An aerial photograph of a modern, curved skyscraper with a grid-like facade, likely the Copan building in São Paulo. The building is set against a clear blue sky. In the foreground, there is a green lawn and a paved area with some parked cars and a few people. The overall scene is a high-angle shot looking down at the building and its immediate surroundings.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

A CIDADE COMO NEGÓCIO: ASPECTOS DA ATUAÇÃO DO
SETOR IMOBILIÁRIO E DA RELAÇÃO PÚBLICO-PRIVADO
NA BARRA FUNDA E NA ÁGUA BRANCA (MUNICÍPIO DE
SÃO PAULO) – UM EXAME CRÍTICO DA OPERAÇÃO
URBANA ÁGUA BRANCA E DO PROJETO “BAIRRO NOVO”

Aluísio Wellichan Ramos

São Paulo
Agosto de 2006

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

**A CIDADE COMO NEGÓCIO: ASPECTOS DA ATUAÇÃO DO
SETOR IMOBILIÁRIO E DA RELAÇÃO PÚBLICO-PRIVADO
NA BARRA FUNDA E NA ÁGUA BRANCA (MUNICÍPIO DE
SÃO PAULO) – UM EXAME CRÍTICO DA OPERAÇÃO
URBANA ÁGUA BRANCA E DO PROJETO “BAIRRO NOVO”**

Aluísio Wellichan Ramos

**Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Geografia Humana, do Departamento de
Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo,
para obtenção do título de Doutor em Geografia.**

Orientadora: Profa. Dra. Margarida Maria de Andrade

*Para Ana Luisa,
com muito amor e carinho...*

AGRADECIMENTOS

Inúmeras pessoas merecem meus sinceros agradecimentos por participarem direta ou indiretamente deste trabalho, em parte ou no todo, por pequenas ou grandes contribuições, durante os anos de desenvolvimento da pesquisa ora apresentada. Agradeço a todos meus amigos, colegas de faculdade, colegas de trabalho, enfim, a todos aqueles que nos diversos momentos da pesquisa tiveram paciência, me estimularam, enfim, de uma forma ou de outra, tornaram este trabalho possível. No entanto, algumas pessoas merecem uma especial menção.

Em primeiro lugar, devo meus mais sinceros agradecimentos à professora Margarida por sua preciosa e dedicada orientação, quanto pelo estímulo e compreensão diante das dificuldades que eu enfrentei ao longo da pesquisa, dificuldades estas que ela assumiu como sendo dela também. Agradeço não somente por seu impecável trabalho de orientação, mas também pela compreensão, pela convivência, pelo carinho, pela confiança e pelas palavras amigas que sempre me estimularam a seguir em frente e continuar minha trajetória como pesquisador.

Aos professores do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, em especial àqueles que acompanharam mais de perto meu trabalho, como as professoras Odette Seabra, Léa Francesconi e Amélia Damiani, e ao professor Ariovaldo Umbelino de Oliveira. Todos, em diversos momentos, agregaram idéias, sugestões e críticas fundamentais aos resultados e caminhos trilhados no processo de pesquisa.

Aos amigos e colegas do Departamento de Geografia, tanto da época da graduação quanto da pós-graduação, os quais participaram ativamente deste trabalho, em especial ao Adriano Botelho que, com sua pesquisa de doutoramento paralela à minha, ajudou-me sobremaneira a compreender o complexo sistema econômico-financeiro relacionado ao setor imobiliário.

Aos amigos e colegas da Multigeo – Mineração, Geologia e Meio Ambiente, em especial ao Tetsuo e à Gabriela, que souberam reconhecer a importância da pesquisa e minha condição de pesquisador, e tornaram mais viável meu tempo de

dedicação ao doutoramento, poupando-me da difícil escolha entre seguir um ou outro caminho.

Aos meus amigos, próximos e distantes, novos e antigos, que colaboraram de alguma forma nos diversos momentos desta pesquisa e, inclusive, sempre se interessaram por seu conteúdo.

À Aninha, mulher presente, compreensiva e amiga que valorizou e estimulou este trabalho, sobretudo em sua reta final, neste ano tão cheio de novidades e atividades para nós.

Por fim, agradeço aos moradores de São Paulo, cidade que mora no fundo do meu coração e que quanto mais a estudo e conheço, mais a vivo e a amo. Em especial, devo meus agradecimentos aos moradores de Perdizes, Água Branca, Barra Funda, Lapa, Vila Pompéia e Vila Romana.

*

RESUMO

Este trabalho debruça-se sobre as transformações urbanas e urbanísticas empreendidas pelo setor imobiliário na cidade de São Paulo, em especial, nas imediações do eixo viário composto pelas vias Francisco Matarazzo/Carlos Vicari e Ermanno Marchetti/Marquês de São Vicente, envolvendo parte da Barra Funda e da Água Branca.

Trata-se de uma antiga área industrial cuja gênese remonta à primeira fase da industrialização e que é objeto, desde o início da década de 1980, de um crescente interesse do imobiliário voltado, sobretudo, ao setor terciário.

Esta área vem sendo radicalmente transformada ao longo dos últimos vinte anos por inúmeras ações de caráter mais pontual e por dois grandes projetos: a *Operação Urbana Água Branca* e o *Projeto Bairro Novo*, elaborados por meio da associação do poder público com poderosos interesses privados.

A análise do imobiliário, com ênfase na associação do público com o privado, revelou novas estratégias de incorporação de terras e da arquitetura de grandes projetos que visam, em conjunto, ampliar a reprodução do capital, extraindo rendas extras e sobrelucros.

A união dos poderes público e privado no que se refere à produção do espaço urbano, além de potencializar os mecanismos de reprodução do capital, ainda concorre para ampliar a intensidade da segregação sócio-espacial da camada mais pobre da população.

Para se chegar a esse entendimento, recorreu-se à história da industrialização e urbanização na cidade de São Paulo, buscando compreender os principais aspectos e facetas destes processos, que pudessem ter interesse à temática aqui discutida.

Quanto aos procedimentos metodológicos, este trabalho valeu-se, por um lado, de pesquisa teórico-bibliográfica em livros, dissertações, teses, documentos de órgãos públicos e periódicos e, por outro lado, de pesquisa empírica baseada, sobretudo, em observações da realidade concreta.

Palavras-chave: setor imobiliário, cidade, urbano, metrópole, São Paulo, Perdizes, Barra Funda, Água Branca.

ABSTRACT

This work is about the urban and urbanistic changes undertaken by the real estate sector in the city of São Paulo, especially in the areas surrounding the road axis consisting of the roads Francisco Matarazzo/Carlos Vicari and Ermano Marchetti/Marquês de São Vicente, encompassing part of Barra Funda and Água Branca. This is an old industrial area originated in the first stage of the industrialization, where, since the beginning of the 1980's, there has been a growing interest of the real estate sector geared especially towards the tertiary sector.

This area has been suffering radical changes throughout the last twenty years, due to several actions of a sharper nature and two big projects of large-scale intervention: the Água Branca Urban Intervention (*Operação Urbana Água Branca*) and the Bairro Novo Project, elaborated by means of the association of the public power with powerful private interests.

The analysis of the real state, referred to in the extent of the association of the public with the private sector, has revealed new strategies of incorporation of lands and of the architecture of big projects whose aim is, jointly, to broaden the reproduction of capital, having extra income and amplified profit.

The union of the public and private powers, in relation to the production of the urban space, besides potentizing the reproduction mechanisms of the capital, still cooperates to broaden the intensity of the social-spatial segregation of the poorer classes of the population.

To arrive at this understanding, the story of the industrialization and the urbanization of the city of São Paulo had to be examined, in a search to understand the main aspects and facets of these processes, which might be of interest to the subject of this work.

As to the methodological procedure, this work took advantage, on one hand, of theoretical-bibliographic research in books, dissertations, theses, public documents, and journals, and, on the other hand, of an empirical survey, based especially in the observation of the concrete reality.

Keywords: real estate, city, urban, metropolis, São Paulo, Perdizes, Barra Funda, Água Branca.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADIN	-	Ação Direta de Inconstitucionalidade
ASTZO	-	Associação dos Trabalhadores Sem Teto da Zona Oeste
CEAB	-	Centro Empresarial Água Branca
CET	-	Companhia de Engenharia de Tráfego
CONDEPHAAT	-	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo
CPI	-	Comissão Parlamentar de Inquérito
CPTM	-	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
DPH	-	Departamento do Patrimônio Histórico
EMURB	-	Empresa Municipal de Urbanização
FEPASA	-	Ferrovias Paulista Sociedade Anônima
FMH	-	Fundo Municipal de Habitação
HIS	-	Habitação de Interesse Social
IAB	-	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	-	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IGGSP	-	Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo
IRFM	-	Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo
MAC	-	Museu de Arte Contemporânea
OAB	-	Ordem dos Advogados do Brasil
OUAB	-	Operação Urbana Água Branca
OUFL	-	Operação Urbana Faria Lima
PMSP	-	Prefeitura Municipal de São Paulo
PSDB	-	Partido da Social Democracia Brasileira
PT	-	Partido dos Trabalhadores
RFFSA	-	Rede Ferrovia Federal S.A.
RMSP	-	Região Metropolitana de São Paulo
SECOVI	-	Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais
SEMPA	-	Secretaria Municipal do Planejamento – PMSP
SEP	-	Sociedade Esportiva Palmeiras
SESC	-	Serviço Social do Comércio

SPFC	-	São Paulo Futebol Clube
TGI	-	Trabalho de Graduação Individual
UNMP	-	União Nacional por Moradia Popular
USP	-	Universidade de São Paulo
VTI	-	Valor da Transformação Industrial

SUMÁRIO

	AGRADECIMENTOS	3
	RESUMO	5
	ABSTRACT	6
	LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	7
1	INTRODUÇÃO	11
 PARTE I - SUBSOLO		
2	CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS	24
3	A CIDADE E O URBANO	29
4	A CIDADE E O CAPITAL	33
	4.1 A INSTITUIÇÃO DA PROPRIEDADE PRIVADA DA TERRA	36
	4.2 AS RENDAS FUNDIÁRIAS	42
5	ESPAÇO E POLÍTICA – A RELAÇÃO PÚBLICO-PRIVADO: CONVERGÊNCIA DE INTERESSES, LUTAS E CONFLITOS	47
	5.1 OPERAÇÃO URBANA: UM INSTRUMENTO DE VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO POR MEIO DA AMPLIAÇÃO DA CRIAÇÃO DE DIFERENÇAS	51
	5.2 PROJETOS URBANÍSTICOS: OS PLANOS DE RENOVAÇÃO URBANA COMO “MOTORES” DAS OPERAÇÕES	65
5.2.1	ARQUITETURA E URBANISMO MODERNISTAS	67
5.2.2	ARQUITETURA E URBANISMO “PÓS-MODERNOS”	70

PARTE II - SUPERFÍCIE

<u>6</u>	<u>ASPECTOS GERAIS DA URBANIZAÇÃO PAULISTANA</u>	<u>78</u>
6.1	OS EMBRIÕES DA GRANDE EXPANSÃO URBANA: SÃO PAULO NO LIMAR DA INDUSTRIALIZAÇÃO (1850-1880)	80
6.2	O CRESCIMENTO DA CIDADE COM A PRIMEIRA FASE DA INDUSTRIALIZAÇÃO (1880-1930)	84
6.3	A CONFIGURAÇÃO DA METRÓPOLE INDUSTRIAL E TERCIÁRIA	95
<u>7</u>	<u>O BLOCO DO “OESTE PRÓXIMO”: BARRA FUNDA E ÁGUA BRANCA</u>	<u>105</u>
7.1	UMA LOCALIDADE DE CHÁCARAS	109
7.2	AS ESTRADAS DE FERRO, AS INDÚSTRIAS E A URBANIZAÇÃO	116
7.3	A EXPANSÃO DOS LOTEAMENTOS	119
7.4	CICLOS DE VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA	125
<u>8</u>	<u>CENTRO EMPRESARIAL ÁGUA BRANCA: O ESPAÇO COMO CENTRO DE LUCROS E DISPUTAS</u>	<u>136</u>
8.1	A DESTRUIÇÃO DO VELHO	141
8.2	A CONSTRUÇÃO DO NOVO	168
<u>9</u>	<u>A ATUAÇÃO RECENTE DO SETOR IMOBILIÁRIO</u>	<u>171</u>
9.1	OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA	173
9.2	O BAIRRO NOVO – UM “BAIRRO” CENOGRÁFICO	183
9.2.1	O PREENCHIMENTO DOS “VAZIOS”: ANÁLISE DOS PROJETOS VENCEDORES	192
9.2.2	A IDEOLOGIA DE BAIRRO E A VALORIZAÇÃO DO ENTORNO – ANÁLISE INTEGRADA DOS PROJETOS: CONSUMIDORES DE ESPAÇO VERSUS HABITANTES	251
<u>10</u>	<u>CONCLUSÕES</u>	<u>270</u>
<u>11</u>	<u>REFERÊNCIAS</u>	<u>275</u>
11.1	BIBLIOGRAFIA	275
11.2	FONTES	285

1 INTRODUÇÃO

Canteiros de obras.

Essa é a imagem mais recorrente ao se percorrer as ruas e avenidas da Barra Funda e da Água Branca. Obras em todos os estágios: velhas edificações em demolição, terrenos limpos com stands de vendas, obras em fundação, em estrutura, em acabamento. Isso sem contar as recém-inauguradas e as inúmeras em projeto.

Transformação.

Há mais de uma década essa porção do oeste próximo da cidade de São Paulo recebe novos empreendimentos que põem abaixo velhas casas, indústrias seculares e galpões industriais. Há claramente um intenso processo de transformação sócio-espacial. Por um lado, a desindustrialização e, por outro, intimamente ligada a este processo, uma marcante renovação urbana (ou uma tentativa de renovar).

Indagação.

Como entender tais transformações espaciais? Como contextualizá-las em meio aos processos políticos, econômicos e sociais, em micro e macro escalas? Certamente essa não é tarefa fácil para um pesquisador em seu trabalho quase solitário de levantar hipóteses e iniciar seu longo trajeto de análise-síntese.

Recorte.

É necessário diante da magnitude das indagações e, considerando ser este um trabalho individual de pesquisa, fazer um recorte claro da realidade tomando-se ainda o cuidado para não desvincular o recorte da totalidade. Só assim pode-se pensar numa contribuição para a compreensão de uma temática que, em verdade, mereceria um grande projeto multidisciplinar formado por uma ampla equipe de pesquisadores.

Estas idéias iniciais podem soar meio soltas. Mas, de fato, foram colocadas soltas propositadamente. De forma análoga, o olhar inicial do pesquisador encontra a realidade meio solta, sem muito nexos, numa aparente desordem, sem muito sentido. O desafio está em partir desta realidade e procurar, a partir das idéias e hipóteses inicialmente aventadas, os processos, as formas, os conteúdos, as funções, as contradições, enfim, os diversos elementos que podem, em conjunto, trazer o que chamamos de compreensão, e não mais idéias soltas.

As questões iniciais são: o que está acontecendo com este espaço da metrópole? O que significa esta grande quantidade de obras e projetos num espaço tão heterogêneo, em meio a antigas indústrias em funcionamento, imóveis industriais e galpões fechados, ferrovias, viadutos, grandes avenidas etc? Qual a historicidade deste espaço? Qual o futuro deste espaço, sua virtualidade? Quais são os principais atores sociais promotores destas transformações em curso? Como age o setor imobiliário? Quem são seus agentes? Como esses eles se relacionam? Quais os processos envolvidos nas transformações em curso? É importante registrar que estas são apenas algumas questões dentre outras tantas pensadas e repensadas ao longo da pesquisa.

Em suma, os recortes escolhidos neste trabalho procuram dar uma contribuição à compreensão do porquê de tantos canteiros de obras, sejam os visíveis sejam os invisíveis, nesta porção da metrópole. O desafio, em realidade, tornou-se tentar compreender o que estava por trás (e por cima, por baixo e pelos lados) destes canteiros.

*

Partindo das indagações acima expostas, a pesquisa ora apresentada discute alguns aspectos da relação entre o setor imobiliário e a reprodução do espaço urbano na metrópole paulistana, a partir da premissa de que o setor imobiliário como um todo é sustentado por três pilares principais: a incorporação, a construção e a financiamento. Embora tais pilares possam ser estudados em separado, a totalidade do imobiliário implica o conhecimento das relações entre eles, bem como de sua

base de sustentação, qual seja, a exploração do trabalho, seja do trabalho braçal dos operários da construção civil, seja do trabalho técnico mais qualificado de engenheiros e arquitetos, todos submetidos ao processo de reprodução do capital imobiliário.

Pela vasta amplitude do tema, evidentemente, não é objetivo inventariar as formas de ação do imobiliário na metrópole, compreendida em sua vasta heterogeneidade e, tampouco, desvendar, em sua totalidade, suas formas de reprodução. O objetivo é contribuir para a explicitação de novas estratégias de atuação do setor imobiliário na cidade de São Paulo, a partir do estudo empírico de uma área em intensa transformação.

Dentre os três pilares citados, esta tese debruça-se sobre a importância da incorporação na valorização do espaço e, por conseguinte, da reprodução do capital, sem nunca esquecer que a incorporação é parte de um processo muito mais amplo e que necessariamente envolve inúmeros sujeitos sociais. Processo socialmente perverso, um dos embriões da acentuada segregação sócio-espacial na metrópole.

Tendo em vista o exposto, logo se percebeu a importância de examinar a ação conjunta do Estado e da iniciativa privada no que toca às questões urbanas, em seus inseparáveis aspectos econômicos, sociais e políticos, bem como de uma análise crítica das ações urbanísticas na cidade. Nesse aspecto, foi fundamental buscar a compreensão dos novos instrumentos de “parceria” entre o público e o privado na cidade, especialmente das operações urbanas.

O ponto de partida foi definido: qual seja, as transformações urbanas e urbanísticas num determinado espaço da metrópole (imediações das vias Francisco Matarazzo/Carlos Vicari e Ermano Marchetti/Marquês de São Vicente, abrangendo parte da Barra Funda e da Água Branca), embora o ponto de chegada e os inúmeros caminhos que poderiam ser percorridos foram construídos ao longo de um meândrico percurso.

Este trabalho é fruto, em realidade, de um longo trajeto de pesquisa iniciado há dez anos, em 1996. Este trajeto produziu, baseado em inúmeros questionamentos, uma grande quantidade de informações, análises, tentativas de sínteses, enfim, um certo conhecimento da metrópole paulistana, a partir da

consideração de inúmeros processos históricos (industrialização e desindustrialização, urbanização, metropolização, fragmentação, vida e morte dos bairros etc.) que ajudam a explicar sua formação e transformações.

A primeira parte desse trajeto de pesquisa tem seus resultados consubstanciados em meu Trabalho de Graduação Individual (TGI), intitulado “*Industrialização e Desindustrialização na Metrópole Paulistana: o caso da Água Branca*” (RAMOS, 1998). A segunda parte, cujo ponto de partida foram questões que ficaram em aberto na primeira etapa, gerou minha dissertação de mestrado, intitulada “*Fragmentação do Espaço da/na Cidade de São Paulo: espacialidades diversas do bairro da Água Branca*” (RAMOS, 2001). Neste segundo momento, o tema era a vida de bairro e as transformações na cidade de São Paulo a partir de sua *metropolização* e conseqüente *fragmentação* do espaço e da vida cotidiana. Novamente, alguns importantes questionamentos surgiram e ficaram em aberto, dando seguimento à pesquisa, cujos resultados ora são apresentados.

Naturalmente, esta visão global da pesquisa foi se delineando ao longo do processo. Não se tratou de um amplo projeto pré-concebido, mas de uma continuidade natural do processo de pesquisa que sempre deixa (e sempre deixará) caminhos não percorridos e questões não trabalhadas. É um processo baseado em escolhas, portanto, é sempre parcial, sempre inacabado. Inicia-se com perguntas, passa por respostas, mas termina com novas perguntas.

*

Desde o início do capitalismo a cidade tem sido dominada ou apropriada de maneira distinta tanto pelos agentes do capital quanto pelos cidadãos, implicando em grandes transformações na concepção do espaço urbano de acordo com o período sócio-histórico-econômico em análise. Tendo como objeto a cidade de São Paulo, esta pesquisa se debruça sobre tais transformações, vistas sob o prisma da dominação do espaço pelos agentes capitalistas vinculados ao setor imobiliário (com foco nos incorporadores de terras).

Desta forma, o marco temático mais amplo da pesquisa é a relação do setor imobiliário com a valorização do espaço urbano na cidade de São Paulo, tendo-se em vista a crescente importância para o capitalismo monopolista-financeiro da produção do espaço como elemento estratégico.

