.151m<sup>2</sup> em 2019.

No segmento de imóveis verticais, tanto de médio quanto de alto padrão, houve um aumento significativo tanto no número de lotes quanto na área do terreno ao longo dos anos. Os imóveis verticais de médio padrão tiveram um crescimento notável, passando de 9.463 lotes e 324.550m<sup>2</sup> de área do terreno em 2010 para 13.948 lotes e 478.877m<sup>2</sup> de área do terreno em 2019. Já os imóveis verticais de alto padrão mostraram um aumento ainda mais expressivo, de 7.750 lotes e 439.992m<sup>2</sup> de área do terreno em 2010 para 10.703 lotes e 621.357m<sup>2</sup> de área do terreno em 2019. Em contrapartida, os imóveis verticais de baixo padrão apresentaram diminuição vertiginosa no número de lotes, passando de 340 com área de 21.378m<sup>2</sup> para 164 com área de 7.946m<sup>2</sup>.

Ao analisar os dados referentes aos terrenos vagos no distrito da Vila Sônia, observa-se uma queda gradual no número de lotes ao longo do período de 2010 a 2019. Inicialmente, havia cerca de 1.414 lotes de terrenos vagos com área de 1.468.766m<sup>2</sup>, mas esse número diminuiu para 1.164 lotes com área de 1.002.224m<sup>2</sup> ao final do período.

Tabela 02 - Tabela 01 - Relação de Área de Terreno, Área Construída e Nº de Lotes por Tipologia de Uso dos distritos da Vila Sônia

