

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC - SP

José Garcia da Conceição

TRANSFORMAÇÕES URBANAS E A EXPANSÃO METROVIÁRIA EM SÃO PAULO

Doutorado em Ciências Sociais

São Paulo

2012

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC - SP

**TRANSFORMAÇÕES URBANAS E A EXPANSÃO METROVIÁRIA EM
SÃO PAULO**

Doutorado em Ciências Sociais

Tese apresentada à Banca Examinadora da
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo,
como exigência parcial para obtenção do título
de Doutor em Ciências Sociais, sob orientação
da Prof.^a Doutora Lúcia Maria Machado Bógus

São Paulo
2012

Banca examinadora

Ao meu pai
In memoriam

Meus sinceros agradecimentos

A elaboração deste trabalho contou com o apoio e participação de várias pessoas e entidades a quem não posso deixar de agradecer.

A PUC SP, por ter colocado à disposição toda a infraestrutura e pela bolsa de estudo concedida durante o doutorado.

A Coordenadoria de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES pelo apoio financeiro ao projeto na forma de Bolsa de Estudos.

A Professora Dra Lúcia Maria Machado Bógus, quero agradecer pela especial dedicação, apoio, confiança e estímulo durante todo o período do projeto.

A Professora Dra Angélica Benatti Alvim, quero agradecer pela colaboração e estímulo.

Ao Professor Dr. Fernando Nunes da Silva do Cesur/Instituto Superior Técnico de Lisboa, agradeço pela acolhida, quando lá estive, que se mostrou de vital importância para a conclusão deste trabalho.

Ao Professor Dr. Ricardo Antunes, agradeço por sua extrema gentileza em me receber como aluno especial na Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP.

Ao Professor Dr. Ciro Biderman, agradeço, pois mesmo sem nos conhecermos, disponibilizou a base de dados do Cepesp/FGV-SP.

A Luciana Varanda, quero agradecer pela imensa colaboração na confecção dos mapas que ilustram este trabalho.

Aos colegas, muito especiais, do Metrô de São Paulo, agradeço por terem me incentivado nesta trajetória.

A Neusa quero mais do que apenas agradecer, quero compartilhar mais este momento por ter sido a eterna cúmplice dos infinitos grandes momentos da minha vida.

Aos meus filhos Rodrigo e Felipe pela compreensão de que o fiz por mim, mas também o fiz por eles.

Resumo

Políticas públicas são vistas como instrumentos necessários ao reordenamento do território como mediadores de conflitos de interesses que permeiam o público e o privado. Neste trabalho tenta-se aferir as transformações urbanas no uso e na ocupação do solo, causadas por uma linha de metrô.

Observações preliminares, sobre os Distritos do Ipiranga, Sacomã e do Cursino, apontam para transformações significativas sobre o uso e a ocupação do solo, como: a antecipação do mercado imobiliário, que por deter informações privilegiadas com relação à expansão da rede de metrô, negocia o valor da terra em posição vantajosa com vistas a supervalorização na venda do bem.

O que se quer com este trabalho, é constatar que tais transformações acentuaram-se exatamente no período de 2 a 3 anos, que antecedeu o anúncio oficial do Governo do Estado de São Paulo, da expansão da Linha 2-Verde.

Este subtrecho, entre as Estações Santos-Imigrantes e Sacomã, faz parte do projeto do Governo do Estado de São Paulo de retomada da expansão da linha em direção à região sudeste da capital. Esta linha, anteriormente denominada Vila Madalena-Oratório, neste tramo sudoeste intercepta os Distritos do Ipiranga, Sacomã e Cursino.

Palavras-chave: expansão territorial, expansão da rede metroviária e antecipação dos agentes imobiliários.

Abstract

Public policies are seen as instruments necessary to reorganize the territory as mediators of conflicts of interest that permeate the public and private. This paper tries to assess the urban transformations in the use and occupation of land caused by a subway line.

Preliminary observations, on the Districts of Ipiranga, Sacomã Cursino and point to significant changes on the use and occupation of land, as the anticipation of the housing market, which holds inside information with regard to expansion of the subway network, negotiating the value of land in an advantageous position with a view to the sale of the overvaluation.

What you want with this work, it is noted that such changes have widened the exact period of 2 to 3 years preceding the official announcement of the State of São Paulo, the expansion of Line 2-Green.

This subsection, between Santos-Immigrants Station and Sacomã Station, the project is part of the state government of Sao Paulo for renewed expansion of the line toward the southeast of the capital. This line, formerly known as Vila Madalena, Oratory, this leg intersects the southwestern Districts of Ipiranga, Sacomã and Cursino.

Keywords: territorial expansion, expansion of the subway network and anticipation of the real estate agents.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Planta topográfica do centro de São Paulo – o sítio urbano, seção geológica da área central entre o Anhangabaú e o Tamanduateí.....	24
Figura 2: Planta esquemática da cidade em 1810.....	28
Figura 3: Fábricas instaladas no entorno da ferrovia.....	30
Figura 4: Mancha urbana na Capital – 1914.....	36
Figura 5: Mancha urbana na Capital – 1930.....	37
Figura 6: Foto da primeira Estação Ferroviária de São Paulo, na época de sua abertura	38
Figura 7: A segunda Estação da Luz. Atrás, prédio na atual Rua Mauá.....	39
Figura 8: Esboço do Perímetro de Irradiação, de Ulhoa Cintra	41
Figura 9: O Perímetro de Irradiação, com destaque para os triângulos primordial e o ampliado.....	41
Figura 10: Esboço do Plano de Avenidas de Prestes Maia.....	44
Figura 11: Distribuição dos diversos modais de transporte.....	46
Figura 12: Esboço da transposição do vale pelo Metrô, com calha para veículos automotores.....	50
Figura 13: Esboço da transposição do vale pelo Metrô.....	51
Figura 14: Projeto Light de pré-metrô para São Paulo.....	52
Figura 15: Projeto do Prof. Antônio Carlos Cardoso.....	53
Figura 16: Projeto Pires do Rio.....	54
Figura 17: Projeto Eng. Mário Lopes Leão.....	56
Figura 18: Projeto Francês.....	57
Figura 19: Projeto da Companhia Geral de Engenharia.....	58
Figura 20: Anteprojeto do Sistema de Transporte Rápido Metropolitano.....	60
Figura 21: Revisão dos Planos do Metropolitano.....	61
Figura 22: Traçado da Rede Básica.....	64
Figura 23: Traçado da Rede Básica Expandida.....	65
Figura 24: Traçado original concebido para a Linha 5-Lilás.....	71
Figura 25: Traçado original concebido para este modal.....	73
Figura 26: Traçado na versão atual.....	74
Figura 27: Traçado da Linha 4-Amarela, identificando as duas etapas de implantação	76

Figura 28: Seção topográfica do trecho.....	80
Figura 29: Retrata as intenções com relação ao traçado, em mar/2004.....	81
Figura 30: Traçado atual do tramo sudeste da linha.....	83
Figura 31: Flecha do tempo na implantação da Linha 2-Verde do Metrô de São Paulo	84

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Visão geral do Distrito do Ipiranga.....	107
Mapa 2: Visão geral do Distrito do Sacomã.....	108
Mapa 3: Visão geral do Distrito do Cursino.....	109
Mapa 4: Os três Distritos destacados no Mapa do Município.....	110
Mapa 5: Lançamentos Imobiliários nos Distritos de Ipiranga, Cursino e Sacomã – 1985 a 2000.....	112
Mapa 6: Lançamentos Imobiliários nos Distritos de Ipiranga, Cursino e Sacomã – 2001 a 2007.....	113
Mapa 7: Valor dos lançamentos imobiliários por metro quadrado total, entre 1994 e 2007 – Base: 2007.....	115

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Evolução da rede de cidades com mais de 100 mil habitantes - período de 1872 a 1991.....	35
---	----

.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Lançamentos imobiliários/período.....	120
Tabela 2: Lançamentos imobiliários/período.....	123
Tabela 3: Lançamentos imobiliários/período.....	126
Tabela 4: Lançamentos imobiliários/período.....	127

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Lançamentos imobiliários/período.....	122
Gráfico 2: Lançamentos imobiliários/período.....	124
Gráfico 3: Lançamentos imobiliários/período.....	126
Gráfico 4: Lançamentos imobiliários/período.....	128

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
------------------------	-----------

Capítulo I

O Papel do Sistema de Transporte na Expansão da Cidade.....	22
--	-----------

<i>1.1 A Expansão do Território.....</i>	<i>22</i>
--	-----------

<i>1.2 A Expansão do Sistema de Transporte Metroviário.....</i>	<i>48</i>
---	-----------

<i>1.2.1 Projetos Anteriores.....</i>	<i>49</i>
---------------------------------------	-----------

<i>1.2.2 Projeto Selecionado HMD-Hochtief.....</i>	<i>63</i>
--	-----------

<i>1.2.3 Alterações no Traçado da Rede Básica do Metrô.....</i>	<i>68</i>
---	-----------

Capítulo II

Os Distritos do Ipiranga, Cursino e Sacomã: transformações recentes pela presença da Linha 2 Verde do Metrô.....	78
---	-----------

<i>2.1 A Caracterização da Linha.....</i>	<i>79</i>
---	-----------

<i>2.2 A Dinâmica Imobiliária.....</i>	<i>85</i>
--	-----------

Capítulo III

As Transformações nos Distritos.....	98
---	-----------

<i>3.1 A Antecipação do Mercado Imobiliário.....</i>	<i>102</i>
--	------------

<i>3.2 A Localização da Linha Expandida.....</i>	<i>106</i>
--	------------

<i>3.3 O Futuro da Linha: aonde é possível chegar?.....</i>	<i>116</i>
---	------------

Capítulo IV

Avaliação dos Dados Relativos aos Lançamentos Imobiliários.....	118
4.1 <i>Base de Dados.....</i>	119
4.1.1 <i>Período 1985 - 2000.....</i>	120
4.1.2 <i>Período 2001 – 2007.....</i>	123
4.2 <i>Análise dos Dados.....</i>	125
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	130
REFERÊNCIAS.....	132
CRÉDITOS DAS ILUSTRAÇÕES.....	137

INTRODUÇÃO

“O surgimento de micrópoles, seja no interior de metrópoles, seja como catapulta de metrópoles em crescimento... Formulam uma autêntica cidade ficcional, cinematográfica e regida pelo isolamento”.

Rafael Argullol, A cidade turbilhão

O crescimento urbano tem se mostrado um importante propulsor, se não o maior, no uso e ocupação do solo das cidades. São Paulo, vista por muitos estudiosos como uma cidade global, sofre os efeitos das transformações na dinâmica urbana.

Nos últimos anos, o setor de serviços tem sido apontado como um dos impulsionadores do desenvolvimento da cidade, sendo que alguns apontam para alterações na sua vocação econômica – passando do setor industrial para o de serviços. Como fatores principais desse dinamismo no setor de serviços, podem-se relacionar: o processo de urbanização, mudanças demográficas e socioeconômicas, mudanças tecnológicas e, até mesmo, o incremento no grau de sofisticação dos consumidores.

Na visão de Ana Fani Alessandri Carlos (2001, p.139), importante teórica do urbanismo:

“Uma das características da “cidade mundial” é a emergência do setor de serviços altamente especializados, articulando espaços com uma

racionalidade e eficiência assentada na competitividade e estabelecida em padrões impostos internacionalmente. É esse comportamento que se vislumbra em São Paulo”.

Acredita-se que o transporte coletivo urbano de alta capacidade, como o Metrô, tenha papel importante como agente transformador na dinâmica urbana de cidades com as dimensões geográficas de São Paulo. Tal importância reside na possibilidade de ofertar mobilidade e acessibilidade às pessoas das mais diversas regiões da metrópole. Para fazê-lo, um sistema de transporte coletivo deve equilibrar a oferta e a demanda do serviço pelo aumento da capacidade viária, para que as pessoas possam se deslocar com segurança, conforto e em tempo reduzido.

Há que considerar que numa metrópole com as dimensões de São Paulo tal tarefa não pode ser atribuída a um único modal de transporte; tem de se destacar a importância da ferrovia e do transporte sobre pneus, que interligam a cidade aos demais municípios que compõem a sua Região Metropolitana (RMSP).

A cidade de São Paulo tem passado, e não exclusivamente, por um processo de crescimento urbano que se manifesta na busca das pessoas em se fixar nas áreas urbanas. Tal processo é demonstrado por Manuel Castells (2006, pp. 48-50), ao afirmar que esse fenômeno urbano atinge os mais diversos países, e de forma mais intensa a América Latina, o qual denomina “hiperurbanização”.

Sem nos atermos às origens do crescimento dos conglomerados urbanos, não se pode deixar de ressaltar a importância especial dada por Castells (2006, p. 85) ao fenômeno das migrações como principal fomentador desse crescimento.

No intuito de contribuir para a mitigação dos efeitos, por vezes indesejáveis, do isolamento das pessoas que são “arrastadas” no bojo do processo de urbanização,

surge o Banco Mundial como fomentador de projetos que venham melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade no mundo, entre eles as linhas de Metrô.

Entende o Banco Mundial que as escolhas dessa natureza devem priorizar os assistidos, os que se encontram em situação de extrema fragilidade, e os marginalizados que, desprovidos de quaisquer recursos, são os verdadeiros desqualificados, pois perderam os vínculos sociais, ou seja, a sensação de pertinência.

Assim sendo, torna-se necessário observar onde moram e para onde se deslocam essas populações e permitir-lhes o acesso aos serviços e aparelhos do Estado por meio do transporte coletivo, em especial o sobre trilhos, que minimize o ônus da sua situação.

Uma das estratégias apontadas pelo *World Bank* (2003, p.15) refere-se em privilegiar as pessoas desprovidas de recursos, mapeando seu deslocamento.

É importante registrar a visão de Serge Paugam (2003, p.15) sobre o tema:

“(...) a desqualificação social permite compreender como indivíduos em estado de privação, não apenas material, estão relacionados aos serviços de assistência pública. Em abordagem tipológica, distingue diferentes tipos: assistidos (que denotam dependência dos Serviços), os fragilizados (que guardam ainda distância dos Serviços) e os marginalizados (que rompem com os vínculos sociais)”.

Cabe salientar que, de forma geral, os países subdesenvolvidos sempre projetaram uma matriz de transporte urbano centrada no modal rodoviário, coletivo ou não, em detrimento de uma malha ferroviária que detém inúmeras vantagens sobre o

modal rodoviário. Segundo Milton Santos (2009, pp. 23-24), administradores da época, assim como boa parte da opinião pública, viam a iniciativa de privilegiar o transporte rodoviário como imperativo do progresso. Tal opinião, ainda hoje viva, faz com que o transporte rodoviário domine o cenário dos deslocamentos intraurbanos.

Deve servir de alerta o que afirmam os estudos elaborados pelo *World Bank* (2003, p. 11): “A boa infraestrutura viária não significa necessariamente dependência do automóvel”. Na realidade, a deterioração da malha rodoviária urbana exige estratégias criativas de planejamento de transporte que demonstrem a redução de impactos ambientais, custo este nem sempre evidente nas justificativas para expansão de uma malha metroferroviária que privilegiará um transporte com menor, ou mesmo isento, de emissão de gases e material particulado no ambiente.

Historicamente contribuiu para tal visão o modelo de transporte sobre trilhos conhecido por todos na época – o bonde – que até meados dos anos 50 mostrava-se ineficiente frente às necessidades de deslocamento das pessoas numa metrópole em grande desenvolvimento. Os bondes e os ônibus dominavam o cenário do transporte coletivo na cidade de São Paulo, acrescentando-se a estes, ainda na década de 50, o trólebus. Não raro, estudiosos da metrópole, como Luiz Carlos Costa (1976, p. 19), a consideravam desproporcionalmente grande, quer pelo crescimento demográfico quer pelo crescimento das atividades econômicas, ou mesmo frente à incapacidade do poder público em promover investimentos em serviços públicos, notadamente no transporte coletivo urbano de alta capacidade. Cabe esclarecer que se entende por transporte coletivo de alta capacidade o serviço prestado pelo Metrô, que permite o deslocamento de 60 a 80 mil pessoas por hora, em cada sentido.

Este trabalho tem por objetivo analisar como o Metrô de São Paulo, apesar de contribuir para a melhoria da mobilidade e da acessibilidade das pessoas a aparelhos

e serviços fornecidos pelo Estado, como saúde, educação, lazer, trabalho e cultura, torna-se um agente fomentador da especulação imobiliária e, conseqüentemente, modificador da dinâmica urbana. Ou seja, como a expansão ou a implantação de novas linhas de Metrô na cidade de São Paulo traz conseqüências para o uso e a ocupação do solo.

Aqui, reportamo-nos à citação de Lúcia Maria Machado Bógus (1987, p. 22), quando constrói o seguinte argumento:

“A produção de localizações vantajosas depende, em grande parte, de investimentos públicos, tais como: vias de transporte, equipamentos de infraestrutura urbana. Tais obras contribuem de maneira decisiva para a transformação de muitas localizações, aproximando áreas periféricas de áreas centrais (no caso do metrô e das grandes avenidas) alterando o preço da terra e os diferenciais da renda”.

No primeiro capítulo deste trabalho, *O Papel do Sistema de Transportes na Expansão da Cidade*, serão abordados aspectos históricos e desenvolvimentistas que possibilitaram a expansão geográfica da metrópole, e a contribuição dada pelo sistema de transporte metroviário a essa expansão territorial. Abordaremos fatos e dados que tentarão auxiliar na compreensão dos rumos adotados para o crescimento da metrópole.

O capítulo II, *Os Distritos do Ipiranga, Cursino e Sacomã: Transformações Recentes pela Presença da Linha 2-Verde do Metrô*, apresentará aspectos relativos à caracterização específica da linha, e a discussão teórica sobre a dinâmica imobiliária frente à implantação de sistemas de transporte e, em particular, a expansão desta linha no sentido sudeste. Importante discussão, neste capítulo, será abordada no

que diz respeito às relações estreitas entre o poder público e os empreendedores imobiliários, no sentido destes obterem informações privilegiadas com relação a obras de infraestrutura – e o Metrô é um tipo – que possam valorizar as regiões contíguas à obra. O capital, notadamente o imobiliário, tentará reproduzir-se no menor intervalo de tempo, obtendo o maior proveito do binômio: valor de compra *versus* valor de venda.

No terceiro capítulo, *As Transformações nos Distritos*, apresentaremos os lançamentos imobiliários georeferenciados entre 1985 e 2007, considerando duas áreas de influência a partir das estações Santos-Imigrantes, Alto do Ipiranga e Sacomã. A ideia é comprovar que os empreendedores imobiliários, por deterem informações privilegiadas desconhecidas por parte dos proprietários da terra, antecipam a compra, sabedores de que esta será sobrevalorizada quando do término da obra de expansão do sistema metroviário.

No capítulo IV e último capítulo, *Avaliação dos Dados Relativos aos Lançamentos Imobiliários*, faremos a constatação e a análise dos dados georeferenciados sobre uma flecha do tempo.

Cabe ainda mencionar que a presente pesquisa tem por objetivo principal constatar que na presença de empreendimentos na área de transporte – neste caso específico, o sistema de transporte metroviário – a especulação imobiliária estará presente e se estabelece muito antes da divulgação oficial, por parte do Estado, da implantação de uma nova linha, ou mesmo da expansão de uma já existente.

Melhor esclarecendo, o que se quer é constatar que empreendedores imobiliários, detendo informações privilegiadas – desconhecidas por parte dos atuais proprietários da terra – com relação a investimentos futuros, notadamente no caso de

infraestrutura de transporte, conseguem antecipar-se na aquisição da terra, auferindo lucros superiores com novos lançamentos imobiliários.

Tal visão é compartilhada por Nelson Fujimoto (1994, p. 55), quando constata que:

“Os terrenos foram adquiridos a baixo preço, pelo valor de uso residencial. A empresa aproveitou-se do fato de que a população que ocupava a área, na maioria de baixa renda, não tinha ideia do valor de suas propriedades com as benfeitorias que seriam realizadas no local”.

Especialmente, delimitamos o trabalho a um subtrecho da Linha 2-Verde do Metrô de São Paulo, mais especificamente entre as estações Santos-Imigrantes e Sacomã. Ainda nesse trecho, dar-se-á especial atenção às mudanças na dinâmica urbana ocorridas nos distritos do Ipiranga, Cursino e Sacomã, em duas faixas circulares e contíguas às estações Santos-Imigrantes, Alto do Ipiranga e Sacomã, que aqui denominamos “área de influência”.

Temporalmente, o trabalho situar-se-á em um intervalo que se inicia no ano de 1985 e se estende até ao ano de 2007. Este período contempla algumas datas importantes no cronograma de expansão desta linha: a divulgação, por parte do Governo do Estado de São Paulo, da retomada da expansão da linha em direção ao sudeste (31/03/2004), e as datas de conclusão das obras das estações situadas ao longo deste trecho.

A seleção dos distritos do Ipiranga, Cursino e Sacomã como foco da presente análise deve-se à percepção da mudança no cenário urbanístico ao norte dos

distritos do Cursino e Sacomã, e na porção ao sul do distrito do Ipiranga, conhecida como Alto do Ipiranga.

A pergunta que se quer respondida, após esta análise, é: por que este vetor sudeste da cidade, que nunca se mostrou prioritário¹ aos interesses dos empreendedores imobiliários, experimentou alterações urbanísticas mais intensas nos últimos anos, notadamente no período que antecedeu a divulgação da retomada das obras de expansão da Linha 2-Verde do Metrô?

Até então, ainda como hipótese, quer se constatar que a expansão do tramo a sudeste da linha do Metrô teve um papel determinante como agente deste impacto urbanístico na região.

Metodologicamente, pesquisar-se-á bibliograficamente teses, dissertações, artigos produzidos sobre a cidade, bem como material disponibilizado pelas empresas operadora do sistema metroviário e de planejamento do Estado de São Paulo.

Recorrer-se-á ainda às informações que constam do banco de dados da Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio (Embraesp), referentes ao recorte temporal e espacial selecionado para compor este trabalho.

¹ Historicamente, a região era vista como uma passagem para as vilas do ABC e para chegar ao litoral utilizando a antiga Estrada do Vergueiro. Mais especificamente no Ipiranga, conviveram atividades comerciais e industriais, além de residências modestas, em sua maioria, deram origem as denominadas “vilas operárias”. Interessante citar que o Ipiranga abrigava uma população trabalhadora que, em grande parte, exercia as atividades laborais no próprio bairro, não se deslocando para o centro da cidade.

CAPÍTULO I

O Papel do Sistema de Transportes na Expansão da Cidade

“A forma de uma cidade muda mais depressa que o coração de um mortal...”

Paris muda, mas nada na minha melancolia se moveu.

Palácios, tapumes, blocos, velhos bairros,

tudo para mim virou alegoria.

E minhas lembranças são mais pesadas que rochas”.

Charles Baudelaire, “O cisne”, *in As flores do mal*

1.1 A Expansão do Território

A cidade de São Paulo, com seus mais de 450 anos, só recentemente se tornou integrante da economia global. A cidade passou por várias fases de desenvolvimento, abordadas por muitos autores de maneira distinta. Benedito Lima de Toledo² separa cronologicamente as fases desenvolvimentistas da cidade em três períodos historicamente distintos: a cidade colonial, a metrópole do café e a cidade atual.

Sem se prender a um autor específico, o fato é que uma pequena elevação, não superior a 60 metros a partir do fundo do vale do Rio Tamanduateí, serviu de embrião para ali se estabelecer e desenvolver a metrópole que é hoje a cidade de

² Historiador e proprietário de magistral acervo de imagens ao qual atribui importância como instrumento de reflexão e pesquisa.

São Paulo. A Figura 1 mostra a planta topográfica do centro da cidade que nesse local floresceria, servindo de embrião para a futura metrópole.

Geograficamente instalada no topo dessa pequena colina, a cidade em sua forma seminal desenvolveu-se a partir de uma configuração geométrica que se assemelha a uma forma triangular, sendo que a maior distância a percorrer no cume desta pequena colina não excede 1.300 metros, trajeto este limitado pelo Largo de São Francisco e o Largo de São Bento.

Veremos em capítulo posterior que a posição geográfica da vila, em princípio estratégica do ponto de vista da defesa do território, mostrou-se inapropriada para as ações necessárias à expansão da região.

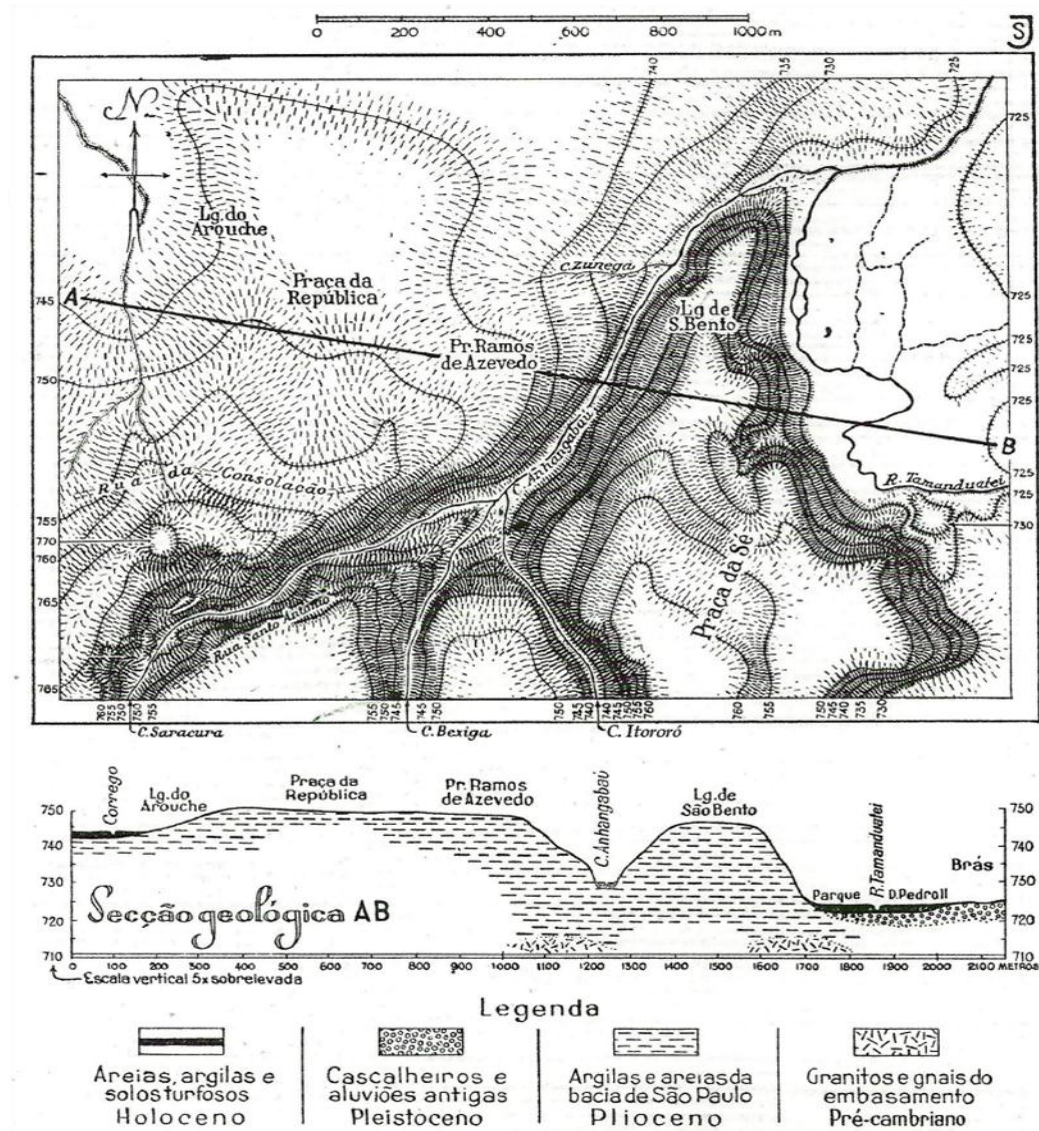


Figura 1: Planta topográfica do centro de São Paulo – o sítio urbano, seção geológica da área central entre o Anhangabaú e o Tamanduateí.

Fonte: Esboço de João Soukup.

Algumas suposições envolvem a escolha desta localidade como sítio fundamental. É inegável que a colina oferecia uma posição privilegiada, haja vista que a altitude a isolava das planícies inundáveis dos rios Tamanduateí e de seu afluente, o Anhangabaú. Mas não somente por isso; tomar uma posição elevada em

um terreno dota quem a ocupa de posição privilegiada para a defesa do território, para a “espição”, e a proximidade de um rio confere a possibilidade de criação de um porto para estabelecer ligação fluvial, na época com a Vila de Santo André, já ocupada por João Ramalho.

Caio Prado Jr (1983, pp.14-25), acrescenta que a centralidade da colina possibilitava e facilitava o acesso à Vila de São Vicente, ou seja, pequena distância a separava do litoral e, além disso, submetia os que se deslocassem entre o litoral e o planalto a menor sacrifício, por se tratar da fração menos íngreme da Serra do Mar a ser transposta. A posição geográfica dos Campos de Piratininga, como a região era conhecida pelos índios, também favorecia o acesso e o deslocamento para a tomada do interior por via fluvial.

As primeiras residências não passavam de construções rudimentares, verdadeiras choupanas, que com o passar do tempo foram sendo substituídas por construções de taipa³. Os primeiros sobrados começaram a surgir no início do século XVII. Um dado que merece registro é que: “O parco crescimento demográfico de São Paulo até fins do século XIX não estimulou, entretanto, a procura especulativa de terras, visto que era bastante lento o avanço de seus limites urbanos” (Emplasa, 2001, p. 30).

Tal fenômeno, o da valorização imobiliária, começa a se manifestar de forma mais acentuada a partir da aceleração do processo de industrialização da cidade, no início do século passado.

Evidentemente, com o crescimento da Vila de Piratininga, o espaço do topo da colina tornou-se exíguo, estrangulando a possibilidade de crescimento. Em princípio foi priorizada a expansão a leste, aproveitando as terras baixas das várzeas do

³ Construções rudimentares com cobertura de sapé ou palha.

Tamanduateí. No sentido oposto, foi um grande desafio, na época, transpor o Vale do Anhangabaú, somente possibilitado pela construção dos dois primeiros viadutos – o do Chá, inaugurado em novembro de 1892, e o de Santa Ifigênia, de grande utilidade para o processo de expansão a Norte e a Oeste. Interessante salientar a afirmação de Caio Prado Jr (1983, p. 65-66), de que a cidade se irradiou pelas antigas estradas que a partir dela saíam, fixando o traçado das grandes artérias que recortam a cidade atual.

Corroborando com Caio Prado Jr, Flávio Villaça (2001, p. 86), quando afirma:

“Antes da construção das ferrovias, nossas cidades cresciam mais ao longo dos principais caminhos do que em outras direções. [...] ainda em 1914, a área edificada de São Paulo desenvolvia claros tentáculos ao longo dos antigos caminhos, apesar de já haver ferrovias há mais de um quarto de século”.

O crescimento da Vila de Piratininga mostrou-se inexpressivo nos três primeiros séculos após sua fundação. Segundo dados da Emplasa (2001, p. 14): “[...] basta dizer que a população evoluiu aproximadamente de 100 habitantes, em 1554, para cerca de 70 mil em 1890, ou seja, a cidade cresceu, nesse espaço de tempo, aproximadamente o equivalente ao seu crescimento trimestral atual”.