O espaço e sua produção são aqui entendidos não como um produto acabado, mas como produtos valorizados e em constante processo de valorização. São os processos de valorização que tornam o espaço urbano um negócio, um negócio capitalista, gerador de lucros e mais-valia, apoiando-se na exploração do trabalho. Valorização, como discutido neste trabalho, que se dá de inúmeras formas ao longo da história: do direito da propriedade privada ao direito de construir, percorrendo inúmeros diplomas legais, passando por ideologias de renovação urbana, ideologias de consumo, entre inúmeros outros processos, muitos deles ainda não compreendidos ou nem mesmo descobertos.

Aqui, defende-se que a essência da valorização, ou da criação de mais valor, é a ampliação das diferenças. De tal maneira que a segregação sócio-espacial é necessária à ampliação do valor das áreas mais nobres da cidade. Assim, para a reprodução do capital, segregar é preciso. Ao se criar novas diferenças¹ entre os espaços da cidade e ampliá-las cada vez mais, criam-se valores que são revertidos em lucros e sobrelucros aos capitalistas e em mais pobreza à maior parcela da população. Este trabalho enfoca o espaço urbano como espaço de exploração, como espaço da reprodução ampliada do capital e, ao mesmo tempo, como espaço de geração de pobreza, de segregação social. Como se verá, criar diferenças e desigualdades entre os espaços da cidade e ampliá-las é o que fazem os novos instrumentos urbanísticos, como as operações urbanas, associados aos novos discursos ideológicos que os sustentam.

*

¹ Diferenças que podem ser traduzidas como desigualdades.

O setor imobiliário é constituído, como apresentado anteriormente, por três pilares principais, cujos atores sociais são os incorporadores, os construtores e os financiadores.

A base de sustentação destes pilares é formada pelo trabalho dos operários da construção civil, de engenheiros, de arquitetos, de urbanistas, de corretores etc. Além disso, o setor imobiliário é estruturalmente formado tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada, que atuam em conjunto.

Antes de prosseguir, faz-se necessário algumas importantes definições, sobretudo em razão da comum confusão dos papéis desempenhados pelos incorporadores e pelos construtores nos negócios imobiliários.

A função econômica do incorporador, a de disponibilizar terrenos para a edificação, é definida pela Lei 4.951/64. O incorporador é a pessoa física ou jurídica que procura lotes na cidade para comercializar imóveis a serem construídos. Não é o incorporador que constrói o imóvel, mas é ele quem idealiza um projeto (por meio da contratação de uma empresa de arquitetura) e contrata ou se associa a uma empresa de engenharia (construtora) para realizar as obras. Cabe ao incorporador a comercialização do imóvel a ser construído, mas esta atividade costuma ser terceirizada a empresas especializadas. Estas empresas de comercialização fazem a mediação entre o comprador e o incorporador, este último se responsabilizando pela conclusão da prometida obra e o primeiro assumindo o pagamento nas condições acordadas. O incorporador, por meio da empresa de comercialização, também assume a mediação financeira entre o comprador e os agentes de crédito. Os agentes de crédito não participam somente deste elo final da corrente com os consumidores, mas também podem financiar as atividades das construtoras e do próprio incorporador. Os agentes financeiros, no entanto, não são apenas agentes de crédito como se poderia concluir pelo exposto acima. A “fórmula” inicialmente estabelecida tem apenas intuito didático, pois as relações entre os três pilares (que sempre envolvem o público e o privado) é muito mais complexa.

Estabelecidos estes papéis, ainda que de forma pouco aprofundada, a quem mais interessa o espaço como negócio, quem mais diretamente lida com ele são os incorporadores. São os incorporadores que compram, transformam e vendem

espaço. As construtoras, quando não estão associadas à empresa incorporadora ou constituídas numa única empresa, trabalham por empreitada, a elas importando menos onde está a obra, e mais a obra em si, pois constituem uma indústria e seus produtos são edificações. Enfim, as construtoras trabalhando por empreitada são indústrias de obras, realizando todos os tipos de obras, em todos e em qualquer lugar da cidade. Quem comercializa de fato o espaço e o tem como "matéria-prima" são os incorporadores. Aos construtores o espaço em si, como mercadoria, tem uma importância menor, mais técnica (tipo de solo, inclinação do terreno etc) do que propriamente comercial. Os construtores podem lucrar mais ou menos indiferentemente da área da cidade em que atuam e do tipo de obra, ou seja, aos construtores uma obra popular numa área pobre e periférica pode ser mais lucrativa do que a construção de um edifício de alto luxo numa porção nobre da cidade². Já quanto aos incorporadores, a faixa de lucro está diretamente ligada aos valores diferenciais dos terrenos da cidade. Aos incorporadores importa (e muito) em que área da cidade está o terreno, o zoneamento do município, se poderão vender edifícios mais altos (contrapartidas previstas nas operações urbanas); enfim, aos incorporadores, o espaço constitui uma mercadoria que tem valor diferenciado na cidade e que, portanto, lhes atribui uma renda diferencial. A eles importa a busca constante da ampliação desta renda.

Enfim, aos construtores o espaço é concebido mais como um suporte físico, necessário a uma obra. Aos incorporadores o espaço é muito mais, ele é o suporte econômico de seu negócio. O espaço é imprescindível aos dois; e os dois são imprescindíveis um em relação ao outro, mas a visão que têm do espaço é bem diferenciada. Aos incorporadores e construtores, que sozinhos teriam uma atuação restrita, somam-se os agentes financeiros, que elevam a níveis extraordinários, tanto em termos quantitativos quanto qualitativos, a força de atuação do mercado imobiliário.

Tendo em conta esse universo do imobiliário³, a pesquisa ora apresentada irá discutir, principalmente, a incorporação de terras como elemento-chave da

² Sem desconsiderar que há construtoras que operam com tecnologia mais avançada do que outras, ampliando-lhes os lucros.

³ O termos "setor imobiliário" ou simplesmente "imobiliário" são aqui utilizados indistintamente.

reprodução do capital imobiliário e como principal articulador entre os demais pilares (construção e financiamento). Para tanto, serão discutidas as operações urbanas como elementos-chave para o entendimento das novas formas de intervenção no espaço que revelam novas estratégias para assegurar a reprodução do capital e, por conseguinte, a rentabilidade e lucratividade da inversão de capital imobiliário na cidade, sob o discurso de uma renovação urbana, apresentada como democrática.

Como requisito para a discussão tanto das operações urbanas quanto das particularidades da área de estudo empírico desta pesquisa é fundamental compreender aspectos teóricos e históricos mais gerais que estão por trás das operações urbanas, mostrando que a espacialidade dos processos necessariamente precisa ser compreendida em sua historicidade.

A área objeto da pesquisa empírica inclui as imediações da avenida Francisco Matarazzo e da rua Carlos Vicari, localizadas ao sul das linhas férreas que cortam o eixo oeste da cidade, e das avenidas Marquês de São Vicente e Ermano Marchetti, ao norte das referidas vias férreas. Ou seja, trata-se de uma porção do oeste próximo da cidade de São Paulo, que inclui parte da Barra Funda e da Água Branca, e que faz parte da área de abrangência da Operação Urbana Água Branca (OUAB) que, por sua vez, integra o Projeto “Bairro Novo”. Tal área vem sofrendo um intenso processo de valorização nas três últimas décadas, atuando aí, conjuntamente, o Estado e a iniciativa privada de forma marcante.⁴

O estudo de caso, aqui, procura contribuir para o entendimento das transformações da cidade, levando-se em conta a atuação dos diversos atores do imobiliário, que inclui tanto agentes públicos quanto privados. Mas este estudo de caso tem que levar em consideração a totalidade da cidade. É preciso compreender o local como parte de uma totalidade, e mais, como um momento de um longo e complexo processo histórico.

Além disso, é importante deixar claro que não se utiliza aqui a categoria do bairro como um “delimitador” da área objeto desta pesquisa, mesmo porque, isso nem seria possível já que, com o avanço da urbanização, os bairros se

⁴ O público e o privado não se separam, embora não se confundam, e opõem-se apenas no plano formal, pois dialeticamente formam uma unidade.

desestruturam e continuam a existir apenas enquanto resíduos de uma sociabilidade/espacialidade que não predomina mais (RAMOS, 2001b). Em realidade, trata-se de uma porção da metrópole que não configura um bairro e também não está administrativamente inserida num único subdistrito.

Para o estudo empírico, a cidade de São Paulo configura-se como um caso riquíssimo da temática desta pesquisa. A relação do setor imobiliário com o espaço e sua reprodução é um fenômeno universal. É lógico que há inúmeras diferenças de acordo com as nações, as cidades, seus portes, suas políticas, enfim, há vários fatores geográficos, econômicos, sociais, culturais, e históricos que influenciam esta relação, embora seja fato que ela exista em todos os lugares. No Brasil, São Paulo se sobressai pela magnitude e rapidez com que os processos acontecem e transformam o espaço, bem como pela heterogeneidade de formas de ação que o setor imobiliário pode desenvolver, tanto no âmbito da **construção** (novas tecnologias), como, sobretudo, no que concerne às formas de realização da reprodução do capital, com os esforços constantes para aumentar a liquidez dos investimentos imobiliários no âmbito **financeiro** (securitização dos bens imóveis) e no âmbito da **incorporação** (por meio dos mecanismos intrínsecos às operações urbanas e seus grandes projetos urbanísticos). Enfim, a metrópole paulistana é um caso dos mais ricos sobre o tema tanto por aspectos quantitativos quanto qualitativos.⁵

⁵ Nesse aspecto, um recente artigo (16/04/2006) do jornal “A Folha de São Paulo”, intitulado “São Paulo é a bola imobiliária da vez, aponta bilionário britânico” merece aqui ser citado integralmente. “Enquanto os mercados discutem e temem o estouro da bolha do mercado imobiliário americano, empresários do setor procuram boas oportunidades em economias emergentes. E São Paulo é apontada como um dos destinos mais atraentes do mundo. O bilionário Gerald Grosvenor, duque de Westminster e dono do conglomerado imobiliário que leva ser sobrenome, classificou a cidade como a bola da vez. De acordo com o diário londrino ‘The Times’, Grosvenor fez o comentário na última segunda, durante reunião em que anunciou o desempenho da sua firma em 2005 – lucro de 368 milhões de libras (R\$ 1,4 bilhão), aumento de 8% em relação a 2004. Terceiro homem mais rico do Reino Unido, com fortuna avaliada em 5,6 bilhões de libras (R\$ 21,3 bilhões), o duque está em busca de novos mercados. Segundo a empresa que ele comanda, há percepção entre planejadores urbanos e arquitetos de que megalópoles como São Paulo e Xangai (China) serão as mais beneficiadas a partir da saturação do setor e do inevitável fortalecimento global, num futuro próximo, dos principais emergentes. Além das duas, Grosvenor, citou ainda Beirute (Líbano), Tijuana (México) e o corredor entre Los Angeles e San Diego como potenciais destinos de investimentos. A reportagem do ‘Times’, ilustrada com uma enorme foto de uma favela de São Paulo, traz ainda um texto do correspondente do jornal na cidade, Tom Hennigan, sob o título ‘Taxa de juros em queda fortalece expectativa de um boom imobiliário’, segundo o qual o cenário deverá beneficiar todos os setores do mercado. O texto menciona que há um déficit de moradia de 6 milhões de unidades na

O setor imobiliário tem papel importante na produção do espaço e de novas espacialidades, não só ao transformar o espaço construído, mas ao criar novos modos de vida, novas necessidades, novos desejos e, fundamentalmente, parcelar a cidade em guetos que fragmentam socialmente a metrópole, colocando cada um no seu lugar. E isso é feito, na essência, pela criação de novas diferenças e ampliação das existentes entre os espaços da cidade. E quem cria tais diferenças? A atuação conjunta do público com o privado, inseparáveis na produção da cidade-negócio, na produção das diferenças entre os espaços e, por conseguinte, na produção da valorização dos espaços⁶.

Nesses processos de produção e reprodução, seja nos centros mais enriquecidos, seja nas periferias, a mola propulsora é a reprodução ampliada do capital e a geração de lucros para os envolvidos, sejam incorporadores, construtores ou agentes financeiros. As análises dos casos avaliados na porção objeto deste estudo mostram claramente essa faceta da produção imobiliária na cidade e a articulação dos atores envolvidos.

*

De forma geral, esta pesquisa contempla duas perspectivas: por um lado, aborda as questões teóricas necessárias à compreensão da temática e, por outro, analisa empiricamente uma porção da cidade.

No entanto, tais perspectivas não podem ser vistas de forma estanque. Há que se buscar uma visão de conjunto, capaz de fornecer o aporte necessário às análises dos problemas levantados.

capital paulista e aponta que planos de urbanização de favelas estão entre as saídas para o problema. Cita ainda o projeto de revitalização da Cracolândia, no centro. 'O esforço para revitalizar a região central também criou oportunidades para pequenos investidores. O centro tem excelentes prédios, alguns projetados por arquitetos de ponta, que foram desprezados pelas classes média e alta que deixaram o local décadas atrás. Agora as pessoas começam a retornar, atraídas pelas ofertas de retorno financeiro', observa." (Folha de São Paulo, Caderno Dinheiro, 16 de abril de 2006).

⁶ Para buscar a compreensão da tese aqui apresentada não há como seguir um caminho linear. Muitas curvas, desvios e parênteses soam necessários (alguns talvez não sejam). Mas esse caminho tortuoso dá uma boa noção da distância que existe (mas não separa) entre a pesquisa e sua sistematização, consubstanciada na redação de seu produto final, a tese.

Num primeiro momento, discutem-se os pressupostos teóricos tanto para a compreensão do espaço urbano em geral, quanto da atuação do setor imobiliário em particular, tendo em vista que o espaço está inserido no processo de reprodução das relações capitalistas de produção.

Nos capítulos iniciais são discutidos, portanto, os aspectos considerados fundamentais ao entendimento dos problemas deste trabalho: a concepção de espaço urbano e cidade que norteia a pesquisa (Capítulo 3); a instituição da propriedade privada da terra e as rendas fundiárias (Capítulo 4); as operações interligadas e as operações urbanas, bem como os aspectos que guiam a crítica ao urbanismo (Capítulo 5). Tais capítulos procuram formar um arcabouço básico para a compreensão dos capítulos finais.

Em seguida, nos capítulos 6 e 7, é apresentada uma reconstituição histórica, tanto da metrópole paulistana, quanto da porção desta metrópole aqui analisada mais detalhadamente, sempre tendo em vista os elementos significativos para a compreensão da relação entre o imobiliário e a produção do espaço.

Nos capítulos 8 e 9 discutem-se, mais detalhadamente, casos significativos que revelam a atuação conjunta do público com o privado, bem como os discursos ideológicos que sustentam os projetos urbanísticos. São abordados em tais capítulos o Centro Empresarial Água Branca, a Operação Urbana Água Branca e o Projeto Bairro Novo.

No que concerne aos procedimentos metodológicos este trabalho valeu-se, por um lado, de pesquisa teórico-bibliográfica em livros, dissertações, teses, documentos de órgãos públicos e periódicos e, por outro lado, de pesquisa empírica baseada, sobretudo, em observações da realidade concreta.

Metodologicamente, tanto no que se refere à pesquisa empírica quanto à teórico-bibliográfica, este estudo propõe tratar as questões e os problemas de forma ampla, procurando ir além das análises parcelares e desconectadas.

Deve-se buscar, em primeiro lugar, uma dialética análise-síntese, ou seja, não se trata de escolher separadamente o caminho de construir o todo a partir dos elementos ou o de desmembrar o todo para analisar os elementos, como momentos distintos da pesquisa. Isso porque, análise e síntese não são momentos separados

do movimento do pensamento, estão imbricados nesse processo, ao mesmo tempo, contínua e descontinuamente. Em outras palavras, procura-se uma compreensão que contemple a dialética entre o todo e os elementos. No mais, esta pesquisa vale-se do método *regressivo-progressivo*, devidamente explanado a seguir.

Não a título de simples apresentação (burocrática) dos pressupostos metodológicos que guiaram o processo de pesquisa, mas procurando uma visão de conjunto entre o teórico e o empírico, o capítulo a seguir discute os procedimentos de método que orientaram a pesquisa, desde as primeiras reflexões parciais até a sistematização da tese apresentada.

*

PARTE I
(SUBSOLO)

2 CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

“A mente humana não pode captar as causas dos acontecimentos em sua totalidade, mas o desejo de encontrar essas causas está implantado na alma humana” Leon Tostói (1869).

Em princípio, qualquer pesquisa ou estudo que pretenda compreender a realidade deve partir do presente, em sua forma mais concreta. A realidade concreta é o ponto de partida da atividade analítica-sintética perante os processos que se pretende elucidar.

Mas a realidade presente não é somente o ponto de partida, deve ser também o ponto de chegada, completando o movimento do pensamento que parte do concreto vai à abstração e retorna ao concreto. Deve-se sempre tomar cuidado para não partir da realidade e, no momento de sua compreensão, descolar-se dela, produzindo uma interpretação que já não interpreta mais a realidade, mas que se comporta tão somente como uma “teoria” abstrata incapaz de explicar a realidade, configurando-se somente como uma idealização.

Fundamental também é pensar nas teorias sobre a cidade e o urbano não vislumbrando a busca de uma ciência do espaço, mas um conhecimento da sua reprodução, criticando as disciplinas parcelares que decompõem o “conhecimento”, as quais criam barreiras que impedem, muitas vezes, o entendimento da sua real dimensão. Por isso, quando se fala em produção do espaço, não se pode pensar no sentido restrito do termo produção, mas no sentido da *reprodução das relações de produção*. A produção capitalista é produção e reprodução das relações de produção especificamente capitalistas.

Como se vê, é necessário colocar o acento no sentido das *relações*. Sem relações não há rendas, produtos, sobreprodutos, trabalho, sobretrabalho, lucros etc. Levando-se ainda em conta que o caráter da sociedade capitalista está sobrejamente baseado em relações sociais abstratas, mediadas por Leis, normas, dinheiro, propriedades etc. Além disso, deve-se estar atento à crítica à designação

“sociedade industrial”, na medida em que tal termo põe o acento na produção material de bens, no desenvolvimento puro e simples da produção e não nas *relações sociais de produção*. O capital não é coisa, é uma relação social, ainda que tal relação seja obscurecida por sua fetichização e reificação.

Feitos tais esclarecimentos, o princípio metodológico que fundamenta as análises desta pesquisa baseia-se fundamentalmente numa compreensão da realidade desenvolvida a partir do método *regressivo-progressivo* proposto por Henri Lefebvre ao longo de sua obra, tal método, por sua vez, elaborado a partir de formulações de Karl Marx.

Tal método permite uma análise ampla da imensa complexidade do real, na medida em que a história deixa de ser vista como linear, causal ou como simples sucessão evolutiva de fatos. O princípio fundamental do método está na constatação de que o presente elucida muito mais o passado do que o passado o presente. Isso porque o espaço-tempo reproduz incessantemente relações de outros momentos. Ou seja, no presente estão também contidas relações datadas de outras épocas. Por isso, segundo LEFEBVRE (1973), “*o que importa é apreender no actual o movimento e o não-movimento, o que mexe e o que se choca contra o que não se mexe*” (p.13).

Na prática, este método supõe as seguintes etapas: num primeiro momento faz-se uma *descrição horizontal* da realidade presente, observando, ouvindo, descrevendo, enfim, levantando exaustivamente seus elementos.

Num segundo momento, com os olhos do presente, volta-se ao passado para compreendê-lo, desvendá-lo, elucidá-lo. Trata-se do momento *analítico-regressivo*, que parte do pressuposto formulado inicialmente por Marx, de que “*o atual permite compreender o passado e a sociedade capitalista as sociedades anteriores, porque desenvolve as categorias essenciais destas*” (LEFEBVRE, 1975:17)⁷. É neste momento analítico que procuramos compreender as diversas temporalidades da história que continuam presentes no atual, mas que datam de outros tempos. Trata-se, pois, de um mergulho vertical na realidade social. MARTINS (1996b), discutindo

⁷ Além disso, LEFEBVRE (1999b), em outro trabalho, acrescenta: “Conhece-se o passado a partir do presente, mais do que o presente a partir do passado. **O que legitima uma historicidade sem historicismo**” (p.72, grifos meus).

a abordagem das diversas temporalidades da história em Henri Lefebvre, assim se refere a essa etapa do método: *“o que no primeiro momento parecia simultâneo e contemporâneo é descoberto agora como remanescente de época específica”* (p.17).

O terceiro momento é o *histórico-genético*, *“no curso do qual o proceder do pensamento volta até o atual, a partir do passado já decifrado, apreendido em si mesmo”* (LEFEBVRE, 1975:17). Daí, a partir deste reencontro com o presente já elucidado pelo realizado, pode-se apreender o possível (futuro). *“Tendências e virtualidades são sempre plurais, e o que é impossível hoje pode tornar-se possível no futuro e vice-versa”* (KOFMAN & LEBAS, 1996:9).