| DISTRITO DO VILA SÔNIA                                                                             |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Nº DE LOTES - 2010 à 2019                                                                          |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|                                                                                                    | 2010             | 2011             | 2012             | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | 2018             | 2019             |
| RES.HOR.BAIXO                                                                                      | 4.355            | 4.352            | 4.351            | 4.340            | 4.328            | 4.328            | 4.319            | 4.320            | 4.311            | 4.313            |
| RES.HOR.MEDIO                                                                                      | 8.404            | 8.494            | 8.585            | 8.631            | 8.681            | 8.712            | 8.760            | 8.794            | 8.812            | 8.879            |
| RES.HOR.ALTO P                                                                                     | 1.223            | 1.224            | 1.241            | 1.240            | 1.243            | 1.245            | 1.498            | 1.501            | 1.508            | 1.511            |
| RES.VERT.MEDIO                                                                                     | 9.463            | 9.482            | 10.054           | 10.099           | 10.099           | 10.869           | 11.950           | 12.635           | 13.432           | 13.948           |
| RES.VERT.ALTO P                                                                                    | 7.750            | 7.749            | 8.082            | 9.031            | 9.734            | 9.780            | 10.703           | 10.703           | 10.703           | 10.703           |
| COMERCIO E SER                                                                                     | 1.866            | 1.856            | 1.852            | 1.845            | 1.840            | 1.839            | 1.850            | 1.847            | 1.861            | 1.867            |
| COMERCIO E SER                                                                                     | 915              | 851              | 884              | 891              | 892              | 893              | 895              | 897              | 903              | 944              |
| INDUSTRIAL                                                                                         | 75               | 74               | 73               | 73               | 72               | 69               | 69               | 68               | 68               | 68               |
| ARMAZENS E DE                                                                                      | 77               | 76               | 77               | 76               | 77               | 75               | 73               | 75               | 74               | 72               |
| USO ESPECIAL (H                                                                                    | 24               | 24               | 24               | 24               | 24               | 24               | 25               | 25               | 25               | 27               |
| ESCOLA                                                                                             | 77               | 78               | 78               | 80               | 79               | 78               | 78               | 78               | 78               | 77               |
| USO COLETIVO (C                                                                                    | 81               | 82               | 82               | 82               | 83               | 84               | 83               | 81               | 82               | 82               |
| TERRENOS VAGO                                                                                      | 1.414            | 1.394            | 1.329            | 1.310            | 1.297            | 1.266            | 1.236            | 1.215            | 1.199            | 1.164            |
| RES.VERT.BAIXO                                                                                     | 340              | 341              | 349              | 350              | 417              | 417              | 484              | 483              | 164              | 164              |
| GARAGENS                                                                                           | 8                | 9                | 11               | 11               | 12               | 13               | 11               | 11               | 12               | 14               |
| OUTROS USOS (U                                                                                     | 15               | 18               | 59               | 59               | 59               | 59               | 76               | 81               | 80               | 38               |
|                                                                                                    | <b>36.087</b>    | <b>36.104</b>    | <b>37.131</b>    | <b>38.142</b>    | <b>38.937</b>    | <b>39.751</b>    | <b>42.110</b>    | <b>42.814</b>    | <b>43.312</b>    | <b>43.871</b>    |
| AREA DO TERRENO - 2010 à 2019                                                                      |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|                                                                                                    | 2010             | 2011             | 2012             | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | 2018             | 2019             |
| RES.HOR.BAIXO                                                                                      | 931.727          | 928.197          | 923.547          | 902.684          | 899.687          | 895.517          | 894.102          | 891.748          | 889.375          | 888.678          |
| RES.HOR.MEDIO                                                                                      | 1.619.769        | 1.628.665        | 1.636.367        | 1.640.473        | 1.646.836        | 1.649.686        | 1.656.260        | 1.655.522        | 1.656.464        | 1.666.101        |
| RES.HOR.ALTO P                                                                                     | 509.954          | 509.901          | 513.062          | 512.116          | 512.447          | 513.267          | 572.111          | 573.362          | 574.322          | 575.151          |
| RES.VERT.MEDIO                                                                                     | 324.550          | 325.826          | 347.284          | 343.560          | 341.854          | 358.567          | 422.534          | 426.581          | 459.561          | 478.877          |
| RES.VERT.ALTO P                                                                                    | 439.992          | 439.935          | 466.575          | 511.160          | 526.674          | 528.449          | 621.357          | 621.357          | 621.357          | 621.357          |
| COMERCIO E SER                                                                                     | 814.236          | 812.836          | 808.829          | 804.579          | 802.994          | 775.730          | 781.918          | 780.054          | 787.391          | 796.600          |
| COMERCIO E SER                                                                                     | 96.999           | 103.938          | 103.898          | 107.871          | 108.320          | 108.370          | 108.259          | 109.371          | 103.762          | 104.001          |
| INDUSTRIAL                                                                                         | 101.504          | 96.246           | 95.958           | 94.676           | 94.196           | 92.908           | 92.908           | 92.609           | 92.609           | 92.609           |
| ARMAZENS E DE                                                                                      | 69.920           | 69.620           | 70.262           | 68.420           | 69.646           | 67.170           | 65.936           | 66.699           | 65.992           | 63.762           |
| USO ESPECIAL (H                                                                                    | 63.027           | 63.027           | 63.027           | 63.027           | 63.027           | 63.027           | 63.224           | 63.122           | 63.122           | 64.010           |
| ESCOLA                                                                                             | 277.494          | 277.744          | 277.744          | 278.433          | 278.137          | 277.269          | 277.017          | 277.017          | 277.163          | 276.211          |
| USO COLETIVO (C                                                                                    | 541.888          | 524.345          | 520.035          | 520.035          | 520.297          | 520.407          | 516.525          | 515.825          | 515.990          | 516.000          |
| TERRENOS VAGO                                                                                      | 1.468.766        | 1.458.645        | 1.410.264        | 1.380.199        | 1.361.981        | 1.298.113        | 1.074.934        | 1.001.473        | 991.477          | 1.002.224        |
| RES.VERT.BAIXO                                                                                     | 21.378           | 21.727           | 26.893           | 32.058           | 31.986           | 31.986           | 31.913           | 31.839           | 7.946            | 7.946            |
| GARAGENS                                                                                           | 4.556            | 5.161            | 6.687            | 6.687            | 6.997            | 7.279            | 5.184            | 5.184            | 6.040            | 6.795            |
| OUTROS USOS (U                                                                                     | 5.797            | 6.479            | 6.729            | 6.729            | 6.729            | 6.729            | 8.737            | 10.035           | 9.960            | 9.588            |
|                                                                                                    | <b>7.291.556</b> | <b>7.272.293</b> | <b>7.277.161</b> | <b>7.272.707</b> | <b>7.271.808</b> | <b>7.194.474</b> | <b>7.192.920</b> | <b>7.121.797</b> | <b>7.122.531</b> | <b>7.169.909</b> |
| Fonte: InfoCidade - Secretaria Municipal da Fazenda - Cadastro de Contribuinte Imobiliário/IPTUEIG |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire                                                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |

Fonte: Secretaria Municipal da Fazenda  
Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire de