Desde a fundação até 1628 – ano da expulsão dos jesuítas – a atividade econômica predominante era a agricultura de sobrevivência, onde se assentavam pequenas culturas de milho, mandioca, trigo e frutas, além de algumas cabeças de gado para suprir as necessidades dos habitantes da vila. A partir de então os Bandeirantes passam a dominar o cenário, traçando rotas comerciais com a exploração do que se denominou “ciclo do ouro”. A cidade passa a adquirir

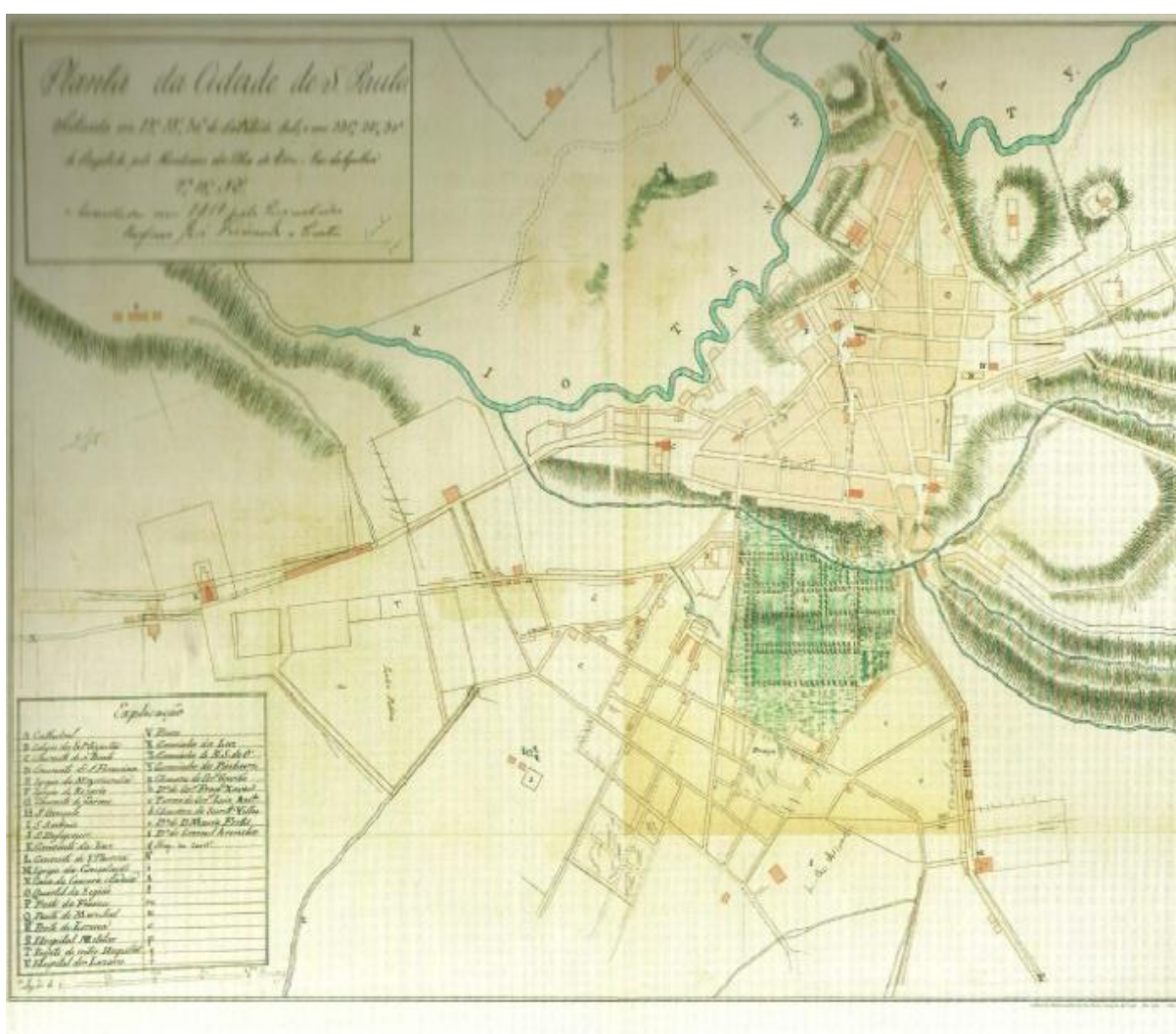
importância como rota comercial, pois geograficamente é o entroncamento das estradas rudimentares – os caminhos da época – e rios que permitiam o acesso ao interior do país.

A partir do século XVII, a então vila passara a intensificar sua vocação para o comércio e firmavam-se comercialmente os primeiros elos entre o litoral, o planalto e o interior do estado e do país. A expansão do comércio em direção ao interior deveu-se à criação do primeiro modal de transporte de carga, a tropa. A ação dos tropeiros, utilizando o gado, permitiu a consolidação de um canal de distribuição de mercadorias em grande escala em direção ao interior e a outras partes do país, a partir da Vila de Piratininga. Tal avanço no comércio seria inviável por meio da força do trabalho escravo, no transporte a pé de mercadorias, isto limitava a quantidade de produtos deslocados.

“A importância desse tipo de gado para a ainda tênue economia da cidade de São Paulo é bastante enfatizada por alguns estudiosos da História paulista, para os quais, sem o mar, não teria ocorrido o ciclo econômico do ouro, e não teria existido a vida no Planalto na segunda metade do século XVIII e início do século XIX” (EMPLASA, 2001, p.16).

Embora o café tenha sido introduzido no início do século XVIII, somente ao final deste adquire importância comercial, contribuindo para o incremento nos fluxos de capital que passavam pela cidade. Por oferecer melhores condições climáticas e terras mais adequadas ao cultivo, o plantio do café migrou do Estado do Rio de Janeiro para o Estado de São Paulo.

A segunda metade do século XIX tem como evento marcante a chegada da ferrovia. Pois, até então, o sistema de transporte de mercadorias na cidade baseava-se na tração animal. Ou seja, todo o sistema econômico da cidade dependia essencialmente de um sistema de transporte primitivo – a força animal – onde os tropeiros desempenharam papel decisivo no escoamento de mercadorias como o café e o açúcar. A Figura 2 mostra a planta esquemática da cidade em 1810, enfatizando a área compreendida entre os vales do Anhangabaú e do Tamanduateí.



Planta da cidade de São Paulo (com anotações a lápis, feitas posteriormente), Rufino José Felizardo e Costa, 1810

Figura 2: Planta esquemática da cidade em 1810.

Fonte: Elaborado por Rufino José Felizardo e Costa, 1810.

O café adquiriu importância vital para a economia paulista, carreando recursos para a capital da província. Por volta de 1870 a produção paulista de café correspondia a 16% do total da produção nacional. Sem dúvida, o crescimento fomentado pelo café impulsionou a reestruturação do território. Efetivamente, a área geográfica da cidade que pouco havia evoluído a partir do núcleo central urbano, conheceu o início da sua expansão, apropriando-se das áreas ocupadas até então por chácaras que a circundavam.

Ainda no início do século XIX, a ligação entre a Capital e o litoral não tinha sido consolidada; isso só irá ocorrer em 1840, com a criação da Estrada da Maioridade, com calçamento precário, especialmente na região serrana, que remonta a 1790.

Segundo Cândido Malta Campos (2002, p. 43), “[...] a ligação entre a Capital e a cidade de Santos não era das mais fáceis, tendo de vencer a Serra de Paranapiacaba e os manguezais da Baixada Santista”.

Efetivamente, a cidade de São Paulo começa a sentir o crescimento mais acelerado, tanto do ponto de vista demográfico quanto geográfico, contribuindo para isso a imigração e os necessários arruamentos, com ênfase nas áreas centrais e seus contornos. A ferrovia participou, como um dos principais atores, do processo de modernização da cidade e de ligação do planalto com o Porto de Santos. Ao longo da ferrovia instalaram-se indústrias e, com isso, a criação de vilas operárias, notadamente nos bairros do Brás, Mooca e Ipiranga, nas margens do Tamanduateí.

Já no último quarto do século XIX, a construção da ferrovia Santos-Jundiaí⁴, iniciada em 1860, tornou-se uma alternativa para o escoamento da produção cafeeira, colocando em contato direto os produtores com os corretores de café no Porto de Santos. A Figura 3 mostra o início da industrialização da cidade, com a

⁴ Inicialmente criada como São Paulo Railway.

presença de algumas fábricas no entorno da ferrovia. Era o princípio da formação do cinturão industrial da cidade.

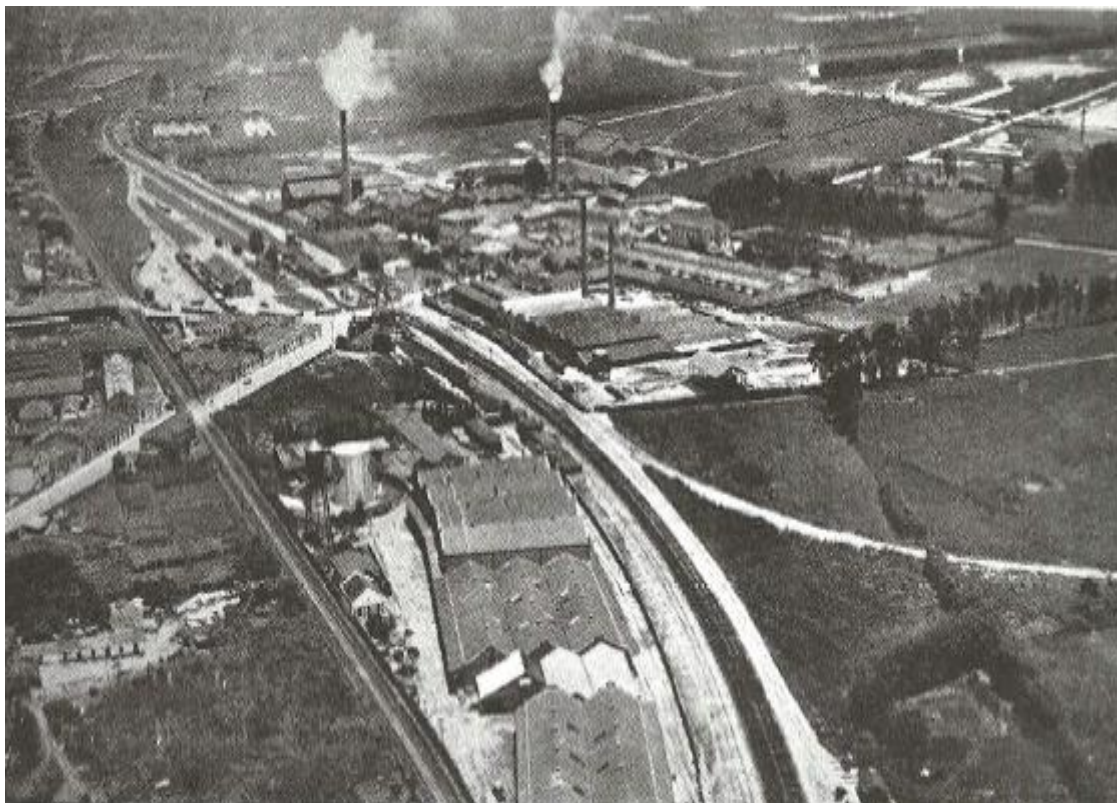


Figura 3: Fábricas instaladas no entorno da ferrovia.

Fonte: Francisco Prestes Maia, *Introdução ao estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930, p. 52.

Sem dúvida, as facilidades trazidas pelas ferrovias fomentaram a instalação de empresas na Capital, atraindo os grandes proprietários de terras e capitalistas a instalarem-se na capital da província.

A esse respeito conclui Toledo (2004, p. 52):

“A capital conheceu, como se vê, muitas inovações no início da era ferroviária. Ao assumir a presidência da província, João Teodoro tratou de estimular os fazendeiros a fixar seu domicílio na capital. Até então, esses fazendeiros vinham a São Paulo para comercializar a produção de suas fazendas e conhecer as novidades das casas importadoras”.

O dinheiro proveniente da lavoura, principalmente a do café, trouxe para a cidade os bancos, os negócios e as casas de comércio, dando uma nova imagem à cidade em crescimento.

Há que considerar que parte do dinheiro proveniente da agricultura cafeeira ajudou na transformação da arquitetura da cidade, bem como na instalação e expansão de pequenas fábricas às margens dos rios, junto às ferrovias São Paulo Railway, Estrada de Ferro Sorocabana e Estrada de Ferro Central do Brasil, implantadas e operadas já ao final do século XIX, que circundavam o altiplano da colina central, mas sem interceptá-la.

A partir de então, a cidade ganha aparência cosmopolita, com a presença cada vez maior de imigrantes movidos pela geração de novas oportunidades, fruto do desenvolvimento da Capital. Esses imigrantes instalam-se em vilas operárias no entorno das fábricas.

A mesma busca por oportunidades moveu os migrantes em direção à Capital, vindos de outras regiões do país. No período entre 1870 e 1892, a Capital experimentou um crescimento nunca antes observado.

O fato mais marcante deste período foi a inauguração da Estação da Luz, em 2 de fevereiro de 1867, tendo-se iniciado a sua construção em 1862. Tal foi a força do processo de industrialização e a aceleração do processo de urbanização, que esta fase ficou conhecida como “a segunda fundação de São Paulo”.

Embora se associe o processo de industrialização ao da urbanização, na visão de Darcy Ribeiro (2006, p. 181) “[...] outros fatores afetam os dois processos, impedindo que se lhes dê uma interpretação linear. No Brasil, vários processos, sobretudo o monopólio da terra e a monocultura, promovem a expulsão da população do campo”, contribuindo assim para o crescimento dos aglomerados urbanos.

Credita-se também ao governo de João Teodoro⁵ a adoção de ações desenvolvimentistas que incentivaram a fixação de grandes capitalistas da província na capital. Sobre o desejo do então governador da província quanto à segregação de capitais em São Paulo como propulsor de desenvolvimento, Caio Prado Jr (1963, pp. 199-200) sentencia que: “O início de um processo de concentração de capitais que, embora ainda acanhado, [...] servirá de motor para a expansão das forças produtivas do país, cujo desenvolvimento adquire um ritmo apreciável”.

Como consequência, tornou-se necessária a expansão dos limites geográficos da cidade, transpondo os obstáculos naturais impostos pela geografia da região. Loteamentos começaram a ocorrer transpondo o Vale do Anhangabaú, nas áreas de Santa Cecília, Campos Elíseos e do Morro do Chá. A partir dessa ocupação, iniciam-se as discussões sobre a construção de uma ligação, por sobre o vale, do triângulo central da cidade ao Morro do Chá.

Com a inauguração do Viaduto do Chá, em 8 de novembro de 1892, obra de impacto capital para a cidade, pois possibilita uma alternativa de ligação entre a região da Luz e o centro da cidade e, a partir de então, a ocupação mais intensa de bairros como os Campos Elíseos, que segundo Toledo (2004, p.108), foi criado em terras da antiga Chácara Mauá, por Glette e Nothmann⁶ e o bairro de Higienópolis.

Observa-se a partir de então uma clara tendência expansionista em direção à região sudoeste da cidade, tendo as obras de ligação por sobre o Anhangabaú agindo como facilitadoras do processo de irradiação a partir do centro da cidade.

⁵ Governador da província.

⁶ Em 1879, dois alemães, Frederico Glette e Victor Nothmann adquirem a antiga Chácara Capão Redondo (anteriormente denominada Chácara Mauá, quando de propriedade do Visconde de Mauá) sendo por eles loteada, e ali abriram largas ruas e avenidas arborizadas. Nasce assim o primeiro bairro aristocrático e planejado da cidade, os Campos Elíseos.

A cidade desenvolveu-se a partir do “Centro” tomando várias direções; entretanto, essa expansão ocorreu de forma seletiva. Transpor o Anhangabaú era tarefa menos árdua do que se aventurar através da grande área inundável representada pela várzea do Tamanduateí.⁷ Além disso, outro obstáculo era representado pela ferrovia, que se mostrava e ainda hoje o é, um claro divisor da cidade.

Por absoluta falta de interesse das elites em ocupar a região leste da cidade, coube às camadas mais populares da população fazê-lo. Assim, estas passaram a ocupar a região a leste do Tamanduateí. As elites, que até então se dispersavam de forma irregular ao redor do centro da cidade, transpuseram o Vale do Anhangabaú, e escolheram as regiões oeste e sudoeste da Capital para se fixarem. É o início do processo de segregação das camadas de mais alta renda da cidade.

Segundo Flávio Villaça (2001, p. 263), “[...] a partir de Campos Elíseos, Vila Buarque e Santa Cecília, as camadas de mais alta renda começaram seu caminhar em direção à Avenida Paulista”. Ainda segundo o autor, a partir de determinado momento a migração na direção oeste é abandonada, e toma os rumos da Avenida Paulista. A efetiva tomada do bairro do Chá inicia o processo de partição do centro da cidade, claramente tendo o Anhangabaú como seu divisor, o “Centro velho” e o “Centro novo”. Uma nova centralidade mostrar-se-á a partir da década de 1960; notadamente a região da Paulista desempenhará tal papel, tornando o Centro, “velho” e “novo”, região decadente.

Villaça (2001, p. 242), discute a questão da centralidade como o local geográfico onde as pessoas têm a possibilidade de mitigar o tempo gasto, os desgastes e os custos decorrentes dos deslocamentos. A ocupação da região

⁷ Além da grande área de várzea inundável proporcionada pelo Tamanduateí, a distância entre as margens também era muito superior à do Anhangabaú.

sudoeste pelas classes mais abastadas não os afastou dos lugares de trabalho, diversão e comércio, pois o sistema viário o permitia por meio de avenidas como 9 de Julho, Brigadeiro Luiz Antônio e Consolação. Ou seja, embora afastados do centro da cidade, a acessibilidade estava preservada.

Torna-se a enfatizar que o crescimento urbano verificado no último quarto do século XIX não aconteceu de forma exclusiva em São Paulo, outras cidades começam a experimentar a tendência, de forma mais acentuada, da urbanização. É visível, por meio dos dados apontados no Quadro 1, a evolução das cidades com mais de 100 mil habitantes no período de 1872 a 1991.

<i>Categoria de cidades</i>	<i>1872</i>		<i>1900</i>	
100 a 500 mil habitantes	Recife	117	São Paulo	240
	Rio de Janeiro	275	Salvador	206
	Salvador	129	Recife	113
500 mil a 1 milhão de habitantes			Rio de Janeiro	811
População do Brasil	9 930 478		17 438 434	

<i>Categoria de cidades</i>	<i>1950</i>		<i>1991</i>	
100 a 500 mil habitantes	Natal	103	Boa Vista	143
	João Pessoa	119	Macapá	179
	São Luís	120	Rio Branco	197
	Maceió	121	Florianópolis	255
	Manaus	140	Vitória	258
	Curitiba	181	Porto Velho	286
	Belém	255	Cuiabá	401
	Fortaleza	270	Aracaju	402
	B. Horizonte	353	João Pessoa	497
	Porto Alegre	394		
	Salvador	417		
500 mil a 1 milhão de habitantes	Recife	525	Campo Gde.	525
			Teresina	598
			Natal	607
			Maceió	629
			São Luís	695
			Goiânia	921
mais de 1 milhão de habitantes	São Paulo	2 198	Manaus	1 011
	Rio de Janeiro	2 377	Belém	1 245
			P. Alegre	1 263
			Recife	1 297
			Curitiba	1 313
			Brasília	1 598
			Fortaleza	1 766
			B. Horizonte	2 017
			Salvador	2 072
			Rio de Janeiro	5 474
		São Paulo	9 627	
População do Brasil	51 944 397		146 917 459	

Quadro 1: Evolução da rede de cidades com mais de 100 mil habitantes no período de 1872 a 1991.

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil 2010, IBGE.

As Figuras 4 e 5 mostram o crescimento da mancha urbana em São Paulo entre 1914 e 1930. A ocupação urbana mostra-se extremamente concentrada na área central da cidade, no triângulo primordial. Passados 15 anos, é possível perceber um crescimento da mancha central, mas também ocupações mais distantes do centro da cidade, e a formação de alguns núcleos isolados.



Figura 4: Mancha urbana na Capital – 1914.

Fonte: Marta Dora Grostein, *A cidade clandestina: os ritos e os mitos*, tese de doutoramento. São Paulo: FAU/USP, 1986, p.219.

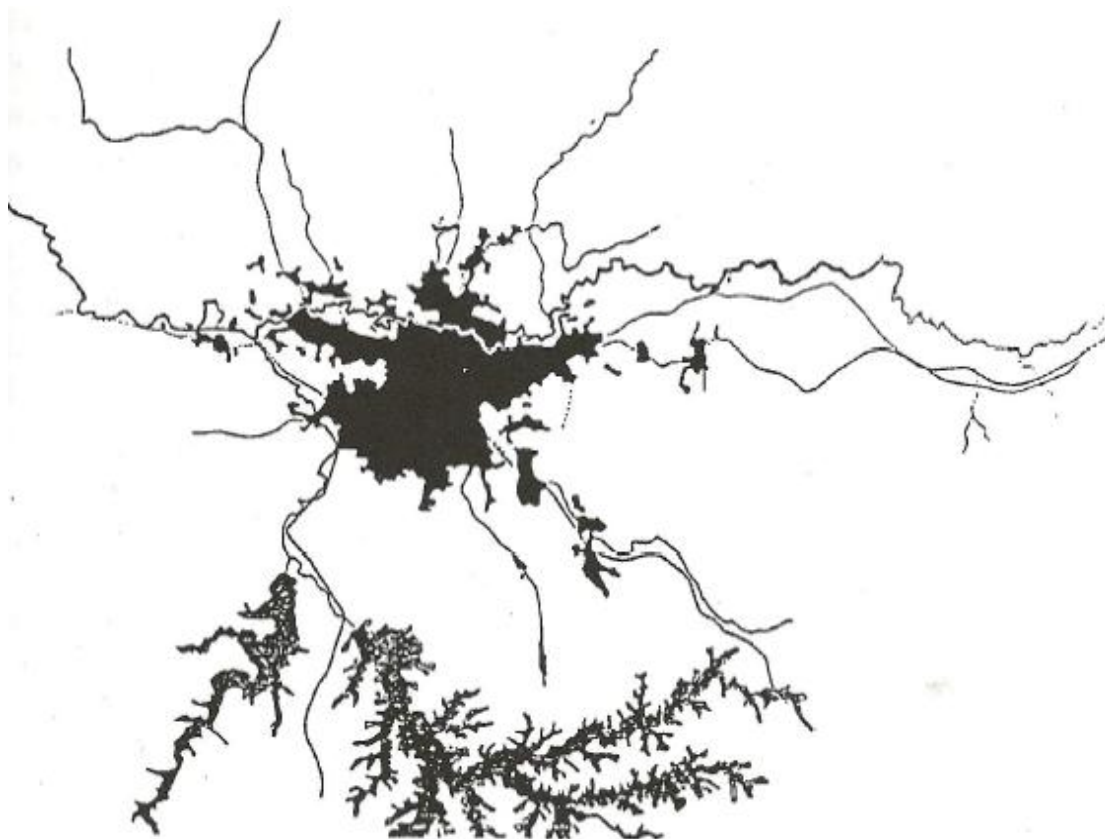


Figura 5: Mancha urbana na capital – 1930.

Fonte: Marta Dora Grostein, *A cidade clandestina: os ritos e os mitos*, tese de doutoramento. São Paulo: FAU/USP, 1986, p.219.

Um dos marcos de fundamental importância para o desenvolvimento da cidade foi a estação ferroviária. São mostrados nas Figuras 6 e 7 o primeiro prédio onde se instalou a Estação Ferroviária de São Paulo e o prédio da Estação da Luz, respectivamente. A Luz, que surge com um ícone da cidade recém-entrecortada por vias férreas, torna-se polarizadora de interesses e vetor de expansão na direção norte. Observa-se, então, a perda da importância da Várzea do Carmo no processo de valorização da terra e transferindo-a para a região no entorno da Estação da Luz.



Figura 6: Foto da primeira Estação Ferroviária de São Paulo, na época de sua abertura.
Fonte: Foto de A. C. Belviso.

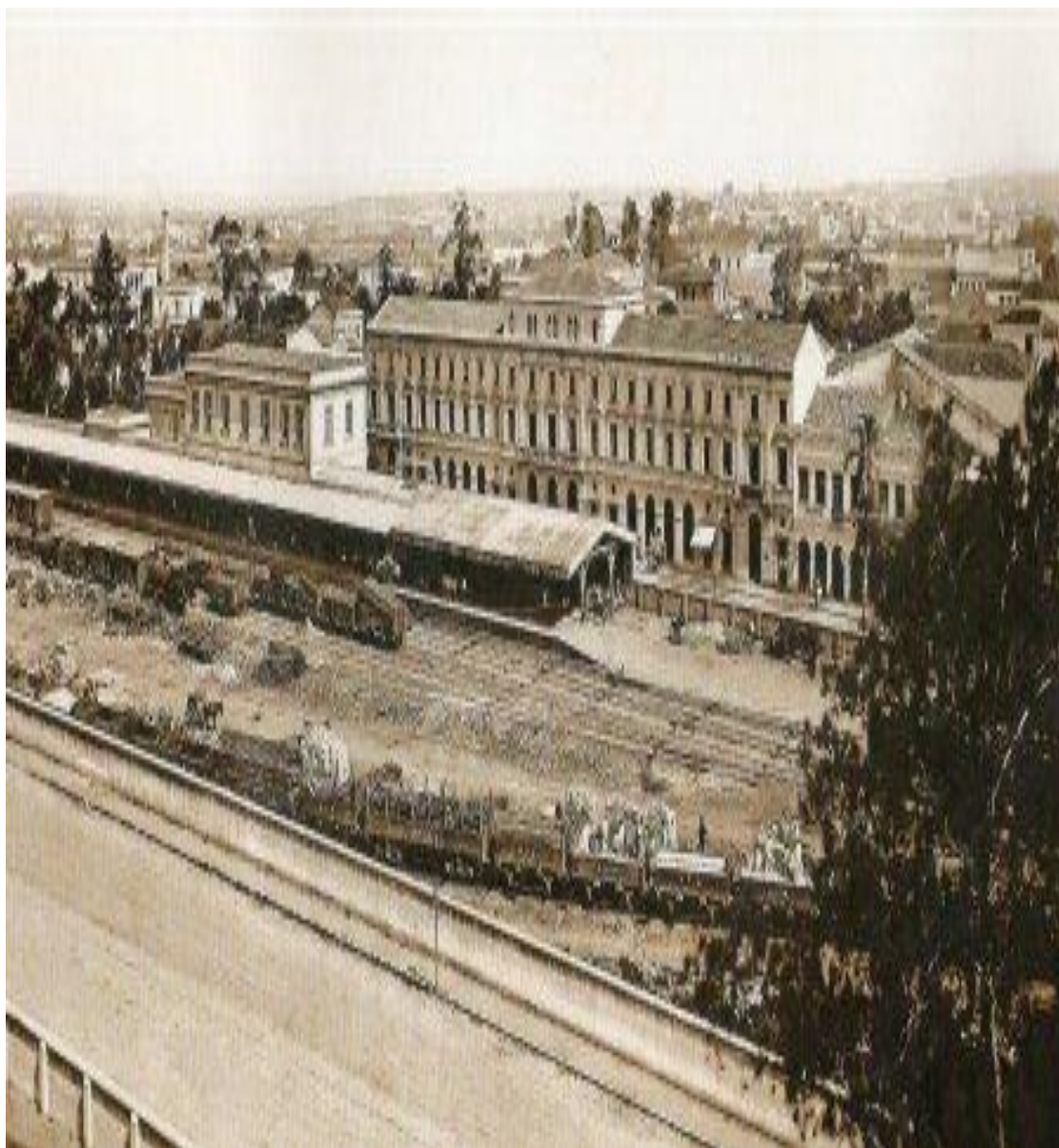


Figura 7: A segunda Estação da Luz. Atrás, prédio na atual Rua Mauá.
Fonte: Foto de cerca de 1890, autor desconhecido.

Neste período, inaugurou-se o primeiro sistema de transporte coletivo da cidade, composto por pequenos veículos (bondes) puxados por tração animal, que rodavam sobre trilhos. Esses veículos faziam o trajeto entre o Largo do Carmo e a Estação da Luz. Outras linhas se seguiram a esta, com destino à Mooca, Campos Elíseos e Santa Cecília.

Segundo Stiel (1978, p. 149), esse sistema de tração animal funcionou até junho de 1903, mas começou a ser substituído, de forma progressiva, a partir de 1900, pelo sistema de bondes com tração elétrica, inaugurado pela Companhia Light.

Foi durante o governo de Antonio Prado⁸, no início do século XX, que a cidade experimenta um novo impulso; o primeiro prefeito da Capital impôs intervenções no espaço urbano central, como o alargamento e realinhamento das ruas centrais, até então estreitas e sinuosas; a reforma do Viaduto do Chá; e plantou a ideia de um novo viaduto sobre o Vale do Anhangabaú, o de Santa Ifigênia, inaugurado em 1913.

Outro fato marcante do período foi a criação da Companhia City of São Paulo⁹ (1912), que se transformaria, segundo Cândido Malta, em um dos maiores agentes no processo de urbanização da cidade, adquirindo grandes extensões de terras no município.

Para as ideias expansionistas que eram foco de discussões na cidade, uma ganhou especial atenção – o plano viário denominado “Perímetro de Irradiação” – concebido, na época (1920), por Ulhoa Cintra¹⁰, e mostrado nas Figuras 8 e 9.

⁸ Antônio da Silva Prado – primeiro prefeito da Capital no período de 1899 a 1910, durante três mandatos.

⁹ A empresa adquiriu áreas compreendidas pelos bairros: Jardim América, Pacaembú, Alto da Lapa e Alto de Pinheiros.

¹⁰ João Florence Ulhoa Cintra – engenheiro da Divisão de Obras da Prefeitura e docente da Escola Politécnica.

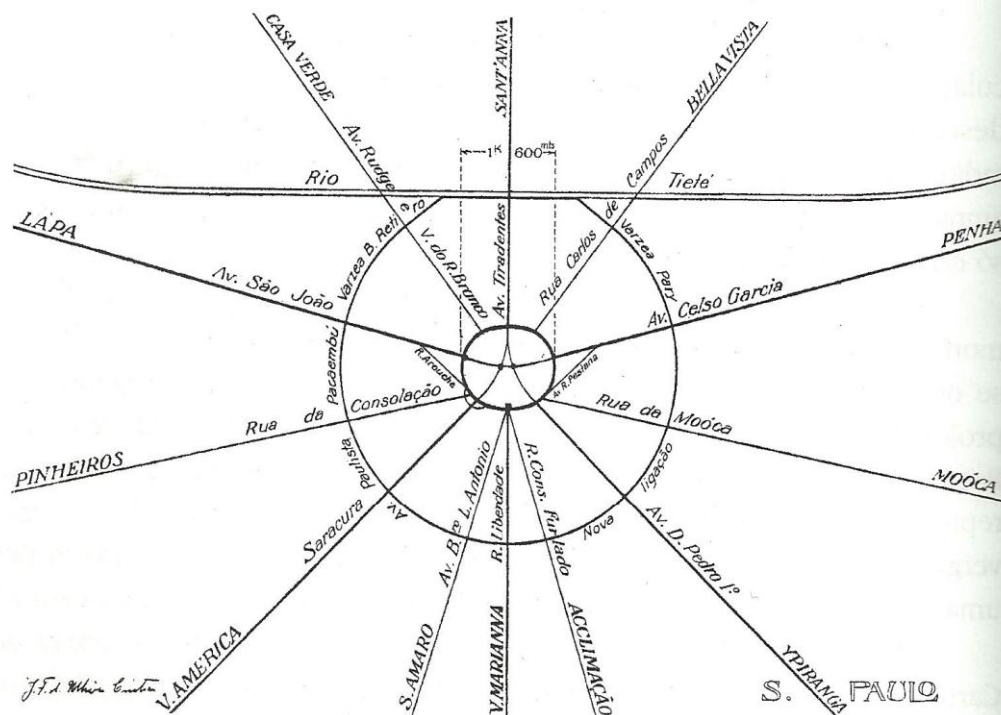


Figura 8: Esboço do Perímetro de Irradiação, de Ulhoa Cintra.