Para melhor compreender o princípio deste método, tomemos o pensamento de Lefebvre, nos apoiando também em MARTINS (1996b). Podemos, segundo Lefebvre, falar em três tempos sócio-históricos: a era agrária, a era industrial e a era urbana. Estas eras não são compreendidas como etapas ou sucessão de etapas. Na verdade, Lefebvre entende que há uma *“lei do desenvolvimento desigual”* que significa *“que as forças produtivas, as relações sociais, as superestruturas (políticas, culturais) não avançam igualmente, simultâneas, no mesmo ritmo histórico”* (MARTINS, 1996b:17). Há, desta forma, uma concepção da coexistência dos tempos históricos, que abrange não só o passado e o presente, *“mas também o futuro, o possível”* (MARTINS, 1996b:17). É, pois, necessário identificar e recuperar temporalidades desencontradas e coexistentes.

A partir deste entendimento *“é possível descobrir que as contradições sociais são históricas e não se reduzem a confrontos de interesses entre diferentes categorias sociais. Ao contrário, na concepção lefebvriana de contradição, os desencontros são também desencontros de tempos e, portanto, de possibilidades. (...) No interior da sociedade e no interior de cada um agita-se a efervescência dessa coexistência de modos, mundos, relações, concepções, que não são contemporâneos”* (MARTINS, 1996b:22-23).

Este método permite, como se vê, uma ampla compreensão da realidade vista em sua complexidade, não a partir de uma simples sucessão linear de fatos.

Além disso, tal método deixa lugar para estudos locais (como o aqui realizado), em diversas escalas, inserindo-os na análise geral, na teoria geral (LEFEBVRE, 1997).

Cumprе esclarecer que aqui se vale da concepção de uma dialética sócio-espacial, o que significa dizer que a relação sociedade-espaco é mutuamente determinada, conflitiva e em movimento. Ou seja, o espaço aqui é entendido como um espaço social (algo que transcende o físico-material), assim como a sociedade é entendida como uma sociedade espacializada.

O espaço entendido enquanto produto social designa um amplo conjunto de relações. Não pode, assim, ser entendido como um vazio ou um produto a ser consumido até desaparecer; compreensão largamente difundida tanto pelo capital em geral, mas, sobretudo, pelos agentes capitalistas vinculados ao imobiliário. O espaço não é neutro, não é simples palco dos agentes sociais ou reflexo das relações sociais. Na verdade, ele envolve disputas, conflitos, lutas, diversos interesses.

Além disso, o espaço social não pode ser tido como aquele do planejamento urbanístico, ou seja, uma caixa vazia a ser preenchida, moldada ao bel prazer de uma técnica supostamente renovadora. Assim, a planificação espacial que será discutida no decorrer deste trabalho não é capaz de captar as contradições do espaço, quanto mais de superá-las. Ela é carregada de um discurso ideológico, repleto de contradições subjacentes, as quais nos interessa compreender. Esta concepção de espaço do planejamento aproxima-se daquela de um espaço geométrico (vazio, ideal) que contrasta com o espaço concreto, o do habitar: “*gestos e percursos, corpo e memória, símbolos e sentidos, difícil maturação do imaturo-prematuro (do ‘ser humano’), contradições e conflitos entre desejos e necessidades, etc.*” (LEFEBVRE, 1999b:166), enfim, do espaço vivido na prática social.

Outro aspecto importante refere-se à busca da totalidade. Segundo LEFEBVRE (1995), “*a verdade encontra-se na totalidade dos conceitos e das idéias, do movimento do conhecimento, na captação da totalidade do real*” (p.227-228). Procura-se nesta pesquisa pensar no urbano como um todo, por meio de um método que busque a totalidade, embora não tenhamos a pretensão de alcançá-la. Assim, o que se pretende não é alcançar a totalidade, isso nem seria possível, mas

tentar, ao menos, derrubar os muros positivistas que permeiam e, muitas vezes, limitam a pesquisa acadêmica. Nesse sentido, LEFEBVRE (1975) afirma que “o saber parcelado nunca pode pretender-se total. (...) A totalidade constitui um problema, desde o momento em que nem a filosofia, nem as ciências fragmentárias têm acesso a ela. (...) Feliz ou infelizmente, o movimento global dificilmente se decifra, em razão de sua complexidade”. Além do que “o todo não é sensível, tangível, não se oferece à investigação empírica imediata” (p.13-15 e 141). Mas, “sejam quais forem as dificuldades metodológicas e teóricas de acesso à totalidade e de compreensão do global, este procedimento é o único aceitável; é o único que evita a inadmissível redução do conjunto aos elementos (p.199). (...) A totalidade não deve fazer esquecer que a parte e o elemento têm também uma existência distinta. Somente o pensamento animado pelo método dialético permite, ao que parece, captar esta interação específica das partes no todo” (p.142).

Em suma, esta pesquisa procura seguir o princípio explicativo da totalidade como unidade do diverso que, conforme discutido, leva em consideração a historicidade dos processos.

3 A CIDADE E O URBANO

“A cidade é uma máquina de possíveis”.
(LEFEBVRE, 1973:16).

O espaço urbano emerge no momento atual da reprodução das relações sociais capitalistas como uma categoria de fundamental importância para a compreensão da dinâmica da sociedade, a qual tende, inclusive, a ser completamente urbanizada. Isso significa dizer que o que não é urbano na sociedade atual, de uma certa forma a este modo de vida e produção do espaço está vinculado, aparecendo como resíduos de temporalidades anteriores. O urbano é tido como uma virtualidade em marcha, como uma potencialidade que desde agora se realiza.

Num primeiro momento, pode parecer antagônico afirmar tal força do urbano, mas a análise cuidadosa da realidade histórico-concreta associada ao método *regressivo-progressivo*, exposto anteriormente, permite não somente assegurar a importância dessa categoria analítica, mas também, a partir dela, compreender, de forma ampla, os “mecanismos” de reprodução da sociedade atual, bem como apontar a tendência para a sua completa urbanização. Em suma, fugir do urbano, de acordo com o que aqui será exposto, é tarefa infrutífera e significaria olhar para a sociedade atual com os olhos do passado.

Tendo esta noção em mente, o processo de urbanização é entendido aqui como um processo de transformação da cidade e de generalização do modo de vida urbano. Mas o que é a “cidade”? E o “urbano”? O que designam tais termos? A cidade poderia ser entendida como uma morfologia material e o urbano como uma morfologia social (LEFEBVRE, 1991). Segundo LEFEBVRE (1991), a cidade seria “*realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – e por outro lado o ‘urbano’, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento*” (p.49). Portanto, a cidade seria a base material na qual se desenvolvem as relações sociais que em conjunto definem o modo de

vida urbano, ou simplesmente, o urbano. Tal modo de vida, como frisado anteriormente, tende a se generalizar a ponto de predominar na sociedade como um todo, formando a sociedade urbana, que está além da cidade (morfologia material), pode estar também fora dela, nas morfologias rurais, no campo, que se urbaniza, mesmo que a cidade não esteja nele. O urbano (como modo de vida) efetivamente pode estar.

No entanto, há que se tomar muito cuidado com a distinção entre a “cidade” e o “urbano” destacada acima, na medida em que ela pode tornar-se perigosa. Ou seja, tal distinção não pode ser vista de maneira absoluta, isso porque “o ‘urbano’ não é uma alma, um espírito, uma entidade filosófica” (LEFEBVRE, 1991:49). O urbano está dialeticamente vinculado à cidade, a uma base prático-sensível indispensável que constitui, muitas vezes, um centro (ou centros) desta vida urbana que, segundo a interpretação de LEFEBVRE (1999b), tende a se generalizar por toda a sociedade, configurando a sociedade urbana, na qual o rural e todos os modos de vida anteriores não desaparecem, mas tornam-se residuais.

O urbano, entendido como um modo de vida, implica ao mesmo tempo uma positividade e uma negatividade. Trata-se de um modo de vida que tem trazido às grandes aglomerações muita pobreza, violência, medo, estranhamento, alienação, enfim, toda sorte de negatividade. Mas, o urbano em si, representa a positividade das possibilidades do encontro, da criação, da humanidade, da desalienação, enfim, o urbano trás a possibilidade da vida em sua maior plenitude.

A negatividade e a positividade do urbano são pólos opostos de uma unidade plena de contradição, já que o movimento dialético revela, a todo instante, unidades de contrários. É, pois, no urbano que estão as possibilidades de apropriação do tempo e do espaço pelo cidadão. Simultaneamente o lugar da pobreza e da miséria, o urbano trás consigo a criatividade e a renovação incessante do homem.⁸

Outro aspecto que deve ser levado em conta é que a cidade preexiste em relação ao processo de urbanização, o qual tem como indutor o processo de industrialização. A cidade era uma obra, no sentido de uma obra de arte, antes da industrialização. O modo de vida urbano, engendrado nas cidades pré-industriais,

⁸ Cf. LEFEBVRE, 1991 e 1999b.

criava a possibilidade de apropriação do espaço pelos cidadãos. O valor de uso do espaço predominava sobre o valor de troca. No entanto, a partir da industrialização, a cidade converte-se em produto do capital e a seu serviço, fato notório quando se examina a dominação do espaço pelo setor imobiliário. Portanto, o valor de troca passa a predominar sobre o uso, generalizando o urbano à sociedade como um todo.

Nesse processo de urbanização, a cidade implode e explode, configurando em determinados locais, as grandes metrópoles (ou como denominam os estudiosos franceses, as grandes aglomerações), as quais têm um poder de controle sobre extensas porções do território. Um controle que está longe dos cidadãos (estes se encontram, em grande medida, alienados), está largamente nas mãos de poderosos agentes do capital em associação com o Estado.

No estágio atual do processo de urbanização impõe-se um modo de vida absolutamente distinto do modo de vida tanto das cidades pré-industriais (obras) quanto do modo de vida rural. Estes antigos modos de vida passam a existir na sociedade urbana como resíduos de épocas anteriores.

Portanto, segundo LEFEBVRE (1975) *“a sociedade em seu conjunto se transforma e, de industrial passa a ser urbana.”* (p.10) Mas, apoiado no método regressivo-progressivo, este autor lembra que *“a era urbana não faz desaparecer por encantamento ou desencantamento as contradições e conflitos da era industrial. Esta última não consegue, tampouco, abolir os conflitos e contradições da era anterior. (...) A cidade, sua explosão, a sociedade urbana e ‘o urbano’ em emergência, superpõem suas contradições às da era industrial e da era agrária.* (LEFEBVRE, 1975:12)

A configuração das metrópoles, advinda com o avanço do processo de urbanização em escala planetária atesta esta força transformadora do urbano, ao criar novos espaços e destruir velhos modos de vida. A metrópole destrói os antigos bairros da cidade, fragmenta seus espaços, torna os antigos espaços qualitativos que poderíamos chamar de *locais*, em espaços *metropolitanos*. Contraditoriamente, a metrópole nega a cidade e o urbano enquanto positividade, fragmentando ao invés de unir, destituindo o *direito à cidade*, o qual, em última instância significa “a

constituição ou a reconstituição de uma unidade espaço-temporal, de uma união em vez de uma fragmentação.” Isso porque, “o fato de excluir do ‘urbano’ grupos, classes ou indivíduos, vem a ser como excluí-los também da civilização, senão da sociedade.” (LEFEBVRE, 1976, p.19) Enfim, o processo de urbanização e seu aprofundamento é um processo que remove, que fragmenta, e que, contraditoriamente, reúne e potencializa enormemente aquilo que reúne.

Emerge, pois, como se vê, uma nova problemática: a urbana. E, portanto, uma nova forma de racionalidade, a racionalidade urbana.

4 A CIDADE E O CAPITAL

“Com a dita generalização da troca, o solo tem-se convertido em mercadoria. O espaço imprescindível para a vida cotidiana, se vende e se compra. Tudo quanto constitui a vitalidade da cidade, enquanto obra, tem desaparecido diante da generalização do produto” (LEFEBVRE, 1976:67).

O capitalismo em seu processo de expansão definitivamente conquistou o espaço, encontrando, historicamente, duas estratégias de domínio sobre ele, uma no plano jurídico, por meio da propriedade privada do solo e, outra, no plano político-econômico, por meio do comando do Estado e de suas instituições. A primeira estratégia será abordada no presente capítulo e a segunda será tratada no capítulo seguinte.

Segundo HARVEY (1990) *“o capitalismo é muito dinâmico e inevitavelmente expansionista. Movido pelo motor da acumulação por amor à acumulação e que usa como combustível a exploração da força de trabalho, constitui uma força permanentemente revolucionária que dá forma permanente ao mundo em que vivemos”* (p.162), num processo histórico extraordinariamente complexo e, por isso, difícil de ser totalmente compreendido.

O capitalismo (que pode ter nascido com sua morte anunciada) é essencialmente cíclico e quando parece que está para morrer numa de suas crises, renasce com ainda mais vitalidade. E no capitalismo contemporâneo, o espaço (por ele já dominado) emerge como uma condição básica de sua reprodução, em que pese as contradições intrínsecas às formas em que este processo de dominação crescente ocorre, passando o espaço (propriedade privada) de obstáculo à produção para tornar-se uma condição da reprodução ampliada do capital.

É nesse sentido que importa compreender, resgatando uma discussão quase morta (mas certamente não enterrada), a propriedade privada do solo e as rendas fundiárias. Recorrendo novamente a HARVEY (1990), *“o monopólio da propriedade territorial, além de ser uma ‘premissa histórica’, é também uma ‘base constante’ para*

o modo de produção capitalista. (...) A implicação é que a renda e a existência de propriedades privadas de terras são condições socialmente necessárias para a perpetuação do capitalismo” (p.361).

Como apontou SILVA (2006), é necessário ter em mente que “a *inserção do espaço na economia é um **momento ativo** que reproduz espacialmente as contradições mais internas do capitalismo*” (p.42), tanto nos momentos de expansão quanto nos momentos de crise deste modo de produção.

Há, no capitalismo, o consumo do espaço, em que o valor de troca passa a predominar sobre o valor de uso (dimensão do útil – condição de existência da sociedade), havendo um processo de privatização da superfície terrestre e de tudo o que ela contém. Com a mercantilização dos lugares, o espaço gradativamente passa a ser um valor que se valoriza.

Neste contexto de mercantilização do espaço, a produção da cidade e do urbano está vinculada a uma grande quantidade de atores sociais, dentre os quais tem-se destacado, cada vez mais intensamente, aqueles que atuam no setor imobiliário. Segundo LEFEBVRE (1976), o imobiliário, tido como um setor secundário da economia, torna-se fundamental para a compreensão da produção do espaço urbano, tendo em vista que este setor, sobretudo nos momentos de crise do circuito principal, torna-se o mais importante segmento da economia urbana. “*Para falar com mais propriedade, esse circuito imobiliário tem sido durante muito tempo um setor subalterno, subsidiário; paulatinamente, vai se convertendo num setor paralelo destinado à sua inserção dentro do circuito normal da ‘produção-consumo’.* Pode, inclusive, transformar-se no setor principal embora, normalmente, seja um setor compensatório, se o circuito normal ‘produção-consumo’ for se freando, produzindo-se fenômenos recessivos” (LEFEBVRE, 1976, p.55-56).

Assim, a noção de crise é fundamental para a compreensão da reprodução do capital que inevitavelmente inclui o espaço e aponta para um constante processo de valorização (criação de valor). As crises não possuem caráter permanente, do contrário não seriam crises (Cf. HARVEY, 1990) e se revestem de um caráter essencial: são, a rigor, necessárias ao capital e à sua reprodução ampliada, na medida em que promovem expansões e readequações ao sistema, refinando-o. O

capitalismo bem assimilou a crença de que “é na crise que se cresce (no sentido de amadurecimento)”.

Em suma, se as crises têm caráter transitório, o capitalismo apresenta um caráter perpétuo e suas crises servem para fazê-lo crescer mais numa nova fase de expansão (Cf. HARVEY, 1990).

O fundamento do capitalismo é sempre a produção de mais valor, isso porque todos os participantes do processo têm de ser remunerados. Daí, a necessidade de que todo valor gere mais valor, desencadeando um processo de valorização que implica num valor de troca, ao passo que o processo de produção imediata implica num valor de uso. A reprodução é o maior problema do capital. A lógica reprodutiva existe independentemente de cada um de nós; mas obrigatoriamente nos inclui. É na reprodução, que o processo de valorização assume sua verdadeira importância, embora seja fundamental compreender que só existe valorização do espaço quando este revela seu valor de uso. Não há valor de troca (expressão quantitativa) se não há valor de uso (expressão qualitativa).

No escopo das relações entre a cidade e o capital dois elementos devem ser previamente analisados: a) a instituição histórica da *propriedade privada* e b) as formas de *renda da terra* no capitalismo e sua inserção especificamente no espaço urbano. Este é o ponto inicial de uma discussão, desenvolvida no capítulo seguinte, que procura os elementos da relação entre o público e o privado em sua atuação conjunta no espaço urbano.

4.1 A INSTITUIÇÃO DA PROPRIEDADE PRIVADA DA TERRA

No âmbito desta pesquisa, a discussão em torno da instituição da propriedade privada da terra envolve a compreensão das condições históricas que a geraram, especialmente das condições históricas do avanço do capitalismo no Brasil, em meados do século XIX.

O solo, tanto rural quanto urbano, não tem valor. Não tem valor porque não tem trabalho agregado; trata-se de um bem natural finito que não é reproduzível pelo trabalho, tal como o ar e a água. Segundo MARTINS (1983), *“a terra é, pois, um instrumento de trabalho qualitativamente diferente dos outros meios de produção. Quando alguém trabalha na terra, não é para produzir a terra, mas para produzir o fruto da terra. O fruto da terra (ou o que nela se constrói – edificações, por exemplo) pode ser produto do trabalho, mas a própria terra não o é”* (p.160). A mediação do dinheiro na compra e venda falsamente dá a idéia de que a terra é capital. A compra de porções de terra gera sim *renda capitalizada*, mas não capital; isso porque, ao mesmo tempo em que o trabalho é uma mercadoria que o capital remunera com salário, a terra é uma mercadoria que o capitalista paga com renda para o proprietário.

Em princípio, há a figura do capitalista de um lado, e a figura do proprietário de terras de outro. O primeiro investe capital e busca lucros e o segundo imobiliza improdutivamente capital na compra de terras, buscando rendas. De fato, tais atores sociais podem ser a mesma pessoa, mas sempre que o capitalista optar por comprar terras ao invés de arrendá-las, ele se descapitaliza, já que o que foi investido na compra das terras deixa de entrar no circuito produtivo. Nesse sentido, quanto mais o capitalista compra terras, menos capitalista ele é.

Em relação ao solo urbano, dois atores distintos aparecem no circuito da produção imobiliária: os incorporadores, que buscam na cidade, espaços propícios à aglutinação de lotes para a construção de edifícios, e os construtores, que em conjunto com os incorporadores agregam capitalisticamente valor ao solo. Por vezes, a empresa construtora pode ser também incorporadora, buscando lucros e rendas ao mesmo tempo. Os incorporadores e construtores, como uma única

empresa ou como empresários separados, quase sempre aparecem associados ao capital financeiro, sobretudo quando se trata de grandes empreendimentos.

Apesar do solo não ser capital e parecer um obstáculo ao capitalista, de fato ele é incorporado ao circuito de produção por constituir-se em condição imprescindível ao capital para sua reprodução ampliada. A propriedade do solo é apenas um empecilho aparente, já que a sociedade legítima e paga um tributo ao proprietário de terras, consubstanciado na renda absoluta, simplesmente pelo fato dos proprietários monopolizarem este bem natural imprescindível à reprodução do capital e, em última instância, da vida.

Tanto a propriedade da terra quanto do capital e dos meios de produção são elementos necessários para a dominação do trabalhador no processo produtivo. Ainda que o capitalista e o proprietário estejam objetivamente contrapostos e separados, na prática social ambos atuam em conjunto, unidos pelo interesse comum de se apropriarem da mais-valia gerada pelos trabalhadores no processo reprodutivo (MARTINS, 1983).

A propriedade privada da terra e seu histórico processo de instituição tornam-se a base do entendimento da questão, isso porque a propriedade, enquanto mediação entre a terra e o trabalho, sustenta o preço dado ao solo⁹, ainda que muitas vezes um preço virtual (futuro), que move os interesses e a ação dos agentes do setor imobiliário e é a garantia (produto do capitalismo) de que o acesso ao solo seja restrito. É necessário ter dinheiro para ter acesso ao solo.