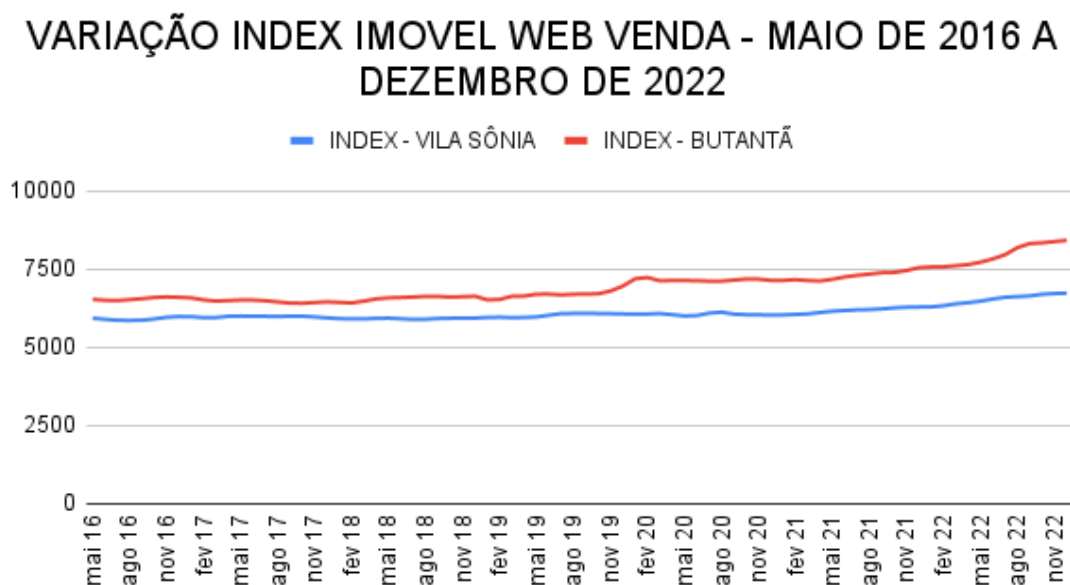
Dessa forma, a partir dos dados expostos verificou-se que há uma diversidade no uso do solo que coaduna com as dinâmicas de estruturação urbana observadas nas morfologias estabelecidas e expostos ao longo do capítulo 1. Para mais, ainda compatível com os elementos observados ao longo do primeiro capítulo, os distritos possuem uma tendência de verticalização que se constitui a partir do aumento de lotes que comportam imóveis de médio e alto padrão frente à redução de terrenos vagos e lotes que abrigam residências horizontais de baixo padrão. Assim fica caracterizado um processo de verticalização com uma tendência de elitização de ambos os distritos.

Tal tendência pode ser observada também através da análise dos preços de venda e aluguel dos imóveis. Conforme demonstram dados do ImovelWeb, verificou-se um aumento no indicador Index<sup>11</sup> no período de maio de 2016 a dezembro de 2022 - no distrito do Butantã o preço de venda oscilou de R\$6535,00 para R\$8421,00 e o da Vila Sônia de R\$5933,00 para 6733,00 em relação ao metro quadrado (Gráfico 05). Além disso, imóveis usados seguem a tendência apresentada pelo Index (Gráfico 06), contudo, imóveis classificados como novos, no período de fevereiro de 2017 a dezembro de 2022 em que se tem dados desse tipo de imóvel, apresentaram a tendência de preços acima dos constatados por meio do indicador - no período indicado, os imóveis novos do Butantã oscilaram o preço de venda do metro quadrado de R\$6792,00 para R\$11049,00 e os da Vila Sônia de R\$5540,00 para R\$8170,00 (Gráfico 07).

---

<sup>11</sup> O INDEX da ImovelWeb tem como fonte de dados todos os anúncios de imóveis publicados no [imovelweb.com.br](https://imovelweb.com.br). O indicador é publicado trimestralmente e organizado a partir de dados mensais.