Fonte: Cândido Malta Campos, *Os Rumos da cidade*. São Paulo: Editora Senac, 2002, p.268.

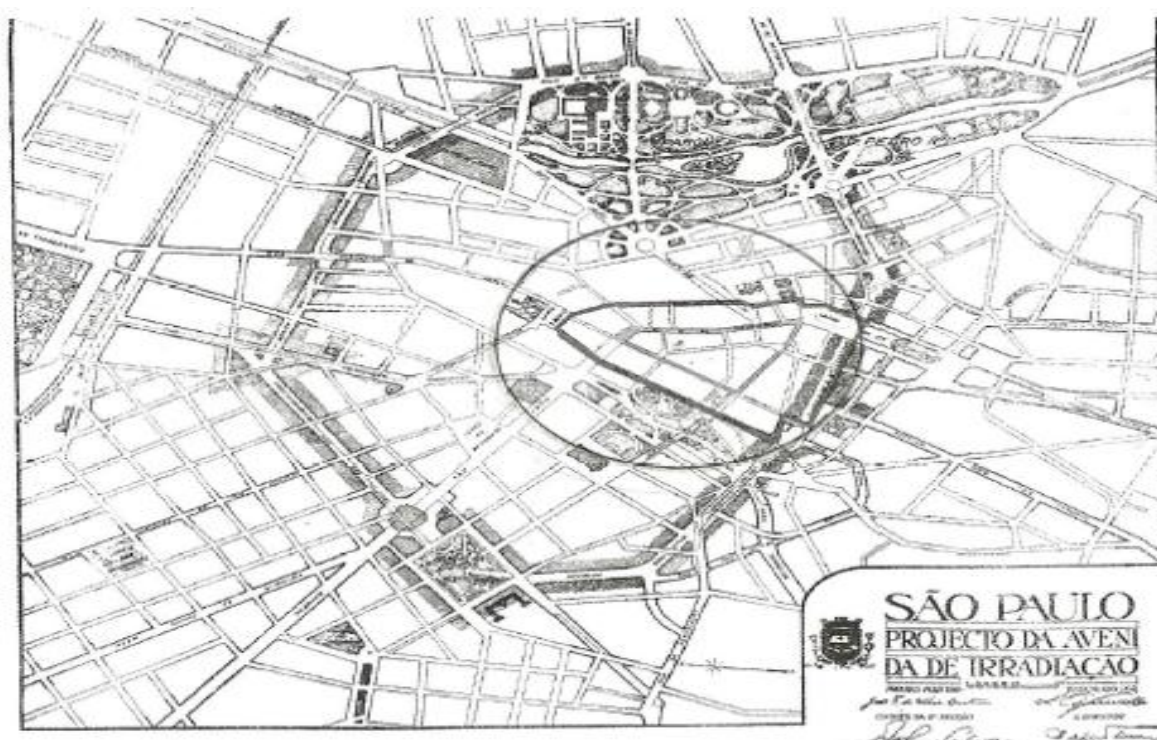


Figura 9: O Perímetro de Irradiação, com destaque para os triângulos primordial e o ampliado

Fonte: Cândido Malta Campos, *Os Rumos da cidade*. São Paulo: Editora Senac, 2002, p.269.

O plano do Perímetro de Irradiação tinha por objetivo a expansão da cidade a partir do triângulo central e, conseqüentemente, reordenar o fluxo viário na região central da cidade. Diferentemente da concepção de Vítor Freire¹¹, ou seja, um triângulo expandido (1911) compreendido por uma geometria que circunda o triângulo central, limitado pelas ruas: Boa Vista, Libero Badaró e Benjamin Constant. Era uma tentativa de desafogar o tráfego saturado na época. O plano de Ulhoa Cintra, mais arrojado, propunha circundar a cidade por uma larga avenida circular e perimetral que receberia o fluxo das vias radiais, desviando os que não precisassem acessar o triângulo central ampliado. Isto não foi de imediato assimilado, por se mostrar excessivamente avançado para a época e por desviar interesses econômicos ainda ligados à região central.

Entre 1927 e 1930, surge o Plano de Avenidas¹², capitaneado por Prestes Maia¹³, que percebeu o projeto de Ulhoa Cintra – Perímetro de Irradiação – de extrema relevância para as ambições expansionistas da cidade e o retomou. Porém, Prestes Maia o adotou em parte, revendo alguns aspectos do traçado concebido por Ulhoa Cintra.

Inegavelmente, não existia uma conexão entre os povoados para cruzar de um extremo ao outro da cidade; era necessário, obrigatoriamente, passar pelo Centro, que se tornara, já no início do século XX, palco de grandes congestionamentos. A esse respeito manifestam-se Dinis e Righi (*apud* MACIEL, 2011, pp. 76-77),

¹¹ Diretor de Obras da Prefeitura de São Paulo de 1899 a 1926, mantido no cargo por cinco prefeitos.

¹² Prestes Maia (1930) sabia da necessidade de um plano mais ousado que fosse além da expansão do “Triângulo Central”, idealizado por Vítor Freire. Avaliou que o local para a construção do colégio e o desenvolvimento da pequena vila ao seu redor, passados 400 anos, tornou-se o grande entrave para a circulação crescente do tráfego na região central.

¹³ Secretário de Obras do Município de São Paulo ao fim da década de 1930. No período entre 1940 a 1960, foi por dois mandatos (1938-1945 e 1961-1965) prefeito da cidade.

afirmando que a expansão econômica promovida pelo café e os serviços a ele agregados, bem como pela indústria emergente e a expansão da imigração, tornavam inviável um incremento no adensamento da área central da cidade.

Ainda segundo esses mesmos autores, a topologia acidentada e a estrutura viária herdada da vila colonial portuguesa não comportavam grandes fluxos de pessoas e veículos.

Conhecedor desses entraves urbanos, Prestes Maia mostra-se determinado a sacrificar as extensas áreas verdes, concebidas por Antônio Prado e Vitor Freire, em favor do tráfego rodoviário urbano.

O próprio Prestes Maia, assim se manifestou com relação às dificuldades impostas pela acidentada topografia da região central da cidade:

“O triangulo central, outeiro espremido entre vales, que para os jesuítas fundadores eram condição mesma da defesa e segurança, e, para nós, são os maiores obstáculos ao seu desenvolvimento e circulação. A topografia fazia convergir sobre essa área todo o tráfego diametral, agravando o congestionamento” (MAIA, 2010: 368).

Percebe-se que os planos de expansão viária, até então, não contemplavam o modal ferroviário. Tal iniciativa, de propor uma alternativa viável de transporte coletivo coube à Companhia Light, com um projeto de pré-metrô, no intuito de amenizar a precariedade do serviço prestado pelos bondes. A Figura 10 mostra o esboço do Plano de Avenidas, idealizado e apresentado por Prestes Maia em 1930. O Plano de Avenidas tornou-se o maior feito de Prestes Maia, que já integrava a equipe de João

Ulhoa Cintra, então à frente da chefia da Comissão do Tietê. Tal iniciativa contava com o apoio de Pires do Rio¹⁴.

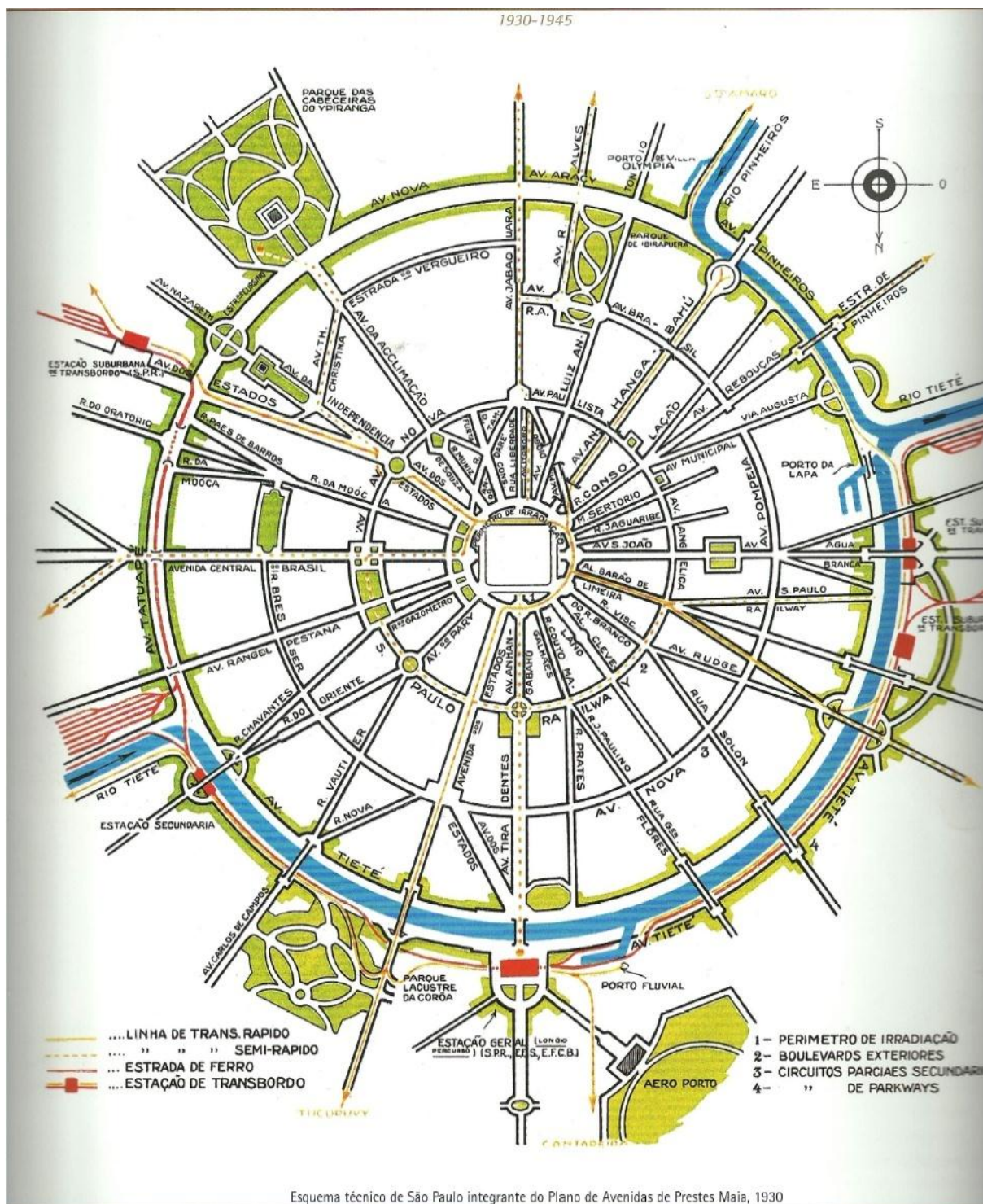


Figura 10: Esboço do Plano de Avenidas de Prestes Maia.

Fonte: Plano de Avenidas, 1930.

¹⁴ Prefeito de São Paulo no período de 1926 a 1930.

A partir do início da década de 1930, até meados de 1940¹⁵, intensificou-se a industrialização, a verticalização das construções, o expansionismo em direção à metropolização, com a ocupação de áreas em municípios limítrofes e o início das grandes obras viárias, como o Plano das Grandes Avenidas de Prestes Maia, cujo esboço está representado na Figura 10, para a área central da cidade. O plano em si dava especial atenção aos deslocamentos viários, e todo o resto deveria adequar-se à circulação viária.

O Plano de Avenidas, quase sempre associado ao “rodoviarismo”, também previa a substituição do processo de importação com a instalação da indústria automobilística, na região do ABC, que se consolidaria somente duas décadas depois. A Figura 11 mostra como Prestes Maia via a distribuição dos diversos modais de transporte para atender as necessidades da população.

Com a instalação do parque industrial automobilístico nos municípios do ABC, em meados da década de 1950, o processo migratório em direção à cidade acentua-se, dando origem a um grande desequilíbrio urbano, pois os migrantes passam a ocupar, de forma desordenada, regiões periféricas da cidade e os automóveis passam a inundar a malha rodoviária urbana.

Com relação a essa ocupação desordenada, cita Marta Dora Grostein (2004, p. 130):

“Nas periferias metropolitanas, o crescimento urbano ocorreu de modo distinto daquele pautado pelas teorias urbanísticas tradicionais. Apesar de não planejadas, ou até por isso mesmo, essas áreas viabilizaram-se pelos investimentos públicos de modo assistemático,

¹⁵ Por volta de 1940, a população de São Paulo era de 1,3 milhão de habitantes.

fora do contexto de qualquer plano de expansão urbana, e com características peculiares. No período de 1940-1960, enquanto a cidade central, o trecho urbano da metrópole, apresentava sua população aumentada em 171%, os seus arredores cresciam 364%”.

Era o início de um processo que visava privilegiar o transporte individual, com as consequências que dele advêm, como: saturação da malha rodoviária urbana, e premiar os que podem se utilizar do transporte individual e condenar os demais ao isolamento.

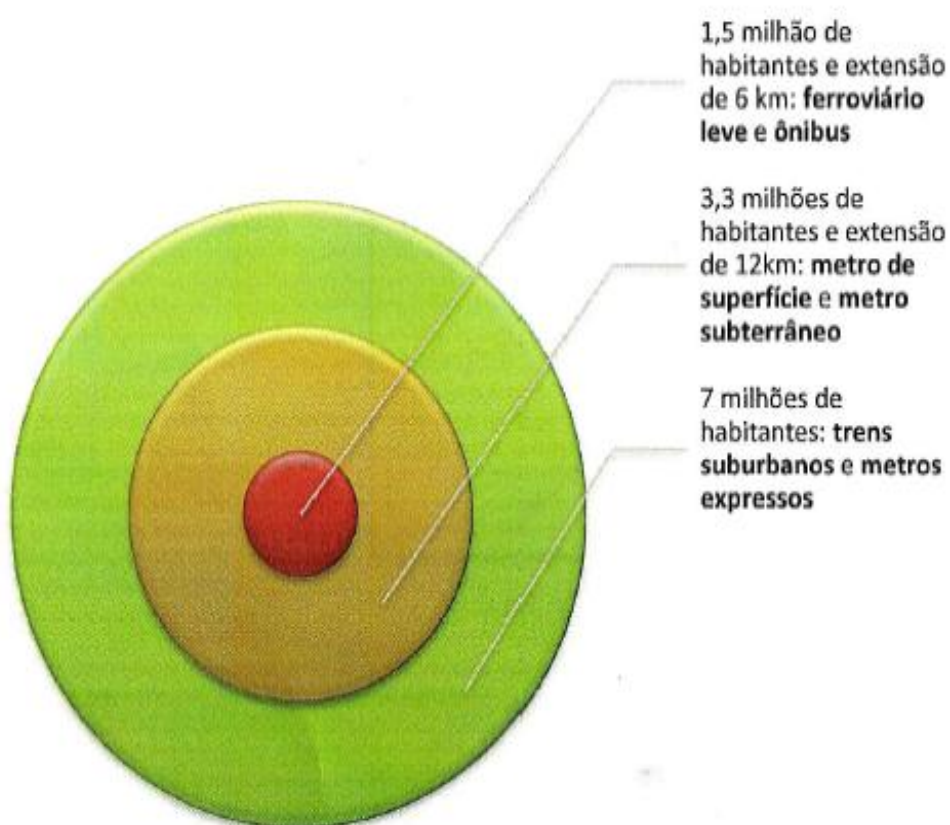


Figura 11: Distribuição dos diversos modais de transporte.

Fonte: Plano de Avenidas, 1930.

Na realidade, a maioria das cidades brasileiras em desenvolvimento foi adaptada, nas últimas décadas, para o uso do automóvel, e a falta do transporte coletivo público eficiente colaborou para o estímulo ao transporte individual (ANTP, 1997, pp. 18-19). Em relação a isso, manifesta-se Ermínia Maricato (2011, p. 171):

“O automóvel conformou as cidades e definiu, ou pelo menos foi o mais forte elemento a influenciar, o modo de vida urbano na era da industrialização. Aquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos, evidentemente – o automóvel passou a ser uma necessidade de todos”.

A partir da década de 1960, o automóvel passa a dominar, definitivamente, o cenário do transporte urbano, como agente do redesenho dos espaços urbanos sem nenhuma preocupação com relação aos espaços históricos e de tradição das comunidades.

André Gorz (2004, p. 79), reafirma a dominação imposta pelo automóvel ao cenário urbano quando afirma: “[...] o carro tornou a cidade inabitável. Tornou-a fedorenta, barulhenta, asfixiante, empoeirada, congestionada, tão congestionada que ninguém mais quer sair de tardinha”.

1.2 A Expansão do Sistema de Transporte Metroviário

“Nossas ferrovias foram construídas para atender a uma demanda regional de transporte. Não foram construídas para o transporte urbano de passageiros.”

Flávio Villaça, *Espaço intraurbano no Brasil*

O objetivo neste item do Capítulo I é discutir o processo de expansão do sistema de transporte sobre trilhos de alta capacidade em São Paulo desde a década de 1920, com o agravamento das questões relativas ao trânsito, e pelo fato de o serviço de bondes não atender as novas necessidades de deslocamento.

A Light, prestadora do serviço de bondes, alegava, segundo Campos (2002, p. 332), a impossibilidade de melhoria no serviço devido ao baixo valor da tarifa.

Corroborava com Cândido Malta Campos, Roberto Luiz Sobral Anelli (2008), quando afirma que o congelamento das tarifas, promovido pela prefeitura, estancou a capacidade de investimento da Light Rail & Electric Company – concessionária do serviço de bondes e de geração-transmissão de eletricidade.

O cenário da época (1934-1937) apontava para uma malha viária sobre trilhos na cidade, correspondente a 260 km de linhas, para uma população de um milhão de habitantes. Gradativamente, a partir de então, devido ao impasse entre novos investimentos na melhoria do serviço prestado pelo sistema de bondes frente ao valor tarifário, a escolha foi pela retirada dos bondes do centro da cidade, pois, além de tudo, eram considerados um obstáculo à circulação de ônibus e automóveis.

Observa-se claramente que, mesmo muito antes da indústria automobilística se instalar no país, os gestores públicos tinham a concepção de que a retirada dos bondes do centro da cidade resolveria o transtorno do trânsito caótico na região. Não se deram conta que a utilização do transporte coletivo sobre pneus, e do automóvel, só agravariam a situação.

Na realidade, os gestores públicos da época desconsideraram a existência de alternativas, embora projetos tenham sido apresentados ao executivo municipal, contemplando um transporte de massa e de alta capacidade¹⁶ sobre trilhos, já adotado em várias metrópoles no mundo.

1.2.1 Projetos Anteriores

Na tentativa de vencer o impasse, a Light apresenta em 1927 um projeto de pré-metrô para a interligação das linhas de metrô com a rede de linhas de bonde, para a qual a Light possuía a concessão. Esse sistema previa em seu projeto a existência de quatro linhas:

- Linha Central – percorrendo um semicírculo, iniciando no Parque D. Pedro II e, em subterrâneo, chegando ao Vale do Anhangabaú, de onde, por superfície, atingia a Praça Ramos de Azevedo, Conselheiro Crispiniano e o Viaduto Santa Ifigênia; a partir daí, por subterrâneo, passando pelo Largo de São Bento até ao Mercado Municipal.
- Linha Leste – da Rua do Carmo, em via elevada sobre o Parque D. Pedro II, até ao Belenzinho.

¹⁶ Denomina-se transporte de alta capacidade aquele que pode deslocar de 60 a 80 mil passageiros por hora em cada sentido de deslocamento.

- Linha Sul – em subterrâneo, a partir da Rua Xavier de Toledo até a faixa central da então projetada Avenida Nove de Julho, atravessando o espigão central da Avenida Paulista.
- Linha Norte – pequeno trecho, em via elevada, ligando a Linha Central à Estação Cantareira.

A etapa mais crítica do projeto seria a transposição do Vale do Anhangabaú, devido à presença de dois viadutos dedicados ao transporte rodoviário – o do Chá e o Santa Ifigênia. Apresentamos um esboço da alternativa encontrada nas Figuras 12 e 13, a seguir:

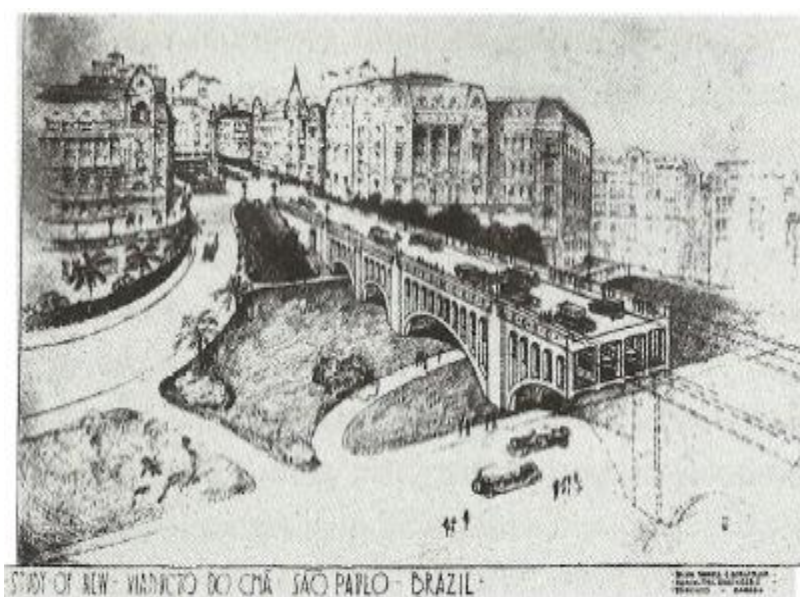


Figura 12: Esboço da transposição do vale pelo Metrô, com calha para veículos rodoviários.

Fonte: A cidade da Light São Paulo: Eletropaulo, 1986.



Figura 13: Esboço da transposição do vale pelo Metrô.

Fonte: Nestor Goulart Reis, *Aspectos da história da engenharia civil em São Paulo*. São Paulo: Kosmos, 1989, p.81.

A Figura 14, abaixo, mostra um primeiro esboço do projeto apresentado pela Light, que previa trajetos em superfície na região central, exigindo espaços confinados e dedicados às composições, que não passavam de bondes especiais. Previu-se ainda um tramo a Sudeste, orientado pelo Rio Tamanduateí, em direção ao Bairro do Ipiranga.

Assim, com o projeto Light, começam a ser esboçadas as primeiras propostas de traçado das linhas de Metrô para a Capital. Há que acrescentar que o projeto de pré-metrô, apresentado pela Light, não foi bem visto pelo legislativo municipal; muitos o consideravam extremamente tendencioso aos interesses da Light, pois esta empresa teria sob sua coordenação os vários modais de transporte coletivo da cidade, notadamente: ônibus, bonde e metrô.

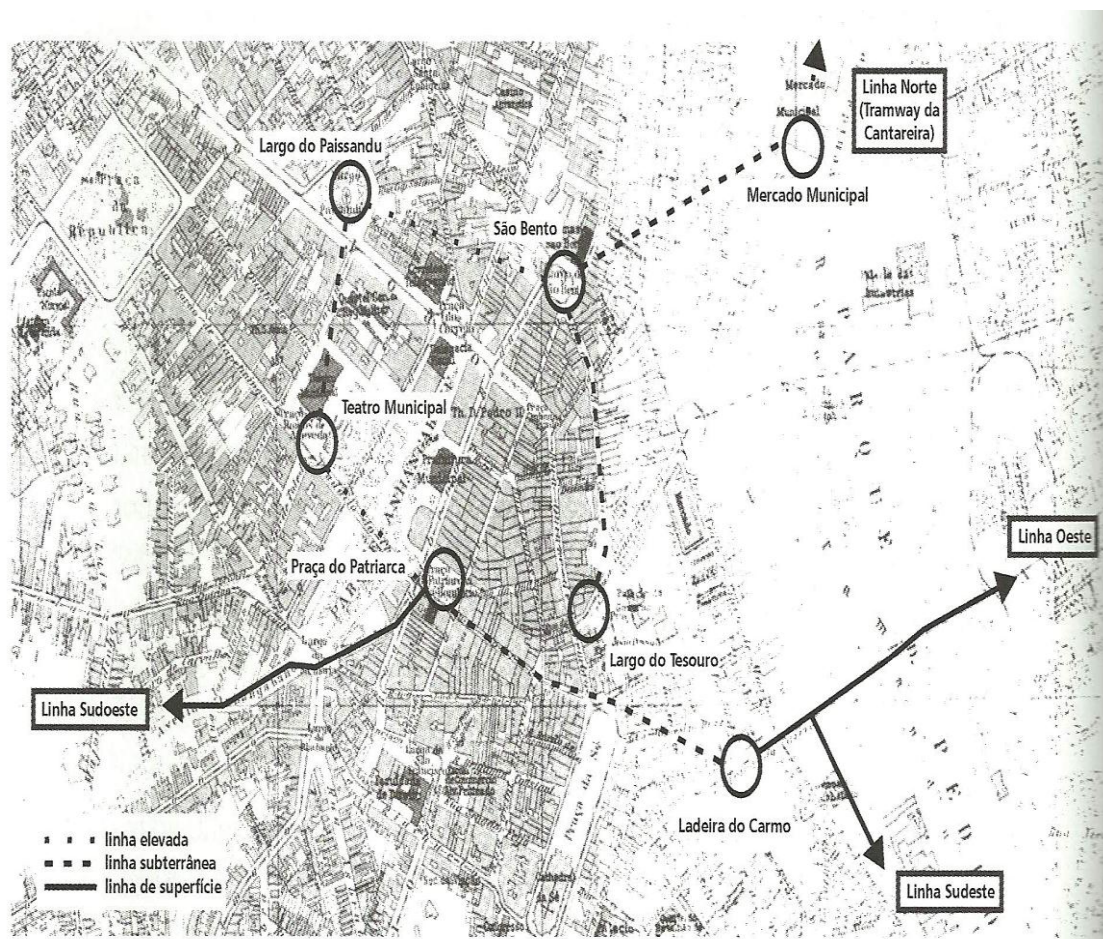


Figura 14: Projeto Light de pré-metrô para São Paulo.

Fonte: "A cidade da Light".

Na sequência da proposta da Light, outros projetos se sucederam e foram apresentados ao executivo municipal, entre eles: o do Prof. Antônio Carlos Cardoso (Figura 15), o de Pires do Rio (Figura 16), o de Mário Lopes Leão (Figura 17), o Francês (Figura 18), o da Companhia Geral de Engenharia (Figura 19) e o Anteprojeto Sistema de Transporte Rápido Metropolitano – da Comissão da Prefeitura de São Paulo, chefiada por Prestes Maia (Figura 20).

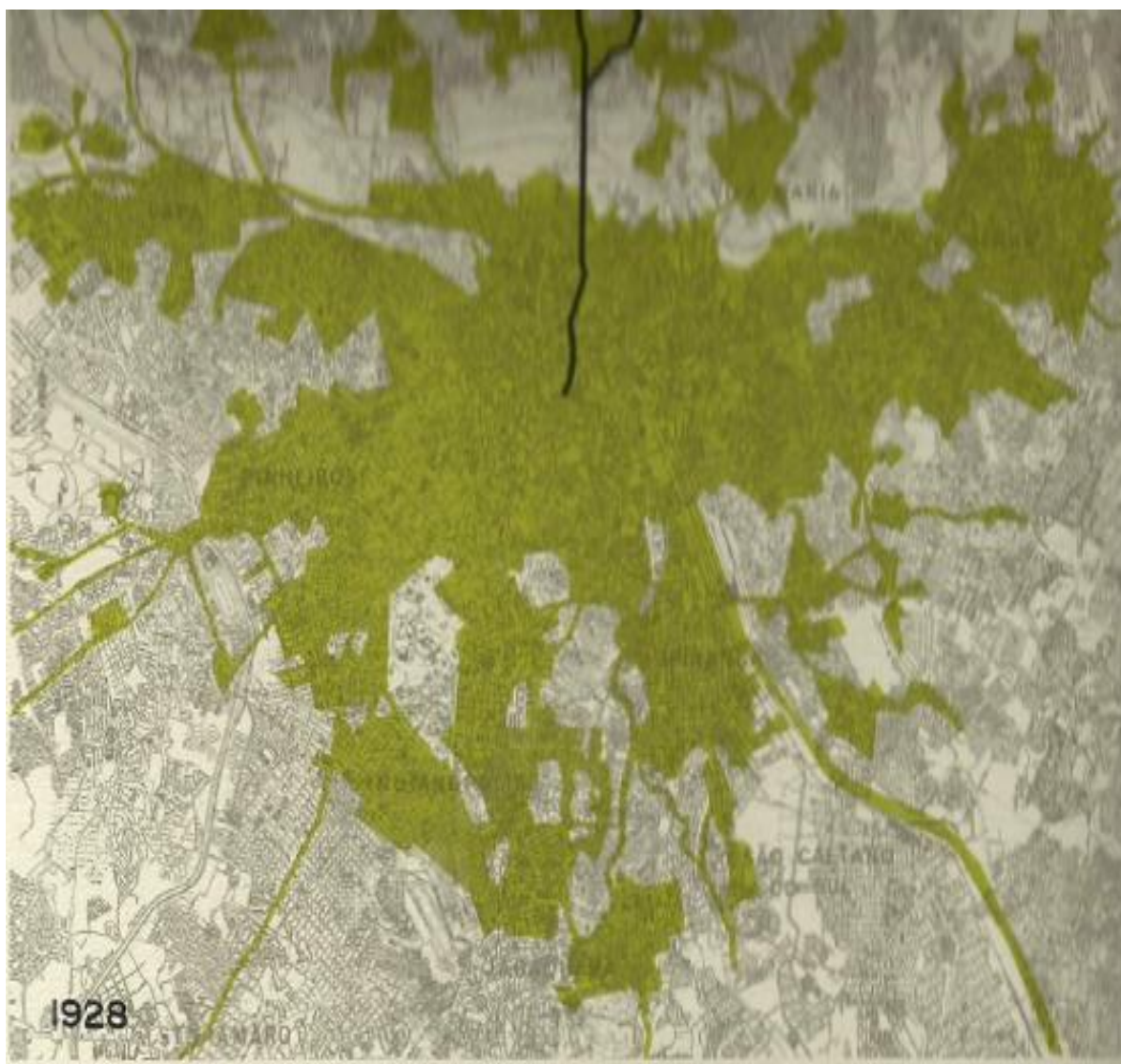


Figura 15: Projeto do Prof. Antônio Carlos Cardoso.

Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.



Figura 16: Projeto Pires do Rio

Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.

Sempre se creditou à escassez de recursos da época a responsabilidade pela implantação tardia de um sistema de transporte de alta capacidade. Quer nos parecer que, na realidade, sempre ocorreram embates entre visões distintas do transporte coletivo mais adequado à cidade. Em defesa do projeto proposto pela Light aparece Vitor Freire; propunha-se, então, um modelo de transporte coletivo que privilegiasse os deslocamentos sobre trilhos, ou seja, centrado nos bondes. Tal projeto, como

muitos diziam na época, entregaria o monopólio do transporte coletivo da Capital nas mãos de uma única empresa. Além disso, o projeto apresentado chocava-se com as pretensões de Ulhoa Cintra e Prestes Maia, que enxergavam a expansão do sistema viário da cidade centrado no automóvel.

Prestes Maia enxergava o Metrô como uma solução a ser adotada no futuro, após a execução do seu Plano de Avenidas. Na realidade, o plano de Prestes Maia para o transporte abrangia prioritariamente os deslocamentos por meio do automóvel, ônibus e trólebus, novidade introduzida em 1946, ano da criação da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e da transferência para a prefeitura de São Paulo do sistema de bondes¹⁷, até então mantido pela Light.

A cidade perdeu várias oportunidades de ter linhas de Metrô, além do projeto Light; outro projeto de relevante importância foi o apresentado, em 1945, pelo engenheiro Mário Lopes Leão, propondo uma rede composta por cinco linhas distribuídas em um anel de irradiação subterrâneo e integradas com outros modais de transporte, o ônibus, o próprio bonde e os trólebus, utilizando as mesmas ideias conceituais presentes no Plano de Avenidas.

¹⁷ A última linha operada foi a de Santo Amaro, em 1968, ano da criação da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô e do início das obras da Linha 1 - Azul.



Figura 17: Projeto Eng. Mário Lopes Leão.

Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.

Ao final da década de 1940 apareceram duas novas propostas, uma delas conduzida por técnicos do Metrô de Paris (projeto Francês), que propunha alterações no traçado apresentado por Mário Lopes Leão; e a outra, uma proposta da Companhia Geral de Engenharia¹⁸.

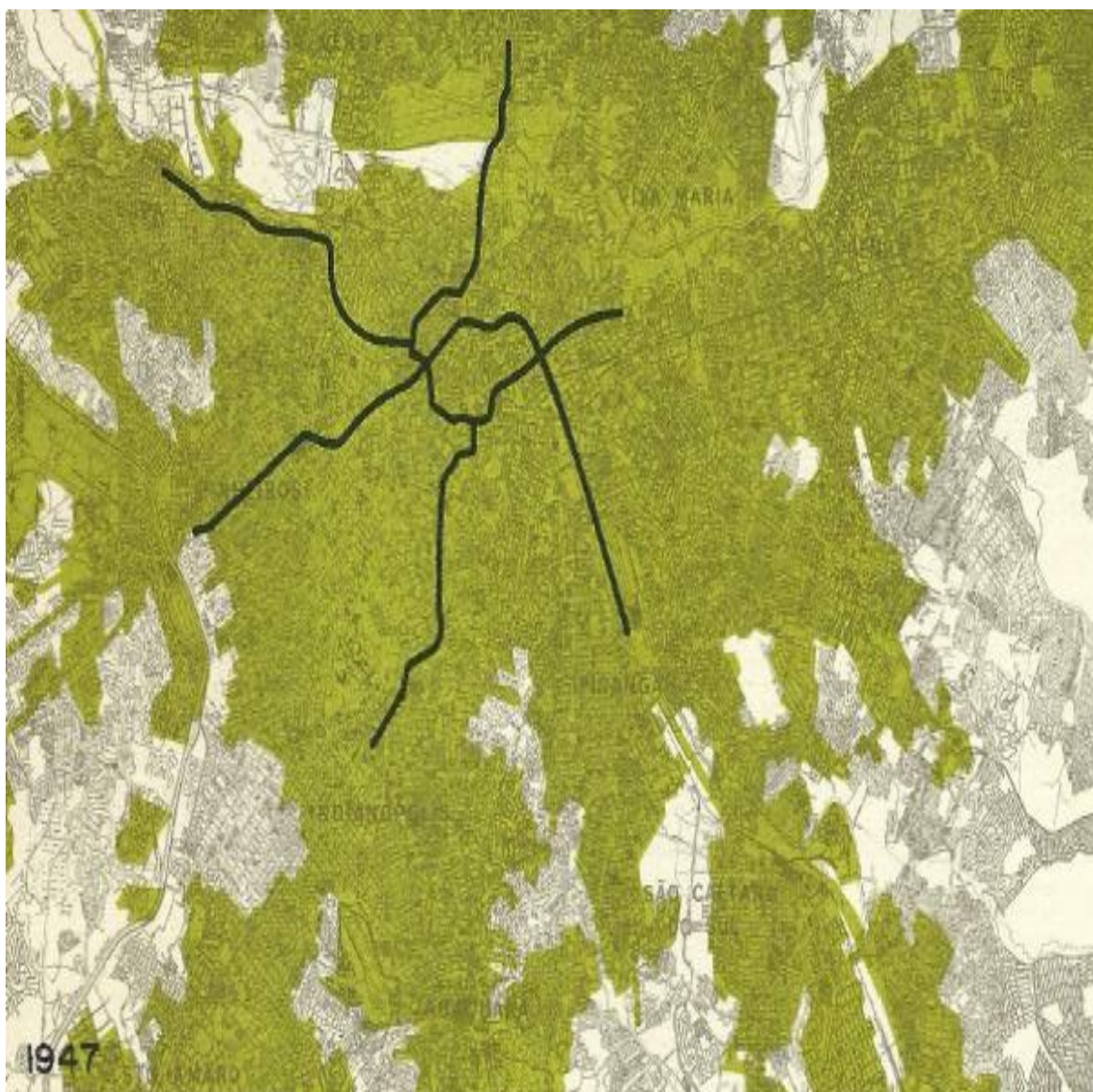


Figura 18: Projeto Francês.

Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.

¹⁸Após 1947, no intuito de resolver o problema da circulação viária na capital, foi criada a Companhia Geral de Engenharia, incumbida de fazer um projeto detalhado de Metrô.



Figura 19: Projeto da Companhia Geral de Engenharia.

Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.

Na década de 1950, mais precisamente em 1956, foi apresentado pelo ex-prefeito Prestes Maia, à frente de uma Comissão do Metropolitano, um plano considerado o mais completo até então. A Figura 19 mostra o traçado elaborado neste plano, que compreendia 100 km de vias distribuídas por seis linhas radiais, com

a maior parte dos trechos em via elevada e em superfície, e apenas 23 km de túneis, assim concebido:

- Linha Norte-Sul – de Santana a Santo Amaro, com prolongamento ao Norte até Tucuruvi e bifurcação até Guarulhos. Ao Sul, até Santo Amaro, com bifurcação até Pinheiros.
- Linha Leste-Oeste – a partir do Centro (Praça Ramos de Azevedo) até Vila Matilde, no tramo Leste; e no tramo Oeste, partindo do Centro, passando pela Lapa e estendendo-se até Osasco.
- Linha Sudeste-Sudoeste – foi considerada a linha de maior importância; vindo da região do ABC¹⁹, no seu tramo a Sudeste, passando pelo Bairro do Cambuci, interceptando por túneis a Praça Clóvis e Pátio do Colégio. Previa-se uma conexão com a Linha Norte-Sul, em Tiradentes/Jardim da Luz, e uma ligação com a Linha Leste-Oeste, na Praça da República. A partir daí, por túneis, orientada pela Rua da Consolação até ao Hospital das Clínicas. Previa-se como ponto extremo da linha, a Sudoeste, Itapecerica da Serra, acompanhando o Rio Pinheiros.

¹⁹ Na época, região em grande desenvolvimento, com a instalação da indústria automobilística e fabricantes de componentes.

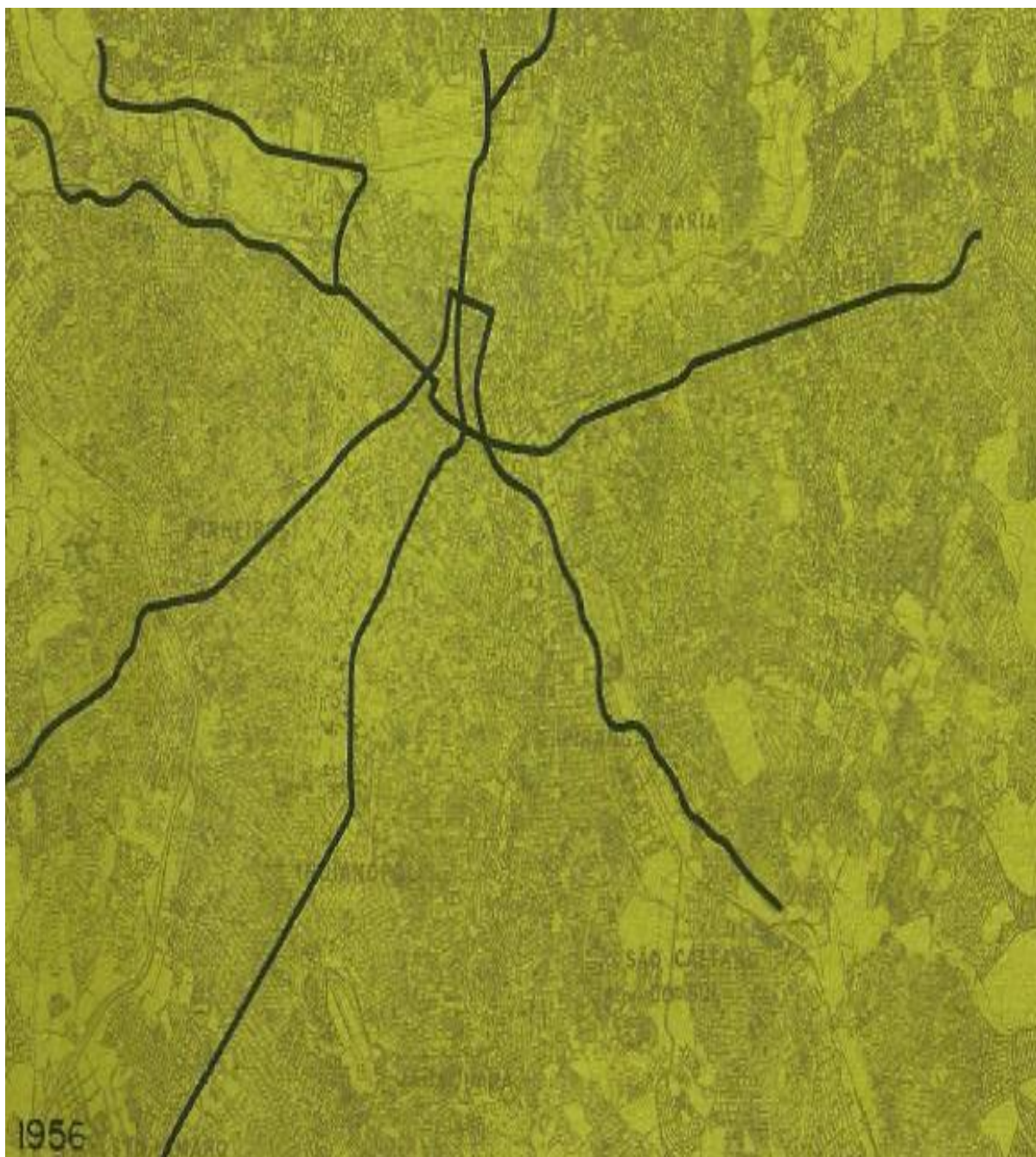


Figura 20: Anteprojeto do Sistema de Transporte Rápido Metropolitano.

Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.

Ainda em 1957, a Prefeitura de São Paulo incumbia o Departamento de Urbanismo da revisão dos planos do Metropolitano. A ideia era explorar um traçado não centralizado e interligando o Centro aos bairros afastados e densamente povoados, como mostra a Figura 21.



Figura 21: Revisão dos Planos do Metropolitano.

Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.

Retornando a Prefeitura em 1960, Prestes Maia tenta ainda, sem sucesso, a implantação de uma linha unindo o Centro da cidade à região de Santo Amaro, um corredor de superfície aproveitando o leito central da Avenida 23 de Maio e os trilhos dos bondes.

Indiscutivelmente, os grandes sistemas de transporte, em especial os sobre trilhos, exercem um papel que se pode denominar como formatador e transformador dos complexos urbanos, fenômeno similar ao papel desenvolvido por antigas trilhas de tropeiros, permitindo e desenhando o crescimento da cidade.

Em 1965, o então prefeito Faria Lima²⁰ anuncia a implantação do metropolitano paulistano como prioridade de governo.

Faria Lima, conhecedor dos insucessos anteriores, cria o Grupo Executivo do Metropolitano – GEM, responsável pela organização da concorrência internacional, implantação do empreendimento e acompanhamento dos trabalhos da empresa ou consórcio vencedor, e indica Figueiredo Ferraz²¹ para compor o Grupo. Dados os passos iniciais pelo GEM, este dá lugar à Companhia do Metropolitano de São Paulo, criada em abril de 1968, com a incumbência de se estruturar para conduzir o empreendimento.

Passados dois anos da inauguração da empresa, o então prefeito, Figueiredo Ferraz, ex-membro do GEM, procurou dotar a empresa de recursos que materializassem conceitos de qualidade na prestação dos serviços, como: segurança, limpeza, confiabilidade e a mais avançada tecnologia disponível na época.

²⁰ Brigadeiro José Vicente Faria Lima – prefeito de São Paulo no período 1965-1969. Idealizador do Metrô paulistano.

²¹ Figueiredo Ferraz substituiria, após dois anos da inauguração da Companhia do Metropolitano de São Paulo, o brigadeiro Faria Lima no comando do executivo municipal.

Porém, Figueiredo Ferraz não abandona a determinação de continuar intervindo na malha rodoviária²², alargando-a, como apregoa: “[...] de imediato para o projeto de construção de vias expressas e de vias arteriais complementares. Como prefeito de São Paulo assim procederemos, e rigorosamente trabalharemos neste sentido” (FERRAZ, 1975).

1.2.2 Projeto Selecionado – HMD-Hochtief

Neste cenário, passados mais de 40 anos da primeira proposta de pré-metrô, formatada pela Light, nasce o primeiro projeto básico, em 1967, com o consórcio HMD-Hochtief²³.

As principais fontes de dados para o Consórcio HMD foram as pesquisas de Origem-Destino (OD) realizadas durante o ano de 1967. O objetivo principal dessas primeiras pesquisas foi fornecer subsídios para a prospecção de estudos sobre a rede básica do Metrô de São Paulo e a implantação da 1ª linha. A partir de então, a pesquisa OD tem se mostrado um instrumento fundamental para o levantamento dos dados relativos às características das viagens e situação socioeconômica das pessoas que se utilizam desse meio de transporte. Assim, a pesquisa OD tem sido aplicada de forma sistemática a cada 10 anos, sendo que a quinta e última edição foi realizada em 2007²⁴.

²²O “rodoviarismo” sempre prevaleceu em detrimento de outros modais de transporte urbano. Atribui-se ao ex-governador paulista Washington Luiz, na década de 1920, a fala: “Governar é povoar; mas não se povoar sem abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas.

²³Consórcio alemão formado pelas empresas Hochtief e DeConsult e a brasileira Montreal Engenharia, referências nas áreas da construção civil e de sistemas ferroviários.

²⁴A coleta de dados dessas pesquisas tem por base os domicílios das áreas que se quer estudar e as pessoas em trânsito na região.

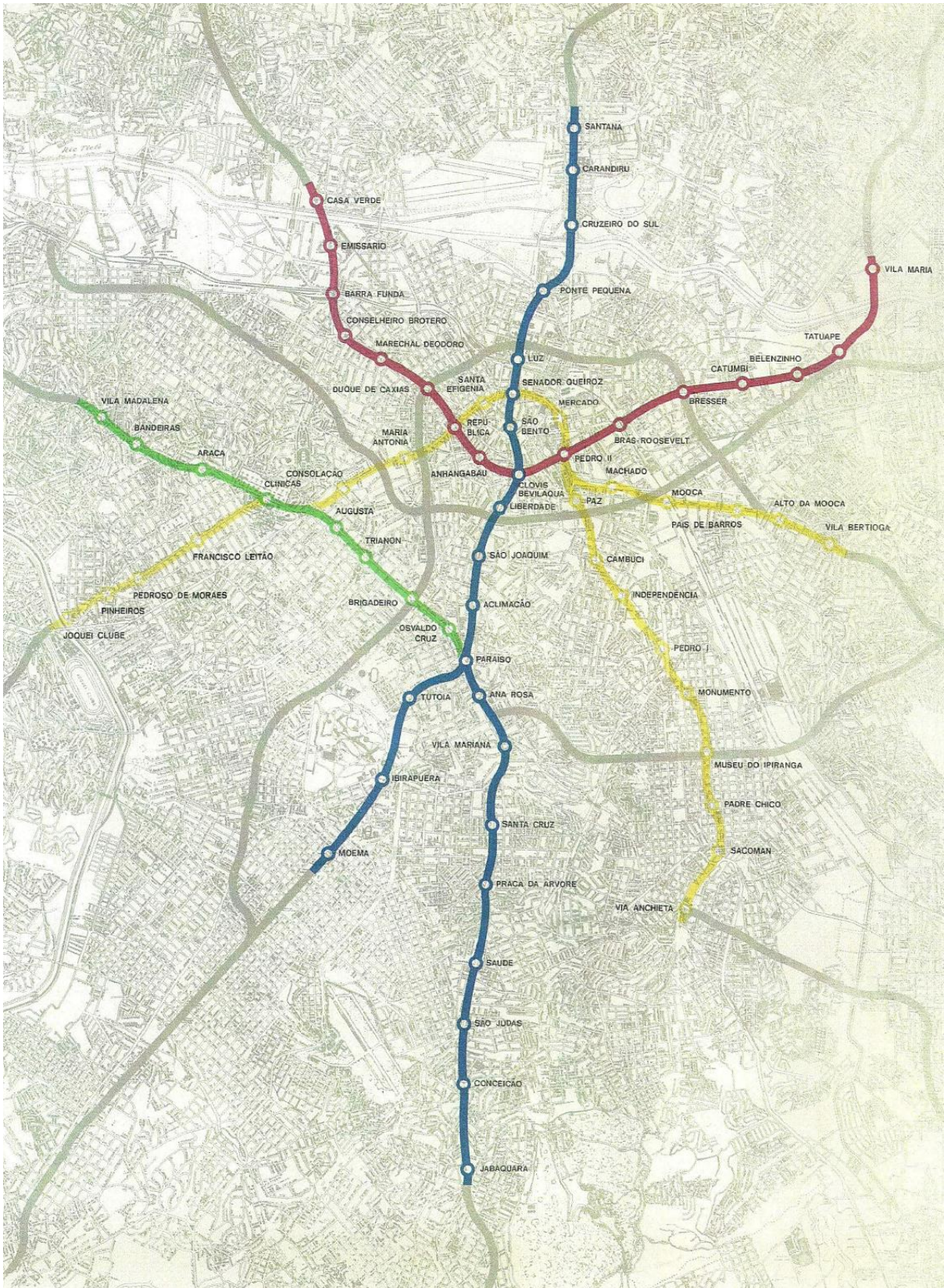


Figura 23: Traçado da Rede Básica Expandida.

Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.

As linhas que comporiam a rede básica do transporte metroviário foram assim concebidas:

- Linha Santana-Jabaquara (atual Linha 1-Azul) com ramal Paraíso-Moema: tendo 21 km de extensão, contando com o ramal Moema e 23 estações, sendo três delas no ramal. Previam-se ainda conexões com a ferrovia na Estação Luz; com a Linha Jóquei-Via Anchieta, na Estação Senador Queiroz; com a Linha Casa Verde-Vila Maria na Estação Clóvis Beviláqua; com a Linha Vila Madalena-Paulista na Estação Paraíso; e com a futura Rodoviária do Tietê.
- Linha Casa Verde-Vila Maria: tendo 13 km de extensão e 16 estações, saindo do Bairro da Casa Verde e retornando à direção até Vila Maria. Esta linha, em seu trajeto, interceptaria duas vezes o Rio Tietê, alinhando-se na área central da cidade com as vias São João, Sete de Abril, Anhangabaú, Rangel Pestana e Celso Garcia.
- Linha Jóquei Clube-Via Anchieta com ramal de Vila Bertioga: tendo 24 km de extensão, considerando-se o ramal e 26 estações, sendo quatro delas no ramal Bertioga. Além das conexões citadas anteriormente, estavam previstas algumas com a ferrovia: nas estações Jóquei, Mooca (esta no ramal) e com a Linha Vila Madalena-Paulista, no Paraíso.
- Linha Vila Madalena-Paulista: tendo 8 km de extensão e 10 estações. A proposta dessa linha era atender o fluxo do sudoeste da cidade.

Pode-se perceber, observando-se as Figuras 22 e 23, que na seleção de prioridades de construção, com exceção da Linha Vila Madalena-Paulista, as demais

adotam como princípio de construção vetores que acompanham os principais corredores de tráfego em direção ao centro da cidade.

Essa rede básica, proposta ao Metrô de São Paulo, tinha, cerca de 66,2 km de extensão. Considerando-se o desembolso necessário para o cumprimento da obra e as dificuldades relativas ao fluxo de deslocamentos quase sempre impostos por uma obra deste porte, o consórcio recomendou que a Linha Norte-Sul recebesse prioridade na construção e que não existissem frentes de obra em mais de duas linhas simultaneamente.

Segundo Irineu Mangilli e Epaminondas Duarte (2004, p. 88):

“Essa proposta viabilizava a criação de anéis circunscritos de estações que propiciariam uma melhor distribuição de passageiros na área central da cidade. Desses anéis irradiavam as linhas para fora da área central: para nordeste (Vila Maria), para leste (ramal Bertioga), para sul (linha Jabaquara e ramal Moema), para sudeste (linha Anchieta), para sudoeste (linha Jóquei), para oeste (linha Vila Madalena), para noroeste (linha Casa Verde) e para norte (linha Santana)”.

Na realidade, para a otimização do sistema eram necessários, também, a reestruturação e investimento no transporte ferroviário urbano e na racionalização do transporte coletivo sobre pneus, para atender a grande demanda de passageiros na periferia da cidade. Ou seja, pela extensão das linhas de Metrô projetadas pelo Consórcio HMD – não superior ao raio de 10 km a partir do Centro – o objetivo não era atender as grandes demandas de passageiros oriundos das regiões periféricas

da cidade. Tal tarefa deveria ser cumprida por meio da integração com os demais modais de transporte, trem e ônibus.

1.2.3 Alterações no Traçado da Rede Básica do Metrô

O Governo do Estado de São Paulo anuncia prioritariamente a implantação da Linha 1-Azul, ou seja, a ligação Norte-Sul. A escolha dessa linha como prioritária, inicialmente, envolveria menor desembolso financeiro no investimento de recursos e mais fácil implantação, por razões geográficas, em detrimento da ligação Leste-Oeste. Na realidade, a Linha 3-Vermelha²⁵, ainda que com um traçado alterado, oferecia uma demanda mais adequada a um transporte de alta capacidade.

Como citam Mangilli e Duarte (2004, p. 89), a equipe técnica da empresa justificava a prioridade com dados técnicos, pois o eixo Norte-Sul era também carente de um sistema de transporte de alta capacidade, e a seleção desta linha seria um grande alívio para o trânsito em direção à região central da cidade. Ou seja, o objetivo fundamental era descongestionar o Centro e articular os setores norte e sul da cidade.

A revisão do projeto da rede básica entregue pelo Consórcio HMD ao Metrô inicia-se ao final da implantação da Linha 1-Azul, motivada pelas sucessivas crises econômicas, a partir do início da década de 1970, que dificultaram a obtenção de recursos para o projeto básico. Da forma que havia sido proposto, a implantação do projeto básico teria sido concluída até 1990.

²⁵O traçado original previa a ligação formando um arco de circunferência, ligando a Casa Verde à Vila Maria, interceptando a Linha 1-Azul na Sé e conectando-se com as estações da ferrovia. Devido à conjuntura econômica da época (1974-1975), o Metrô, Fepasa e RFFSA identificaram o eixo Leste-Oeste como preferencial de crescimento urbano. Assim, o traçado foi reorientado para a direção Leste-Oeste.

O primeiro trecho da Linha 1-Azul foi oficialmente inaugurado em 14 de setembro de 1974, com o início da operação no trecho entre as estações Jabaquara e Vila Mariana, compreendendo 6,5 km de extensão. A partir de fevereiro de 1975 a operação se estende até a Liberdade e, em setembro desse mesmo ano, a linha passa a ser operada em toda a sua extensão. Posteriormente, essa linha terminaria, ao norte, no Bairro do Tucuruvi.

A segunda linha a ter iniciada a sua construção, ligando os bairros de Itaquera e Barra Funda, foi a Linha 3-Vermelha, que já era, quando do início da construção da Linha 1-Azul, o maior eixo de demanda de passageiros. Por ser, em grande parte de sua extensão, em superfície e em área de domínio da ferrovia, essa linha teria um custo bem inferior ao necessário para a implantação da linha anteriormente proposta.

Novas propostas surgiram, haja vista que a última exigia a modernização da própria ferrovia. O traçado final foi implantado contemplando o trecho entre Barra Funda e Itaquera, em um total de 22 km e 18 estações. As conexões com a ferrovia aconteceriam na Barra Funda, Brás, Tatuapé e Itaquera. Posteriormente, a extensão até Guaianazes seria operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM.

A necessidade de mesclar trechos elevados com trechos em superfície, principalmente no tramo leste da linha, acarretou grandes custos com desapropriações. Finalmente, em 1976 iniciam-se as demolições e, em 1979, foi entregue ao público o trecho ligando a Praça da Sé ao Brás; e em 1988, toda a linha foi completada.

Seguramente, a Linha 3-Vermelha foi a mais dispendiosa para o Metrô, por envolver alterações significativas na estrutura urbana ao longo da via e no entorno

das estações. Fez parte da tarefa do Metrô canalizar córregos, construir viadutos, remanejar serviços públicos: esgoto, água, energia e telefonia.

A linha 5-Lilás do Metrô, inaugurada em 20 de outubro de 2002, foi concebida para atender uma das áreas mais carentes da Capital, atendendo bairros como Capão Redondo, Capela do Socorro, Campo Limpo, Grajaú, e os municípios de Taboão da Serra, Embú e Itapecerica da Serra.

Inicialmente, a operação ocorreu em uma extensão de 8,4 km, composta por seis estações (Capão Redondo, Campo Limpo, Vila das Belezas, Giovanni Gronchi, Santo amaro e Largo Treze). Ao término do empreendimento, esta linha deverá interceptar a Linha 1-Azul na Estação Santa Cruz, e a Linha 2-Verde na Estação Chácara Klabin. A Figura 24 mostra o atual traçado, parcialmente implantado, da Linha 5-Lilás.

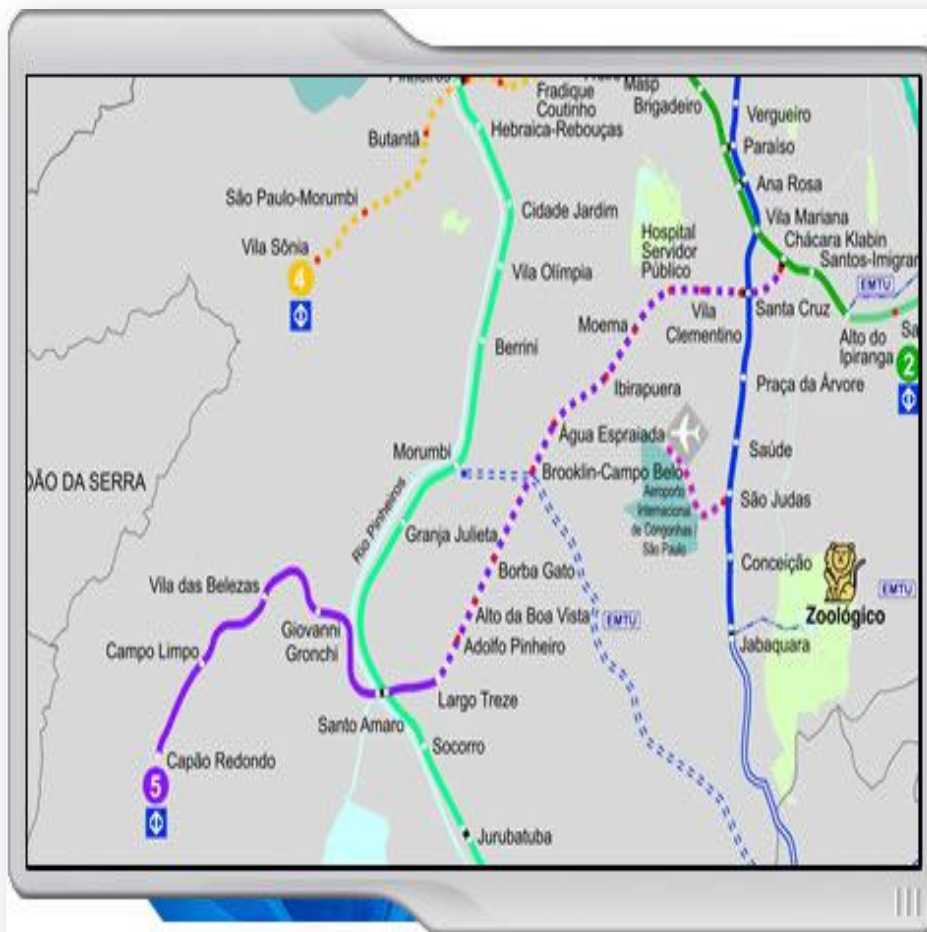


Figura 24: Traçado original concebido para a Linha 5-Lilás.

Fonte: http://www.google.com.br/search?q=linha+5+lilas+expans%C3%A3o&tbm=isch&hl=pt-BR&source=hp&gbv2&s_sm=12, acessado em 21/02/12.

Historicamente, a Linha 4-Amarela foi concebida em 1940, e seu traçado manteve-se presente em todos os estudos elaborados para implantação do Metrô em São Paulo. No entanto, seu traçado só se consolidou em 1968, quando se iniciaram os estudos para implantação da atual rede de Metrô, recebendo, naquela época, a denominação de "Linha Sudeste-Sudoeste". Em forma de parábola, conectaria os bairros de Pinheiros e Sacomã, passando pelo Centro e cortando a linha Leste-Oeste do Metrô nas estações República e Pedro II. A consolidação do projeto ocorreu apenas em 1993, quando o primeiro projeto básico foi elaborado, já não constando

mais o trecho sudeste²⁶, incorporado a outras diretrizes de expansão do Metrô e melhorias dos trens metropolitanos.

Ainda na década de 1990, o Metrô cogitou levar a Linha 4-Amarela até a Estação Tatuapé, com a intenção de desafogar a Linha 3-Vermelha. Essa ideia foi descartada, tendo sido substituída por uma possível expansão da Linha 2-Verde até a referida estação. A construção do Expresso Tiradentes²⁷ (antigo Fura-Fila), projetado pela gestão municipal da época, reforçou ainda mais a intenção, por parte do Metrô, de abandonar o tramo sudeste, haja vista, que o Expresso Tiradentes deveria contemplar parte da demanda; as Figuras 25 e 26 mostram o traçado original concebido para este modal e o traçado atual, respectivamente. Assim sendo, o tramo sudoeste da Linha 4-Amarela deveria ser construído a partir da Estação Luz, e seria abandonada a ideia da ligação com a Estação Tatuapé, na Linha 3-Vermelha.