Segundo SEABRA (1988), *“o processo geral de produção e reprodução capitalista acaba por valorizar a terra, a terra como propriedade (ainda que lhe concedendo um falso valor ou constituindo uma reserva de valor), sendo o seu preço uma renda que se capitaliza segundo as leis da reprodução, um mecanismo eficaz de captação de parte do trabalho social. (...) Em princípio, a renda fundiária é um tributo que a sociedade paga à propriedade da terra. Mas uma renda fundiária traduz também o valor do lugar, um valor que transita pelo universo simbólico da sociedade como valor histórico e um valor que transita pela maior ou menor rentabilidade*

⁹ Caso o solo fosse nacionalizado não haveria renda absoluta e, portanto, um preço a priori para terras sem valor, ou seja, para terras sem trabalho acumulado. Os diferentes tipos de rendas serão discutidos no próximo subitem.

*econômica da utilização da terra para esse ou aquele fim, como resultado de investimentos produtivos no lugar ou também como localização, acessibilidade do lugar” (p.100-101). De acordo com LEFEBVRE (1976), “é necessário explicar como e porque o capitalismo tem tomado posse do solo, **do espaço**; daí a tendência do que foi outrora o ‘imobiliário’, de agora em **diante convertido em bens móveis** (construções, especulações), a converter-se em **centro** nervoso dentro do capitalismo, por ser uma indústria nova, menos submetida a travas, saturações, dificuldades de toda índole que freiam o desenvolvimento das antigas indústrias” (p.100).*

Pelo exposto, depreende-se que, no capitalismo, a propriedade da terra, ao contrário das aparências, não é apenas um tamanho, um dado, um número. Como bem apontou MARTINS (1983), em estudo voltado ao entendimento do avanço do capitalismo no campo, “**a propriedade da terra é uma relação social.** (...) *É uma relação social no sentido que tem a relação social no capitalismo, como expressão de um processo que envolve trocas, mediações, contradições, articulações, conflitos, movimento, transformação*” (p.169).

Nesse sentido, é necessária a compreensão histórica do processo de instituição da propriedade capitalista da terra no Brasil, buscando o entendimento de suas contradições. A análise inicia-se pela Lei 601 de 1850, conhecida como “Lei de Terras”, regulamentada em 1854, que estabeleceu a mercantilização da terra, ao impor que o acesso a ela só poderia se dar mediante a compra em dinheiro. Após essa data a compra é que garantia a posse da terra que se tornou, por força da Lei, uma mercadoria.

Tal legislação foi estruturada para garantir o fluxo de mão-de-obra diante da eminência da libertação dos escravos e da política de imigração que era discutida calorosamente neste período como solução para a “falta” de trabalhadores, no intuito de garantir a continuidade da larga expansão cafeeira que alcançara o denominado “Oeste Paulista”. Um dos objetivos que estava por trás da Lei era incutir no trabalhador a ideologia de que somente o trabalho árduo e a poupança permitiriam o acesso à terra, já que a compra em dinheiro passou a ser a única garantia de posse. Ao mesmo tempo, por meio de outros mecanismos (o regime de colonato, discutido

adiante), era consolidada a impossibilidade do trabalhador de poupar dinheiro (MARTINS, 1996a).

Assim, a instituição da propriedade privada da terra e sua mercantilização constituem, em sua origem no Brasil, um poderoso instrumento de controle de acesso à terra, garantindo o encaminhamento dos imigrantes recém-chegados à grande lavoura cafeeira em expansão no “Oeste Paulista”. Foi o meio encontrado para subjugar o trabalhador.

A instituição da propriedade privada da terra, a rigor, não representa um obstáculo, um empecilho ao avanço do capital, como se poderia pensar inicialmente. Ao contrário, a rentabilidade da terra é absorvida pelo capitalista, inclusive pelo fato da propriedade representar a separação do trabalhador dos meios de produção. Quando a terra é livre, como o ar que se respira ou a água que se bebe, o capital perde o poder de subjugar o trabalhador. Conforme conclusão de MARTINS (1983), *“a propriedade da terra não é exatamente um empecilho à expansão do capital no campo; ela é fundamentalmente uma das contradições do capitalismo, movimento, transformação e possibilidade de transformação”* (p.170).

Cabe aqui uma distinção fundamental para a compressão do processo de instituição da propriedade privada da terra no Brasil, levando-se em conta a historicidade deste processo, qual seja, o discernimento entre produção do capital e reprodução capitalista do capital. MARTINS (1983) esclarece que *“a produção do capital nunca é capitalista, nunca é produto de relações capitalistas de produção, baseada pois no capital e no trabalho assalariado. Quando o dinheiro, a riqueza, entra nesse último tipo de relação, já não estamos diante da produção capitalista, mas da **reprodução** capitalista do capital. Só a reprodução é capitalista. Mesmo o crescimento deste capital não é produção, mas reprodução capitalista ampliada”* (p.170-171).

A explicação empírica desta distinção, bem como sua importância, pode ser buscada nas relações desenvolvidas em meados do século XIX nas fazendas produtoras de café do interior paulista, onde o capitalista, personificado no fazendeiro, engendrava, no nível da produção, relações não propriamente capitalistas com o trabalhador “livre” que substituíra o trabalho escravo, relações

consubstanciadas por meio do regime de colonato. Mas no nível da comercialização (reprodução) com os comissários de café e, posteriormente, com os exportadores, as relações eram tipicamente capitalistas. Segundo MARTINS (1996a), “*era no mundo dos negócios que se davam as práticas capitalistas do fazendeiro*” (p.14).

Afinal de contas, a propriedade da terra garantiu que a mão-de-obra ficasse subordinada à produção. Houve, portanto, uma mutação: o trabalhador escravo estava juridicamente preso ao fazendeiro, seu proprietário, já o trabalhador livre, juridicamente igual perante o proprietário, passou a ser cativo da terra, já que as características do regime de colonato, explicitadas adiante, garantiam que o trabalhador “livre” não conseguisse atingir os meios para a compra da terra.

Em suma, num regime de terras livres, o trabalho tinha que ser cativo e, por outro lado, num regime de trabalho livre, a terra tinha que ser cativa. O capital que era destinado aos traficantes de escravos passou a ser destinado às companhias imobiliárias, bem como aos grileiros, para a abertura de novas fazendas, atividade que passou a se tornar extremamente rentável (MARTINS, 1996a).

Mas, como dito, o regime de trabalho não estava pautado em assalariamento, não constituindo, pois, uma relação propriamente capitalista. Instituiu-se uma espécie de renda-em-trabalho, na medida em que o colono arrendava uma parte da fazenda para formar o cafezal. Na prática não era o fazendeiro que pagava o colono pela formação do cafezal, mas o colono que pagava o fazendeiro com a formação do cafezal pelo direito de plantar, nas mesmas terras, alimentos para sua subsistência (MARTINS, 1996a).

A implantação desse novo sistema passou a representar maiores lucros para o capitalista-fazendeiro, uma vez que ele deixou de imobilizar na pessoa do escravo, uma larga quantidade de renda capitalizada. O trabalhador livre, por outro lado, além de custar menos, produzia mais, já que se introduziu em sua mentalidade que a tão sonhada terra para plantar somente viria com o trabalho árduo. Na época escravista, o bem mais precioso do fazendeiro era o escravo e sua possibilidade de produzir riqueza na terra. A terra, por si só, nada representava economicamente. Por isso, MARTINS (1996a) afirma que não foi o escravo que se libertou do fazendeiro, mas o fazendeiro que se libertou do escravo.

Em relação ao solo urbano, a Lei de Terras produziu um efeito contraditório no final do século XIX e início do século XX, gerando inúmeros conflitos entre a “lógica distributiva” (esta também seletiva) e a nova lógica monetária em implantação, como será discutido adiante. Mas, o mais importante a salientar é que, sem dúvida, a instituição da propriedade privada da terra é potencializadora de grande rentabilidade, criando um mercado capitalista de terras que controla inclusive uma das necessidades mais básicas dos homens, a do *habitar*.

Nesse sentido, a propriedade privada não é condição de existência e desenvolvimento do ser humano. De fato, ela é fruto de um processo de alienação e domínio entre os homens, consolidando a separação entre os valores de uso (utilidade das coisas) e os valores de troca.

Tanto a propriedade quanto as rendas por esta geradas, como será discutido no próximo subitem, de impedimento ao desenvolvimento do capitalismo se tornaram uma necessidade deste modo de produção.

4.2 AS RENDAS FUNDIÁRIAS

Vinculada à instituição da propriedade do solo e de seu processo de valorização e formação de um complexo mercado de terras, temos a problemática das rendas fundiárias, também denominadas de rendas da terra ou rendas territoriais.

Somente por meio da compreensão da teoria da renda fundiária¹⁰, é possível explicar o fato da terra, destituída de valor, ter preço e ser comercializada no mercado.

Em relação à temática desta pesquisa, é preciso discutir a teoria da renda da terra no solo urbano, pois no capitalismo a terra e as rendas advindas são instrumentos de ação do capital imobiliário no interior de seu processo de reprodução ampliada, o qual sustenta, em larga medida, o processo de produção do espaço urbano.

Inicialmente a terra parece encerrar considerável montante de capital improdutivamente imobilizado pelo setor da construção civil. Mas, como o setor da construção depende de uma ação associada aos incorporadores (algumas vezes como uma única empresa), o capital aparentemente imobilizado improdutivamente imobilizado na terra reverte-se em rendas e lucros extraordinários aos incorporadores e aos construtores, respectivamente, configurando-se, em última instância, num poderoso e eficaz mecanismo de segregação sócio-espacial, estruturando e reestruturando incessantemente as “qualidades” dos espaços (BOTELHO, 2003).¹¹

Embora, como salientado anteriormente, a renda fundiária apareça como um empecilho à reprodução ampliada do capital, em realidade, num movimento contraditório, a renda foi metamorfoseada e participa intensamente do processo de

¹⁰ A teoria da renda da terra foi inicialmente elaborada pelos economistas clássicos ingleses, James Anderson, Adam Smith e, sobretudo, David Ricardo. Marx e Engels, posteriormente, a desenvolveram, modificando-a e criticando alguns de seus pontos essenciais.

¹¹ Aqui poderia ser sugerida uma tríade: incorporação-construção-financiamento, gerando, respectivamente, renda-lucro-juros.

reprodução do capital, entrando na composição final do valor dos imóveis, gerando rendas e sobrelucros ao capitalista incorporador.¹²

Classicamente, os estudos que lidam com a questão das rendas fundiárias dividiram-nas em três formas: *renda absoluta*, *renda diferencial* e *renda de monopólio*. Embora haja tal divisão, baseada na origem da formação da renda, sua composição geral é dada pela soma das participações de cada uma (que varia para cada caso e local).

MORAES & COSTA (1975) sintetizam a explicação dos três tipos de renda supra citadas, ao afirmarem que “*a possibilidade de possuir-se porções do globo terrestre, implicará uma renda fundiária, pois o espaço é, no capitalismo, meio de produção. Os atributos espaciais, desigualmente distribuídos, proporcionam aos seus detentores, através de sua exploração econômica, aquilo a que Marx denominou como uma das formas de lucro suplementar. A propriedade de parcelas do espaço, define a primeira forma de renda fundiária: a **renda absoluta**. A singularidade dos lugares encerra o fundamento da **renda diferencial**. Esta é apropriada pelo proprietário como sobrevalor. (...) A escassez de qualquer fator terrestre, capaz de reduzir o emprego de capital numa produção, engendra uma **renda de monopólio** a seus detentores.*” (p.70)

Na prática é difícil distinguir estes três tipos de renda, sobretudo quando se pensa na renda global, mas a essência de cada uma delas, revela sua origem. Aqui interessa discutir, particularmente, a composição das rendas no solo urbano, e sua influência na produção do espaço.

A renda fundiária no solo urbano assume certas particularidades que obscurecem a forma concreta que ela tem no campo, tal como a renda em espécie, dinheiro ou trabalho. A renda pode ser paga ao proprietário de uma vez (venda) ou em parcelas (aluguel), sendo o preço da terra formado essencialmente pela soma da especificidade do terreno (renda diferencial) com o monopólio oriundo da propriedade do solo por uma classe (renda absoluta).

¹² Na cidade de São Paulo, aproximadamente 28,41% do custo final da construção é representada pela aquisição de terrenos (Cf. DIEESE, 2001:33 *Apud* BOTELHO, 2005:75). Trata-se, pois, de uma parcela significativa que não pode ser negligenciada.

A análise de MARX (1989), segundo BOTELHO (2003:28), ressalta que “a renda fundiária urbana seria elevada pelo aumento da população, pela necessidade crescente de habitações daí resultante, pela implementação do capital fixo que se incorpora à terra (como edifícios, ferrovias, rodovias, armazéns, estabelecimentos fabris e comerciais, docas etc.). Nas cidades de grande crescimento, o que constituiria, para Marx, objeto principal de especulação no setor imobiliário não seria o imóvel construído, mas a renda fundiária.”

Assim, conceitualmente, adota-se aqui, para referir-se ao espaço urbano, as seguintes rendas:

- a) **Renda Absoluta:** advém do simples fato do proprietário do solo exigir perante a sociedade uma renda por sua parcela de terra, apoiado em instrumento jurídico enquanto detentor de um título de propriedade. É absoluta porque todo e qualquer proprietário de terra pode exigí-la, independentemente do local e das características da terra.
- b) **Renda Diferencial:** é determinada pela heterogeneidade dos espaços (localização, zoneamento, restrições legais e ambientais, infraestrutura etc.) e das características do terreno (topografia, tipo de solo, geometria etc.), *relativamente* a outros terrenos (todos). A renda diferencial poderia ser denominada de renda relativa, pois não existe por si só, ocorrendo somente diante da comparação com o restante. Por exemplo, se o metro quadrado da Avenida Paulista é o mais caro de São Paulo, é porque a Avenida Paulista é considerada *em relação* ao restante da cidade, o melhor lugar para determinado(s) tipo(s) de uso(s). De certa forma, a renda diferencial é independente da propriedade privada, uma vez que seria revertida em prol da coletividade, caso o solo fosse nacionalizado.

Pensando em conjunto, qualquer fração de terra, por conta da renda absoluta, não é tão ruim e tão mal localizada que tenha um preço zero. Ou seja, a

determinação do preço dá-se pela pior terra, aquela que supostamente tem uma renda diferencial nula.

Cumpre esclarecer que, no entendimento aqui assumido, a renda de monopólio, quando se toma o espaço urbano deixa de ter sentido, já que para o espaço construído não há imposições naturais (de ordem climática, pedológica, geomorfológica etc.) insuperáveis.

Por outro lado, a renda diferencial, a mais importante para o espaço urbano, é subdividida em duas categorias:

- a) **Renda Diferencial de Situação**: trata-se da renda diferencial I de Marx, que advém das características do terreno e dos fatores de localização, independentemente da inversão de capitais.¹³
- b) **Renda Diferencial Transcendente**: advinda de inversões de capital para a superação ou melhora da situação, ou seja, das características do terreno e de sua localização. Trata-se da *renda diferencial II* de Marx e da *renda de equipamento* de Adam Smith. Aqui é denominada de *transcendente*, pois ao receber inversões de capital, o terreno valoriza ainda mais e transcende a situação anterior ao investimento.

No solo urbano, o fator que mais pesa na composição da renda diferencial é a localização, e a estratégia historicamente mais difundida para ampliá-la é a especulação imobiliária.¹⁴

Desde o final do século XIX, uma das estratégias mais difundidas pelos especuladores para valorizar seu investimento era o de comprar terras desprovidas

¹³ Ao refletir sobre as rendas no espaço urbano, a *renda diferencial de situação* é a nomenclatura utilizada por LEFEBVRE (1999a), resgatada de Adam Smith, para referir-se à renda diferencial I de Marx.

¹⁴ Novas estratégias de ampliação da renda diferencial vêm sendo aplicadas pelo Estado, em conjunto com a iniciativa privada, como será discutido no próximo capítulo, por meio de refinados mecanismos jurídico-político-econômicos, consubstanciados nas operações interligadas e urbanas. A ampliação das rendas é resultado, em última instância, da criação e ampliação de valores diferenciais aos espaços. Quanto maior o gradiente entre o espaço mais valorizado e o menos valorizado de uma cidade, maior a renda diferencial. Este aspecto também será abordado no capítulo seguinte.

de infra-estrutura em área distante do núcleo central da cidade, promover um loteamento popular, vender os lotes e, então, pressionar o poder público junto com os novos moradores a levar infra-estrutura para esta área distante. Ao fazer isso, o especulador fazia com que as terras no meio do caminho entre o núcleo central e a tal área mais distante fossem largamente valorizadas. Naturalmente que o especulador havia comprado estas terras intermediárias por preços mais baixos e que agora, por tratar-se de terras com infra-estrutura, os lotes poderiam ser vendidos a preços mais elevados. Em suma, o especulador comprava uma faixa de terras contínua por um preço baixo e começava a loteá-la pela porção mais distante do centro da cidade.

No mais, essa estratégia especulativa, além de potencializar a reprodução do capital imobiliário aos empreendedores, foi um dos embriões, como se verá adiante, do enorme crescimento horizontal da cidade de São Paulo.

Práticas especulativas como estas determinam que o proprietário antecipe sobre o preço do terreno uma renda mais elevada. Por conseguinte, o proprietário confere artificialmente uma renda diferencial ao seu imóvel (Cf. BOTELHO, 2003).

Tendo em conta a importância da propriedade da terra e as características das rendas advindas da propriedade (sobretudo as rendas diferenciais), antes de entrar-se propriamente na análise histórica da metrópole paulistana, há que se ressaltar a fundamental participação do Estado na reprodução capitalista da cidade, como um agente-chave do setor imobiliário.

Em realidade, nem sequer cabe a separação entre Estado de um lado e setor imobiliário de outro. As relações entre o público e o privado na cidade têm se tornado cada vez mais íntimas. Vejamos, no próximo capítulo, como se dá a atuação do público e do privado, que tem tornado as ações meramente especulativas, como a narrada acima, em estratégias históricas, dada à complexidade que tanto o capitalismo contemporâneo quanto a cidade capitalista têm assumido.

5 ESPAÇO E POLÍTICA – A RELAÇÃO PÚBLICO-PRIVADO: CONVERGÊNCIA DE INTERESSES, LUTAS E CONFLITOS

O Estado, através das esferas municipal, estadual e federal, por meio de variados agentes, planos e projetos viabiliza e concebe a ampliação da dominação do espaço pelos interesses do capital. Isso porque, no Estado-burguês, o público é estruturalmente comandado pelo privado, independentemente da gestão de momento, seja de direita ou de esquerda. O conjuntural (gestão) pode apenas evidenciar, mais ou menos, este caráter estrutural. O Estado de hoje, ao qual nos referimos nesta tese, coloca-se antes como um gestor do que como provedor de obrigações sociais. Segundo BAITZ (2004), “*o Estado se produz e reproduz como a imagem de uma empresa, e seus administradores também o fazem à imagem dos grandes homens de negócio*” (p.89).

Como será mostrado adiante, as ideologias¹⁵ e as práticas do Estado promovem a transformação e a valorização do espaço para a sua dominação pelo capital.

As diversas formas de intervenção do Estado no espaço urbano acarretam efeitos na renda diferencial de situação e, sobretudo, na de transcendência. O Estado classifica os espaços (por meio do zoneamento, planos diretores, operações urbanas), direciona recursos em obras de infra-estrutura, elege áreas prioritárias; valorizando diferencialmente os espaços e diminuindo ao mínimo os riscos para as inversões capitalistas, “contribuindo” para a reprodução ampliada do capital na cidade.

O entendimento da problemática relacionada à reprodução do espaço urbano na ótica da relação público-privado passa também, necessariamente, pela compreensão de um ponto fundamental: o planejamento urbanístico enquanto ideologia, conforme amplamente demonstrado por Lefebvre ao longo de suas obras dedicadas à problemática do espaço. O planejamento urbanístico enquanto

¹⁵ É importante salientar, ainda que sucintamente, o funcionamento das ideologias segundo LEFEBVRE (1975). Para o autor, “*uma ideologia procede por extrapolação. Parte de ‘qualquer coisa’, aumentando sua importância, trocando o relativo pelo absoluto, o acidental pelo essencial, o secundário pelo primordial, o fato pela norma e valor*” (p.199).

ideologia apresenta um discurso que concorre para ampliar o processo de valorização do espaço.

Nesse contexto, a ação estatal é historicamente constatada tanto na criação/gestão das políticas urbanas (incluindo as operações urbanas, os planos diretores e os zoneamentos), quanto na produção/manutenção da ideologia urbanística, referida há pouco.

Nas últimas duas décadas, no caso da cidade de São Paulo, os instrumentos privilegiados de intervenção estatal no espaço urbano, a serviço do capital privado, são as denominadas operações interligadas e operações urbanas.¹⁶

Tais operações representam a união de interesses imobiliários e financeiros com o setor público, ou melhor, através dele.