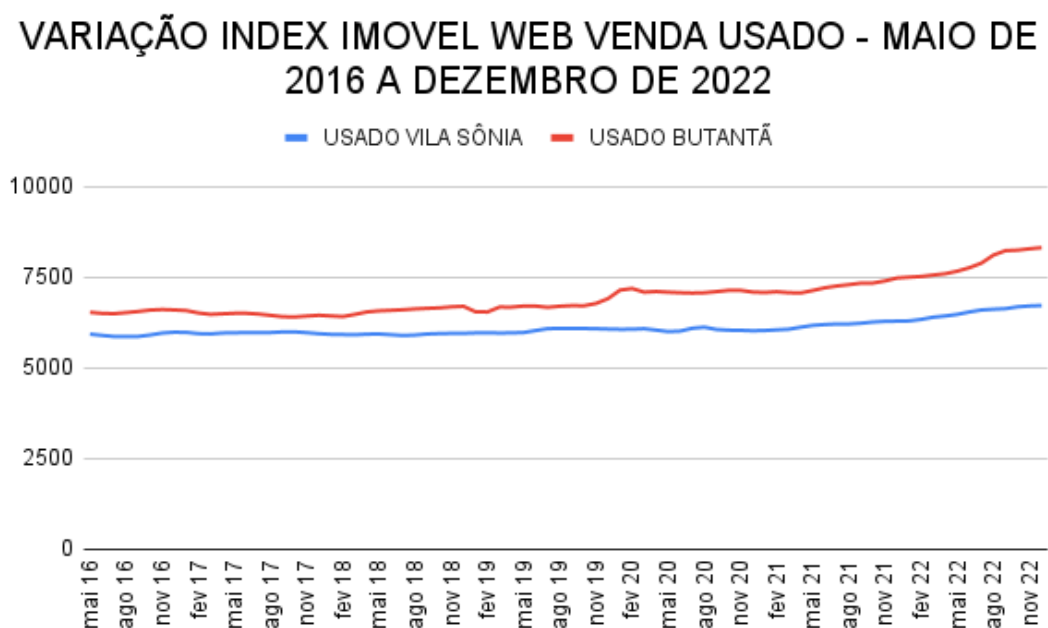
Gráfico 05 - Variação Index Imovelweb venda novo- maio de 2016 a dezembro de 2022



Fonte: Imovel Web Index

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire

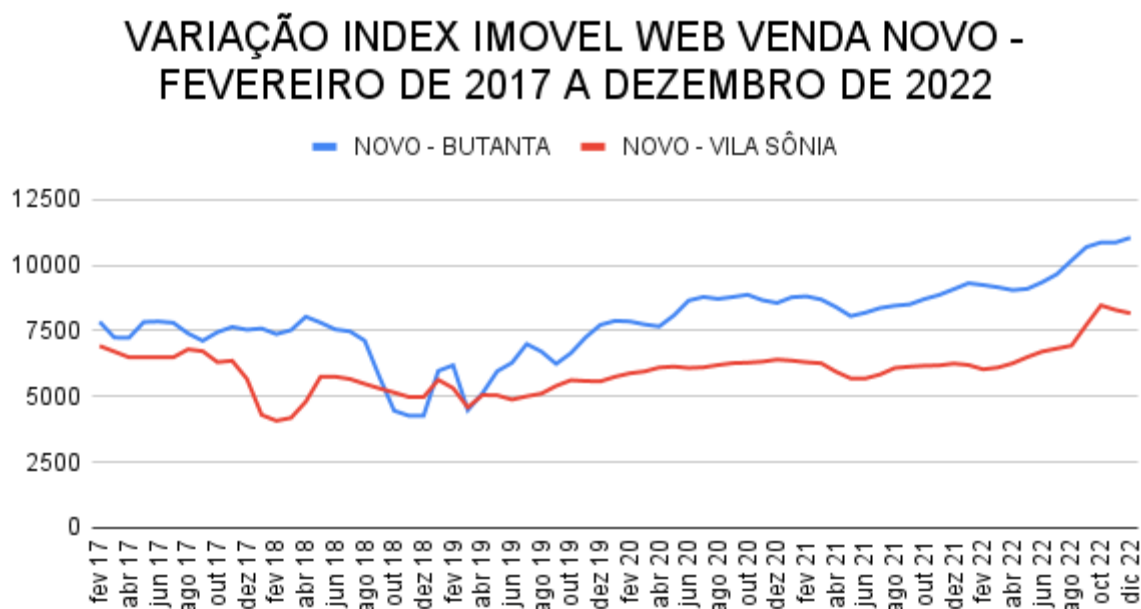
Gráfico 06 - Variação Index Imovelweb venda usado - maio de 2016 a dezembro de 2022



Fonte: Imovel Web Index

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire

Gráfico 07 - Variação Index Imovelweb venda novo - fevereiro de 2017 a dezembro de 2022