²⁶ A exclusão do tramo Sudeste sinalizava não se tratar de uma prioridade.

²⁷ Trata-se de um Veículo Leve sobre Pneus (VLP), concebido em 1995 e as obras iniciadas em 1998. A denominação foi rebatizada várias vezes e, a partir da última (2010), passou a denominar-se Metrô Leve Expresso Tiradentes.



Figura 25: Traçado original concebido para este modal.

Fonte: Prefeitura de São Paulo/Secretaria de Planejamento.

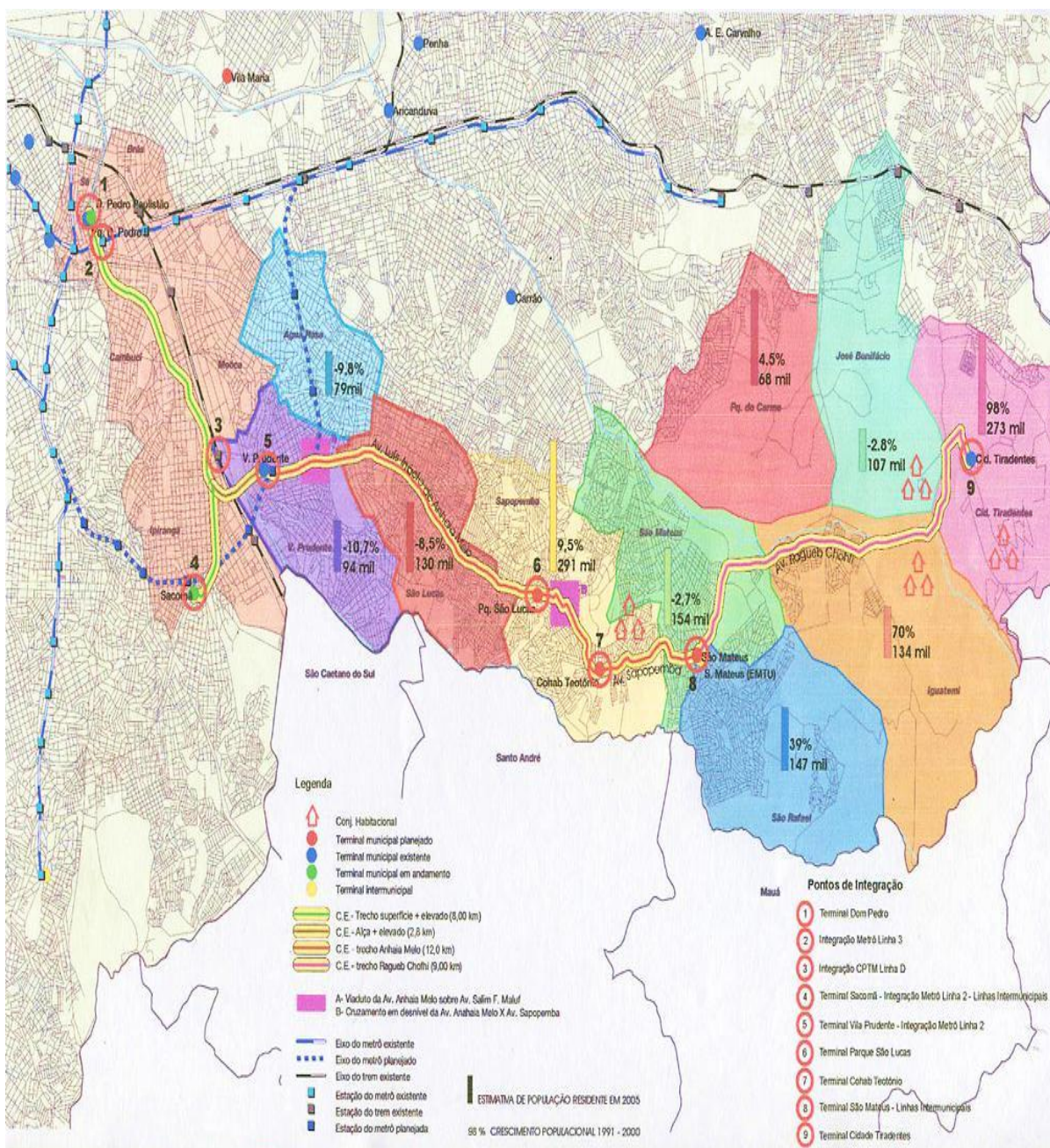


Figura 26: Traçado na versão atual.

Fonte: Prefeitura de São Paulo/Secretaria de Planejamento.

Apesar de a configuração atual da Linha 4-Amarela ter sido divulgada em 1995, a primeira licitação só ocorreu em 2001 e a entrega da primeira e segunda fases, inicialmente previstas para 2006 e 2009, respectivamente, não se concretizou. Por causa de uma série de entraves, entre eles a obtenção de recursos do Banco Mundial, as obras só se iniciaram em setembro de 2004.

A Linha 4-Amarela exigiu a busca por alternativas na captação de recursos²⁸ e um modelo inovador na gestão do empreendimento, pois o modelo até então contava exclusivamente com recursos públicos. Assim nasce o primeiro empreendimento desta natureza com a participação de capital privado, ou seja, a Parceria Público Privada (PPP)²⁹.

Hoje, esta linha é operada parcialmente, entre a Estação Butantã e a Estação da Luz. Quando for concluída, a linha terá uma extensão de 12,8 km, unindo a região da Luz ao Bairro do Morumbi. A Figura 27 mostra o traçado da Linha 4-Amarela, com a implantação concebida em duas etapas.³⁰

²⁸ O modelo de financiamento, até então utilizado, não contava com a iniciativa privada.

²⁹ Lei 11.079, de 30/12/2004, institui normas gerais para a licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. É um contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada (de serviços públicos ou de obras públicas, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, prestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado) ou administrativa (de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens).

³⁰ A Estação Pinheiros, inicialmente concebida para compor a primeira etapa da implantação, não se concretizou.

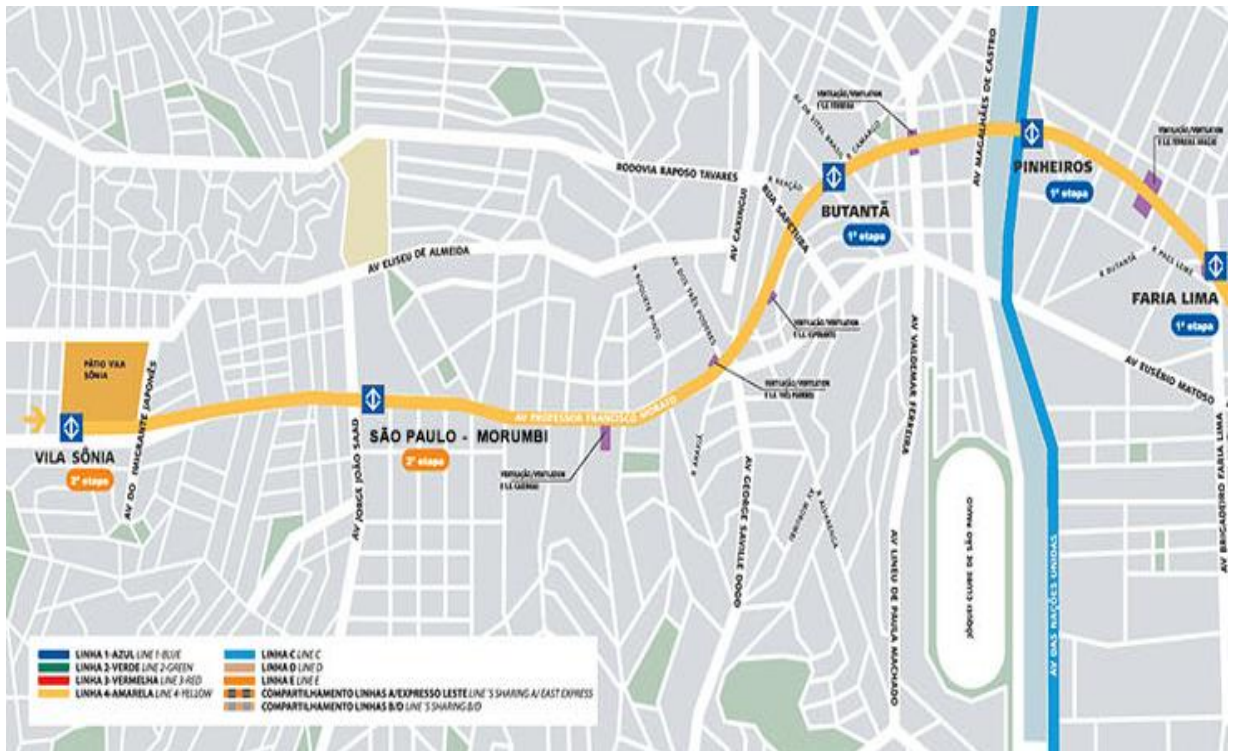




Figura 27: Traçado da Linha 4-Amarela, identificando as duas etapas de implantação.

Fonte: <http://i1/data/files/2C92/94A3/28BE/5E40/0128/C5CO/468D/468E/linha-amarela-percurso-g.png>, acessado em 15/01/2012.

No próximo capítulo abordaremos aspectos relativos à concepção e implantação da Linha 2-Verde do Metrô, por se tratar do objeto central deste trabalho.

CAPÍTULO II

Os Distritos do Ipiranga, Cursino e Sacomã: Transformações Recentes pela Presença da Linha 2-Verde do Metrô

“Habitar é deixar rastros.”

Ana Fani Alessandri Carlos, Espaço-tempo na metrópole.

“São muitas as diversidades e desigualdades, tanto quanto os impasses e os horizontes, da sociedade que se expressam na cidade”.

Octavio Ianni, Cidade e modernidade.

Em meados da década de 1970, mais precisamente em 1973, a recém-criada Companhia do Metropolitano de São Paulo inicia os estudos relativos à concepção e implantação do que se tornaria a terceira linha do Metropolitano de São Paulo, a Linha 2-Verde.

Essa linha adquiriu caráter prioritário a partir da década de 1970, pois privilegiaria a região da Avenida Paulista, recém-consolidada como um “novíssimo centro”, abrigando empreendimentos comerciais, bancários e sedes de empresas nacionais e multinacionais.

2.1 A Caracterização da Linha

Inicialmente, a linha foi pensada para ligar a região do Paraíso ao Sumaré, com quase 5 km de extensão. Sem dúvida, a futura linha foi uma escolha para atender a região da Avenida Paulista, como a terceira linha do Metropolitano de São Paulo, mas também envolveu a análise de aspectos como características socioeconômicas da região, o uso do solo, além de indicadores de eficiência econômica (METRÔ, 1991).

Os enormes gastos dedicados à implantação da Linha 3-Vermelha, obrigaram o Governo do Estado a repensar o cronograma desta nova linha, retomando-o a partir de 1982.

Assim, nesse mesmo ano têm início as desapropriações na região da Avenida Paulista. Foi dado tratamento prioritário ao trecho Ana Rosa-Clínicas, e posteriormente, em 1985, somam-se ao empreendimento mais duas estações em seu tramo oeste: Sumaré e Vila Madalena.

Três trechos compõem esta linha: Clínicas-Vila Madalena, Ana Rosa-Clínicas, e Ana Rosa-Vila Prudente. No trecho oeste, entre Clínicas e Vila Madalena, a linha termina em área residencial próxima de polos de emprego, como os bairros da Lapa e Jaguaré que, por sua vez, exercem atração sobre as áreas que vão da Freguesia do Ó-Vila Brasilândia, na região norte, até os municípios de Osasco, Barueri e Carapicuíba, a oeste e sudeste.

No trecho Ana Rosa-Clínicas, a linha segue longitudinalmente, orientada pelo topo do espigão central de São Paulo, a Avenida Paulista, portadora das mais altas cotas da cidade. No trecho sudeste, o Governo do Estado anuncia, em 31 de março de 2004, a retomada da expansão a partir da estação Vila Mariana (Linha 1-Azul); a

linha projeta-se descendo a encosta do espigão central, cruzando os vales dos córregos Água Funda (Av. Ricardo Jafet) e Ana Couto, mergulhando na encosta oposta em direção ao Alto do Ipiranga e se prolongando até a atual Estação Vila Prudente, depois de interceptar, por via elevada, o Rio Tamandateí.

A Figura 28 fornece um corte da seção topográfica do trecho objeto deste estudo. Como pode ser observado, trata-se de terreno claramente acidentado, onde se constata grandes diferenças de cotas, que chegam a mais de 80 metros em determinados pontos entre fundos de vales e topos de colinas.

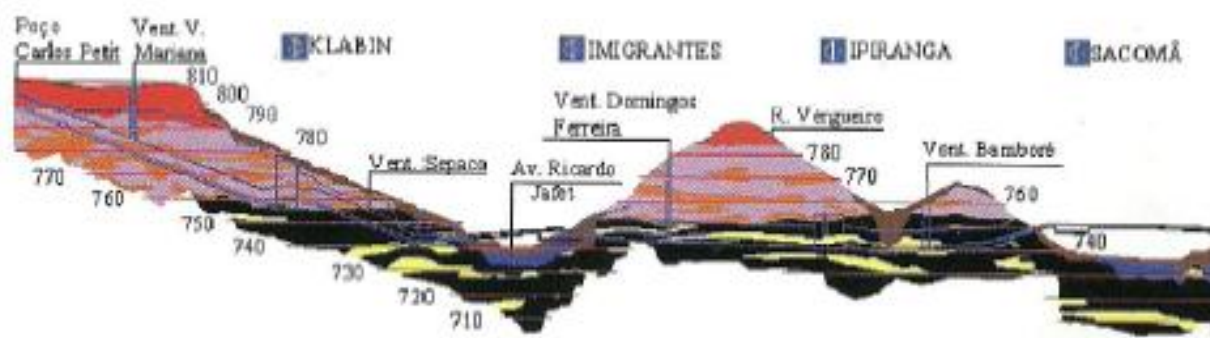


Figura 28: Seção topográfica do trecho.

Fonte: Luis G. Clemente *et. al.* O Prolongamento da Linha 2-Verde. *Revista Engenharia*, nº 564/2004, p. 141.

Na sequência, pode-se observar por meio da Figura 29, que o Governo do Estado projetava para essa expansão, a sudeste, a implantação em duas fases, porém sem alteração no traçado, hoje consolidado, entre as estações Chácara Klabin e Sacomã.



Figura 29: Retrata as intenções com relação ao traçado, em mar/2004.

Fonte: Folha de São Paulo – Caderno Cotidiano em 31/03/2004.

O trecho Paulista³¹ da Linha 2 - Verde foi inaugurado em 25 de janeiro de 1991, com 2,9 km de extensão e quatro estações. Estava pronto para servir ao mais importante eixo do centro expandido de São Paulo, com grande concentração de instituições financeiras, hospitais, escolas, hotéis, consulados, Secretarias de Estado,

³¹ Estações Consolação, Trianon-Masp, Brigadeiro e Paraíso.

emissoras de rádio e televisão, teatros e museus. No ano seguinte foram inauguradas as estações Ana Rosa e Clínicas, e mais duas estações, Vila Madalena e Sumaré, foram concluídas em 1998, acrescentando mais 2,3 km à linha.

Em 2006, inauguram-se as estações Imigrantes³² e Chácara Klabin³³, e em 2007, a Estação Alto do Ipiranga³⁴. Ao final de 2010 estava concluído o tramo sudeste da linha, com a inauguração das estações Sacomã, Tamandateí e Vila Prudente, num total de 14,5 km de extensão e 14 estações. A Figura 30 mostra o traçado atual desse trecho da linha, que sofreu alterações após a Estação Sacomã.

A seleção para esta pesquisa deveu-se à observação de alterações ocorridas nas áreas de influência geográfica sob interferência de linhas de metrô. As alterações físicas são sempre muito visíveis no ambiente, porém este trabalho deverá focar as possíveis transformações sociais oriundas de tal ocupação, nem sempre facilmente observadas. Para tanto, indicamos cronologicamente, na Figura 31, a flecha do tempo de implantação da Linha 2-Verde do Metrô de São Paulo, na qual algumas datas significativas são apontadas.

³² Inaugurada em 15/04/2006 e renomeada como Santos-Imigrantes.

³³ Inaugurada em 09/05/2006.

³⁴ Inaugurada em 30/06/2007.

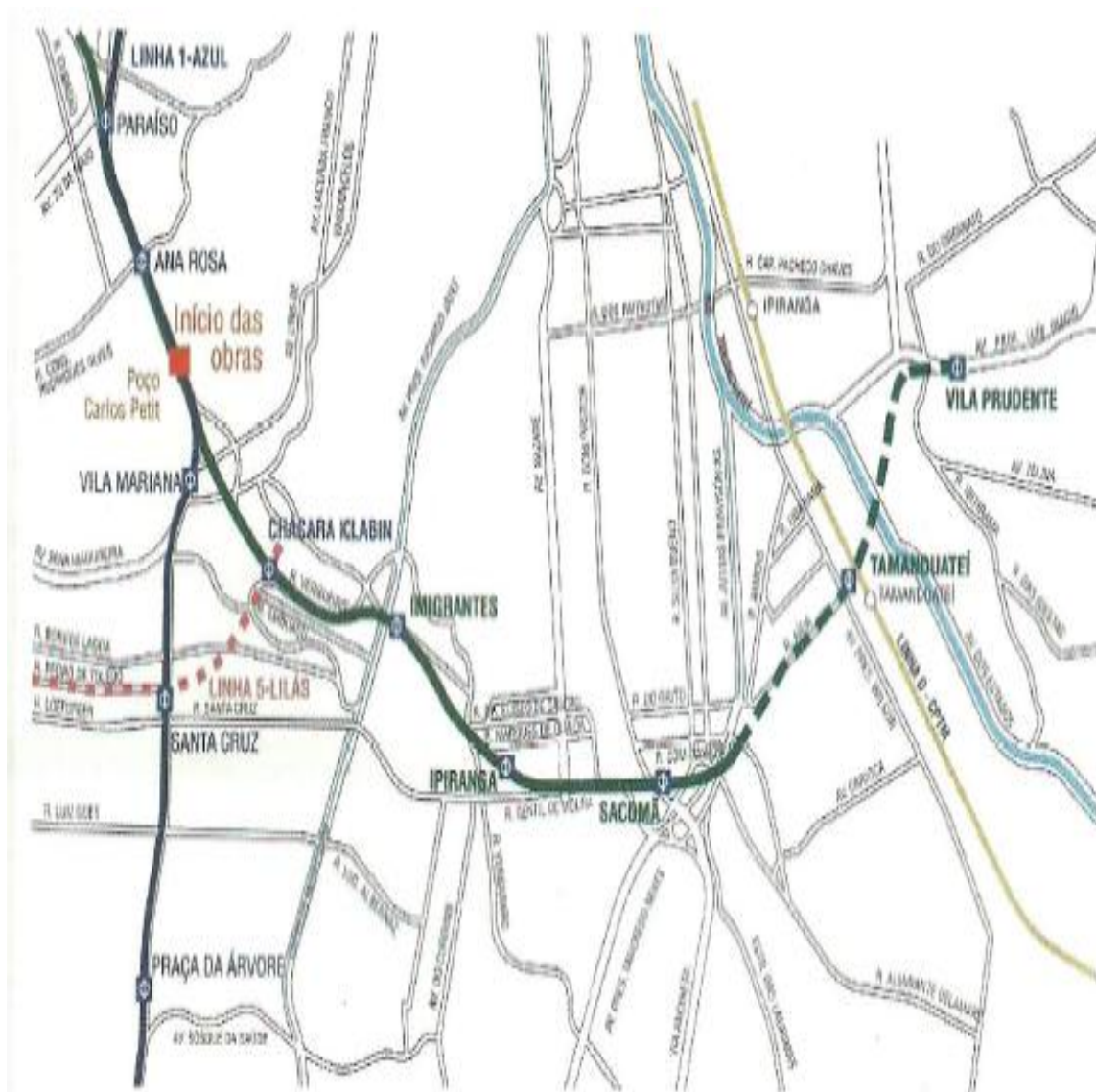


Figura 30: Traçado atual do tramo sudeste da linha.

Fonte: Luis G. Clemente *et. al.* O Prolongamento da Linha 2-Verde. *Revista Engenharia*, nº 564/2004, p. 141.

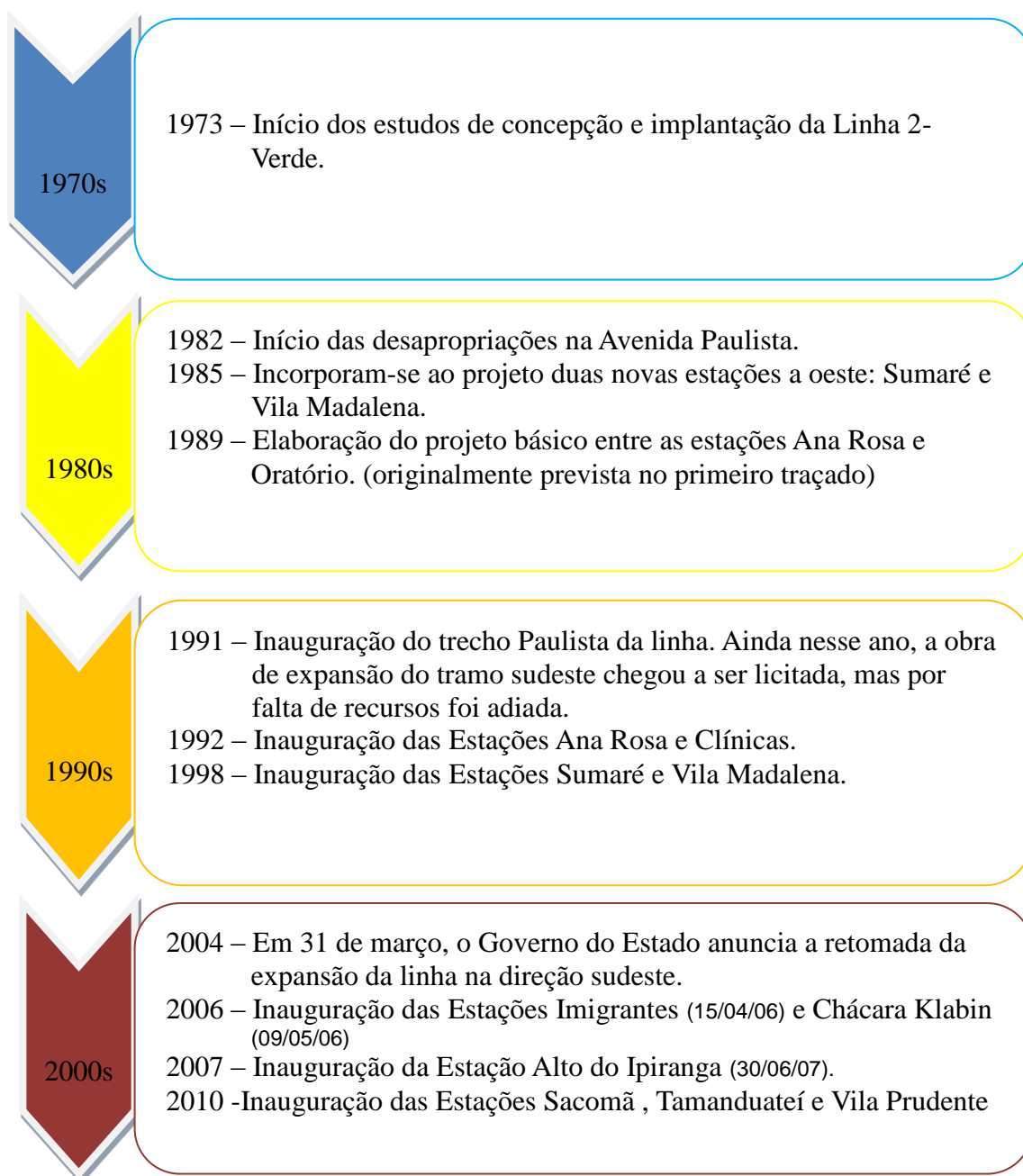


Figura 31: Flecha do tempo na implantação da Linha 2-Verde do Metrô de São Paulo.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Há que se acrescentar que o projeto básico da linha previa algumas extensões que nunca se concretizaram: extensão oeste (Vila Madalena-Cerro Corá – 3 km); expansão sudeste (São Caetano) e nordeste (São Miguel – 23 km).

2.2 A Dinâmica Imobiliária

O mercado imobiliário sempre tentará se apropriar da mais valia gerada pela criação de empreendimentos com o fomento do poder público. Um bom exemplo é a implantação, ou mesmo a expansão, de sistemas de transporte, notadamente os Metrô, pois estes conferem acessibilidade e mobilidade à população que necessita de equipamentos fornecidos pelo Estado, como: postos de saúde, escolas etc. Permitem ainda que a população se desloque para o exercício das atividades profissionais. Assim sendo, agentes imobiliários, que Mariana Fix (2007, p. 24), os considera como a totalidade dos “promotores imobiliários” e seus parceiros institucionais, financeiros e do setor público, interessados na produção do espaço urbano, sempre buscarão ofertar ao mercado lançamentos imobiliários, residenciais e comerciais, que possam se tornar atrativos do ponto de vista da mobilidade e acessibilidade da população.

Torna-se necessário enfatizar que, segundo dados obtidos junto à Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio (Embraesp), de forma mais geral na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), preferencialmente, os interesses dos agentes imobiliários se voltaram para a região compreendida entre o espigão da Central (Avenida Paulista) e a várzea do Rio Pinheiros, que começou a ser drenada nos anos 1930. Importante investidor imobiliário foi a Companhia City, que por meio de capital internacional adquiriu grande quantidade de terras para futuramente realizar um loteamento residencial dos mais valorizados da cidade, o Bairro dos Jardins.

A respeito do poder detido por essa Companhia, Maria Cláudia P. Souza (1988, p. 61) contribui afirmando que: “[...] a Companhia City tornou-se proprietária de 37%

das terras em São Paulo, mais de 1/3 da mancha urbana da cidade em 1911”. Na realidade, quase 20 anos separam a aquisição dessas terras do início da drenagem.

Neste caso específico há que considerar que a empresa contou com investimentos privados e públicos no processo de transformação da região. Quanto aos recursos para os investimentos, ainda segundo Mariana Fix (2007, p. 29), a empresa os obteve emitindo, no mercado londrino, debêntures no valor de 2 milhões de libras, adquiridas por investidores ingleses, franceses, belgas e russos. Ou seja, como bem enfatiza Mariana Fix (2007, p. 30): “Os bairros-jardins, que atenderam, sobretudo, às classes de alta renda, obtiveram lucros fabulosos e captaram diversos investimentos públicos em detrimento das áreas mais populosas e carentes da cidade, onde a necessidade de infraestrutura era urgente”.

A partir desta afirmação de Fix parece-nos clara a visão da autora de que existe uma estreita ligação entre os agentes imobiliários e o poder público, no sentido de que este último tem o poder legítimo de direcionar, e já o fez no passado, recursos para áreas de interesse dos agentes imobiliários. Um exemplo disso é o magistral investimento imobiliário na região do entorno da Avenida Luiz Carlos Berrini e na Chácara Santo Antônio, áreas de grande atrativo do ponto de vista imobiliário após a intervenção do poder público municipal.

Fato é que vários autores, assim como Fix, afirmam a existência de relações muito estreitas entre os agentes imobiliários e o poder público, capazes de direcionar investimentos em infraestrutura urbana que possam vir a auferir ganhos representativos, aos agentes imobiliários, com lançamentos futuros de novos empreendimentos. Ou seja, por vezes o setor público e o setor privado mostram-se imbricados, sendo que este último se apropria dos benefícios gerados pelo poder público.

Os agentes com tal capacidade de influenciar o poder público são denominados “promotores imobiliários estruturais” (LOGAN; MOLOTCH, *apud* FIX, 2007, p. 24) e fomentadores do fenômeno da segregação que, em parte, ocorre pela ação de agentes na produção de um novo espaço urbano, sobre um olhar do Estado, que não é alheio, mas estimulador, oferecendo infraestrutura adequada à valorização da terra.

Torna-se então inevitável a expulsão dos proprietários ou arrendatários da terra, pois estes se mostram incapazes de arcar com os custos adicionais advindos da valorização do espaço urbano, como aluguel, imposto predial etc. Na realidade, a segregação das camadas de alta renda domina o espaço urbano, não só produzindo suas áreas residenciais nas áreas mais agradáveis e bem localizadas, produzem uma estrutura urbana segundo suas conveniências e interesses.

Uma manifestação que se soma à esta afirmação, é a de Luiz C. de Queiroz Ribeiro (1981, p. 31) quando diz:

“A relação entre o mercado de terras e o processo de estruturação das cidades é vista como decorrente, de um lado, das imperfeições do funcionamento desse mercado, as quais permitem a especulação com os preços fundiários, e de outro, da estreita ligação entre a valorização fundiária e investimentos públicos em infraestrutura e equipamentos suburbanos”.

O que se deseja ilustrar é que os agentes imobiliários intensificarão a busca por regiões que possam tornar-se financeiramente mais vantajosas com o decorrer do tempo, considerando-se o binômio: valor de compra *versus* valor de venda.

Dessa estreita relação entre o público e o privado observa-se, por exemplo, a necessidade da intervenção do Estado na forma de “Operações Urbanas”,

declarando a necessidade de reordenação urbana³⁵, que se mostra sempre favorável aos interesses dos agentes imobiliários. O “vazamento” de informações privilegiadas, a esses agentes, quanto aos investimentos futuros em infraestrutura – aqui, trata-se da expansão de um sistema de transporte – que possam valorizar a terra, aliado ao desconhecimento, por parte dos proprietários ou arrendatários atuais da terra, faz a estratégia tornar-se extremamente tendenciosa e vantajosa para os empreendedores imobiliários.

É David Michael Vetter (1981, pp. 70-72) que conclui, afirmando que a inexistência de instrumentos de comprovada eficiência, na forma de legislação, não deixa de ser uma demonstração do poder desses grupos formados pelos agentes imobiliários e um Estado que atua favoravelmente em relação a esses oligopólios.

Caberia, e é o que se espera do poder público, a intervenção no intuito de minimizar as irracionalidades no uso e ocupação do solo, auferindo maior equidade na distribuição social do espaço urbano, e não mobilizando recursos, por vezes escassos, no auxílio à consolidação de empreendimentos de interesse dos agentes imobiliários. Assim, consolida-se a afirmação de Wanderley (1992, p.53) que: “As políticas urbanas, implementadas no Brasil, são a expressão das novas funções assumidas pelo Estado no desenvolvimento do capitalismo, em sua etapa monopolista, e das novas forças sociais constituidoras da sociedade civil”.

Há ainda ações de interferência sobre o uso e ocupação do solo, por parte do poder público, abrindo oportunidades para a instalação de empreendimentos imobiliários em áreas já dotadas de infraestrutura. Tal situação já foi identificada e relatada por vários autores, entre eles: Milton Santos (2009, p. 31), quando descreve:

³⁵Uma das dificuldades enfrentadas pelos agentes imobiliários é a fragmentação do solo urbano, o que dificulta a produção de bens imobiliários. A propriedade privada urbana parcelada torna-se um obstáculo ao ciclo de reprodução do capital.