No caso das operações urbanas, isso ocorre, na medida em que o estatuto legal que as institui e as legitima (Lei 10.676 de 1988) mascara a real finalidade destas intervenções, qual seja, prover o espaço para que o capital monopolista privado possa se reproduzir ampliadamente, o que na prática significa a consolidação de um volume imenso de desapropriações, mudanças no zoneamento, urbanização de favelas, criação de infra-estruturas, enfim, toda sorte de incrementos que a iniciativa privada necessita para colocar em prática seus megaempreendimentos e lucrar fabulosamente com isso. Em outras palavras, segundo BOTELHO (2003), as operações urbanas representam o instrumental para a superação, *“por meio do poder público, dos entraves colocados pela propriedade privada do solo e pelo Plano Diretor do Município para a produção monopolista do espaço em uma área de intensa valorização imobiliária”* (p.77).

A compreensão das operações urbanas em São Paulo está ancorada no entendimento de que existem determinadas *“noções ‘operacionais’ de organização ou classificação que governam o espaço inteiro, do espaço privado ao espaço público, do mobiliário ao planejamento espacial. Tais noções claramente servem ostensivamente à homogeneização global, ao poder portanto. Afinal de contas, é o Estado – o ‘público’ e, conseqüentemente, o político, a autoridade –, que empreende*

¹⁶ As diferenças entre as operações interligadas (consideradas inconstitucionais e por isso suspensas) e as operações urbanas (um instrumento urbanístico mais refinado) serão objeto do próximo subitem.

esta organização e classificação dos espaços. Operações deste tipo, na verdade, conformam o espaço 'público' ao espaço 'privado', o espaço da classe hegemônica, ou de uma fração dela, o que em última análise, retém e mantém no mais alto nível a propriedade privada da terra e dos outros meios de produção. Então, só aparentemente, a esfera 'privada' é organizada sob o primado da 'pública'. Na verdade, a situação inversa (o mundo de cabeça para baixo e que é preciso fixar pelos pés) é o que prevalece" (LEFEBVRE, 1997:376).

MARTINS (1983) lembra que é característico do capitalismo “as coisas aparecerem como sendo o que não são, com a aparência contrária à da sua verdadeira essência” (p.169). Assim, a idéia (ou melhor, a ideologia) de que o Estado e suas instituições regulam o espaço privado e sempre defendem os interesses públicos majoritários revela somente a “aparência” da realidade, pois a “essência” mostra outra face e é pela análise apurada da essência que se pode tentar compreender a inversão dos interesses, a qual tem enorme repercussão sobre o espaço. É necessário apreender os termos da relação entre o público e o privado, repensando-os incessantemente.

A esse respeito, SEABRA (1987) afirma que “o público e o privado caminham juntos na produção da cidade. A estruturação do setor público não pressupõe, em si mesma, a superação do privado. Pelo contrário, o viabiliza” (p.15). Não se trata, pois, de uma luta entre os poderes público e privado, mas antes de uma estreita associação.¹⁷

¹⁷ Cabe aqui um parêntese: a dominação da cidade pelo capital, valendo-se de sua associação com o Estado, não se dá sem lutas e conflitos. A reprodução capitalista seja no espaço urbano ou rural, sempre pressupõe a exclusão, a marginalização, a segregação. Ao mesmo tempo em que o capital se apodera do espaço urbano para se reproduzir ampliadamente, movimentos sociais por moradia emergem para lutar pelo espaço. Naturalmente os movimentos sociais utilizam estratégias diferentes e vislumbam outros objetivos, lutando pelo direito ao uso do espaço.

É fato que nos últimos anos os movimentos por moradia ampliaram-se nas grandes metrópoles e sua organização está cada vez mais bem coordenada, mostrando que a dimensão do *vivido* não desaparece diante do espaço *concebido* (LEFEBVRE, 1997). São objetos de ocupação, pelos grupos de sem-teto, prédios desocupados, notadamente os públicos, e os grandes terrenos não edificadas. A área da Barra Funda/Água Branca, objeto deste estudo, configura-se como um espaço privilegiado também às ações dos sem-teto, na medida em que possui grandes terrenos não edificadas, localizados no dito “centro expandido” da metrópole. Segundo reportagens da Folha de São Paulo dos dias 10 e 16 de maio de 2004, destaca-se nesta porção da cidade a atuação da Associação dos Trabalhadores Sem-Teto da Zona Oeste (ASTZO) e da União Nacional por Moradia Popular (UNMP), cuja sede situa-se na Barra Funda, e que possui 48 mil famílias cadastradas na cidade de São Paulo.

Retomemos, agora, as operações urbanas, para tentar compreendê-las, historicamente, como importantes instrumentos de valorização do espaço e, conseqüentemente, de reprodução do capital imobiliário. Um recuo histórico é necessário.

Os conflitos desencadeados na luta pelo espaço se dão tanto no nível econômico quanto no político e seu palco é a cidade. A motivação dos sem-teto vai exatamente contra o Estado e sua política-econômica de favorecimento único e exclusivo dos interesses dos agentes do setor imobiliário. Nota-se que as ocupações e manifestações dos sem-teto, muitas vezes, não têm as ocupações como um objetivo final, mas a idéia é chamar a atenção para sua pauta de reivindicações que inclui basicamente a falta de políticas de financiamento para pessoas de baixa renda e a insuficiente e ineficiente política de construção de moradias populares.

Nos últimos anos, a principal estratégia de ação dos movimentos se dá pela união articulada de vários grupos, que promovem a ocupação *simultânea* e *repentina* de vários terrenos e edifícios, em diferentes porções da cidade, procurando dificultar a repressão policial e ampliar a cobertura da imprensa.

Um dado importante para se ter em conta é o fato de que o déficit habitacional no Município de São Paulo, segundo o IBGE (2004) é de cerca de 380 mil moradias, mas, por outro lado, existem mais de 420 mil habitações desocupadas e providas de infra-estrutura. Portanto, há muito espaço para poucos e pouco espaço para muitos.

A luta dos sem-teto é aqui abordada apenas de passagem, o que não significa, em hipótese alguma, ser uma questão menor. Ao contrário, mereceria um estudo específico sobre o tema, mas isso foge aos objetivos e recortes definidos neste trabalho.

Além dos sem-teto já organizados, conflitos ocorrem quando o Estado promove suas operações urbanas em áreas em processo de valorização, mas que possuem favelas no caminho. Nesse ponto, uma excelente pesquisa não pode deixar de ser citada, a de Mariana Fix, que cuidadosamente acompanhou os conflitos oriundos da remoção da favela Jardim Edith no processo de abertura da avenida Águas Espraiadas (atual Av. Jornalista Roberto Marinho) e das desapropriações para a ampliação da Avenida Faria Lima em Pinheiros e na Vila Olímpia (FIX, 2001).

5.1 OPERAÇÃO URBANA: UM INSTRUMENTO DE VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO POR MEIO DA AMPLIAÇÃO DA CRIAÇÃO DE DIFERENÇAS

Esta tese certamente não é a primeira nem será a última a se debruçar sobre a relação público-privado, em especial, no que se refere às políticas urbanas empreendidas pela municipalidade. As operações urbanas e outros instrumentos urbanísticos foram abordados em diversas pesquisas que em muito contribuem para a discussão sobre o espaço urbano como um negócio capitalista.¹⁸

O objetivo deste subitem é trazer esta discussão, já largamente abordada, como um elemento fundamental à compreensão da Operação Urbana Água Branca e, em seu interior, do projeto Bairro Novo, que constituem objeto dos capítulos finais desta tese. Apresenta-se aqui uma análise crítica das operações e de seu papel no conjunto das operações capitalistas desenvolvidas pelo público-privado.

O recuo histórico aqui até poderia ser mais longo, o que traria a este trabalho outros elementos para discussão, mas fugiria, talvez demasiadamente, dos objetivos centrais do trabalho. Para sustentar minimamente a discussão, o recuo deve-se iniciar em meados da década de 1980, momento em que a municipalidade passa a criar e a aperfeiçoar mecanismos jurídicos para fomentar os negócios imobiliários na cidade por meio de negociações diretas, principalmente, no que diz respeito ao direito de construir. Nesse sentido, o primeiro instrumento jurídico-urbanístico a ser analisado é a Lei do Desfavelamento (Lei 10.209/86), na verdade, o diploma legal matriz das operações interligadas.

A Lei do Desfavelamento, revestida de uma justificativa social (criar meios mais eficazes de combater o problema habitacional na cidade, por meio de recursos da iniciativa privada), permitia alterações pontuais no zoneamento do município. O primeiro artigo da Lei é esclarecedor: “os *proprietários de terrenos ocupados por favelas (...) poderão requerer, à Prefeitura do Município de São Paulo, a modificação dos índices e características de uso e ocupação do solo do próprio terreno ocupado*

¹⁸ Dentre tantas pesquisas, em especial as que se revestem de uma abordagem crítica e dialética sobre os instrumentos urbanísticos, notadamente as operações urbanas, devo citar, pela importância de suas contribuições para o presente trabalho, as pesquisas de CARLOS (2001), FIX (2001), BAITZ (2004) e SILVA (2006).

pela favela, ou de outros, de sua propriedade, desde que se obriguem a construir e a doar, ao Poder Público, habitações de interesse social para a população favelada". Nasce então um instrumento que possibilita transferências de coeficientes de construção e das características de uso e ocupação do solo na cidade¹⁹. Esta Lei, aprovada na gestão de Jânio Quadros (1985-1988), foi posteriormente refinada em gestões posteriores, e teve inclusive seu nome alterado para Lei das Operações Interligadas²⁰.

Voltando-se ao primeiro artigo da Lei, fica claro que as possíveis mudanças pontuais do zoneamento em terrenos localizados em qualquer parte do município não é direta, ou seja, há a mediação da Prefeitura, que cobra uma **contrapartida**, neste caso, a construção de Habitações de Interesse Social (HIS).

Desta Lei decorrem duas constatações jurídicas importantes:

a) de acordo com o princípio constitucional da igualdade, a Lei teve que ser estendida a todos os proprietários de terrenos urbanos na cidade, e não somente aos proprietários de terrenos ocupados por favelas²¹ (Cf. BAITZ, 2004:111) e

¹⁹ O direito de construir está diretamente vinculado à idéia de solo criado. Criar solo significa construir mais de um pavimento, ou seja, construir acima ou abaixo do solo natural (térreo). Esta criação de solo não é uma arbitrariedade do construtor. O construtor deve seguir as normas do Plano Diretor do Município, em especial, o zoneamento. O Plano Diretor de 2004 estabelece os seguintes coeficientes para a cidade: a) as zonas exclusivamente residenciais (ZER) têm coeficiente de aproveitamento máximo igual a 1,0; b) as zonas industriais em reestruturação (ZIR) têm coeficientes de aproveitamento máximo igual a 2,5; e c) as zonas mistas (ZM) têm coeficientes de aproveitamento máximo que podem variar de acordo com o microzoneamento de 1,0 a 4,0. Para o cálculo final da área que pode ser construída, o construtor ainda deve levar em consideração a taxa máxima de ocupação (em porcentagem) de seu terreno, taxa também definida no Plano Diretor para as diversas zonas da cidade. Um exemplo pode ser útil para mostrar como o cálculo é feito: um terreno de 200 m² localizado numa ZER poderá ter uma área construída total de 200 m², uma vez que o coeficiente nesta zona é 1,0. No entanto, nesta zona a taxa de aproveitamento do terreno é 50%. Assim, a casa poderá ter no térreo 100 m². Como o construtor tem direito de construir 200 m², os 100 m² restantes poderão ser destinados à criação de solo, seja um pavimento superior ou um pavimento subterrâneo. A área computável para o coeficiente são as áreas construídas, ou seja, aquelas com pelo menos três paredes. De tal maneira, os 100 m² que sobraram no térreo poderão ser destinados a varandas, piscina, garagem etc. Estes são os principais parâmetros negociados na Lei de Desfavelamento, bem como nas operações interligadas e urbanas, conforme discutido adiante.

²⁰ A mudança de nome foi sugerida na gestão seguinte, de Luiza Erundina (1989-1992). Segundo apurou FIX (2001), a Prefeitura do PT considerava que o nome anterior não era adequado para uma gestão de esquerda. Tirando o nome, a gestão de Erundina considerou legítimos os mecanismos da Lei de Desfavelamento. Houve, é verdade, tentativas de criar algumas restrições em relação às mudanças dos índices urbanísticos e o estabelecimento de critérios mais claros para a aceitação das propostas, mas tais alterações não foram aprovadas.

²¹ Esta extensão, justificada pelo princípio constitucional da igualdade foi baseada, em realidade, no fato de a Prefeitura ter, por um lado, interesse em ampliar o leque de negociadores e, por outro, para

b) Ficando as alterações no zoneamento a cargo da Prefeitura, ou seja, do executivo, a Lei do Desfavelamento feria a Constituição, pois toda e qualquer mudança no zoneamento deve ser objeto de aprovação pelo legislativo municipal, que deve votar as alterações em quorum qualificado²².

Em razão destas constatações, que culminaram em sua anulação, uma segunda Lei (11.426/93) foi elaborada na gestão de Paulo Maluf (1993-1996) para substituir a primeira. Nesta segunda versão da Lei surge a obrigatoriedade de que todas as propostas de alterações no zoneamento devam ser encaminhadas pelo Executivo ao Legislativo para aprovação. Por um lado, resolvia-se a questão da inconstitucionalidade da Lei anterior, mas por outro, criava-se um mecanismo muito pouco eficiente para a aprovação dos projetos, uma vez que o trâmite de aprovação era muito lento; isso quando viável, em razão do grande número de propostas encaminhadas.

Aproximadamente dois anos depois, ainda na gestão de Paulo Maluf, uma terceira versão da Lei alterou as disposições anteriores. Nesta nova versão da Lei (11.773/95), já com a designação de Lei das Operações Interligadas (denominação proposta na gestão de Luiza Erundina), a contrapartida foi alterada, ou seja, a obrigação da construção de HIS foi substituída por pagamentos em espécie. O primeiro artigo da Lei já esclarece a importante alteração: *“Os interessados em apresentar propostas de modificações de índices urbanísticos e de características de uso do solo, com base na lei 10.209, de 9 de dezembro de 1986, deverão destinar ao Fundo Municipal de Habitação – FMH, criado pela lei 11.632, de 22 de julho de 1994, a importância relativa à totalidade dos valores estipulados como contrapartida para construção de Habitações de Interesse Social – HIS para atendimento de moradores de habitação sub-normal.”*

A idéia desta nova forma de contrapartida, vinculada ao *“Programa Direito à Moradia”*, destinado à construção de *Cingapuras* na gestão de Paulo Maluf, era a de que a construção (com o dinheiro da contrapartida) deveria ser feita pela própria

evitar que proprietários interessados em negociar, mas que não tinham favelas em seus terrenos, pudessem incentivar ocupações irregulares para se valerem das prerrogativas postuladas na Lei.

²² Para que as alterações fossem aprovadas havia a necessidade de que 2/3 dos vereadores votassem a favor e não a maioria simples (1/2 + 1).

Prefeitura; segundo FIX (2001), solução “*mais eficiente do ponto de vista do marketing político do que o desfavelamento de Jânio Quadros (...) Desse modo, à ‘guinada social’ do prefeito Paulo Maluf, cujo principal símbolo era o programa habitacional Cingapura, foi em parte custeada por especulação imobiliária através de mudanças de zoneamento pela Operação Interligada*” (p.75).

No entanto, a Lei 11.733/95, em seu segundo artigo, volta a atribuir ao Executivo o papel de “legislar” e decidir sobre o zoneamento, ao afirmar que “o interessado no tipo de operação de que trata esta lei deverá submeter à aprovação do Executivo Municipal proposta de Operação Interligada, acompanhada da documentação exigida em Edital de Chamamento (...)”. Hipótese: com a proposição dessa nova inconstitucionalidade a Prefeitura ganhava tempo para fazer negociações pela cidade antes que terminasse a gestão de Paulo Maluf, em 1996. Afinal proposições como essa, são do tempo da ditadura militar, em que o Executivo promovia as transformações que queria sem aprovação do legislativo e sem o julgamento do judiciário, ficando estes últimos, submetidos ao primeiro. E de fato, antes que fosse anulada por uma lenta (como sempre) decisão judicial, a Prefeitura teve tempo de promover muitos e grandes negócios na cidade²³, atraindo a atenção dos capitalistas do setor imobiliário²⁴.

As operações interligadas envolviam a cidade como um todo e deixavam livre aos agentes do imobiliário a decisão sobre as áreas nas quais lhes interessava alguma negociação de contrapartida. De tal maneira, os investimentos passaram a

²³ Pode-se citar, a título de exemplo, dois casos de operações interligadas: o do megaempreendimento residencial do Bairro Panamby, no qual “em troca da aprovação do empreendimento pela Prefeitura, o fundo de investimentos imobiliários Panamby doou uma área de 130 mil metros quadrados para a implantação de um parque dentro do próprio Bairro, o Burle Marx. (...) A criação do parque, além de derrubar os empecilhos impostos ao empreendimento pela Lei de Zoneamento, revelou-se um dos grandes atrativos imobiliários do Panamby, que passou a ser anunciado pelos agentes imobiliários como ‘a mais bela reserva verde da cidade’” (FIX, 2001:22). Outro exemplo de contrapartida que ocorreu antes que a Lei fosse suspensa, refere-se ao Shopping Center Villa-Lobos, uma vez que “a autorização do empreendimento teve como contrapartida o pagamento de cerca de 4,5 milhões de reais pela Companhia Brasileira de Projetos e Obras (CBPO) para a construção de 16 prédios do Projeto Cingapura” (FIX, 2004:25).

²⁴ As operações interligadas só tiveram fim em 1999, quando o Judiciário julgou uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) que postulava que a Lei das Operações Interligadas feriam “uma pedra angular do sistema normativo, ao fazer transferência de competência do poder Legislativo ao poder Executivo quanto ao estabelecimento do zoneamento municipal (...), e por tratar isoladamente os lotes, caracterizando esse instituto como uma completa exceção urbanística” (BAITZ, 2004:113).

se concentrar nas porções da cidade de maior interesse mercadológico. Por seu turno, a Prefeitura também passou a destinar recursos à urbanização das favelas que estavam envoltas de áreas nobres. Assim, as operações interligadas que vinham revestidas de uma justificativa social, ou seja, de que a iniciativa privada estaria carreando recursos para as HIS na cidade, portanto uma Lei para promover justiça social e redistribuição de renda, agora revela sua essência: uma Lei concentradora de investimentos em terrenos localizados em áreas nobres e valorizadas da cidade. O capital imobiliário ganha duplamente: ao ter ajustado as normas de regulação do uso e ocupação do solo ao seu empreendimento (note a inversão: **não é mais o empreendimento que se submete aos lugares da cidade em que ele, de acordo com o zoneamento vigente poderia ser construído; mas sim, é o lugar da cidade, escolhido pelo empreendedor, que se submete ao empreendimento**) e ao ver antigas favelas em áreas valorizadas serem urbanizadas ou removidas, acrescentando mais valor ainda aos imóveis nestas áreas nobres.

Mesmo diante da suposição de que as operações interligadas fossem constitucionais e continuassem gerando bons negócios pela cidade, beneficiando o setor imobiliário, elas tinham uma limitação: restringiam-se a empreendimentos isolados na cidade, resolvendo problemas que o zoneamento criava para um edifício aqui ou um shopping ali (Cf. FIX, 2001:76). Elas não permitiam a promoção de grandes projetos de renovação urbana, em áreas eleitas na cidade, com grande potencial de valorização, tais como: Água Branca, Barra Funda, Pinheiros, Itaim, Vila Olímpia, Brooklin, entre outras.