Fonte: Imovel Web Index

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire

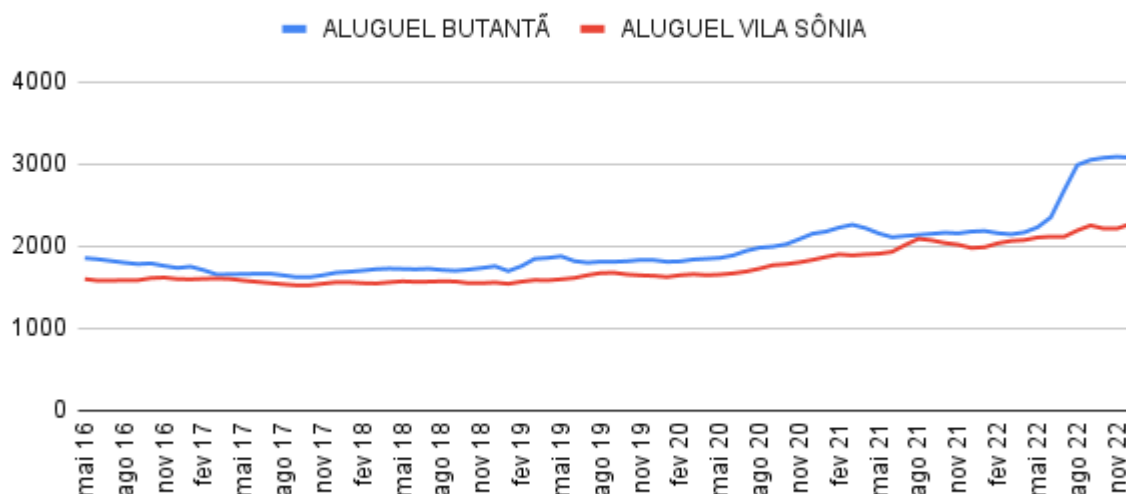
Quanto aos aluguéis, a tendência de aumentos contínuos também pode ser verificada no indicador Index da Imovelweb (Gráfico 08). No período que vai de maio de 2016 a dezembro de 2022, o distrito do Butantã apresentou uma forte variação positiva saindo do patamar de R\$1856,00 para R\$3050,00. No que diz respeito ao distrito da Vila Sônia, também foi constatado uma flutuação positiva, contudo, com números significativamente mais modestos, saindo do patamar de R\$1601,00 para R\$2223,00.

Ainda no que diz respeito às métricas que dizem respeito ao mercado imobiliário disponibilizado pelo ImovelWeb Index, verificou-se uma variação positiva no que refere-se à rentabilidade bruta<sup>12</sup> no período que compreende maio de 2016 a dezembro de 2022 (Gráfico 09). No caso do Butantã, a rentabilidade saiu do patamar de 5,24% para 6,75%. Quanto a Vila Sônia a variação tem como ponto inicial a rentabilidade de 4,98% e final de 6,22%.

<sup>12</sup> É a rentabilidade que considera o custo do imóvel em relação aos ganhos/rendas anuais.