“O modelo BNH é também desarticulador da cidade como um todo. Vista *a posteriori*, a escolha das terras para a edificação dos conjuntos parece ter obedecido a um critério principal, o distanciamento do Centro figurando praticamente em todos os casos como um dado obrigatório. O resultado, como em São Paulo, é o reforço de um modelo de expansão radial, deixando espaços vazios nos interstícios e abrindo campo à especulação fundiária”.

A localização de conjuntos habitacionais na periferia acaba servindo de justificativa, ou mesmo como geradora de demandas para instalação de equipamentos públicos, como: calçamento, adutoras de água e esgoto etc. Assim, estas novas localidades periféricas, com esses equipamentos, revalorizam-se, disparando um novo processo de especulação. Esse mecanismo de ocupação urbana torna-se um alimentador do processo de especulação imobiliária.

É interessante observar que aparentemente, num primeiro instante, para as classes menos favorecidas, antigos proprietários ou arrendatários da terra, essas transformações mostram-se como benfeitorias que trarão melhorias na qualidade de vida para todos. O que se percebe e acaba se concretizando, neste instante, é o aumento de taxas e impostos. Torna-se assim inevitável a expulsão das classes menos favorecidas dessas áreas, agora mais valorizadas, para regiões mais periféricas da metrópole, que mais tarde também serão alvo do processo especulativo da terra.

Registre-se a observação feita por Bógus (1992, p.38-39), que grande parcela dos atingidos pela expulsão territorial é composta por migrantes, que chegaram a São Paulo em busca de melhores oportunidades e são lançados às regiões periféricas da cidade, alimentando o que se denominou de “movimento pendular”, ou seja, são reféns de um longo e diário trajeto casa-trabalho-casa, com todas as consequências negativas que dele advém. Refiro-me, ao enorme tempo despendido pelas pessoas em seu trajeto diário com o transporte em uma cidade com estas dimensões territoriais.

Na relação entre o incorporador³⁶ imobiliário e o proprietário da terra, o primeiro buscara, a partir de informações privilegiadas – e desconhecidas pelo proprietário da terra – sobre investimentos públicos futuros, obter ganhos na reprodução do seu capital. Segundo Topalov (1974, pp. 212-216 *apud* Ribeiro, 1981, p. 43) essa ação fundamenta-se na antecipação sobre a alta de preços no mercado imobiliário, em determinada região, advindas da intervenção do Estado pela implantação de equipamentos urbanos que alteram o valor das moradias.

Outro autor que corrobora com Topalov, no que diz respeito à apropriação, por parte dos incorporadores imobiliários, dos benefícios oriundos de investimentos feitos pelo Estado em infraestrutura, é David Vetter (1981, p. 55) afirmando que: “[...] é normalmente um agente imobiliário, o incorporador, que se apropria de uma parte muito grande dos benefícios, quando o Estado chega a montar alguma infraestrutura”.

A afirmação de Vetter não deixa dúvidas quanto à posição vantajosa do incorporador imobiliário na captação da maior parte dos benefícios oriundos da intervenção do Estado sobre o espaço urbano.

³⁶ Um dos agentes imobiliários que compra a terra, planeja a operação, busca financiamento para a produção e comercialização do empreendimento e contrata a empresa construtora.

Pode-se ainda citar Martim Smolka (1979, p. 4), que também enfatiza o relacionamento estreito entre o Estado e os incorporadores imobiliários, que articulam ainda construtoras e financeiras para a apropriação de rendas fundiárias na forma de lucros.

Retomamos, aqui, ao fenômeno da segregação: o aumento da renda do solo pode, e por vezes acontece, de dificultar ainda mais o acesso de famílias de mais baixa renda às áreas beneficiadas pela presença de aparelhos do Estado. Como vimos anteriormente, os moradores – proprietários ou arrendatários da terra – quase sempre possuidores de menores rendimentos, são pressionados a abandonar as áreas de interesse imobiliário, por não poderem arcar com o incremento de taxas, impostos e outras despesas em geral. Tal consequência, oriunda das ações associadas à dinâmica urbana, não pode em hipótese alguma ser creditada a uma atitude carregada de espontaneidade por parte daqueles que ocupam determinada parcela do espaço urbano.

Não há dúvidas que uma das vertentes das desigualdades sociais presentes no ambiente urbano, tem origem em fatores gestados no próprio ambiente, embora, não possamos nos esquecer das causas estruturais: baixos salários, da pauperização crescente, dos êxodos rurais e da migração em massa, que Vêras (1992, p.81) assinala como primordiais: [...] essas causas estruturais são determinantes, mas não se pode esquecer dos fatores urbanos propriamente ditos, ou seja, os efeitos que o mercado e o Estado impõem na configuração das cidades”. Mais uma vez, fica claro que o mercado imobiliário e o Estado, “de mãos dadas”, tornam-se agentes causadores do que Wacquant (2008, p. 95), de forma muito apropriada, denominou “encarceramento de diferenciação”, ou seja, algo destinado a excluir categorias sociais consideradas indesejáveis.

No entanto, ainda no âmbito do que se denomina segregação, há o que Zigmunt Bauman³⁷ (2003, p. 106) chama de “gueto voluntário”, ou seja, uma ação deliberada das camadas de alta renda da população, na busca quase sempre associada à segurança pessoal, por confinamento espontâneo. Segundo o mesmo autor, sob a justificativa primordial de falta de segurança nas cidades, tem-se alimentado a busca, de forma voluntária, onde “[...] o principal propósito do gueto voluntário é impedir a entrada de intrusos, e os de dentro podem sair à vontade”. Mais que isso, ainda relendo Bauman, enquanto os guetos reais implicam na negação da liberdade, os guetos voluntários pretendem servir à causa da liberdade.

Assim, ao se adquirir ou alugar um imóvel, a transação não envolve apenas o bem em si, mas também uma cesta de atributos, muitos deles imateriais, de interesse do adquirente. (LANCASTER, *apud* MACIEL, 2010, p. 101).

Este novo local, agora transformado, revitalizado e recuperado, só existirá artificialmente – apesar das tentativas de lhe conferir naturalidade – pela ação de um empreendedor imobiliário.

Esses empreendimentos contemporâneos objetivam a comercialização e o consumo de uma “comunidade”, porém sem guardar qualquer vínculo com as comunidades do passado. Essas áreas surgem do nada, gerando em quem ali irá viver um sentimento da falta de pertinência. Aqui, mais precisamente, não poderíamos deixar de citar Richard Sennett (2004, pp. 20-21), quando afirma enfaticamente que: “O lugar onde se passará toda a vida, ou onde se espera passá-la, existe a partir da batuta do agente imobiliário, floresce e começa a decair no prazo de uma geração”.

³⁷ O autor cunha, e por vezes utiliza, o termo “secessão dos bem-sucedidos” para qualificar a ação voluntária dos mais abastados, no intuito de manter distância da confusa intimidade da vida comum da cidade.

Até aí, na construção desses novos espaços, com significados distintos dos presentes em antigas comunidades, vê-se a mão do empreendedor imobiliário tentando transferir para essas novas áreas construídas um ar de naturalidade, típico da vida cotidiana.

Retornando ao aspecto central na construção desses novos espaços, muito valorizados pelas classes mais abastadas, a reprodução do capital imobiliário encontra no estatuto jurídico da posse da terra o maior entrave. Ou seja, muitas dessas terras que são alvo dos interesses dos agentes imobiliários, encontram-se em poder de pequenos proprietários fundiários.

Queremos aqui reportar-nos a Ana Fani A. Carlos (2001, p. 22), quando afirma que:

“[...] vivemos, hoje, um momento do processo de reprodução em que a propriedade privada do solo urbano – condição da reprodução da cidade sob a égide do capitalismo – passa a ser um limite à expansão econômica capitalista. Isto é, diante das necessidades impostas pela reprodução do capital, o espaço produzido socialmente – e tornado mercadoria no processo histórico – é apropriado privativamente, criando limites à sua própria reprodução (em função da produção de sua própria escassez)”.

E mais, ainda segundo a autora, a Operação Urbana “[...] aponta uma tendência do processo de reprodução do espaço neste final de século, aquilo que Henri Lefebvre identifica como a vitória do valor de troca sobre o valor de uso”.

Então, torna-se necessário remover tal empecilho, fazendo com que essas terras, hoje ocupadas, estejam disponíveis para novas utilizações necessárias à

reprodução do capital imobiliário. Neste instante, o setor privado precisa valer-se de alianças com o poder público, sendo este o único ente capaz de fazê-lo.

A eliminação dos direitos sobre a posse da propriedade privada dos atuais proprietários urbanos, o aumento do potencial de verticalização dessas áreas e o investimento em infraestrutura, aparecem revestidos por uma nova indumentária, a Operação Urbana.

Assim acontecendo, o solo urbano pode, finalmente, mudar de proprietários, garantindo-se, como esperado, a reprodução do espaço urbano segundo as necessidades do capital imobiliário.

Já citamos, anteriormente, o despropósito da justificativa (à sociedade) para a intervenção, sedimentada na expectativa de aceleração da criação de oportunidades de empregos; porém, esse efeito torna-se limitado, já que a efetivação na melhoria das taxas de emprego está associada à conjuntura econômica, essa sim, em nível nacional. Assim, caberá aos agentes imobiliários convencer a sociedade, e por vezes o faz, de que o crescimento das oportunidades de empregos terá efeitos positivos para a sociedade como um todo.

A esse respeito, Ana Cristina Fernandes (2001, p. 37) é enfática: “A margem de manobra para a localidade promover alterações significativas no nível de emprego local pode ser considerada desprezível, especialmente diante dos altos custos que estas alterações têm implicado, em termos de retornos fiscais”.

Inegavelmente, e principalmente nas grandes cidades, haverá cada vez mais escassez de terras que despertem o interesse dos agentes imobiliários. Assim, a luta pela terra, notadamente nas metrópoles, intensificar-se-á, pois o conflito de interesses sempre estará presente pela posse da terra e da produção do espaço urbano advinda desta posse. Efetiva-se, então, a contradição de interesses do poder

político, dos empreendedores imobiliários, dos empresários, de um lado, e o do cidadão, de outro (SOUZA, 1999, p. 83).

Segundo David Harvey (2007, p. 212) “O domínio do espaço sempre foi um aspecto vital da luta de classes”. E Flávio Villaça (2001, p. 329) acrescenta: “[...] a luta de classes pelo domínio das condições de deslocamento espacial consiste na força determinante da estruturação do espaço intraurbano”.

Uma idéia central contida na obra de Villaça (2001) é que as classes dominantes conseguem firmar sua hegemonia, de tal maneira, que determinam as dinâmicas de crescimento da cidade, direcionando-as para as áreas que lhes interessam, ou seja:

“Entende-se por dominação por meio do espaço urbano, o processo segundo o qual a classe dominante comanda a apropriação diferenciada dos frutos, das vantagens e dos recursos do espaço urbano. [...] A estruturação interna do espaço intraurbano se processa sob o domínio de forças que representam os interesses de consumo das camadas de mais alta renda (VILLAÇA, 2001, p. 328).”

Para os agentes imobiliários, a estratégia baseia-se na criação de rendas que sejam diferenciais, influenciando as tomadas de decisão nas esferas governamentais, beneficiando determinadas áreas de interesse em detrimento de outras, por vezes prioritárias em relação à realização de obras públicas.

Tal prática, usualmente denominada de “reordenação do espaço urbano”, tem sido comum na cidade de São Paulo; bairros que usualmente contêm moradias modestas ou plantas industriais transformam-se em espaços destinados às classes

mais abastadas, ou mesmo a empresas do terceiro setor, uma vocação que parece inata da Capital.

Fix (2007, p. 113) corrobora com tal afirmação, quando declara que:

“A substituição do antigo padrão de urbanização – um entrave aos negócios imobiliários – e a preparação do terreno para a implantação de grandes edifícios levaram os moradores das casas e sobrados a se organizarem em associações, na tentativa de resistir ao rolo compressor das coalizões público-privadas”.

Ainda segundo Lúcia Bógus e Laura Pessoa (2007, p. 1),

“[...] a cidade é fruto de intervenções privadas e estatais que atuam no espaço por meio de investimentos estruturais e organizacionais da infraestrutura urbana, regulamentando os diversos interesses de poder e de classe, estabelecendo estratégias sociais e políticas, muitas vezes geradoras de segregações e exclusões sociais”.

Observa-se que projetos envolvendo a reurbanização são cada vez mais direcionados ao atendimento das necessidades das elites, com a expulsão dos menos favorecidos. Na verdade, essas áreas degradadas ou abandonadas são, quase em sua totalidade, providas de infraestrutura, razão pela qual não se torna difícil a atração de investimentos como a construção de centros de negócios, hotéis, restaurantes etc.

“Isso leva à perda do valor de uso da terra, à expulsão da população de baixa renda para a periferia e à consolidação de enclaves sociais”, é a afirmação de Bógus

e Pessoa (2007, p. 1). Então a terra perde o seu valor de uso e passa a ter um valor de mercado, ou seja, torna-se mercadoria.

A produção do espaço urbano vai muito além da geografia espacial, ou seja, é também nesse espaço físico que se reproduzem as relações sociais, onde ficam impregnados os registros culturais e estéticos das diversas gerações, e onde se desenvolvem as relações de pertinência. Como quer Carlos (2001, p. 213): “Habitar é deixar rastros”.

É justamente sobre esta leitura da cidade moderna que a sociedade precisa repensá-la, como bem afirma Carlos (2001, p. 38):

“[...] o espaço aparece como uma obra histórica que se produz continuamente a partir das contradições inerentes à sociedade, produzidas com base em relações sociais assentadas em relações de dominação-subordinação/uso-apropriação, que produzem conflitos inevitáveis que tendem a **questionar o entendimento da cidade exclusivamente como valor de troca** e, conseqüentemente, as formas de parcelamento e mercantilização do solo” (grifos do autor).

As diversidades e desigualdades tão presentes nas cidades modernas são alimentadas, em parte, pela segregação espacial, ou seja, estratos de alta renda da sociedade ocupam posições espaciais privilegiadas na área urbanizada.

Na sequência deste capítulo, a partir do capítulo III, direcionar-se-á o trabalho às questão de cunho central. Abordar-se-á a ação dos agentes imobiliários, em um movimento de antecipação na aquisição de espaços urbanos, antevendo valorizações futuras.

CAPÍTULO III

As Transformações nos Distritos

“O espaço privilegiado da especulação imobiliária em São Paulo, para os próximos vinte anos, é o entorno do Rio Pinheiros. Lá se concentram pesados investimentos públicos e privados”.

Ermínia Maricato, MetrÓpole de São Paulo: entre o arcaico e a pós-modernidade

“Talvez não se possa sair nunca de São Paulo, pois ela está em toda parte”.

M. Cannevacchi, A cidade polifônica

Sabe-se, e já foi alvo de abordagem anterior, que investimentos em infraestrutura de transporte, notadamente em sistemas de alta capacidade, contribuem e são determinantes nas alterações da dinâmica urbana das cidades.

Segundo Maciel (2011, p. 21), “Investimentos em infraestrutura de transporte afetam o valor da terra e seu uso (densidade e atividades econômicas)”. Uma grande obra de infraestrutura, como um sistema de transporte, provoca, entre outras, alterações na localização de atividades econômicas, realocação de moradores e o “espraiamento” da mancha urbana.

No caso da Linha 2-Verde do Metrô de São Paulo, por se tratar de um empreendimento de infraestrutura, não foi diferente. O fenômeno da especulação imobiliária, em situações semelhantes, já havia sido percebido por Bógus (1981) quando afirmou que: “[...] um flagrante de especulação imobiliária vem ocorrendo nas

áreas contíguas à construção do Metrô, as quais, devido a esta e outras modalidades de intervenção estatal, vêm sofrendo rápido processo de valorização imobiliária”.

Esse processo de valorização do espaço urbano tem sido observado e relatado pelo próprio Metrô, ou seja, está relacionado com o deslocamento das populações que ocupavam as áreas lindeiras, bem como as contíguas às estações e terminais, às linhas e aos pátios de manutenção e manobras (METRÔ, 1991). Assim sendo, o Metrô, de um lado promove novas centralidades que qualificam os territórios localizados em posições intermediárias, entre o centro consolidado e áreas mais periféricas; mas também acaba provocando o deslocamento dos menos favorecidos, que não conseguem suportar a valorização dos espaços físicos (METRÔ, 2006, p. 21).

Tal fenômeno não pode ser visto como uma ocorrência aleatória, mas como algo que acontece de forma elaborada pelas classes que detêm o poder de influenciar o reordenamento do novo espaço urbano; e é assim visto por Silvana Maria Zione, e Flávio Villaça (2001, p. 1):

“[...] o deslocamento dos seres humanos é, de longe, o mais importante (embora não o único) fator determinante da estrutura territorial de nossas metrópoles. As condições que presidem esses deslocamentos e a estrutura resultante de sua atuação são comandadas pelas classes sociais dominantes. Assim sendo, pelo menos dois processos são daí esperados: que essas classes dediquem mais recursos aos sistemas de transportes dos quais mais se utilizam do que àqueles utilizados pelas demais classes sociais; que essas classes dediquem mais atenção não só aos sistemas de transportes dos quais mais se utilizam, mas também à região da cidade por elas ocupada; e que essas classes produzam nessa região

uma estrutura territorial urbana condizente com o sistema de transportes que mais usam”.

Examinaremos neste capítulo como evoluiu o interesse dos agentes imobiliários por novos lançamentos ao longo da Linha 2-Verde do Metrô, entre 1985 e 2007.

Cabe ainda esclarecer que este estudo não considera as edificações construídas pelos próprios moradores, construtores que produzem a edificação por encomenda ou mesmo contratação.

Temporalmente, a análise concentrar-se-á no tramo sudeste da linha, entre as estações Santos-Imigrantes e Sacomã, em um recorte temporal que vai desde 1985 até 2007.

Há que esclarecer que o interesse particular neste recorte espacial partiu da observação, ainda que preliminar, do incremento de lançamentos imobiliários nas regiões do Alto do Ipiranga, norte dos distritos do Cursino e do Sacomã, contemplando áreas geograficamente próximas às estações de Metrô anteriormente citadas.

Existem claras evidências de que o quadrante sudoeste de São Paulo foi, ao longo dos anos, o vetor mais privilegiado do território da cidade, ao receber investimentos públicos em infraestrutura, em detrimento de outras regiões.

Também, e não por acaso, é a região que abriga a maior quantidade de pessoas pertencentes às classes mais abastadas da sociedade paulistana. A esse respeito manifestam-se alguns estudiosos do assunto, entre eles Lúcio Kowarick, quando cita: “[...] o quadrante sudoeste de São Paulo, onde se concentra a maioria das classes média e alta, é a região de maior taxa de motorização e também aquela

que tem o sistema viário mais desenvolvido da cidade, abrigando a maior concentração de avenidas e vias expressas” (KOWARICK; ROLNIK; SOMEKH, 1990, p. 149).

É possível afirmar que investimentos públicos têm privilegiado o vetor sudoeste, ali concentrando recursos em obras viárias e intervenções urbanas que, associadas a investimentos privados, geraram espaços valorizados (repletos de novas significações) durante muitos anos, constituindo centros de atratividade no interior do próprio vetor.

Importante afirmação de Carlos (2001, p. 69), revela que o setor público e o setor privado se entrelaçam na obtenção de benefícios direcionados a este último:

“São Paulo é uma metrópole onde a terra incorporável para determinado tipo de atividade econômica tende à escassez, e, como consequência, requer estratégias sofisticadas por parte dos empreendedores imobiliários, que envolvem articulações e alianças com o poder público. Aqui, o espaço revela sua dimensão política como instrumento intencionalmente organizado e manipulado, aparecendo como meio e poder nas mãos de uma classe dominante que diz representar a sociedade, mas não abdica de seus objetivos”.

Nessa estreita relação entre esses setores, o primeiro confere ao outro o poder de determinar aqueles que terão mais facilidades, ou não, do ponto de vista da mobilidade e acessibilidade. Segundo manifestação de Smolka (1992, p. 3), “[...] o mercado imobiliário é instrumento distribuidor, não de imóveis ou atividades, mas de acessibilidades; o mercado imobiliário seria o instrumento eficaz através do qual as acessibilidades são discricionariamente distribuídas”.

Distintamente do que tem acontecido com o vetor sudoeste, o sudeste, onde se situa o trecho da Linha 2-Verde em estudo, historicamente se mostrou um local geográfico de baixa atratividade para o mercado imobiliário.

Tal fenômeno tem sido objeto de vários estudos do assunto, entre eles Villaça (2001) advertindo que o abandono da prioridade do vetor sudeste pelos agentes imobiliários deveu-se: “[...] a distância da região em relação ao eixo principal de expansão das classes mais elevadas – o vetor sudoeste – impediu que se firmasse como uma área de interesse para investidores imobiliários”.

Se assim o foi historicamente, algo teve participação determinante no interesse dos agentes imobiliários pelo vetor sudeste da cidade. Mais precisamente, como enfatizou Almeida (2009, p.165), “[...] a partir da década de 1990, a área passa a registrar intensa atividade imobiliária, concentrando um volume bastante expressivo“. Aparentemente, a maior ocupação da área delimitada por este estudo localizou-se no entorno das estações do Metrô, e áreas contíguas a elas apresentaram significativo incremento na dinâmica imobiliária

Originalmente, uma região entrecortada pela linha da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e, posteriormente, pela Via Anchieta, já em meados de 1940 iniciou a sua formação baseada na indústria. Instalaram-se ainda na região uma classe média, que ali permaneceu de geração em geração, ocupando construções de predominância horizontal, dificultando o assédio de investidores imobiliários à região.

3.1 A Antecipação do Mercado Imobiliário

O que se quer constatar é que a região sudeste da cidade foi considerada não prioritária por não desenvolver atrativos aos investimentos dos agentes imobiliários; a

partir de determinado momento, passa a ser alvo de interesses imobiliários. Entendemos que a chegada do Metrô à região foi decisiva para reverter o quadro, até então pouco mutável, do cenário urbano na região.

Segundo alguns depoimentos transcritos, a seguir, existe a percepção da valorização dos imóveis na região, que é atribuída à acessibilidade de uma região, tradicionalmente distante, às regiões mais centrais da cidade: “[...] o Metrô fez com que a ligação do Ipiranga com a principal avenida do país – Avenida Paulista – se dê agora em minutos [...] e quem quer chegar ao centro e à zona leste, agora tem no Metrô um ótimo aliado” (jornal *Diário de São Paulo*, 13/06/2008).

Tal visão não é exclusiva dos usuários do sistema; profissionais do setor imobiliário assim se manifestaram: “[...] os empreendimentos de alto padrão na região alcançaram o valor de R\$ 4 mil por metro quadrado, diferentemente dos R\$ 1.500 por metro quadrado que se pagava há alguns anos” (jornal *Diário de São Paulo*, 13/06/08).

Soma-se a estes depoimentos o de que: “Há vários fatores que levam à valorização e desvalorização. E estar perto de estações de Metrô leva à valorização em 99% das vezes” (entrevista concedida pelo Sr. Luiz Paulo Pompéia, diretor da Embraesp, ao *Jornal da Tarde/Caderno Imóveis*, 13/06/2008).

É inegável que o cenário urbano da região tem passado por significativas mutações, até porque tanto o cidadão comum como os profissionais do setor imobiliário o percebem modificado ao longo dos anos.

Vimos em capítulo anterior que a propriedade privada da terra extensamente fragmentada torna-se um grande empecilho à ação dos agentes imobiliários. Por vezes, há que planejar uma ação de negociação da terra paralelamente com todos os proprietários – ou seja, simultaneamente – para evitar que os últimos a negociar seus

imóveis passem a exigir valores superiores aos exigidos pelos primeiros a negociá-los.

Esta estratégia mostra-se fundamental para o desempenho da cadeia na produção do bem que será futuramente comercializado. Agindo assim, provoca-se a redução do preço negociado pelo insumo, no caso, a terra.

Outra estratégia interessante, combinada ou não com a anterior, e muito eficaz, é a parceria com o poder público para o reordenamento do território. E mais, a obtenção de informações sobre investimentos do Estado em infraestrutura que possa futuramente valorizar o entorno. Isso é fundamental para a aquisição da terra a preços baixos, auferindo maiores lucros com a venda do produto comercializado. A grande vantagem, neste caso particular, é a falta de informação do atual proprietário da terra quanto à possibilidade da sua valorização pela presença de obras de infraestrutura, no caso em estudo, uma linha de Metrô.

O fato em si não é novo, situações semelhantes foram relatadas por Lee (*apud* Andreína Nigriello, 1977, p. 61) em relação à construção do Metrô de São Francisco – BART, ou seja, “[...] verificou-se que o mercado imobiliário antecipou-se à tendência de valorização dos imóveis resultante da oferta de serviços pelo BART, o que teoricamente só deveria ocorrer após o funcionamento do mesmo, na visão de Lee, pois, segundo o autor, a renda economizada no transporte seria capitalizada, elevando o valor dos imóveis das áreas beneficiadas”.

Talvez a resposta para tal comportamento do mercado imobiliário se prenda a uma questão antiga, que remonta aos clássicos. Como um bem que não foi efetivamente produzido ganha valor e, a partir daí, passa a ter um preço? Segundo Eduardo Marques e Haroldo da Gama Torres (2005, p. 217):

“A solução foi encontrada no estudo da relação entre os preços fundiários e os usos associados a cada localização. O uso e o valor da terra, portanto, se definem mutuamente, e mudanças de uso geram potencialmente preços fundiários diferentes. Esse elemento é fundamental para compreender o comportamento do agente imobiliário”.

Esses autores vão além, quando afirmam que o incorporador é o mais importante entre os agentes imobiliários, pois ocupa posição central na cadeia produtiva, articulando os demais. É ele quem define o projeto, o produto imobiliário que será comercializado e a localização do empreendimento.

Assim, Alquier (*apud* Nigriello, 1977, p. 17) retoma colocações clássicas transferindo para a renda do solo urbano os conceitos que Marx adotou para a renda do solo agrícola, isto é, “a renda diferencial 1 que, para o uso agrícola do solo, é função das características de localização e fertilidade; para o uso urbano do solo, é função desta mesma localização (acesso aos meios de comunicação e de transporte e proximidade ao centro de negócios) e do coeficiente de ocupação do solo, ou seja, “grau de construtibilidade admitido”.

Na realidade, o incremento da renda da terra deve-se muito mais ao entorno da terra negociada do que às benfeitorias realizadas pelo proprietário fundiário da terra. Tal situação dispara um processo especulativo que alimenta o que se poderia denominar de exclusão social, obrigando o arrendatário a se estabelecer nas regiões periféricas da metrópole e entregando a terra à especulação, deixando imensas áreas, muitas vezes centrais e bem providas por aparelhos do Estado, à mercê da especulação imobiliária.

Não resta dúvida, por assim dizer, que a estreita ligação entre o poder público e os empreendedores imobiliários é altamente benéfica à reprodução do capital imobiliário. Queremos enfatizar que a situação torna-se muito vantajosa para o empreendedor, pois este trabalha com um valioso insumo, que é a informação privilegiada sobre investimentos futuros em infraestrutura que possam valorizar a área desejada. Fato é que o detentor da propriedade, por não ter acesso à mesma informação, a negocia em desvantagem.

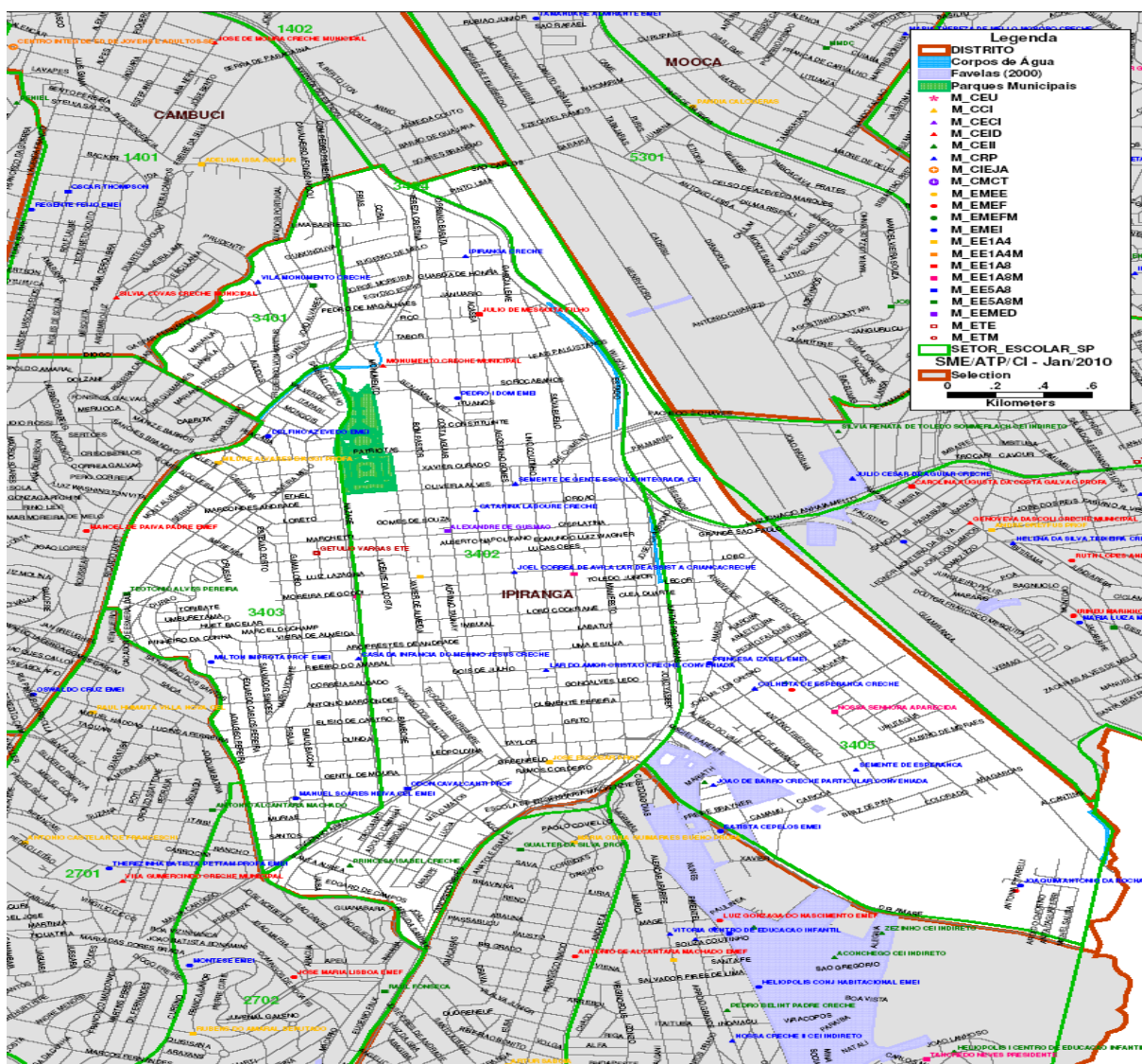
Resumidamente, entre tantos outros pesquisadores sobre o tema, mais uma vez citamos Nigriello (1977, p. 16) quando afirma que: “A renda do solo, que varia em função da localização, ou seja, das vantagens que esta oferece, é o tributo que os proprietários do solo exigem para que estas vantagens sejam desfrutadas”.