A Lei que se destina ao propósito de promover a renovação urbana é a das operações urbanas, que se configura num poderoso instrumento urbanístico, atualmente muito disseminado, e que tem sido utilizado para justificar enormes intervenções em áreas selecionadas da cidade.²⁵

²⁵ As primeiras áreas tidas como prioritárias para realização de operações urbanas, propostas no Plano Diretor de 1985, eram o Anhangabaú, Água Branca, Faria Lima, Luis Carlos Berrini e Paraisópolis. Posteriormente foram de fato propostas e votadas na Câmara as Operações Urbanas do Anhangabaú (depois Operação Urbana Centro), da Água Branca, das Águas Espraiadas (que inclui a região da Berrini) e da Faria Lima. Na gestão de Marta Suplicy (2001-2004) houve uma multiplicação das propostas de operações urbanas, que passaram a abranger áreas cada vez maiores. Segundo SILVA (2006), as quatro operações urbanas mais recentes propostas pela Prefeitura são: Butantã/Vila Sônia, Vila Leopoldina/Jaguará, Vila Maria/Campo de Marte e Diagonal

Como freqüentemente assinalado nos estudos sobre as operações urbanas, elas **não** vieram para substituir as interligadas. As operações urbanas seriam um instrumento a mais de atuação do público e do privado na cidade, não fosse a anulação, pelo judiciário, das interligadas. Na verdade, o fato da operação interligada ter sido considerada inconstitucional pode levar ao entendimento equivocado de que uma veio para substituir a outra, quando em realidade ambos os instrumentos nasceram juntos, no Plano Diretor de 1985, da gestão de Jânio Quadros. De qualquer forma, as operações urbanas têm caráter muito mais amplo que as interligadas (que lidavam com lotes isolados) e não apresentavam o “problema” jurídico relativo à competência de mudanças no zoneamento, isso porque, as mudanças, em cada operação proposta pelo Executivo (formuladas pela Emurb), eram aprovadas em Lei pela Câmara Municipal.²⁶

As operações urbanas, ao contrário das interligadas, restringem-se a perímetros definidos dentro da cidade, nos quais é estabelecido um novo zoneamento, distinto daquele do Plano Diretor, menos restritivo e mais atraente ao capital imobiliário. Reside neste aspecto a principal diferença entre as operações urbanas e as interligadas. Além desta distinção, em cada operação urbana, os metros quadrados adicionais destinados à venda para além das normas estabelecidas pelo zoneamento original da área são limitados em Lei. Outra diferença constatada é a relativa desvinculação com a questão habitacional. Nas operações interligadas a contrapartida era mais diretamente vinculada à construção ou, posteriormente, ao pagamento em dinheiro que deveria ser destinado pela Prefeitura à construção de HIS, ao passo que nas operações urbanas, ficou estabelecido que apenas 10% dos recursos das contrapartidas devem ser destinadas às HIS, as quais devem ser construídas no interior do perímetro da operação²⁷.

Sul; sendo que “somente as duas primeiras já somavam 1658 hectares, aproximadamente 1650 quarteirões urbanos.” (p.6).

²⁶ Segundo BAITZ (2004:119), para salvar alguns casos de operações interligadas, quando possível, eles foram enquadrados em áreas de operação urbana pela Prefeitura.

²⁷ Em realidade todos os recursos oriundos de uma operação urbana têm que ser empregados no próprio perímetro da operação. Quando se justifica que uma operação urbana é redistribuidora de investimentos no interior do município, isso se deve à alegação de que a municipalidade economizaria recursos (pois os gastos com as operações são cobertos por recursos privados – as

Vejamos agora a definição oficial da Prefeitura. Segundo a Emurb, uma operação urbana consiste em “*um conjunto de mecanismos jurídicos, institucionais e financeiros voltados ao cumprimento de um plano de renovação urbana, abarcando em seu escopo desde a adequação das infra-estruturas públicas até a definição de padrões adequados de desenho urbano*” (EMURB, 1991:12-13).

É neste conjunto de mecanismos jurídicos, institucionais e financeiros com o objetivo de implantar um plano de renovação urbana numa determinada área da cidade, cujo perímetro é definido pela Prefeitura, que se abre a possibilidade de negociação de parâmetros urbanísticos com empreendedores imobiliários, cujas propostas são apresentadas à Prefeitura por meio do preenchimento de um formulário, no qual o interessado, baseado nas regulamentações da Lei de uma Operação Urbana específica, informa à Prefeitura que tipo de negócio pretende fazer com ela: o que quer comprar (o que quer mudar no zoneamento) e o que irá oferecer (contrapartida).

Destrinçando um pouco mais a definição da Emurb, exposta acima, em outro documento, datado de 1995, em anexo à Lei 11.774/95 (Operação Urbana Água Branca), os mecanismos previstos numa operação urbana são revelados mais claramente. Para a Emurb, ou seja, para a Prefeitura Municipal²⁸, “*A Operação Urbana é um instrumento legal que possibilita a execução de obras e serviços num determinado perímetro com recursos captados a partir da permissão de exceções à Lei de Zoneamento. Proprietários e investidores cujos imóveis estejam localizados no perímetro abrangido pela Lei da Operação Urbana podem solicitar, mediante o pagamento de contrapartida:*

1. ***Alteração de Índices e usos previstos na Lei de Zoneamento e no Código de Obras e Edificações.***
2. ***Cessão do espaço público aéreo e subterrâneo.***

contrapartidas), os quais poderiam ser destinados a outras áreas mais pobres da cidade. No entanto, como será discutido adiante, a esse discurso não corresponde uma prática.

²⁸ A citação a seguir é longa, mas necessária para elucidar sem distorções, com as próprias palavras da Prefeitura, os mecanismos previstos nas operações urbanas. As partes grifadas em negrito são do texto original e as partes sublinhadas são do autor.

3. ***Transferência do potencial construtivo não utilizado dos imóveis tombados pelo Patrimônio Histórico em troca do compromisso da manutenção e preservação destes bens culturais.*** (Como se já não fosse obrigação legal, por parte do proprietário, a preservação e manutenção de um imóvel tombado em sua propriedade).²⁹
4. ***Regularização de construções, reformas e ampliações executadas em desacordo com a legislação.***” (EMURB, 1995:9)

Adiante, o mesmo documento indica que “os recursos assim obtidos serão aplicados exclusivamente em obras previstas na lei da Operação Urbana na área contida por seu perímetro. Assim, os recursos aplicados voltam na forma de benefícios para os empreendedores e para a comunidade da região.”

É importante salientar que a adesão à Operação Urbana não é obrigatória, e que estes mecanismos poderão ser utilizados por proprietários de imóveis situados dentro do perímetro em concordância com seus interesses econômicos.

*A contrapartida pela concessão dos benefícios poderá ser paga em dinheiro, em bens imóveis ou através da execução de obras constantes da Lei.*³⁰

As propostas apresentadas serão analisadas caso a caso, por um Grupo de Trabalho Intersecretarial composto de representantes das Secretarias de Planejamento, Habitação, Vias Públicas, Administrações Regionais, Verde e Meio Ambiente e Transportes, sob coordenação da EMURB.

²⁹ A questão dos tombamentos de imóveis será discutida mais detalhadamente no Capítulo 8, por ocasião da análise da implantação do Centro Empresarial Água Branca.

³⁰ Neste aspecto, o tipo de pagamento mais comum, e preferido pelos proprietários, no caso da Operação Urbana Água Branca, tem sido a execução de obras, que claramente os beneficia mais diretamente do que pagamentos em espécie. No caso do Centro Empresarial Água Branca a contrapartida foi a construção da ampliação da Av. Auro Soares de Moura Andrade, via que fica atrás do Centro Empresarial e que praticamente destina-se aos usuários dos edifícios, dando maior conforto aos usuários dos conjuntos comerciais. No caso da reconstrução do Shopping Center Bourbon, a contrapartida está sendo a construção de um piscinão para retenção de águas pluviais, com o intuito de sanar as frequentes inundações no largo da Pompéia. Assim, poderão tirar a incomoda placa que existe no estacionamento do shopping que avisa aos usuários que em caso de chuvas fortes os clientes devem retirar seus veículos, pois a área está sujeita a inundação. O Centro Empresarial Água Branca e o Shopping Center Bourbon serão analisados mais detalhadamente nos capítulos finais. É importante desde já salientar que ambas as contrapartidas, na verdade, convergem para valorizar o próprio empreendimento executado.

Após a análise do Grupo de Trabalho, a proposta é submetida à deliberação da Comissão Normativa de Legislação Urbanística, a quem compete a aprovação final (EMURB, 1995:9).

E assim, como mostram os mecanismos previstos para as operações urbanas, fica bem clara a atuação do público e do privado com o objetivo aparente de levar adiante os desejados processos de renovação urbana; e do objetivo aparentemente secundário, mas incluso nas operações, de comercializar parâmetros urbanísticos interessantes ao setor imobiliário. Só não são explicitados (será que poderiam ser?) os critérios de negociação no interior do citado Grupo de Trabalho.³¹

O plano de renovação urbana, entendido como o objetivo final dos mecanismos descritos acima, é objeto do capítulo 9, no qual será analisado mais detalhadamente uma destas Leis de Operação Urbana, a Lei 11.774 de 18 de maio de 1995, que define a Operação Urbana Água Branca.

Tal como as interligadas, as operações urbanas também possuem uma “máscara social” que procura escamotear seus verdadeiros propósitos. A “máscara social” vem revestida no discurso ideológico de que nas operações urbanas, em razão da participação direta dos investidores privados, as transformações urbanísticas ocorrerão *“com reduzida participação dos recursos públicos”* (Artigo 1º. Da Lei 11.744/95 – Operação Urbana Água Branca, *In*: EMURB, 1995). Portanto tais recursos seriam destinados a outras áreas da cidade. Nesse aspecto, FIX (2001) afirma que *“as Operações Urbanas têm sido arduamente defendidas, pela direita e pela esquerda, como ‘solução’ diante da ‘crise do Estado’. A Operação Urbana seria uma espécie de ‘fórmula mágica’ na qual a parceria entre quem tem capital para investir e quem pode intervir resultaria no benefício de todos.”* (p.80). Nesse aspecto, aos defensores das operações, tal instrumento é válido, pois permite que sejam

³¹ A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), criada para apurar irregularidades na Operação Urbana Faria Lima (OUFL), concluiu que *“a OUFL foi uma iniciativa de valorização imobiliária, com os empreendedores preocupados apenas em saber quantos metros a mais poderiam construir e quanto poderiam lucrar”* (SÃO PAULO – Câmara da Cidade – *Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar irregularidades acerca da Operação Urbana Faria Lima, recentemente regulamentada através do decreto 41.257/01 (RDP 0084/2002)*. São Paulo, 2002, p.15. *Apud* BAITZ, 2004:126).

definidas operações em quaisquer áreas da cidade, impulsionando planos de renovação urbanística com “reduzida” participação dos recursos públicos.

No entanto, “esquecem” os defensores (da esquerda e da direita) das operações urbanas, que como as operações pressupõem o interesse do setor privado, é intrínseco a elas, que só serão realizadas em áreas privilegiadas da cidade, nas quais o imobiliário já iniciou um processo de valorização. Afinal, se as operações urbanas são um instrumento de “parceria” entre público e privado, isso pressupõe o interesse de ambas as partes envolvidas. Difícil pensar, ou melhor, conceber, hoje, operações deste tipo no Capão Redondo, em Guainazes, Perus ou Vila Brasilândia, só para citar alguns exemplos. Uma operação urbana só faz sentido em áreas cujo interesse imobiliário já é marcante. Nestas áreas, cabe à Prefeitura induzir e potencializar a realização da supervalorização imobiliária. É necessário repetir: na aparência, as operações urbanas emergem como um mecanismo distributivo, pois o Estado estaria utilizando recursos privados para viabilizar obras de infra-estrutura. Mas a essência revela que o Estado acaba induzindo a valorização imobiliária em áreas nobres da cidade, impulsionando o imobiliário a construir obras que serão úteis, em última instância, não à cidade como um todo, mas especialmente a eles próprios que terão, ao final de contas, seus imóveis e terrenos ainda mais valorizados. Isso sem contar que para construir obras úteis aos próprios empreendedores, eles ainda lucraram ao “ganharem” da Prefeitura o direito de construir em exceção ao estabelecido no Zoneamento e no Código de Obras. Que contrapartida é esta? Uma falsa contrapartida em que os empreendedores imobiliários ganham duas vezes. É realmente uma contrapartida ou um presente de grego que os empreendedores devem dar à sociedade?

Mas não é só isso. A Prefeitura ainda afirma que irá participar com reduzido gasto público. O discurso é este, mas a prática das operações tem sido outra. No estudo de FIX (2001) sobre as Operações Urbanas Faria Lima e Águas Espreiadas, a autora afirma que *“os projetos de Operação Urbana geralmente incluem um importante investimento inicial do Estado, para criar a perspectiva de valorização e assim atrair os investidores privados: a chamada ‘âncora’ ou ‘projeto motor’ da operação, capaz de ‘alavancar’ o processo de renovação.”* (p.79) No caso das

operações por ela analisadas, a expansão da avenida Faria Lima tanto em Pinheiros quanto na Vila Olímpia e a abertura da avenida Águas Espreiadas (atual Av. Jornalista Roberto Marinho), obras realizadas com recursos públicos, foram estas âncoras³². Ocorre que “se a ‘âncora’ funcionar e forem angariados mais recursos do que o necessário para a construção da obra, esse lucro será ‘dividido’ entre a iniciativa privada, que ganha com a valorização dos novos empreendimentos, dos terrenos e dos imóveis, e a Prefeitura, que recupera os gastos orçamentários com a obra, podendo inclusive investir noutras regiões. Mas se der ‘prejuízo’, (...) quem paga é sempre o Estado. (...) Como os recursos públicos são escassos (aliás, era essa a constatação inicial que justificaria o apreço pelas parcerias!), esse investimento revela-se o contrário do que afirma ser: a priorização de obras concentradoras de renda, ‘não-prioritárias’, em detrimento de outros investimentos em regiões da cidade menos privilegiadas” (p.79-80).³³

Além das questões acima expostas, é necessário aprofundar o papel das operações urbanas. Nestas operações, mais que nunca, **a Prefeitura atua como promotora da valorização do espaço, criando os meios para potencializar os investimentos do setor imobiliário, aperfeiçoando a cidade como negócio, potencializando a diferença e o valor dos espaços na cidade; em última instância, a Prefeitura amplia a renda diferencial transcendente dos espaços eleitos**. O que isso quer dizer: existe um plano diretor e seu zoneamento que, em si, já cria atributos diferenciados aos espaços da cidade, atributos estes que influenciam nos valores dos terrenos³⁴. Ocorre que tais atributos criam empecilhos para o setor imobiliário poder atuar de forma mais lucrativa. Quando a Prefeitura abre possibilidades de exceção ao Plano Diretor, que ela mesma criou, ampliam-se as possibilidades de diferenciar os espaço da cidade. Vejamos um exemplo ilustrativo: numa Zona Industrial em Reestruturação, cujo índice máximo do

³² Para citar um exemplo distinto, no caso da Operação Urbana Centro, as “âncoras” ou “motores” são os inúmeros equipamentos culturais que os governos municipal e estadual têm levado à região nos últimos anos. A questão da indústria cultural como motor de renovação ou requalificação urbanas será discutida no item 5.2.2, a seguir.

³³ “Que ninguém se engane (...), somas gigantescas de recursos públicos foram consumidas, apesar da publicidade em torno das famosas ‘parcerias’ com o capital privado” (MARICATO:2002:160).

³⁴ Numa mesma região da cidade, mais vale um terreno de 100 m² com coeficiente de aproveitamento 4,0 do que um terreno de 200 m² com coeficiente 1,0.

coeficiente de construção é 2,5 para todas as ZIR da cidade, a Prefeitura quando cria por Lei a Operação Urbana Água Branca passa a diferenciar esta área industrial das demais. Ou seja, na Água Branca (no perímetro de intervenção da operação) não se aplica mais o índice 2,5 (que agora poderá ser superior) ao contrário das outras áreas de ZIR não incluídas em operações urbanas. Ao criar e ampliar diferenças entre os espaços cria-se e amplia-se os valores dos lugares, uns valerão cada vez mais que outros. O gradiente de valorização na cidade é ampliado.

Conforme discutido no subitem 4.1, com a Lei de Terras de 1850, o acesso à terra ficou restrito a compra em dinheiro, ou seja, só aqueles que podem pagar têm o direito à propriedade de uma porção do solo. Com as operações urbanas e interligadas, um procedimento semelhante foi adotado em relação a outro direito, o direito de construir. Só quem pode pagar é que terá direitos especiais de construir além do estipulado no zoneamento. O zoneamento passa a ser um instrumento morto em seu sentido original, qual seja, disciplinar e ordenar a produção do espaço, mas passa, por outro lado, a ser um instrumento básico e fundamental para negociar aditivos do direito de construir.

E quem ganha com esses processos de diferenciação do espaço? Ganha o capital imobiliário que é reproduzido ampliadamente e com lucros cada vez maiores. Nesse sentido, as operações urbanas constituem o refinamento de um processo de reordenação do capital imobiliário na cidade, tanto ao ampliar a realização de grandes obras de infra-estrutura quanto ao permitir obras privadas fora dos parâmetros do zoneamento.

Mas o imobiliário ganha mesmo ainda tendo que “pagar” as contrapartidas? Pelo exposto, seria ingenuidade pensar que quem paga essas contrapartidas (na verdade, presentes de grego, pois se trata de uma contrapartida-investimento) são os agentes do setor imobiliário. Ao contrário, o imobiliário ganha e muito com o processo de diferenciação/valorização, pois quem paga todos os investimentos da valorização (inclusive as pseudo-contrapartidas) são os consumidores do espaço e a sociedade como um todo. Com a diferenciação cada vez mais acentuada dos valores do espaço na cidade, amplia-se enormemente a segregação sócio-espacial. Ou seja, quem pode pagar caro, consome os melhores lugares. Quem pode pagar

pouco, consome lugares intermediários. Mas a grande maioria que não tem dinheiro para consumir “espaços nobres”, fica relegada aos espaços suburbanizados, desprovidos de infra-estrutura e distantes das positivities da cidade e do urbano³⁵.

Em suma, as operações urbanas acentuam as diferenças entre os espaços na cidade e, por conseguinte, ampliam os valores diferenciais do espaço. Agrega-se renda diferencial de transcendência às áreas eleitas na cidade pelo público-privado, com graves conseqüências no âmbito social. O espaço, nesse sentido, reproduz, como uma espécie de espelho, o acentuado processo de concentração de renda no País que, ao invés de reversão, parece se acentuar cada vez mais.

Mas, como já dito, as operações urbanas são bem vistas aos olhos de políticos de esquerda e de direita, o que as levou ao Estatuto da Cidade. Portanto, este instrumento paulistano agora está previsto para ser aplicado em diversas cidades e metrópoles brasileiras.

A partir da discussão sobre as operações urbanas e interligadas, pode-se revisitar o capítulo anterior, que discutiu a propriedade privada e as rendas fundiárias. Ambas são potencializadas nestes novos instrumentos urbanísticos. A propriedade privada é fragmentada em inúmeros direitos: direito de propriedade, direito de construir, direito de superfície, direito de posse etc (Cf. BAITZ, 2004), os quais potencializam os negócios na cidade, por intermédio da Prefeitura. E as rendas diferenciais de transcendência ganham com as operações urbanas a expressiva possibilidade de ampliar o valor diferencial no interior da cidade, ampliando os lucros dos proprietários de imóveis dos perímetros selecionados.³⁶

Para finalizar este subitem um registro soa importante: é necessário muito cuidado com as generalizações, isso porque não há homogeneidade de pensamento e nem de ações. Ou seja, subsistem no interior da relação entre o público e o privado correntes disciplinadoras em relação ao uso do solo e ao zoneamento (ainda que esta corrente seja um resíduo da época do desenvolvimentismo pregado na

³⁵ Optamos por usar o termo “suburbanizados” ao invés de “periféricos” para acentuar o caráter não-urbano das áreas periféricas, tendo em vista as positivities, ainda que muitas vezes virtuais, contidas no urbano, conforme a discussão apresentada no Capítulo 3.

³⁶ Como será mostrado no Capítulo 9, as operações urbanas (mesmo quando ainda estão no papel) são capazes de impulsionar largamente a multiplicação de empreendimentos nas áreas lindeiras ao seu perímetro, valorizando o entorno.

ditadura militar e do urbanismo modernista, analisado a seguir) com outras correntes de pensamento-ação que vem “pregando”, notadamente desde meados da década de 1980, a “parceira” público-privado e a negociação do plano diretor, tornado, também, uma mercadoria. Aqui se escreve sobre tendências; e tendências não são absolutas, são sempre relativas. Este registro tem a intenção de colocar a discussão num patamar mais adequado, apontando que os resíduos discutidos no capítulo 2 (considerações metodológicas) aplicam-se também ao pensamento-ação e que coexistem pensamentos e ações diversos, uns predominantes (esses que analisamos neste item) e outros residuais, mas nem por isso, desaparecidos.

No presente item foram discutidos, sobretudo, alguns instrumentos urbanísticos amparados juridicamente por Leis. A seguir, é mister buscar a compreensão de tais instrumentos tendo-se em vista a renovação urbana que estes anunciam. O que significa esta renovação urbana? Em que momento elas surgem? Como se dá a crítica desta renovação urbana e de outros planos e projetos urbanísticos? Estas questões são básicas não só para contextualizar os instrumentos urbanísticos que procuram propagá-las, mas para sustentar as críticas elaboradas por ocasião da análise (desenvolvida no Capítulo 9) do Projeto Bairro Novo, um exemplo de projeto de renovação urbana, sob a égide do pensamento “pós-moderno”.