Gráfico 08 - Variação Index Imovelweb aluguel- maio de 2016 a dezembro de 2022

### VARIAÇÃO INDEX IMOVEL WEB ALUGUEL - MAIO DE 2016 A DEZEMBRO DE 2022

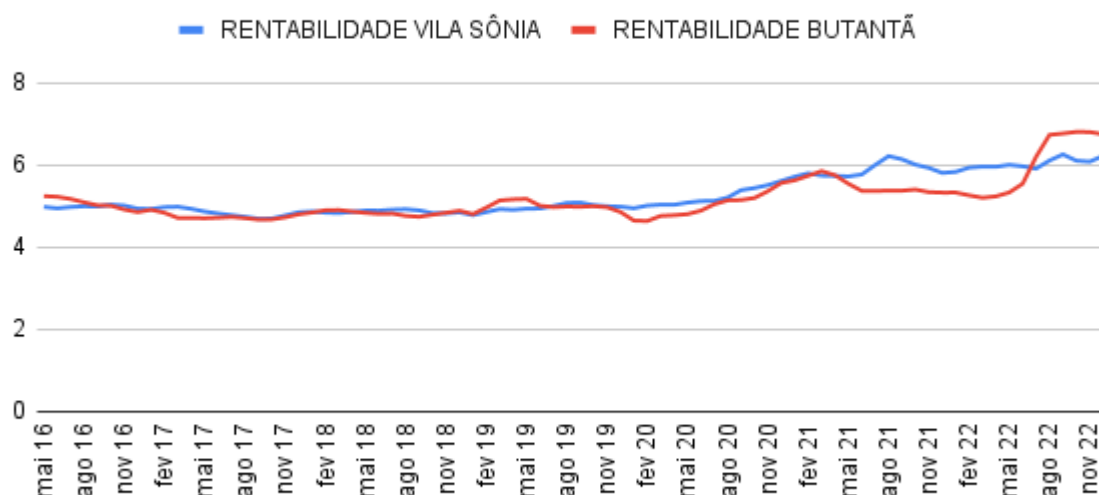


Fonte: Imovel Web Index

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire

Gráfico 09 - Variação Index Imovelweb rentabilidade bruta - maio de 2016 a dezembro de 2022

### VARIAÇÃO INDEX IMOVEL WEB RENTABILIDADE BRUTA - MAIO DE 2016 A DEZEMBRO DE 2022



Fonte: Imovel Web Index

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire

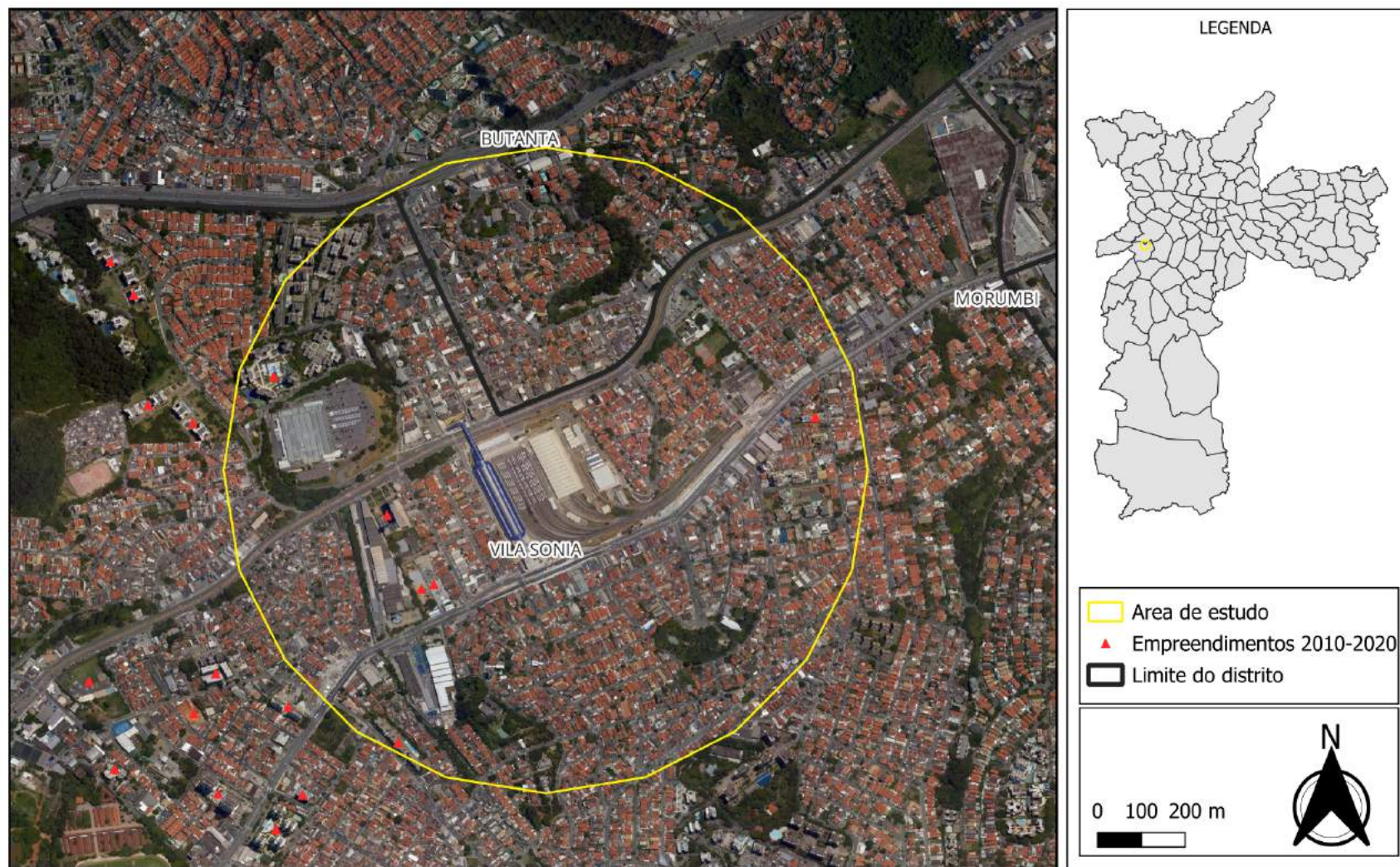
Em relação à área de estudo, verificou-se a manifestação da tendência geral observada nos distritos. A instalação de construções privilegiou áreas com possibilidade de ocupação de terrenos vagos e, por conta disso, verificou-se distribuição irregular dos empreendimentos com tendência à concentração nos bairros do Ferreira e Jardim das Vertentes em que havia maior oferta desse tipo de imóvel (Mapa 12). Nesse sentido, destaca-se que a instalação de empreendimentos em tais bairros ultrapassa os limites da área de estudo.