3.2 Localização da Linha Expandida

Geograficamente, a expansão da Linha 2-Verde, em estudo, percorre trajeto entre as estações Santos-Imigrantes e Sacomã. O traçado desta extensão parte da confluência do Viaduto Saioá com a Avenida Ricardo Jafet, onde se situa a Estação Santos-Imigrantes (em superfície), seguindo por dois túneis em direção à Avenida dr. Gentil de Moura. No cruzamento da Avenida dr. Gentil de Moura com a Rua Visconde de Pirajá situa-se a Estação Alto do Ipiranga (subterrânea). A partir daí, o traçado continua em subterrâneo sob a Avenida dr. Gentil de Moura até atingir as imediações da Rua Júlia Cortines com a Rua Greenfeld, onde se situa a Estação Sacomã.

Neste trajeto a linha intercepta os três distritos: Cursino, Ipiranga e Sacomã. Em termos organizacionais, estes distritos reportam-se à Subprefeitura do Ipiranga.

O Distrito do Ipiranga, representado no Mapa 1, tem como limites do seu entorno as vias: Avenida Ricardo Jafet, Rua Coronel Diogo, Rua Gaspar Fernandes, Rua Leandro de Carvalho, Rua Almirante Pestana, Avenida Presidente Wilson, Rua Cachoeira do Macau, Avenida Almirante Delamare, Avenida Tancredo Neves e Rua Vergueiro.

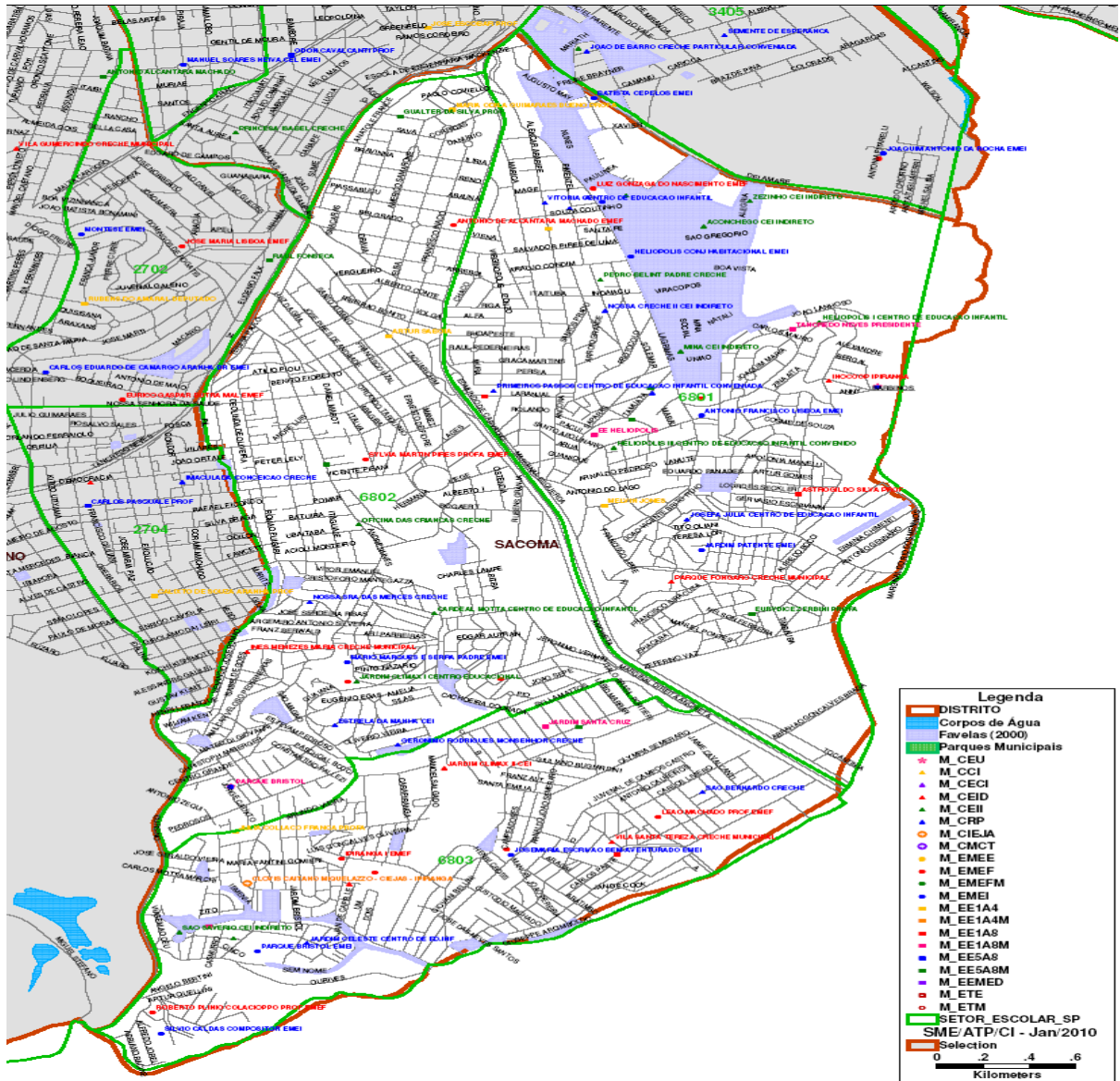


Mapa 1: Visão geral do Distrito do Ipiranga.

Fonte: Prefeitura de São Paulo/Secretaria de Planejamento.

Já o Distrito do Sacomã, representado no Mapa 2, compartilha, ao norte, com o Distrito do Ipiranga e as avenidas Tancredo Neves e Almirante Delamare, e limita-se

nos demais sentidos pelas vias: Rua Piloto, Avenida do Cursino, Avenida Guido Aliperti e Avenida dos Ourives.

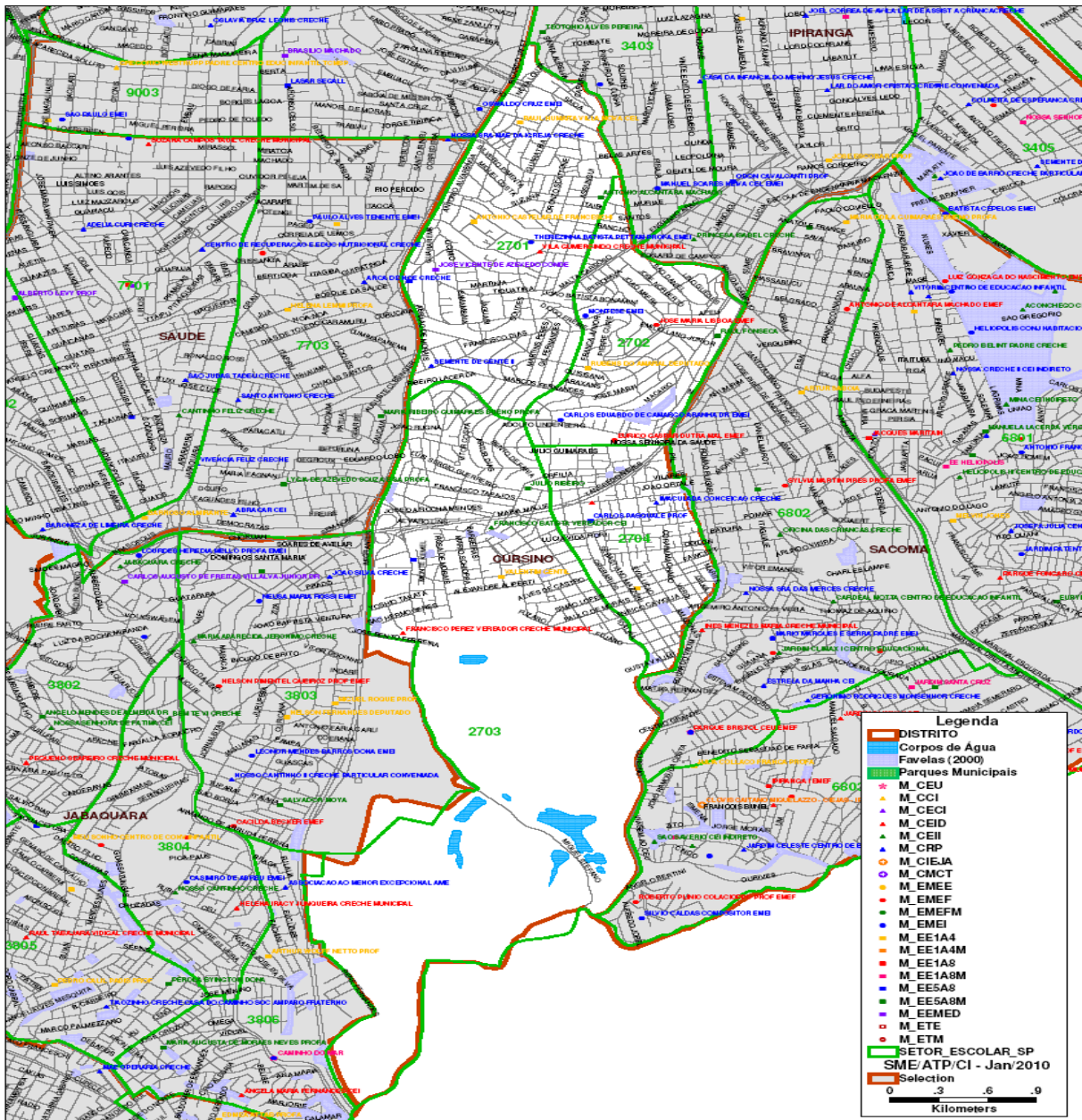


Mapa 2: Visão geral do Distrito do Sacomã.

Fonte: Prefeitura de São Paulo/Secretaria de Planejamento.

O terceiro e último distrito, o do Cursino, que representamos no Mapa 3, tem como limites do entorno as seguintes vias: Avenida Ricardo Jafet, Avenida Abraão de Moraes, Rodovia dos Imigrantes, Rua Jornal do Comércio, Avenida Engenheiro

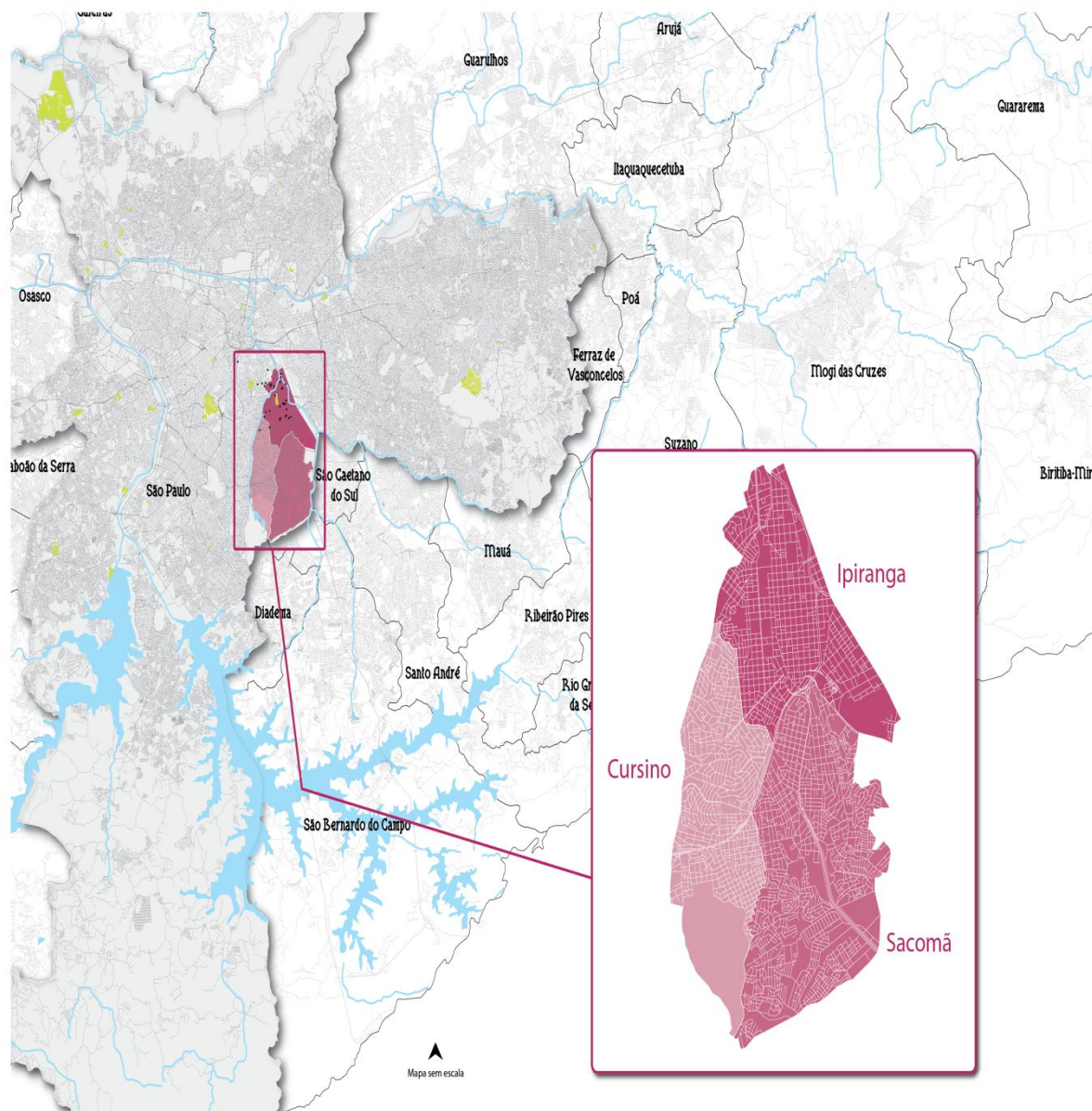
Armando Arruda Pereira, Rua Alfenas, Avenida do Cursino, Rua Piloto, Avenida Tancredo Neves e Rua Vergueiro.



Mapa 3: Visão geral do Distrito do Cursino.

Fonte: Prefeitura de São Paulo/Secretaria de Planejamento.

No Mapa 4, logo a seguir, identificamos os três distritos, localizando-os sobre o fundo do mapa da cidade.



Mapa 4: Os três Distritos destacados no Mapa do Município.

Fonte: Cepesp/ IBGE (municípios) / CEM (logradouros) / Embraesp . Elaborado por Luciana Varanda.

Em uma maior aproximação, nos Mapas 5 e 6 identificamos os lançamentos imobiliários ocorridos entre os períodos de 1985-2000 e 2001-2007, respectivamente.

Traçamos dois limites associados às áreas de influência, ou seja, conforme estudiosos do assunto, como Zione (2005), consideram a distância de 1 km como aceitável, por um usuário do sistema de transporte, para se deslocar a pé adentrando

ao sistema. Outros autores, como Ciro Biderman (2009, p. 49), afirmam que o deslocamento aceitável, a pé, seria o tempo despendido nesse deslocamento que não excedesse 15 minutos³⁸.

Por entendermos que essas distâncias são apenas referenciais, pois a tolerância por parte do usuário do sistema quanto à distância a ser percorrida também está associada ao grau de dificuldade do acesso ao sistema, queremos referir a topografia da região, ou seja, em terrenos menos acidentados ou íngremes, do ponto de vista topográfico, os usuários tenderão a aceitar maiores deslocamentos.

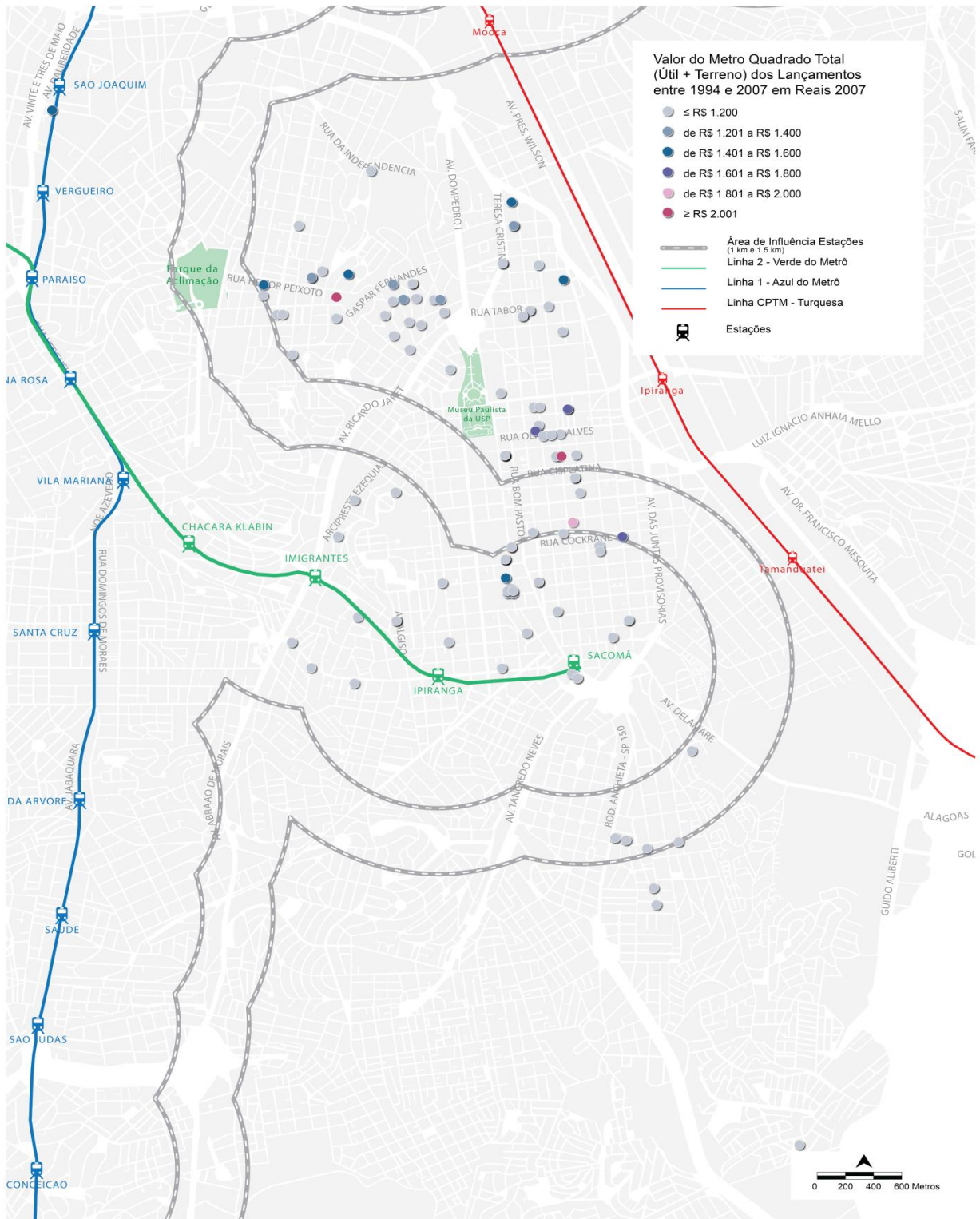
Assim sendo, optamos pela análise dos pontos georeferenciados, considerando duas zonas de influência: a primeira, a 1 km de distância das estações; e a segunda zona de influência, a 1,5 km de distância das mesmas estações.

No Mapa 6 foram plotados os pontos referentes aos lançamentos imobiliários, no âmbito dos três distritos, entre 1985 e 2000, considerando-se intervalos de dois anos para os lançamentos. O mesmo critério foi adotado na construção do Mapa 7, considerando-se o período entre 2001 e 2007.

³⁸ Considerando 15 minutos de caminhada à velocidade de 5 a 6 km/h, implica um deslocamento de 1,5 km.

Paralelamente à identificação e ao georreferenciamento dos lançamentos imobiliários ocorridos no período já citado, aproveitamos para associar cada um dos lançamentos ao valor do metro quadrado total comercializado, tomando por base o ano de 2007.

Cabe salientar que, neste caso específico, consideramos o período de 1994 a 2007, haja vista que os valores observados anteriormente a 1994, talvez devido aos inúmeros planos econômicos, não apresentavam consistência suficiente dos dados. Demonstramos graficamente essas localizações associadas aos preços praticados, por meio do Mapa 7.



Mapa 7: Valor dos lançamentos imobiliários por metro quadrado total, entre 1994 e 2007 – Base: 2007.

Fonte: Cepesp/CEM (logradouros) / Embraesp (lançamentos). Elaborado por Luciana Varanda.

3.3 O Futuro da Linha: Aonde é Possível Chegar?

A partir da Estação Vila Prudente, uma bifurcação se instala: um prolongamento na direção nordeste, conectando-se com a Linha 3-Vermelha na Estação Penha (originalmente esta conexão estava prevista para se realizar na Estação Tatuapé) e com a Linha 12-Safira da CPTM, na futura Estação Tiquatira (entre as estações Penha e Engenheiro Goulart).

Este tramo, a nordeste, receberá a denominação de Linha 15-Branca do Metrô, e atenderá as localidades de Vila Ema, Água Rasa, Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Guilherme Giorgi, Aricanduva, Penha, Penha de França, Tiquatira, Paulo Freire e Dutra – estas duas últimas recém incluídas no traçado.

Assim, esta linha ligará os limites à nordeste da cidade de São Paulo com a cidade de Guarulhos ao bairro de Vila Madalena, além de atender os usuários oriundos da Linha 12-Safira da CPTM, com destino à região da Avenida Paulista e à zona sul de São Paulo. O outro tramo da bifurcação se estenderá até Cidade Tiradentes, e o trajeto será servido por um sistema de monotrilha³⁹, continuação do trajeto do Expresso Tiradentes. Deverá atender as localidades: Oratório, São Lucas, Vila União, Jardim Planalto, Sapopemba, São Mateus, Iguatemi, Jacu-Pêssego e Cidade Tiradentes.

Espera-se que esses prolongamentos nos sentidos nordeste e leste colaborem para reduzir o fluxo de usuários que utilizam a Linha 3-Vermelha, tão congestionada, muitas vezes sem necessidade; apenas o fazem como meio para acessar as regiões sul da cidade e da Avenida Paulista.

³⁹ Sistema de transporte coletivo sobre trilho único e de média capacidade, ou seja, 48 mil pessoas/hora/sentido, muito superior à capacidade do Expresso Tiradentes, que é de 15 a 20 mil pessoas/hora/sentido.

Assim, há expectativas quanto a redução do fluxo de usuários na área do enlace (Estação Sé), por aqueles que não têm necessidade de por ali transitar. Não restam dúvidas que ainda sofremos com problemas de deslocamentos desnecessários. Referimo-nos a um problema de concepção estrutural, que remonta ao início do século XIX, do sistema de transporte metroviário, que obriga os usuários a cruzar a região central da cidade, mesmo que por lá não tenham que passar. Ou seja, todo aquele que esteja em uma posição diametralmente oposta ao seu destino final, tem o centro da cidade como passagem obrigatória.

Acredita-se que a futura Linha 15-Branca (extensão da Linha 2-Verde), na direção nordeste, possa tornar-se parte de um futuro anel metroferroviário; aliás, anel esse presente na concepção de Prestes Maia, caso o Plano de Avenidas não se concretizasse.

No próximo e último capítulo deste estudo faremos a avaliação dos dados obtidos por meio da pesquisa, descrevendo a base de dados utilizada, a análise propriamente dita e uma reflexão sobre os resultados obtidos.

CAPÍTULO IV

Avaliação dos Dados Relativos aos Lançamentos Imobiliários

“As comunidades cercadas, pesadamente guardadas e eletronicamente controladas que eles compram no momento em que têm dinheiro ou crédito suficiente para manter distância da confusa intimidade da vida comum da cidade, são comunidades só no nome.”

Zygmunt Bauman, Comunidade: a busca por segurança no mundo atual.

É sabido que uma grande obra de transporte, como o Metrô, produz efeitos sobre determinada área do território sob sua influência. Entre eles, pode-se citar o valor imobiliário, ou seja, a redução no custo do transporte – por meio da melhoria na acessibilidade – é inversamente proporcional ao aumento no valor dos imóveis. Assim, a nova infraestrutura implantada será a causa de efeitos intraurbanos.

O objetivo neste capítulo é avaliar se os dados pesquisados, no âmbito do recorte temporal e espacial deste trabalho, apontam para a existência de um movimento, por parte dos empreendedores imobiliários, com base em informações privilegiadas oriundas de estreitas ligações com o poder público, ou mesmo influenciando no direcionamento de recursos para áreas de interesse destes.

Optou-se pela localização dos empreendimentos por meio dos endereços completos e não pelo código de endereçamento postal (CEP). Entende-se que este procedimento confere maior precisão cartográfica na representação dos pontos referentes aos lançamentos.

4.1 Base de Dados

As informações aqui apresentadas foram obtidas a partir da Base de Dados da Embraesp (Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio), abrangendo o período entre 1985 e 2007 e contemplando os novos lançamentos imobiliários, verticais e horizontais, de interesse do mercado capitalista da habitação, ocorridos nos distritos do Ipiranga, Cursino e Sacomã.

Neste período foram observados e geocodificados, todos os lançamentos imobiliários, e não propriamente uma amostra estatística. Excluíram-se, então, os assentamentos informais e as vendas realizadas de forma repetitiva a partir do lançamento inicial.

Foi feito um levantamento dos dados referentes aos lançamentos imobiliários, considerando alguns intervalos de tempo que antecederam a divulgação oficial, por parte do Governo do Estado, da expansão do sistema de transporte da Linha 2-Verde, e após tal divulgação.

Os dados relativos aos lançamentos imobiliários foram obtidos junto à Embraesp e abrangem os distritos do Ipiranga, Cursino e Sacomã, no período de 1985 a 2007. Foram geocodificados, no período, 120 lançamentos imobiliários.

Porém interessa-nos, de forma particular, analisar mais precisamente os lançamentos ocorridos nesse mesmo período, entre 1985 e 2007, no interior das duas áreas de influência traçadas de forma circular no entorno das estações Santos-Imigrantes, Alto do Ipiranga e Sacomã, respectivamente a 1 km e a 1,5 km de distância destas.

Para facilitar a análise, separamos os lançamentos em dois períodos distintos: de 1985 a 2000, e de 2001 a 2007.

4.1.1 Período 1985-2000

a) Limite da Área de Influência a 1 km das Estações

Dentro desta abrangência temporal e espacial foram geocodificados 26 lançamentos imobiliários, entre horizontais e verticais, dispostos no tempo conforme Tabela 1; e, visualmente, melhor apresentado no Gráfico 1.

Período	Lançamentos a 1 km	Lançamentos a 1,5 km
1985/1986	8	11
1987/1988	1	1
1989/1990	2	3
1991/1992	1	3
1993/1994	3	5
1995/1996	4	5
1997/1998	2	2
1999/2000	5	7
Total de lançamentos	26	37
Taxa média anual	1,63	2,31

Tabela 1: Lançamentos imobiliários/período 1985 a 2000.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Observa-se que, neste período de 16 anos, temos uma taxa média anual de lançamentos de 1,63.

b) Limite da Área de Influência a 1,5 km das Estações

Considerando-se a alteração do limite da área de influência para 1,5 km, a quantidade de lançamentos imobiliários evoluiu de 26 para 37, no mesmo intervalo de tempo. Assim, foi possível observar um incremento na taxa média de lançamentos anuais, de 1,63 para 2,31. Os dados relativos aos lançamentos, uma vez alterado o limite da área de influência, estão demonstrados na Tabela 1 e no Gráfico 1.

Os dados coletados neste período foram úteis para entender como a dinâmica de lançamentos imobiliários havia ocorrido desde os primeiros registros identificados até o final da década de 1990.

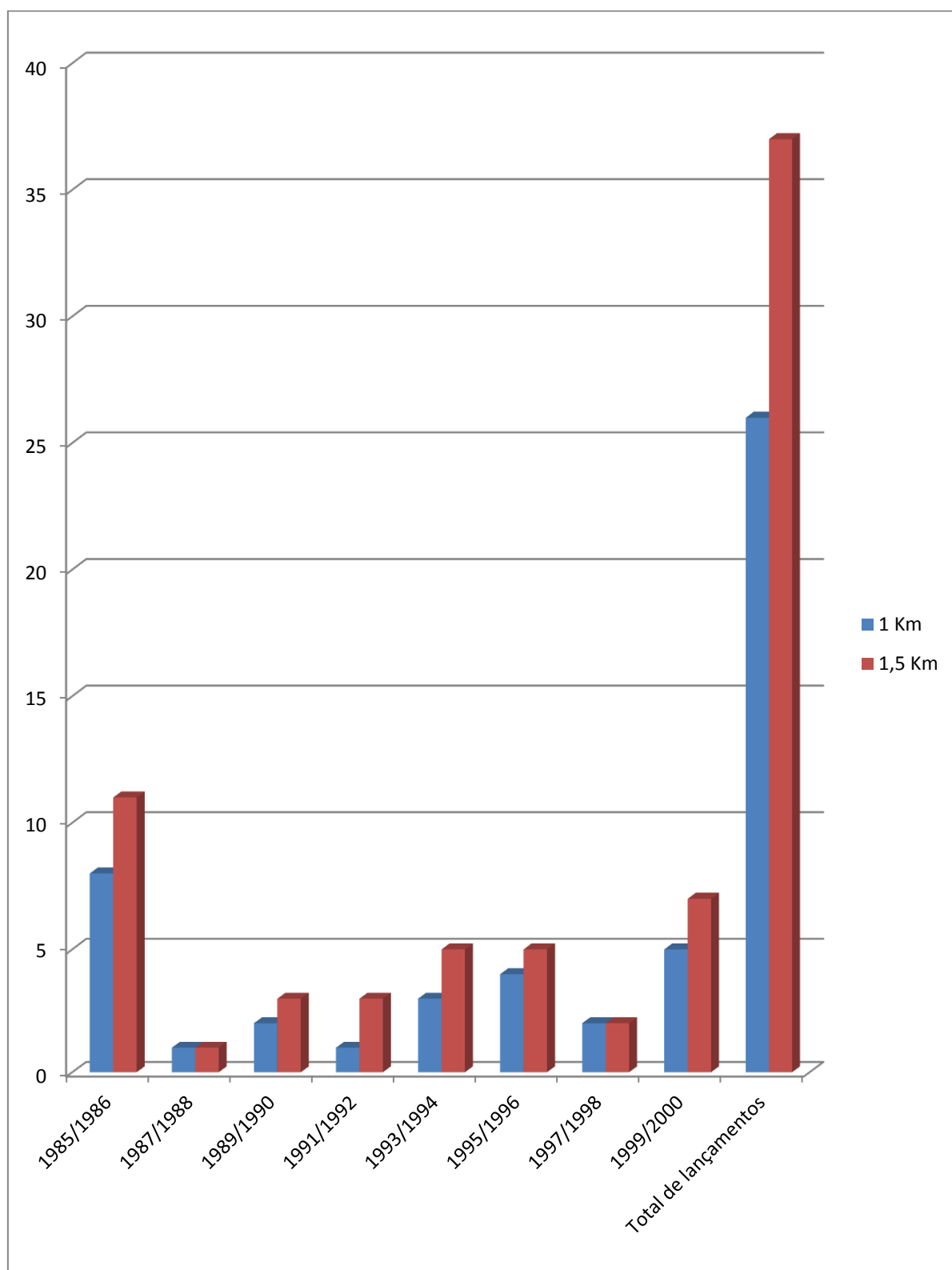


Gráfico1: Lançamentos imobiliários/período 1985 a 2000.