5.2 PROJETOS URBANÍSTICOS: OS PLANOS DE RENOVAÇÃO URBANA COMO “MOTORES” DAS OPERAÇÕES

“Lefebvre foi mais longe em sua atraente radicalidade, identificando o planejamento (ou o urbanismo, indiferentemente) como o pior inimigo do urbano ao destruir a vida cotidiana” MARICATO (2002:130).

O urbanismo é aqui discutido como uma técnica; e como tal, tem uma certa finalidade. Finalidade esta que pode ser vista sob diversos ângulos: no discurso e na prática. Mas o urbanismo não é certamente somente uma técnica: é também uma arte de massa que constrói “monumentos”, talvez a mais aparente dentre demais formas artísticas, uma vanguarda. Mas esta arte, assim como sua técnica, estão inseridas num processo histórico em que *“a cultura tornou-se peça central na máquina reprodutiva do capitalismo, a sua nova mola propulsora”* (ARANTES, 2001:143). Como uma arte ou uma técnica, isso é menos importante. O fundamental é não compreender o urbanismo de forma isolada, mas sempre tendo em vista sua inclusão na reprodução do modo de produção capitalista. As transformações do capital, sempre procurando “adaptar” as novas realidades por ele mesmo produzidas, leva também um de seus braços de atuação na cidade, o urbanismo, a se transformar continuamente, a seu serviço.³⁷

A crítica ao urbanismo pode ser colocada aqui em duas perspectivas: a primeira direcionada ao urbanismo em si, ou seja, à sua existência enquanto instrumento histórico de intervenção na cidade; a segunda, direcionada ao urbanismo contemporâneo (cujas correntes são chamadas de “pós-modernas”), o qual engendrou e vem disseminando a idéia da cidade-empreendimento, a cidade para ser vendida, a cidade que produz uma arquitetura de vitrine para servir de instrumento de propaganda e marketing.³⁸

³⁷ “O capitalismo mundial mudou muito nas últimas décadas. É natural que sua lógica cultural também” (ARANTES, 2001:27)

³⁸ Segundo ARANTES (2001), “no geral, o que se vê por todos os lados é uma arquitetura medíocre, de citação, feita para embasbacar uma burguesia que persegue todas as marcas de ‘modernidade’ –

A primeira perspectiva será aprofundada mais adiante, sobretudo nos capítulos finais e nas conclusões. Neste item, sem esquecer da primeira, procurar-se-á abordar alguns aspectos da segunda perspectiva.³⁹

Numa definição inicial (certamente reformulada e ampliada ao longo do texto) o urbanismo é um instrumento de gestão empresarial da cidade, sustentado por um discurso ideológico⁴⁰, e que configura, atualmente, em razão da natureza de seus projetos, uma propaganda para o mercado de comercialização das cidades, que passam a competir entre si no mercado mundial.

Dito isto, vamos por partes... Iniciemos pelo urbanismo-disciplinador do movimento modernista, que se iniciou na década de 1930 e entrou em crise (no Brasil) em meados da década de 1970, em direção ao urbanismo encorajador do crescimento (não mais pelo Estado desenvolvimentista autoritário, mas seguindo o primado das “parcerias” público-privado), cujos resultados (no Brasil), podem ser

dos carros importados aos condomínios de pórticos monumentais, vidros espelhados, formas e materiais em profusão... Sem falar na arquitetura dos shoppings ou dos grandes prédios de escritórios – em geral do capital financeiro e das multinacionais. Este o lado mais visível e mais próspero de nossa arquitetura. Assim, na parte integrada (de São Paulo a Los Angeles) encontramos certamente a mesma arquitetura: um novo estilo internacional bastardo, perverso etc., de uma arquitetura perdulária, aparatosa, publicitária, que basculou de vez no campo do marketing – Dallas pode estar em Hong-Kong como em Santiago do Chile, na Av. Berrini de São Paulo ou no Centro Empresarial de Salvador” (p.111).

³⁹ Ambas as perspectivas de direcionamento da análise crítica são consideradas fundamentais: a primeira soa mais radical e a segunda mais reveladora das ações do urbanismo “pós-moderno”; mas ambas não se separam neste trabalho, uma vez que no final das contas o urbanismo, seja qual for, nos parece sempre anti-urbano, sua concepção repulsa as positivities do urbano, contribuindo para a ampliação das negatividades.

⁴⁰ Em certa medida, Otilia ARANTES (2002) tem razão ao afirmar que não cabe mais falar em discurso ideológico para legitimar as práticas urbanistas da “pós-modernidade”, uma vez que atualmente, o discurso urbanístico é mais direto, apontando seus objetivos de forma transparente, em oposição ao discurso altamente ideológico do urbanismo moderno, que precisava legitimar suas práticas em nome de uma suposta democratização. Ainda assim, sobretudo na tradição do urbanismo brasileiro, resquícios da necessidade de discursos ideológicos se mantiveram (herança do período anterior e da tradição política do país) o que nos permite continuar falando em discursos ideológicos legitimadores. O item anterior, ao abordar as operações interligadas e urbanas, procurou mostrar tal discurso nas chamadas “máscaras sociais” das ações do capital imobiliário; “máscaras” que permitiram a sujeição à lógica implacável do capital, a saber, sua reprodução ampliada. Em nome de uma melhor distribuição de renda, de justiça social, de melhores condições de vida aos mais pobres sempre se faz o inverso. Quando da análise dos projetos urbanísticos do Bairro Novo, no Capítulo 9, esse caráter mais transparente do discurso urbanístico de que fala Otilia Arantes ficará mais evidente, ainda que misturado ao discurso ideológico típico do urbanismo moderno, reinante no Brasil até meados da década de 1980. Será que por conta de uma fase de transição? Será que são resquícios da fase anterior? Talvez seja muito cedo ainda para conclusões enfáticas.

melhor compreendidos a partir de meados dos anos 1980. Este último, designado por urbanismo “pós-moderno”, ou de terceira geração.

5.2.1 ARQUITETURA E URBANISMO MODERNISTAS

A arte moderna e, em especial, a arquitetura e o urbanismo, representam a busca do novo, que lhe garanta autenticidade. Nesta busca, o fundamental foi destruir o velho e criar o novo em seu lugar; destruir o caos presente nas cidades para instalar o futuro. Para o urbanismo, era o tempo áureo de demolir tudo e construir o novo, construir o futuro.⁴¹

Segundo ARANTES (2001) *“a utopia reformadora na origem da Arquitetura Moderna é inseparável do processo capitalista de modernização e sua aposta no progresso tecnológico. (...) Mas para isso era preciso justamente romper com qualquer resquício passadista – a tábula rasa não era um simples equívoco contornável, mas a premissa necessária de uma arrancada para frente”* (p.96).

O novo do urbanismo moderno surgia sob o primado da função. Não era a forma que importava (daí a proliferação de edifícios caixotes; a maioria, não muito belos), mas a função. E era na função que o discurso legitimava a ação. As obras arquitetônicas, ditadas pela função, colocavam a forma como mera consequência e seu produto era “sempre” o mesmo, e assim quarteirões inteiros foram construídos com os “mesmos” edifícios. Nesse aspecto, a arte propriamente dita da arquitetura foi para um segundo plano, pois a razão libertadora e a pretensa universalidade que ela preconizava foi ditada pelo primado da função.

O movimento modernista, cujo principal ícone foi Le Corbusier, e no Brasil, o grande mestre foi Oscar Niemayer, postulava que a arquitetura deveria ser um instrumento democrático, socializador, capaz de impor uma nova ordem racional para todos. Sua área de intervenção deveria ser a cidade como um todo, ou melhor, todos os territórios. Daí o auge dos grandes planos e a proliferação de secretarias

⁴¹ Este subitem não pretende fazer uma análise exaustiva nem do urbanismo moderno e muito menos da arte moderna. Aqui procuraremos fazer uma análise sintética dos pontos que mais nos interessam para a compreensão do urbanismo contemporâneo (“pós-moderno”). Para aprofundar as discussões tratadas aqui de passagem, consultar os excelentes artigos de Otilia Arantes, indicados na bibliografia.

municipais de planejamento por todo país. Para essa corrente o planejamento total era fundamental. Um planejamento seguido à risca seria capaz de salvar a cidade do caos e fazer justiça social. Esse era o discurso. Por outro lado, na realidade, quanto mais se pregava o plano-salvador, mas as cidades eram segregadas, fragmentadas e dominadas pelo capital, até que o plano se esgotou. Nas palavras de ARANTES (2001) *“hoje salta aos olhos o **caráter ideológico** de uma tal pretensão universalista quando se observam os resultados de um processo que redundou na mais desumana barbárie e segregação social.”* Sem dúvida, a universalidade pregada pelos modernistas acabou se revelando como *“**universalidade do mercado**, ou seja, na mais formal e homogeneizadora ou totalitária universalidade, como forma de sujeição à lógica implacável que comanda toda a produção humana: **a da competição e do lucro**”* (ARANTES, 2001:98).

Nesse contexto, *“o novo na arte cede lugar às inovações de produção material, da qual deveria ser o outro (...) e finalmente se converte em novidade, quer dizer, moda”* (ARANTES, 2001:21 e 25). Aliás, o capitalismo sempre demonstra essa faceta: ao invés de se opor frontalmente a todos os movimentos de vanguarda ou de contra-cultura, faz o contrário, ou seja, absorve-os, procurando adaptar sua essência (ao seu gosto) sem mexer na forma. Uma estratégia muito repetida ao longo da história e que tem garantido a sobrevivência desse modo de produção. Em suma, o capitalismo costuma abraçar seus inimigos, transformando-os em novos amigos.

Mas voltemos aos tempos modernistas. A realização das grandes obras modernistas, sempre contidas em grandes planos, exigia a gerência estatal. O Estado colocou-se como o grande gestor deste planejamento ordenador do espaço. E é nesse sentido que o Brasil desenvolvimentista com seus “poderosos” governos ditatoriais (de 1930 a 1945 e de 1967 a 1985) foi um dos países em que a arquitetura moderna deixou suas maiores grandes obras. Somos um verdadeiro museu de obras modernistas (ARANTES, 2001). Além dos recursos financeiros direcionados a estas grandes obras modernistas (incluindo a “cidade” de Brasília), somente o Estado (desenvolvimentista e/ou totalitário) poderia carregar nas costas tamanhos projetos de intervenções (demolições e construções) em larga escala. Este foi também o tempo áureo da indústria da construção civil. Este pilar do setor

imobiliário, produtor de quaisquer obras em todos os lugares, jamais conhecera tamanho crescimento e teve tanta demanda quanto nos tempos da arquitetura moderna.

A cidade postulada pelos modernistas era um espelho da fábrica fordista, da linha de montagem organizada, onde tudo funcionava sistemicamente. E seu produto era uma cidade padrão (standardizada).

Como dito acima, este foi o tempo em que o planejamento (disciplinador e ordenador) se impôs como fundamental. Planejamento que a sociedade (em especial, a mídia) sempre valorizou muito e até os dias de hoje acredita ser a salvação da cidade, numa quase unanimidade e confiança plena. Ou seja, há uma crença arraigada de que a ordenação do caos da cidade é uma questão meramente técnica. Segundo VILLAÇA (1999, *apud* MARICATO, 2002:174) “o planejamento urbano é encarnado numa idéia – hoje nada clara – de plano diretor e passa a ser admitido a priori como algo bom, correto e necessário em si. Adquire – no plano da ideologia – uma incrível credibilidade e autonomia. (...) A ideologia encarregou-se de fazer com que os leigos não só saibam o que é um plano diretor, como também lhe atribuam poderes verdadeiramente mágicos.” (p.230)

Esta crença no plano como salvador, engendrada pelos modernistas foi recentemente ressuscitada pelos urbanistas contemporâneos ao regatarem o que eles chamam de “planejamento estratégico”, não mais voltado à cidade inteira (o Plano Diretor hoje não tem mais importância como instrumento regulador; sua importância hoje se volta ao oposto: desregular para propiciar a venda de exceções, como visto no item anterior), mas a porções selecionadas da cidade.

O urbanismo moderno, com a “onda” neoliberal de desestatização, privatizações, crise do Estado, crise fiscal etc. teve sua falência decretada e passou a ser amplamente criticado, sobretudo em razão de pregar a totalidade da cidade, mas não enxergar essa totalidade. A cidade da realidade-concreta, incluindo suas extensas periferias, os loteamentos clandestinos e as favelas, era simplesmente ignorada nos Planos. MARICATO (2002) nos lembra que inclusive a cartografia oficial do município ocultava a não-cidade, pois juridicamente favelas e loteamentos clandestinos não existem (ou não deveriam existir)!

Uma nova “fórmula” “precisava” tomar o lugar deixado pelo planejamento modernista. E esse outro deveria ser seu oposto. Nada disso, como veremos, o discurso era oposto, mas a prática ainda mais perversa. E a cidade fragmentada, segregada, com suas periferias desumanas que o urbanismo moderno contribuiu para produzir foram ampliadas pelos urbanistas “pós-modernos”.

5.2.2 ARQUITETURA E URBANISMO “PÓS-MODERNOS”

Com o colapso da planificação global da cidade, surgem inúmeras correntes que a criticam e tentam propor algo novo em seu lugar. É destas correntes, designadas “pós-modernas”, que nos ocuparemos agora.

Na arquitetura “pós-moderna”, ao contrário de sua “antecessora”, qualquer lugar pode estar em qualquer lugar. Ela “prega” um novo estilo internacional para um mundo supostamente “globalizado”. O planejamento tradicional, mantido uma grande parte de seu jargão, foi substituído pelo chamado “planejamento estratégico”; no qual o plano (amplo e universal) virou desenho (restrito e localizado).

O discurso agora “prega” intervenções urbanas pontuais, “restritas” e “modestas” (a prática não mostra tanta modéstia), que busquem uma requalificação que respeite o contexto de sua inserção, preservando os valores históricos e o cotidiano dos espaços objeto de intervenção.

Assim, neste planejamento estratégico, deliberadamente voltado não mais à cidade como um todo, mas a porções selecionadas da cidade, insiste-se em **renovação urbana** ou o **requalificação** dos lugares degradados (centro e bairros). Não se trata mais de demolir tudo e construir o novo, mas de renovar: dar uma nova cara ao velho, revalorizando-o.

Numa aparente contradição com esta atitude “modesta”, o urbanismo passou a ser assumidamente empresarial: a cidade é uma mercadoria a ser vendida no mercado internacional. As aspirações das cidades globais (São Paulo incluída) deve ser a de comportar os elementos estratégicos para atração da empresas transnacionais. No discurso, o localismo (ou regionalismo) e, na prática, o globalismo. Contradição apenas aparente.

Nesse contexto, a cultura, como bem mostrou ARANTES (2001 e 2002)⁴², ganha uma importância fundamental, com a explosão de novos museus, casas de espetáculos e centros culturais (é isso que se tenta fazer no centro de São Paulo para sua requalificação, no âmbito da Operação Urbana Centro), não mais com uma arquitetura introvertida, mas com edifícios produzidos para aparecerem como grandes “monumentos”, verdadeiros **símbolos** “pós-modernos” anunciando (no sentido do marketing) a cidade para o mundo.

ARANTES (2001) resume muito bem a passagem do urbanismo moderno ao “pós-moderno”, revelando o real sentido deste novo urbanismo (e de sua arquitetura) ao afirmar que *“a estética relativamente estável do modernismo fordista teria cedido a vez a instabilidade e qualidades fugidias de uma estética pós-moderna que celebra a diferença, a efemeridade, o espetáculo, a moda etc. (...) Em resumo: contra uma paisagem urbana comandada pela lógica do mesmo (da Arquitetura Moderna), enquadrada por uma civilização internacional dominada pela compulsão programada do consumo, a alternativa seria uma **arquitetura do lugar**. Mas podemos nos perguntar (...) como seria isso possível numa sociedade de massas, numa economia (supostamente) globalizada como a atual, em que a diversidade é justamente o avesso desse processo perverso: o resultado do estilhaçamento que ele gera, da discriminação, da exclusão mesmo, social e econômica, compensada por uma **aparente inclusão cultural**. Aliás, o que se observa é que tal política, de reforço das identidades locais, tem redundado no seu contrário, acompanhando a modificação do capitalismo que, por sua vez, vai alterando a própria fisionomia das cidades contemporâneas, já agora convenientemente fragmentadas. (...) É nesse clima de opinião que nossa Arquitetura Moderna transforma-se num regionalismo a mais... E se isso é fato, como penso, todo cuidado é pouco no destaque e*

⁴² “Cultura e economia estão de tal modo entrelaçadas na atividade projetual de hoje, tornando tão chapado o caráter afirmativo das obras, que nem mesmo em ideologia se pode mais falar. (...) Tampouco se poderia falar em urbanismo quando já não é mais possível distinguir o planejador do empreendedor. Enfim, ‘nem arquitetura nem cidades’. Acho que fim de linha também deve ser isso” (ARANTES, 2001:13). No capítulo 9, quando da análise do processo de tombamento dos imóveis industriais das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, voltaremos a tocar neste aspecto “pós-moderno” da culturalização das cidades e do frenesi preservacionista que se instala, em que a exclusão social e econômica passa a ser compensada por uma aparente inclusão cultural. (Cf. ARANTES, 2001:115).

promoção das particularidades locais, identidades regionais e coisas do estilo, principalmente ao se falar de uma arquitetura que, tendo germinado num outro campo das forças históricas e culturais, se mostrou bem mais hábil no manejo das nossas ‘diferenças’” (p.28 e 115-116).

Depreende-se, pelo exposto, que o discurso localista revela uma prática que é seu contrário: cidades com uma arquitetura internacional (dos edifícios imponentes, envidraçados, verdadeiros templos, símbolos do poder reinante) em que qualquer edifício ou bairro pode ser construído em qualquer cidade (dentre as cidades eleitas como mundiais).

Assim como o capital, o urbanismo à sua imagem e semelhança passou de fordista aos postulados da produção flexível⁴³. Mas voltemos ao planejamento estratégico para melhor compreender essa passagem.

O planejamento estratégico emerge como uma nova necessidade para a garantia de que a cidade, agora deliberadamente tida como um empreendimento⁴⁴, possa ser comercializada e não fique à margem do sistema capitalista internacional. São nestes planos estratégicos que surgem também as “parcerias” público-privado para dar conta da realização desta pretendida integração que coloca governantes, burocratas e urbanistas em plena unanimidade.

O modelo de planejamento estratégico que vem sendo difundido no Brasil (e na América Latina) é aquele adotado por Barcelona⁴⁵ por ocasião da preparação das Olimpíadas de 1992. Não que Barcelona seja o berço deste tipo de planejamento e transformação urbana (o berço é norte-americano e a primeira experiência de renovação urbana remonta ao início da década de 1970 na cidade de Baltimore), mas Barcelona foi a cidade que mais levou ao extremo um dos ingredientes fundamentais deste tipo de plano: o marketing. Barcelona tornou-se cidade-ícone,

⁴³ Os planos de renovação urbana configuram uma resposta a nova fase do capitalismo (produção flexível), com a predominância do setor terciário.

⁴⁴ Não é de hoje que a cidade é tida como uma empresa. Segundo DONNE (1983), desde a década de 1960 muitos economistas comparam a cidade com uma empresa: “*para os representantes da teoria econômica, a cidade atinge o máximo de sua eficiência e funcionalidade positiva quando organizada como uma empresa e quando como tal for considerada*” (p. 131). Assim, não poderíamos mais falar em cidadãos, mas em empregados, gerentes, executivos, consultores, desempregados etc.

⁴⁵ Aliás, segundo MARICATO (2002), “a importação de idéias na evolução do urbanismo e do planejamento urbano no Brasil é tradição” (p.137).

cidade-imagem, cidade mundialmente conhecida, certamente a que tem a maior e mais visível vitrine no grande shopping center das cidades mundiais. E são os consultores (urbanistas) catalães os que mais peregrinam pelo mundo vendendo seus projetos (a municipalidade carioca já comprou o seu – “o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro”) e dando (ou melhor, vendendo também) palestras sobre suas “fórmulas mágicas” para tornar a cidade uma mercadoria atraente. Até porque *“transformada em coisa a ser vendida e comprada, tal como a constrói o discurso do planejamento estratégico, a cidade não é apenas uma mercadoria, mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: o capital internacional, visitantes e usuários solváveis”*. Nesse sentido, as cidades, compreendidas pelos novos urbanistas seriam as novas multinacionais do século XXI (VAINER, 2002a:83).