Para além disso o preço dos imóveis se encontra em patamar elevado. Apartamentos de 2 e 3 quartos desses novos empreendimentos locais têm preços que ficam na faixa de 400 mil a 1 milhão de reais. Em relação aos aluguéis, os imóveis flutuam na faixa de 2 a 6 mil reais de preço de locação.

Dentro do quadro de alterações esquadrihadas, torna-se claro que no cenário de mudanças profundas no contexto urbano. As torres com centenas de apartamentos que se erguem no horizonte causam mudanças nas formas que ocupam o espaço, contudo, a forma e o conteúdo são indissociáveis dentro da dinâmica de reprodução da vida na escala do lugar. O lugar é o *locus* de reprodução da vida social que marca a experiência existencial dos sujeitos condicionados às relações sociais de produção capitalista. As construções produzidas nessa escala de existência possuem, portanto, um sentido conferido pelos sujeitos que habitam o urbano; são um forte indicativo dos conteúdos urbanos

Nesse sentido, o nexos modernizador de imposição daquilo que é novo pode desvelar a destituição do sentido do lugar para os sujeitos. Isso ocorre na medida em que o imperativo capitalista, que concretiza-se no consórcio do planejamento estratégico público e da especulação imobiliária privada, retira o direito de algumas populações de habitarem o lugar. Objetivamente, em um cenário em que o urbano é submetido a lógica da mercadoria, o processo de investimento para a melhoria do espaço ativa os mecanismos de especulação imobiliária que gera a expulsão das famílias que pertencem aos estratos de renda inferior mediante o aumento do preço de venda/aluguel de imóveis e do custo de vida. Os novos habitantes entram e os velhos habitantes saem, em uma dinâmica que pode ser captada na tensão das construções antigas e modernas que ocupam o lugar.

Mapa 12 - Empreendimentos área de estudos



Fonte: Geosampa

Elaboração: Carvalho, João Victor Ricchini Freire, 2023

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao discorrermos sobre os processos que levam a compreensão das dinâmicas historicamente estabelecidas que constituíram as áreas lindeiras do Pátio-Estação Vila Sônia, partiu-se do princípio que o modo de produção ganha forma de expressão na escala do lugar e, por conta disso, considerou-se a constituição do urbano como parte da articulação de diversos planos.

No plano do modo de produção, os movimentos dados pelas lógicas que presidem a acumulação de capital são determinantes nos nexos de produção do espaço urbano. Os arranjos estabelecidos no plano da metrópole respondem diretamente ao acúmulo dos diferentes nexos do modo de produção que se realizam no espaço ao longo do tempo, conformando a estrutura básica do corpo metropolitano, que define os fluxos que se realizam no território; os novos objetos tensionam os velhos objetos e por vezes causam suas desintegrações, mas, essencialmente, integram a dinâmica da metrópole e passam a compor o complexo quadro de arranjo do urbano. No plano do lugar, realiza-se a vida social, e as morfologias de tempos distintos ganham significado para o habitante da metrópole.