Fonte: Elaborado pelo autor.

4.1.2 Período 2001-2007

Considerando-se este novo recorte temporal, mas mantendo-se a área de influência a 1 km, pode-se observar, na Tabela 2, que em um período bem menor aconteceram 16 lançamentos imobiliários, o que representa uma taxa média anual de lançamentos da ordem de 2,29, bem superior ao valor de 1,63, para o mesmo limite de área de influência, encontrado no período de 1985 a 2000. Os dados relativos ao período de 2001 a 2007 constam da Tabela 2 e do Gráfico 2.

a) Limite da Área de Influência a 1 km das Estações

Período	Lançamentos a 1 km	Lançamentos a 1,5 km
2001/2002	3	4
2003/2004 ⁴⁰	9	11
2005/2007	4	7
Total de lançamentos	16	22
Taxa média anual	2,29	3,14

Tabela 2: Lançamentos imobiliários/período 2001 a 2007.

Fonte: Elaborado pelo autor.

b) Limite da Área de Influência a 1,5 km das Estações

⁴⁰ Os nove lançamentos (1 Km) mais os dois lançamentos (entre 1 Km e 1,5 Km) no período, ocorreram em 2003. Nenhum lançamento ocorreu em 2004, dentro dos perímetros de influência.

Para este período de sete anos, e expandindo o limite da área de influência para 1,5 km, é possível observar que a taxa média anual de lançamentos evoluiu de 2,31 para 3,14, se comparado ao período anterior (1985 a 2000). E, dentro desse mesmo período, apenas alterando-se o perímetro de influência, observou-se que a taxa média anual de lançamentos evoluiu de 2,29 para 3,14.

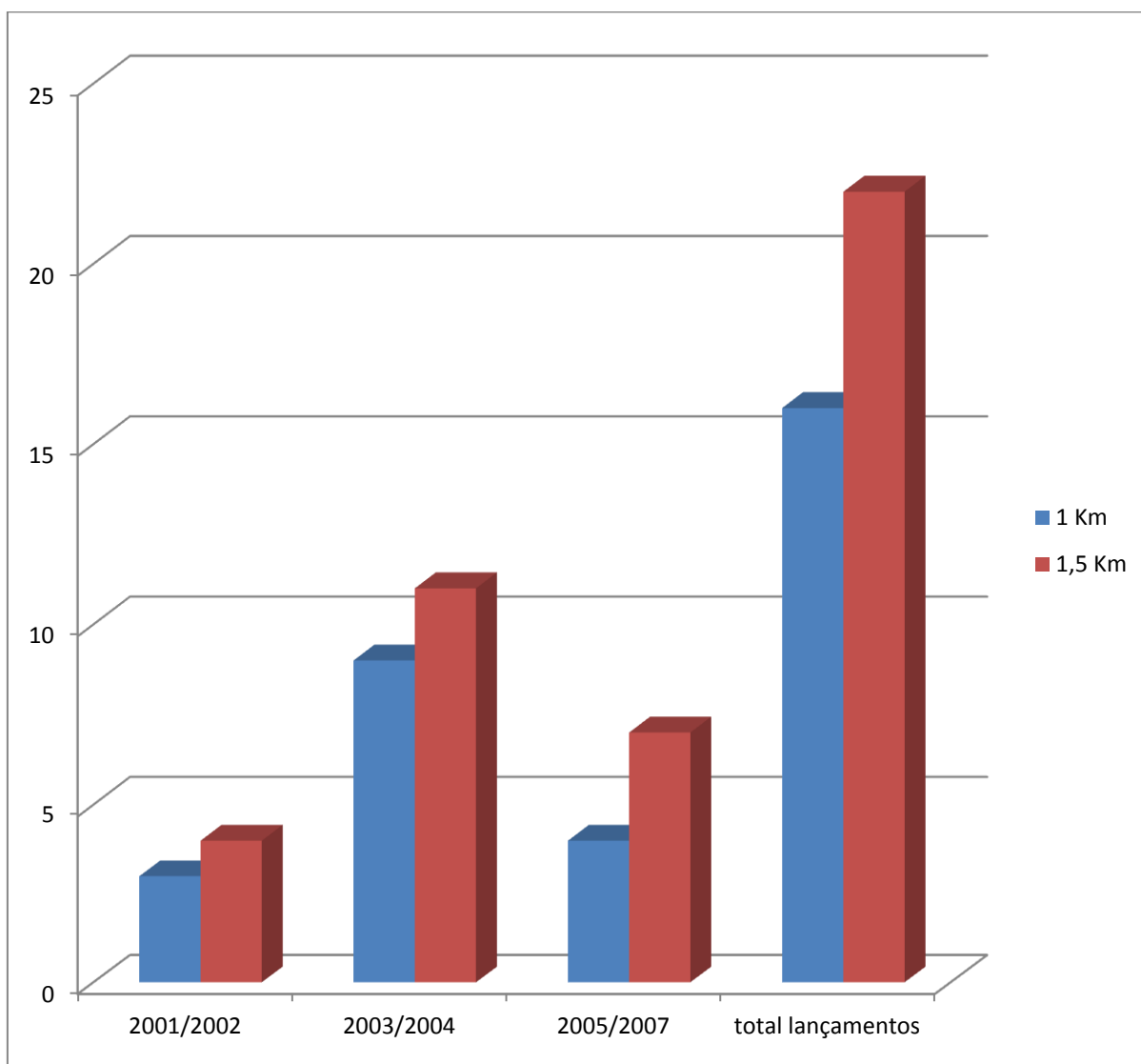


Gráfico 2: Lançamentos imobiliários/período 2001 a 2007.

Fonte: Elaborado pelo autor.

4.2 Análise dos Dados

O que se quer constatar é que, aqui como em outros casos apontados neste mesmo trabalho, o mercado imobiliário obteve sucesso na antecipação da renda proveniente de informações privilegiadas para a reprodução do capital investido, ou seja, os investimentos “precoces” refletem em uma melhor remuneração do capital imobiliário, que se efetiva com a venda do bem.

Assim, interessa-nos, particularmente, analisar o ocorrido no período que antecedeu a divulgação oficial do Governo do Estado de São Paulo quanto ao reinício das obras de expansão da Linha 2-Verde em 31/03/2004, no sentido sudeste, e após esta data. Recorremos, assim, à Tabela 2, onde observamos 12 lançamentos entre 2001 e 2004 dentro do perímetro de influência de 1 km, e apenas quatro lançamentos no período entre 2005 e 2007, considerado o mesmo perímetro de influência.

Se considerarmos o perímetro de influência de 1,5 km, percebemos 15 lançamentos imobiliários de 2001 a 2004, e apenas sete lançamentos no período de 2005 a 2007. Para melhor visualização construímos a Tabela 3 e o Gráfico 3.

Período	Lançamentos a 1 km	Lançamentos a 1,5 km
2001/2004	12	15
Média anual de lançamentos	3	3,75
2005/2007	4	7
Média anual de lançamentos	1,33	2,33
Total de lançamentos	16	22
Taxa média anual	2,29	3,14

Tabela 3: Lançamentos imobiliários/períodos 2001-2004 e 2005-2007.

Fonte: Elaborado pelo autor.

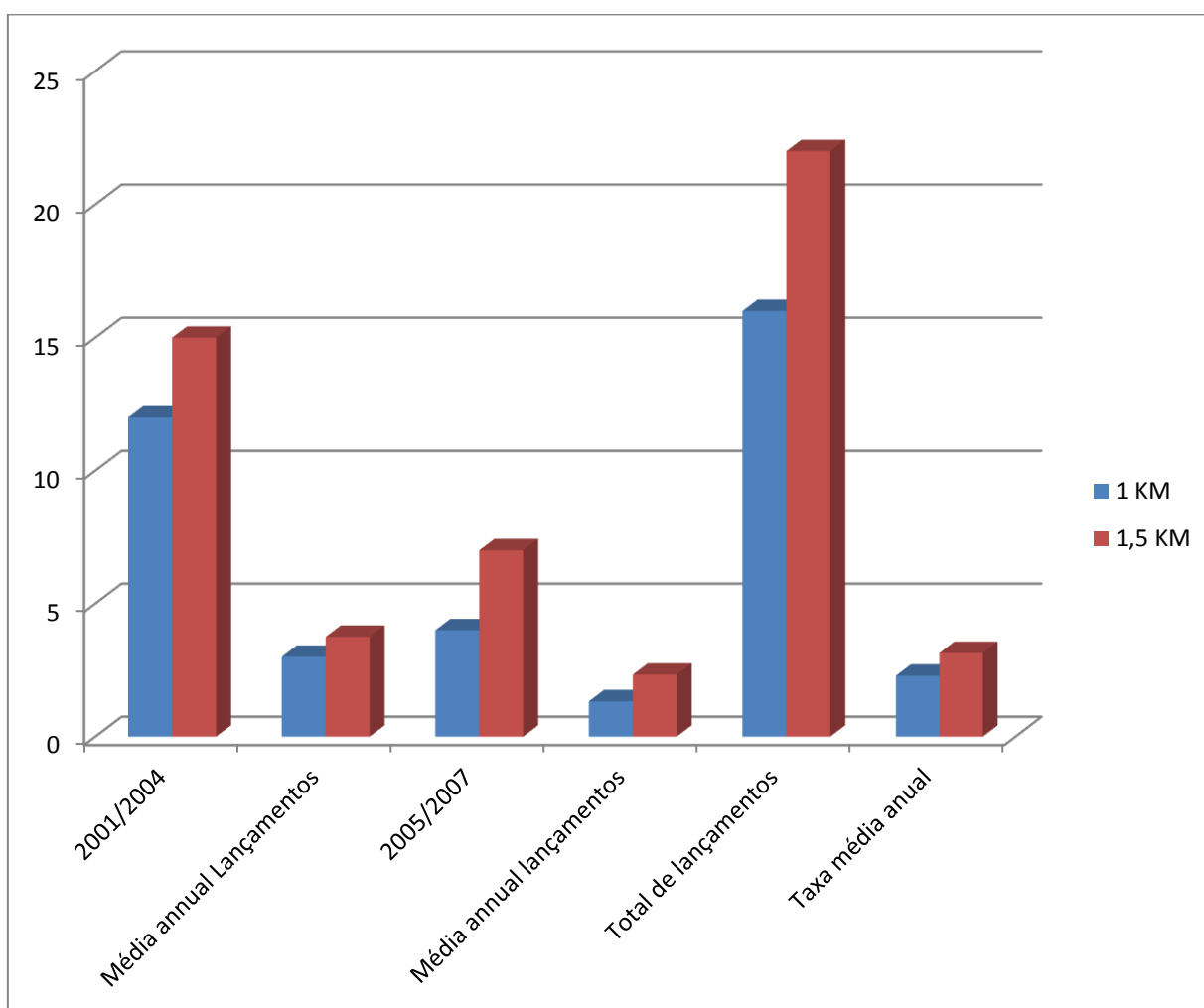


Gráfico3: Lançamentos imobiliários/períodos 2001-2004 e 2005-2007.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Podemos, ainda, considerando que no ano de 2004 não ocorreram lançamentos imobiliários dentro dos dois perímetros de influência, verificar que a média anual de lançamentos evolui de três para quatro, e de 3,75 para cinco dentro dos perímetros de influência localizados a 1 km e 1,5 km, respectivamente. Assim, as médias anuais recalculadas são retratadas na Tabela 4 e no Gráfico 4.

Período	Lançamentos a 1 km	Lançamentos a 1,5 km
2001/2003	12	15
Média anual de lançamentos	4	5
2005/2007	4	7
Média anual de lançamentos	1,33	2,33
Total de lançamentos	16	22
Taxa média anual	2,29	3,14

Tabela 4: Lançamentos imobiliários/períodos 2001-2003 e 2005-2007.

Fonte: Elaborado pelo autor.

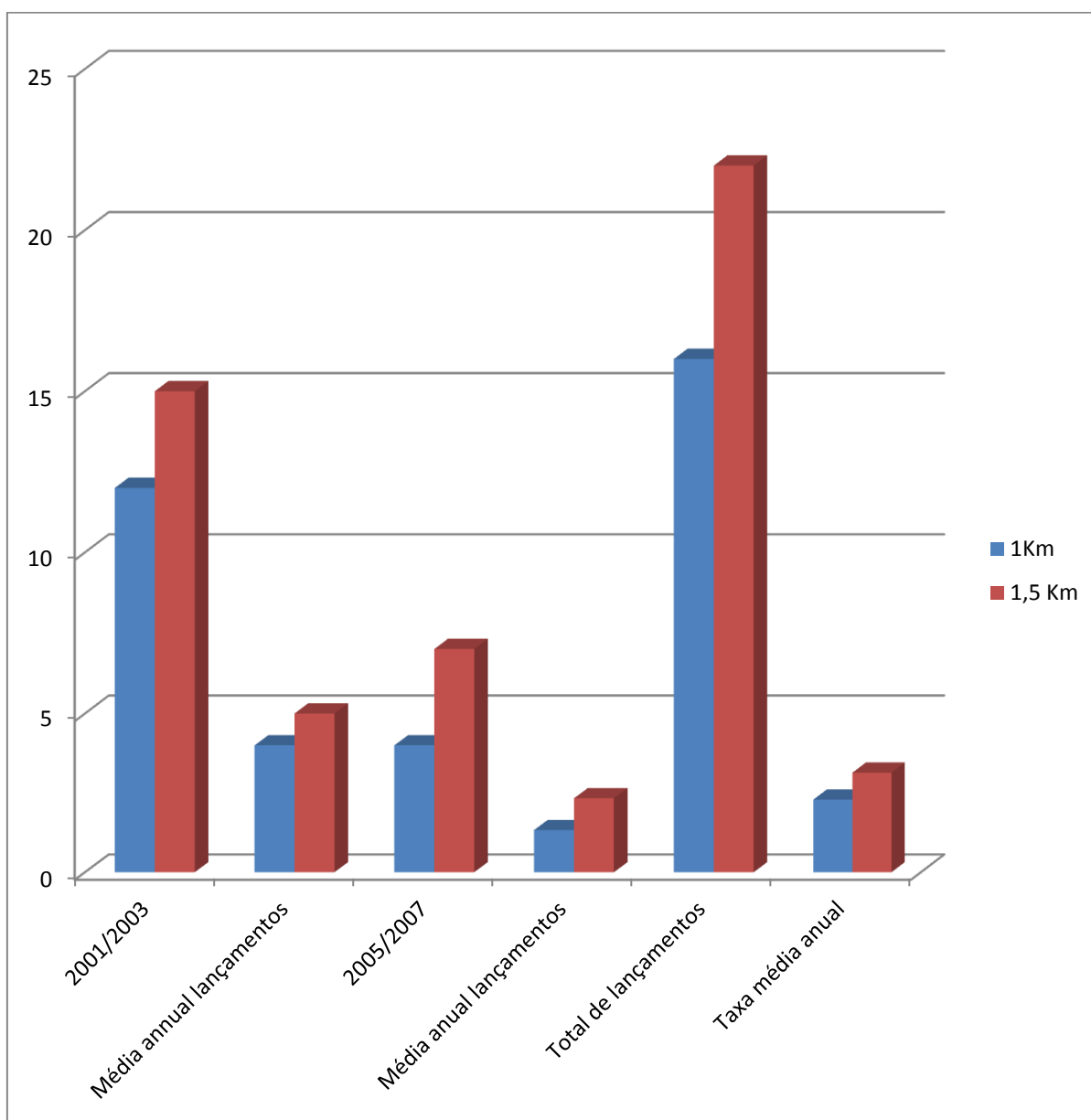


Gráfico 4: Lançamentos imobiliários/periódos 2001-2003 e 2005-2007.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Com base na observação dos dados coletados junto à Embraesp, constata-se uma concentração de lançamentos imobiliários no período de três anos que antecedeu a retomada do plano de expansão da Linha 2-Verde do Metrô no sentido sudeste. Entenda-se, então, que a data de 31/03/2004 pode ser apontada como um

divisor temporal dos lançamentos imobiliários nas áreas contíguas à expansão futura da linha.

Observa-se que as taxas anuais de lançamentos imobiliários começam a decrescer a partir de então, e notadamente nos dois perímetros de influência, porém de forma mais acentuada no perímetro de 1 km do que no de 1,5 km das estações contempladas no trecho observado. Não foi possível identificar qualquer outro fenômeno, que não a influência da própria expansão do sistema de transporte metroviário na região, como fator causal da transformação imobiliária nos perímetros observados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos, agora, revisitar o ponto central desta tese, formulado até ao presente apenas como uma hipótese.

A partir das observações possibilitadas por este trabalho, procuramos refletir sobre a relação entre o Estado, como agente portador de recursos e de informações que envolvem dados relativos à implantação, ou mesmo a expansão do sistema de transporte metroviário, e os agentes imobiliários, que podem valer-se deste relacionamento estreito para, a partir dele, antecipar-se na compra dos imóveis estabelecidos, construindo assim um “estoque” de bens por preços que ainda não incorporaram a valorização imobiliária.

Esta suposição inicial, de tal movimento envolvendo o Estado e os agentes imobiliários, efetivou-se, ou seja, mostrou-se totalmente válida, pois o mercado imobiliário, por meio de seus agentes, mobilizou-se pela disputa no controle da área urbana aqui estudada.

Embora nenhum processo que envolva negociação de interesses seja isento de conflitos, neste caso específico, o agente imobiliário é detentor de um insumo fundamental – a informação privilegiada – para que a negociação penda a seu favor. Vale destacar que não são raras as situações em que o proprietário da terra acredita estar até realizando uma boa negociação, às vezes acima das suas próprias expectativas. Infelizmente, falta-lhe o que sobra ao agente imobiliário, a informação precisa com relação ao investimento de recursos, pelo Estado, que venham a propiciar maiores ganhos na reprodução do capital imobiliário.

Escolhemos a região geograficamente localizada no entorno da Extensão da Linha 2-Verde do Metrô – em seu tramo sudeste – entre as estações Santos-

Imigrantes e Sacomã, por esta não ter se mostrado alvo de interesses imobiliários durante muitos anos. Muitos autores, entre eles Villaça, citam tal indiferença, que reproduzimos nos capítulos anteriores.

Os dados coletados na pesquisa apontaram para:

1 – Uma relação estreita entre a quantidade de lançamentos imobiliários e o período que antecede o pronunciamento oficial do Governo do Estado quanto ao início das obras de expansão do sistema.

2 – A constatação de que os agentes imobiliários antecipam suas ações, pois detêm informações privilegiadas muito antes do governo se pronunciar sobre a expansão do sistema; esse movimento é fundamental para a reprodução do capital imobiliário.

3 – A necessidade, até como sugestão para a continuidade deste estudo, do emprego de pacotes estatísticos adequados que possam validar de forma quantitativa a correlação entre os lançamentos imobiliários em áreas adjacentes aos sistemas de transporte metroviário e o período que antecede a implantação desses mesmos sistemas.

4 – Servir de orientação para os detentores da propriedade da terra que, salvo análise mais profunda, tornam-se alvo da especulação imobiliária, que se tem mostrado mais evidente em áreas contíguas ao sistema de transporte metroviário, muitas vezes travestida de “bom negócio” para quem a comercializa.

5 – Finalmente, seria fundamental desenvolver modelos que possam aferir o quanto da valorização imobiliária pode ser mais creditado ao Metrô, e assim se destinar, de forma legítima, a transferência desses recursos para a expansão e melhoria do próprio sistema de transporte metroviário.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Cynthia L. T. *et al.* “Dinâmica imobiliária no entorno da rede metroviária”. *Revista Engenharia*, São Paulo, nº 594, 2009.

ANELLI, Roberto Luiz Sobral. “Redes de Mobilidade na Estruturação Urbana”. *Arch+190, Urban Age*, São Paulo, 12 de dezembro. Disponível em: <<http://www.archplus.net/home/news/7,1-4813,1,0.html?referer=109>>, acesso em 15 de dezembro de 2011.

ARGULLOL, Rafael. “A Cidade Turbilhão”. *Revista do Patrimônio*, IPHAN, Rio de Janeiro, nº 23, 1994. Disponível em: <<http://docvirt.com/docreader.net/docreader.aspx?bib=\\Acervo01\driven\Trbs\revIPHAN\revIPHANThumbs.docpro&pasta=&pesq=cidade%20turbilhão>>. Acesso em 16 de jan. 2012.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). “Transporte humano”. São Paulo, 1997.

BAUMAN, Zygmunt. *Comunidade: a busca por segurança no mundo atual*. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

BIDERMAN, Ciro. “Migração de empresas, pessoas e preço da terra na RMSP: impactos líquidos do Rodoanel”. Relatório de Pesquisa, Cepesp/FGV, São Paulo, 2009.

BÓGUS, Lúcia Maria Machado. “Vila Encontro: a cidade chega à periferia”. Notas sobre as relações entre política urbana, família e reprodução da força de trabalho. Dissertação de mestrado, PUC, São Paulo, 1981.

_____. “(Re) Urbanização: por que e para quem?” Tese de doutorado, FAU/USP, São Paulo, 1987.

_____. Urbanização e metropolização: o caso São Paulo. *In: A luta pela cidade em São Paulo*. BÓGUS, Lúcia Maria Machado; WANDERLEY, Luiz Eduardo W (Orgs.). São Paulo: Editora Cortez, 1992.

CAMPOS, C.M. *Os rumos da cidade*. São Paulo: Editora Senac, 2002.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole*. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2006.

CORREA, Telma de Barros; GUNN, Philip. Vilas operárias: o mundo fabril penetra a cidade. *In: São Paulo metrópole em trânsito*. CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACHETTA, Vladimir (Orgs.). Editora Senac, 2004.

COSTA, Luiz Carlos. *Grande São Paulo, diagnóstico e diretrizes*. São Paulo: FAU/USP, 1976.

DUARTE, Epaminondas; MANGILLI, Irineu. "Planejando a rede futura". *Revista Engenharia*. São Paulo, nº 564, 2004.

EMPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo. *Memória Urbana: a grande São Paulo até 1940*. São Paulo, 2001.

FERNANDES, Ana Cristina. "Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo". *In: Espaço & Debates*, nº 41. São Paulo: NERU, 2001.

FERRAZ, José C. de Figueiredo. "Concentração urbana – Um fato inquietante". *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 9 de março de 1975.

FIX, Mariana. *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Editora Boitempo, 2007.

FUJIMOTO, Nelson. A Produção monopolista do espaço urbano e a desconcentração do terciário na gestão da cidade de São Paulo: o caso da Avenida Engenheiro Luiz Carlos Berrini. São Paulo, 1994. Dissertação de mestrado apresentada à FFLCH/USP.

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. *In: Apocalipse motorizado – A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004.

GROSTEIN, Marta Dora. Periferias: loteamentos ilegais e formas de crescimento urbano. *In: São Paulo metrópole em trânsito*. CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACHETTA, Vladimir (Orgs.). Editora Senac, 2004.

_____. A cidade clandestina: os ritos e os mitos. Tese de doutoramento. São Paulo: FAU/USP, 1986..

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

HOCHTIEF MONTREAL DECONSULT. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.

IANNI, Octavio. Cidade e modernidade. *In: Metrópole e globalização: conhecendo a cidade de São Paulo*. SOUZA, Maria Adélia Aparecida et al (Org.). Editora Cedesp, 1999.

KOWARICK, Lúcio; ROLNIK, Raquel; SOMEKH, Nadia. *São Paulo: crise e mudança*. São Paulo: Brasiliense/PMSP, 1990.

MACIEL, Vladimir Fernandes. Dando voltas: efeitos econômicos da implantação de uma nova rodovia – O caso do Rodoanel Metropolitano de São Paulo. São Paulo, 2011. Tese de doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação da EAESP/FGV.

MAIA, Maria Helena Zancheta. “Os benefícios sociais”. *Revista Engenharia*. São Paulo, nº 564, 2004.

MAIA, Francisco Prestes. Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo: 1930.

_____. . Melhoramentos para São Paulo. Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Editora Vozes, 2011.

_____. . Metrôpole de São Paulo: entre o arcaico e a pós-modernidade. *In: Metrôpole e globalização: conhecendo a cidade de São Paulo*. SOUZA, Maria Adélia Aparecida *et al* (Org.). Editora Cedesp, 1999.

MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo da Gama. *São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais*. São Paulo: Editora Senac, 2005.

METRÔ. COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. Estudo de impacto ambiental da linha Vila Madalena – Vila Prudente. São Paulo, 1991.

MEYER, Regina M. Proserpi; GROSTEIN, Marta D.; BIDERMAN, Ciro. São Paulo metrôpole. Centro de Estudos da Metrôpole e Laboratório de Urbanismo da Metrôpole – Lume, FAU/USP, 2000.

NIGRIELLO, Andreína. O valor do solo e sua relação com a acessibilidade: estudo a nível urbano. São Paulo: Dissertação de mestrado – FAU/USP, 1977.

PAUGAM, Serge. *Desqualificação social: ensaio sobre a nova pobreza*. São Paulo: Editora Cortez, 2003.

PESSOA, Laura C. R.; BÓGUS, Lúcia. Valorização imobiliária e renovação urbana: o caso das operações urbanas consorciadas Faria Lima e Água Espraiada. *Arquitextos*, São Paulo, 08.091. Vitruvius, dez 2007.

PRADO JR, Caio. *A cidade de São Paulo, geografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

_____. . *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1963.

REIS, Nestor Goulart. *Aspectos da história da engenharia civil em São Paulo*. São Paulo: Kosmos, 1989.

RIBEIRO, Darcy. *O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. Espaço urbano, mercado de terras e produção da habitação. *In: Solo urbano; tópicos sobre o uso da terra*. SILVA, Luiz A. Machado da Silva (Org.). Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

SANTOS, Milton Santos. *A metrópole corporativa fragmentada*. São Paulo: Edusp, 2009.

SENNETT, Richard. *A corrosão do caráter*. São Paulo: Record, 2004.

SMOLKA, Martim. *Preço da terra e valorização imobiliária urbana: esboço para o enquadramento conceitual da questão*. Rio de Janeiro: IPE, 1979.

_____. “Estrutura intraurbana e segregação social no espaço: elementos para uma discussão da cidade na teoria econômica”. *Revista Brasileira de Estudos da População*. São Paulo, v. 9, nº1, jan./jul., 1992.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida. A Metrópole global? Refletindo sobre São Paulo. *In: Metrópole e globalização: conhecendo a cidade de São Paulo*. SOUZA, Maria Adélia Aparecida et al (Org.). Editora Cedesp, 1999.

SOUZA, Maria Cláudia P. O capital imobiliário e a produção do espaço urbano: o caso da Companhia City. São Paulo: Dissertação de mestrado – FGV/SP, 1988.

STIEL, W. C. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo: Editora McGraw-Hill do Brasil/Edusp, 1978.

THE WORLD BANK. *Cidades em movimento: estratégia de estudo do Banco Mundial*. São Paulo: Sumatra Editorial, 2003.

TOLEDO, Benedito Lima. A “segunda fundação” da cidade. *In: São Paulo metrópole em trânsito*. CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACHETTA, Vladimir (Orgs.). São Paulo: Editora Senac, 2004.

_____. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. Cortiços em São Paulo: velhas e novas formas da pobreza urbana e da segregação social. *In: A luta pela cidade em São Paulo*. BÓGUS, Lúcia Maria Machado; WANDERLEY, Luiz Eduardo W (Orgs.). São Paulo: Editora Cortez, 1992.

VETTER, David Michael. *Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do estado em infraestrutura? Uma teoria da causação circular*. *In: Solo urbano; tópicos sobre o uso da terra*. SILVA, Luiz A. Machado da Silva (Org.). Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

WACQUANT, Loic. *As duas faces do gueto*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2008.

WANDERLEY, Luiz Eduardo W. As políticas urbanas e lutas pela habitação. *In: A luta pela cidade em São Paulo*. BÓGUS, Lúcia Maria Machado; WANDERLEY, Luiz Eduardo W (Orgs.). São Paulo: Editora Cortez, 1992.

ZIONE, Silvana Maria; VILLAÇA, Flávio. Os transportes sobre trilhos na região metropolitana de São Paulo: o poder público acentuando a desigualdade. Trabalho apresentado no Concurso de Monografia "A cidade nos trilhos". CBTU, 2005.

CRÉDITOS DAS ILUSTRAÇÕES

CAPÍTULO I

- Fig. 1** Esboço de João Soukup.
- Fig. 2** Elaborado por Rufino José Felizardo e Costa, 1810.
- Fig. 3** Francisco Prestes Maia, *Introdução ao estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930, p. 52.
- Fig. 4** Marta Dora Grostein, *A cidade clandestina: os ritos e os mitos*, tese de doutoramento. São Paulo: FAU/USP, 1986, p.219.
- Fig. 5** Marta Dora Grostein, *op. cit.*
- Fig. 6** Foto de A. C. Belviso.
- Fig. 7** Foto de cerca de 1890, autor desconhecido.
- Fig. 8** Cândido Malta Campos, *Os Rumos da cidade*. São Paulo: Editora Senac, 2002, p.268.
- Fig. 9** *Ibid.*, p.269.
- Fig. 10** Plano de Avenidas, 1930.
- Fig. 11** Plano de Avenidas, 1930.
- Fig. 12** A cidade da Light São Paulo: Eletropaulo, 1986.
- Fig. 13** Nestor Goulart Reis, *Aspectos da história da engenharia civil em São Paulo*. São Paulo: Kosmos, 1989, p.81.
- Fig. 14** Fonte: “A cidade da Light”.
- Fig. 15 a 23** Fonte: Hochtief Montreal DeConsult. Relatório Sistema Integrado rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, 1968, V1.
- Fig. 24** Fonte: http://www.google.com.br/search?q=linha+5+lilas+expans%C3%A3o&tbm=isch&hl=pt-BR&source=hp&gbv2&s_sm=12, acessado em 21/02/12.
- Fig. 25** Fonte: Prefeitura de São Paulo/Secretaria de Planejamento.
- Fig. 26** Fonte: Prefeitura de São Paulo/Secretaria de Planejamento.
- Fig. 27** Fonte: <http://i1/data/files/2C92/94A3/28BE/5E40/0128/C5CO/468D/468E/linha-amarela-percurso-g.png>, acessado em 15/01/2012.
- Quadro 1** Fonte: Anuário Estatístico do Brasil 2010, IBGE.

CAPÍTULO II

Fig. 28 e 30 Luis G. Clemente *et. al.* O Prolongamento da Linha 2-Verde. *Revista Engenharia*, nº 564/2004, p. 141.

Fig. 29 Fonte: Folha de São Paulo – Caderno Cotidiano em 31/03/2004.

Fig. 31 Elaborado pelo autor.

CAPÍTULO III

Mapa 1 a 3 Prefeitura de São Paulo/Secretaria de Planejamento.

Mapa 4 Fonte: Cepesp/ IBGE (municípios) / CEM (logradouros) / Embraesp
Elaborado por Luciana Varanda.

Mapa 5 Fonte: Cepesp/CEM (logradouros) / Embraesp (lançamentos)
Elaborado por Luciana Varanda.

Mapa 6 Fonte: Cepesp/CEM (logradouros) / Embraesp (lançamentos)
Elaborado por Luciana Varanda.

Mapa 7 Fonte: Cepesp/CEM (logradouros) / Embraesp (lançamentos)
Elaborado por Luciana Varanda.

CAPÍTULO IV

Tabelas 1 a 4 Elaborado pelo autor.

Gráficos 1 a 4 Elaborado pelo autor.