Dessa maneira, as mudanças nas formas de acumulação reverberam nas formas de organização do território e na vida imediata expressa na escala do lugar. Nesse sentido, ganham especial expressão as formas de acumulação hegemônicas estabelecidas ao longo do tempo (mercantil, industrial e financeira) em relação às centralidades que organizam o território metropolitano ao longo da história (o centro velho, Av. Paulista e Vetor Sudoeste). Isso porque, no caso das áreas lindeiras, observamos um processo de constituição que está inserido no contexto de integração dos distritos do Butantã e da Vila Sônia às áreas organizadoras no território da metrópole. O cinturão caipira, caracterizado pela ocupação esparsa, funcionava como porta para o sertão e situava-se distante do triângulo histórico no qual se realizava a vida urbana; a hinterlândia urbanizada pelo boom de loteamentos viabilizado pelo transporte sobre rodas; e a fronteira de realização do capital financeiro de morfologia verticalizada e articulada ao vetor sudoeste foram as dinâmicas que integraram o processo de urbanização da área de estudo.

Em relação ao período da fronteira, que nos permite compreender o processo de chegada ao momento atual e vislumbrar o devir, cabe destacar o consórcio

público-privado na produção do espaço. O metrô, enquanto objeto também submetido às lógicas impostas ao plano da metrópole e produzido pelo poder público, reorganizou os fluxos, integrou os lugares, flexibilizou as normas que regulam o uso do solo e valorizou as imediações de onde se instalou, abrindo caminho para ação do mercado imobiliário. Este, por sua vez, utilizou os caracteres locais para produzir os constructos verticais que tomam conta da paisagem e alteram a tipologia das construções que ocupam o local, assim como aumentam os preços associados a venda e aluguel de imóveis de maneira a instaurar um cenário de elitização do lugar que remove as classes mais baixas ali instaladas.

Assim, o urbano submetido às lógicas do capital caminha no (re)fazer-se perpétuo que, ao mesmo tempo, cria e destitui os lugares do habitar. Uma dinâmica que pode ser captada pelo observador atento à paisagem do progresso da metrópole.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARROYO, Mónica. **A vulnerabilidade dos territórios nacionais latino americanos: o papel das finanças.** In: LEMOS, A.; SILVEIRA, M.; ARROYO, M. Questões territoriais na América Latina. 1ªed. Buenos Aires, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - Clacso, 2006

BOTELHO, A. **A cidade como negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo.** Cadernos metrópole 18 pp. 15-38, 2º sem, 2007.

CARLOS, A. F. A. **A reprodução da cidade como negócio** in:CARLOS, A.F.A.; CARRERAS,C.; *Urbanização e Mundialização estudos sobre a metrópole.* 1ª ed. São Paulo. Ed.Contexto, 2005. p.29-37.

CARLOS, A. F. A. **Espaço e tempo da vida cotidiana na metrópole.** 2ªed. São Paulo: Labur Edições, 2017

HARVEY, D. **Os sentidos do mundo.** Tradução: Artur Renzo. São Paulo, Boitempo, 2020

LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana.** Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas, Rio Claro, p.564, 1968

LOW-BEER, J. D. **Dinâmica do mercado fundiário X Investimento público: Uma análise da valorização em áreas próximas ao Metrô.** Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, p. 163, 1987.

MAGALHÃES, A.L.C. **Financeirização da infraestrutura: as grandes empreiteiras nacionais e o metrô de São Paulo em transformação.** Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, p.163, 2021.

ROCHA, R.E. **A verticalização do Butantã: o avançar de uma nova fronteira urbana.** Dissertação (Mestrado - Programa de pós-graduação em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, p.239, 2015.

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

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 3ª ed. São Paulo: EDUSP, 2002

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia.** 3ª ed. São Paulo: EDUSP, 2002.

SÃO PAULO - METRÔ. **Linha 4-Amarela Morumbi - Luz. Projeto Funcional.** São Paulo, 1997

\_\_\_\_\_. **Relatório Final sobre o Estudo Econômico-Financeiro e sobre o Pré-Projeto de Engenharia de Sistema de Transporte Rápido e em Massa de Passageiros de São Paulo.** São Paulo, 1968

\_\_\_\_\_. **Terceira linha do metrô de São Paulo: Estudo de Viabilidade Técnico-econômico-financeira da terceira linha do metrô.** São Paulo, 1980

SCARCELLI, O.C.C.F. **As classes sociais e o empresariamento na produção da linha 4-amarela do metrô de São Paulo.** Trabalho de conclusão de curso (bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, p.31, Rio Claro, 2017

SILVA, M.R. **A reprodução do urbano nas tramas da metrópole: operação consorciada Vila Sônia.** Tese (Doutorado - Programa de pós-graduação em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciência Humanas, São Paulo, p.455, 2013.

VILLAÇA, F; ZIONI, S. **Rede de transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo** (Pesquisa FAPESP). São Paulo: 2005.