No âmbito destes planos estratégicos surgem os projetos de renovação urbana que procuram criar, antes de tudo, uma imagem nova para a cidade (ou melhor, para algumas partes da cidade, naturalmente, excluindo a periferia). É o reino do visual, em que a forma passa a ser tão importante quanto a função. Segundo ARANTES (2002), *“estamos diante de políticas de image-making, na mais trivial acepção marqueteira da expressão, pois quem diz image-making está pensando, queira ou não, em políticas business-ordered”* (p.14).

A cidade já não recebe mais alguns empreendimentos, ela própria passa a ser um grande empreendimento. Mas essa passagem da cidade com empreendimentos para a cidade-empreendimento não é fácil e nem rápida, sendo o caminho “consensual” o da imperiosa necessidade de planos urbanísticos de renovação urbana. A cidade-empreendimento precisa ser renovada⁴⁶.

Como já salientado de passagem no início deste item⁴⁷, o urbanismo “pós-moderno” é explícito ao tratar a cidade como um empreendimento. Nesse aspecto, a ideologia perdeu em parte o sentido que tinha para os modernistas, o de procurar legitimar suas ações. Para ARANTES (2002) *“quando um moderno propunha uma*

⁴⁶ Nunca é demais insistir: cidade para os governantes são as partes valorizadas da cidade ou com potencial de valorização. As áreas periféricas (a não-cidade) são excluídas da renovação; devem ficar como estão, “cumprindo sua mais importante função”: continuar a receber os excluídos das partes renovadas ou em processo de renovação.

⁴⁷ Ver nota 39.

cidade segundo o modelo de linha de montagem fordista (como Brasília), tinha em mente antes de tudo a presumida racionalidade construtiva de tal processo e ficaria sinceramente chocado, como de fato ficaram, se lhes fosse exposta a dura verdade de sua funcionalidade sistêmica por assim dizer de nascença (e para que servia tal funcionalidade). Duas gerações urbanísticas depois, o que poderia ter sido motivo de escândalo – a revelação da mercadorização integral de um valor de uso civilizatório como a cidade – tornou-se razão legitimadora ostensivamente invocada: aqui a novidade realmente espantosa, e tanto mais que eficiente, não só por deixar a crítica espontânea da cidade-empresa com a sensação de estar arrombando uma porta aberta, mas sobretudo por contar com a ‘compreensão’ das populações deprimidas por duas décadas de estagnação econômica e catástrofe urbana” (p.17).

Assim, ao se debruçar sobre o papel da arquitetura moderna era necessário desvendar as ideologias legitimadoras de suas ações. Hoje em dia, a máscara caiu e os novos urbanistas nem parecem estar muito preocupados em colocar outra no lugar. Afinal, tornou-se desnecessário tais disfarces que, quando muito, aparecem apenas na capa do livro, pois o conteúdo, agora, “precisa” ser direto. “Com efeito, enquanto o modelo modernista acionava noções e conceitos cuja universalidade parecia inquestionável – racionalidade, ordem e funcionalidade -, agora é a cidade, em seu conjunto e de maneira direta, que aparece assimilada a empresa. Produtividade, competitividade, subordinação dos fins à lógica de mercado, eis os elementos que presidem o que Harvey (1994) chamou de **empresariamento da gestão urbana**” (VAINER, 2002a:85).

Mas como levar adiante estes planos estratégicos se o Estado desenvolvimentista e grande provedor estava com a sua morte anunciada já há alguns anos? Afinal, o planejamento estratégico, por suas pretensões, longe está de abandonar o público, ao contrário. É nesse contexto que a histórica associação “público-privado” pôde aparecer “em público” (na frente de todos) de mãos dadas, como velhos amigos. Com a morte do grande Estado e sua crise fiscal, a “parceria” emerge como a grande solução mágica, já discutida no subitem anterior. Ao contrário do urbanismo moderno e de seu planejamento disciplinador que precisava ter o Estado como grande gestor e legitimador (e o privado – sempre presente –

tinha que ficar meio escondido) de suas ações promotoras de justiça social e igualdade para todos, agora, mantido parte do discurso, o privado (que passa a ser assumidamente o grande gestor, o dono dos recursos) surge como “parceiro”, salvador da cidade, já que o Estado (falido) sozinho não conseguiria colocar seu produto nas vitrines do mundo.

A suposta “parceria”, vista por um outro ângulo, significa a “*participação direta, sem mediações, dos capitalistas e empresários nos processos de decisão referentes ao planejamento e execução de políticas*” (VAINER, 2002a:88).

Mas como este conceito de cidade-mercadoria, cidade-empresa, cidade-vitrine pôde se estabelecer? A partir da criação de um consenso habilmente introjetado na sociedade por meio de um discurso ideológico que pregava a necessidade de uma *consciência da crise* e de um *patriotismo da cidade* (Cf. VAINER, 2002a:92)⁴⁸. Era a crença na existência da crise, da qual os cidadãos seriam reféns; associada a uma cidade-pátria, que todos os habitantes querem ver triunfar no mundo (e precisam estar unidos para isso), que fez com que um discurso, aparentemente vazio – que tratava a cidade como uma unidade, desprovida de contradições e diversidade – pudesse afirmar que a cidade compete no mercado internacional, que a cidade precisa disto e daquilo (e mais nada), que a cidade aspira isso e aquilo. Forjou-se, assim, um consenso, semelhante aquele em torno da idéia de que o planejamento urbano é a solução (indiscutível) para salvar a cidade do caos. Por isso também, o planejamento estratégico, ainda que muito distinto do planejamento modernista, continua a ser **planejamento**.

VAINER (2002a) esclarece que “*na verdade, um dos elementos essenciais do planejamento estratégico é a criação das condições de sua instauração enquanto **discurso e projeto** de cidade. Vê-se que, curiosa e paradoxalmente, o patriotismo da cidade, ao contrário do sentimento de crise, não é condição, mas resultado do sucesso do próprio projeto – na verdade, é simultaneamente resultado e condição*”

⁴⁸ VAINER (2002b), em tom irônico, afirma que, “*aliás, como todos sabem, o consenso, muito além de desejável e necessário, é também natural*” (p.111), referindo-se à maneira como foi forjada a aceitação do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. Mais adiante, no mesmo texto, afirma que “*poder-se-ia, sem grande dificuldade, qualificar o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro de bem orquestrada farsa, cujo objetivo tem sido o de legitimar orientações e projetos caros aos grupos dominantes da cidade*” (VAINER, 2002b:115).

(p.95). E ao final de contas, o que se faz? Produz-se uma certa “naturalização da desigualdade”: somos desiguais (isso é inegável), mas somos desiguais que anseiam a realização de um objetivo único, afinal somos filhos da mesma pátria. *“Estamos unidos porque somos todos, igualmente, apesar de nossas diferenças, vítimas da crise da cidade, mas também porque somos todos, solidariamente, responsáveis por esta crise”* (VAINER: 2002b:116).

Uma vez estabelecida essa “cidade-pátria”, em que todos (ou quase todos) estão unidos em torno de um interesse comum, as divergências políticas e partidárias vão perdendo força, pois seja à esquerda ou à direita (ou no centro) é praticamente unânime e consensual que o planejamento estratégico e seus projetos de renovação urbana são algo bom em si. É nesse sentido que a cidade-negócio e a nova conotação de parceira estabelecida entre o público e o privado são estruturais. As conjunturas políticas e as gestões diversas da municipalidade continuam tendo algum peso nas definições de alguns detalhes e prioridades, mas o projeto “pós-moderno” tem sua continuidade garantida, e de fato, precisa ter, afinal trata-se de projetos de longa duração, maior que os quatro anos de uma gestão.⁴⁹

Tendo em vista as discussões apresentadas até então, o capítulo a seguir aborda alguns aspectos históricos da cidade de São Paulo, com o objetivo de trazer os elementos tidos como importantes à temática analisada. Em outras palavras, com a perspectiva do presente façamos uma necessária regressão, para em seguida retornarmos ao presente, que já não será mais o mesmo, mas terá novos elementos para a melhor sustentação das análises sobre o Centro Empresarial Água Branca, sobre a Operação Urbana Água Branca e sobre o Projeto Bairro Novo.

⁴⁹ A Operação Urbana Água Branca apresentada adiante é exemplo disso. Começou a nascer no Plano Diretor de 1985, virou projeto em 1991, foi aprovada como Lei em 1995, teve suas primeiras obras em 1996, e ganhou um projeto urbanístico mais amplo em 2004 (Projeto Bairro Novo). Passou por várias gestões de inclinações políticas diversas (Jânio Quadros, Luiza Erundina, Paulo Maluf, Celso Pitta, Marta Suplicy e, atualmente, José Serra/Gilberto Kassab).

PARTE II

(SUPERFÍCIE)

6 ASPECTOS GERAIS DA URBANIZAÇÃO PAULISTANA

Uma primeira constatação: estudar o processo urbanização, especialmente da cidade de São Paulo, sem vinculá-lo ao processo de industrialização é uma tarefa difícil, talvez, até mesmo, infrutífera, dada a estreita relação entre estes dois processos.

Em que pese o fato das cidades precederem à grande indústria, é fato notório que o crescimento industrial foi o motor da desmedida urbanização verificada nos grandes países industriais. Tal relação tem mudado muito ao longo da história, mas é quase impossível fugir dela quando falamos da cidade de São Paulo.

Não cabe aqui estender esta discussão considerando-se que a ela me dediquei em pesquisa anterior (RAMOS, 1998), mas é preciso apontar que a relação urbanização-industrialização é fundamental para a compreensão do germen da imensa metrópole, objeto deste estudo.

Em uma primeira aproximação, o aspecto que mais impressiona na urbanização de São Paulo é a extrema rapidez com que ocorreram as suas transformações qualitativas e quantitativas.

Desde sua fundação no século XVI até o último quartel do século XIX, a pequena cidade de cerca de 20 mil habitantes em 1870 pouco havia se transformado.⁵⁰ Contudo, em menos meio século, a pequena cidade herdada do período colonial, um entreposto comercial de reduzida importância, transforma-se na maior cidade industrial da América Latina. Em 1900, São Paulo passou a abrigar cerca de 240 mil habitantes (LANGENBUCH, 1971); um crescimento aproximado de 700%, com relação a 1870; quando ocupava o modesto posto de décima cidade brasileira em termos demográficos.

⁵⁰ São Paulo dos Campos de Piratininga foi fundada pelos jesuítas em 1554, sendo elevada à categoria oficial de Vila em 1558 e à categoria de Cidade em 1711. É, desde 1681, a sede de governo da Capitania, Província e, depois de 1889, Estado de São Paulo. Segundo PETRONE (1995), “os Campos de Piratininga sediaram o primeiro núcleo estável de povoamento europeu no interior do Brasil”, o que não significa muito em termos demográficos, já que, “a Vila foi antes uma expressão jurídica e administrativa do que demográfica” (p. 40 e 57).

Paralelamente ao crescimento demográfico, sobejamente impulsionado pela maciça entrada de imigrantes, ocorrera um enorme crescimento industrial, multiplicando-se, ano após ano, o número de estabelecimentos.

No decorrer do século XX, o crescimento da cidade continuou a apresentar cifras não menos impressionantes. Em 1940, a cidade somava 1.326.261 habitantes, embora ainda ocupasse pequena extensão do território municipal. Trinta anos mais tarde, em 1970, São Paulo já era metrópole consolidada, com uma mancha urbana contínua que abrangia trinta e sete municípios, nos quais residiam mais de oito milhões de habitantes. De 1940 a 1970, a taxa média anual de crescimento variou de 5,5 a 6%, fazendo com que a população dobrasse a cada 12 anos (SINGER, 1998).

Deixando de lado, por ora, os números que expressam a magnitude do crescimento de São Paulo, os próximos itens tentarão alcançar uma compreensão histórica, ainda que em seus elementos mais gerais, das transformações qualitativas pelas quais a cidade de São Paulo passou, até se configurar na imensa metrópole de nossos dias. Importa, pois, compreender, de uma maneira geral, a cidade de São Paulo como um todo, com o objetivo de tentar localizar a ação do setor imobiliário na cidade e, mais especificamente, na porção metropolitana objeto do estudo empírico (Barra Funda e Água Branca).

Cabe esclarecer que a periodização estabelecida nos próximos itens não é rígida. Busca-se por meio desta periodização sistematizar a análise e buscar ressaltar as principais características de cada período, sempre procurando enfatizar os elementos e transformações mais relevantes para as análises relativas à atuação do setor imobiliário na porção objeto do estudo empírico. Mesmo porque aprendemos com LEFEBVRE (1976), que as “periodizações” não são absolutas; na medida em que *“toda divisão do tempo histórico em períodos distintos é puramente relativa”* (p.65).

6.1 OS EMBRIÕES DA GRANDE EXPANSÃO URBANA: SÃO PAULO NO LIMAR DA INDUSTRIALIZAÇÃO (1850-1880)

A cidade de São Paulo ao longo do século XIX era uma espécie de entreposto comercial entre o interior produtor de cana-de-açúcar e café, e o porto de Santos.

Segundo MATOS (1958), na primeira metade do século XIX, *“as indústrias paulistanas eram modestíssimas e não se poderia nem sequer imaginar o surto industrial da cidade, obra principalmente do século XX”* (p.63). Em termos de sua área ocupada, a cidade de meados do século XIX não passava de um modesto núcleo e mesmo os bairros que atualmente são considerados como locais centrais, como Brás, Bom Retiro, Consolação, Santa Cecília etc., naquela época não passavam de áreas rurais.

A cidade era, pois, circundada por uma ampla área rural na qual existiam inúmeras chácaras. Segundo LANGENBUCH (1971), tais chácaras formavam um cinturão suburbano ao redor do modesto núcleo central, abastecendo-o com produtos agrícolas, servindo de residência ou como pouso para tropeiros e viajantes, onde estes podiam descansar e tratar dos seus animais para depois seguir viagem. Nesta época, meados do século XIX, predominava, não só nos arredores de São Paulo, mas na província inteira e na maior parte do Brasil, o transporte movido por animais, feito predominantemente por tropas de muares e carros de bois ou, secundariamente, por cavalos.

Mesmo antes do advento ferroviário, possibilitado pela riqueza cafeeira⁵¹, São Paulo, devido a sua posição geográfica, era um pólo irradiador de estradas. Documentos do século XVII (mapas e textos) apontam que a vila de São Paulo era o centro de um amplo sistema de estradas que faziam a ligação do interior à costa (HOLANDA, 1957). A proximidade à crista da Serra do Mar é um fato fundamental para a história de São Paulo, fazendo com que o pequeno núcleo constituísse *“um ponto de distribuição para uma ampla região interior (...), tanto na era do burro de carga como na da locomotiva”* (MORSE, 1970:39).

⁵¹ Vale lembrar que a cultura cafeeira foi precedida na Província de São Paulo pela cultura da cana-de-açúcar, como bem analisou PETRONE (1968).

Tal posição em relação às estradas contribuía para acentuar sua função de entreposto comercial, a qual ampliou-se com o desenvolvimento cada vez maior da produção para exportação, sobretudo de café, que triunfou no denominado “Oeste Paulista” a partir de meados do século XIX.

A partir do último quartel do século XIX, São Paulo começa a sofrer algumas transformações consideradas como o embrião das mudanças que daí por diante não param de acontecer em ritmo cada vez mais acelerado.

Pode-se, desde já, citar a tríade café-ferrovia-imigração, cujos elementos estão intimamente entrelaçados, para explicar o crescimento da cidade no período seguinte (1880-1930).

O desenvolvimento da economia cafeeira no “Oeste Paulista” a partir de meados do século XIX constituiu, em realidade, um fator de grande importância nas transformações que ocorreram em São Paulo, levando à formação da cidade que seria conhecida como a “*Capital dos Fazendeiros*” ou a “*Metrópole do Café*”. Na verdade, o desenvolvimento da economia cafeeira atuou de forma significativa na urbanização paulistana, bem como paulista, de meados do século XIX até 1930, sendo que a partir de 1880/90, além da economia cafeeira, o processo de industrialização, com seu surgimento também relacionado a esta economia, passou a influenciar a urbanização, como veremos no próximo item.

Em termos infra-estruturais, no período 1850-1880 encontra-se o embrião das principais demandas dos períodos seguintes. No início de 1867 foi inaugurada a *São Paulo Railway* (depois *E.F. Santos-Jundiaí*, vinculada atualmente à *Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA*)⁵²; em 1874 e 1875, a *E.F. Sorocabana* (ligada atualmente à *Ferrovias Paulista S.A. – FEPASA*)⁵³ e o trecho paulista da *E.F. do Norte* (depois *E.F. Central do Brasil*), respectivamente. No entanto, as conseqüências da presença destas ferrovias sobre a cidade de São Paulo fizeram-se sentir mais intensamente a partir de 1880. É por isso que a análise do importante papel das ferrovias sobre a urbanização em São Paulo será desenvolvida no item seguinte.

⁵² Onde a CPTM opera sua linha A: Brás-Francisco Morato-Jundiaí.

⁵³ Onde a CPTM opera sua linha B: Julio Prestes-Itapevi-Amador Bueno.

Mas os melhoramentos infra-estruturais não se restringem às ferrovias. Outras obras importantes ocorreram neste período, dentre elas, as mais significativas foram as da *Cia. Cantareira de Águas e Esgotos*, que recebeu a concessão para a montagem da rede de águas captadas na Serra da Cantareira em 1875, obra concluída em 1884, bem como para a implantação da primeira rede de esgotos da capital.

No mais, foi inaugurada em 1872 a primeira rede de iluminação pública a gás, substituindo os lampiões a querosene, possibilitada pela construção do gasômetro no Brás, pela companhia inglesa *São Paulo Gás Co. Ltd.*. No mesmo ano foram inauguradas as primeiras linhas de bondes, ainda a tração animal, sendo que a primeira linha ligava a Sé à Estação da Luz (MORSE, 1970).

Em suma, a cidade de São Paulo já se comportava como um pólo na organização de seus arredores. Além disso, desempenhava o papel de *porto seco*, recebendo e distribuindo mercadorias tanto do porto de Santos, quanto do interior da Província por meio de várias estradas que dela irradiavam. Este papel de entreposto comercial devia-se à posição geográfica da cidade de São Paulo com relação ao porto de Santos e ao interior.

Foi, portanto, em certa medida, a posição de pólo irradiador de estradas (incluindo as ferrovias) que tornou a cidade de São Paulo um centro privilegiado para o investimento industrial quando este passou a se dar em grande escala.

De maneira sucinta, este era o quadro geral da cidade de São Paulo nos anos imediatamente anteriores à industrialização. Neste momento, apesar dos fatores favoráveis ao seu crescimento, nem sequer se poderia imaginar a grande expansão urbano/industrial que estava prestes a ocorrer.

Em relação ao imobiliário, este período é importante por dois principais acontecimentos: em primeiro lugar, pela instituição da propriedade privada da terra, por meio da já discutida Lei de Terras de 1850 (regulamentada em 1854), que pode ser considerada um marco, um divisor de águas, entre a lógica distributiva e a lógica monetária. O segundo acontecimento importante, decorrente do primeiro, refere-se à organização, ainda embrionária, de pequenos capitalistas independentes, dedicados a abertura de loteamentos e construção de moradias, sobretudo para a exploração

de aluguéis. Diante do enorme contingente populacional que começava a aportar na cidade, logo surgiu o problema do déficit de habitações, em decorrência da enorme demanda. Daí a correria, ainda de forma pouco estruturada e organizada, para a criação de um mercado de moradias.

Os fatos citados neste item, referentes ao período 1850-1880, mostram apenas o embrião dos acontecimentos que se generalizaram a partir de 1880.

6.2 O CRESCIMENTO DA CIDADE COM A PRIMEIRA FASE DA INDUSTRIALIZAÇÃO (1880-1930)

Nesse período, os processos que antes eram embrionários tornam-se a tônica do crescimento da cidade, assumindo definitivamente a urbanização, uma nova configuração. A cidade transforma-se qualitativamente, na medida em que passa a sofrer a influência marcante da industrialização, embora a economia cafeeira ainda comandasse o processo de acumulação, constituindo o setor central-dinâmico da economia. Inicia-se efetivamente um processo de urbanização em larga escala que transforma a cidade e mais tarde (meados do século) irá configurar a imensa metrópole dos dias atuais.

Neste momento passam a se integrar à cidade uma série de espaços que antes eram considerados rurais (chácaras), dentre eles, a porção dos bairros da Barra Funda e Água Branca, objeto do estudo empírico deste trabalho.

Em relação ao crescimento demográfico, o Quadro 6.2.1 indica o número de habitantes no Município de São Paulo.

QUADRO 6.2.1 – Incremento populacional de São Paulo (1872 – 1920)

Ano	Número de habitantes
1872	23.253
1886	44.033
1890	64.934
1893	192.409
1900	239.820
1920	579.033

Fonte: MORSE (1970:238) e LANGENBUCH (1971:77)

Como se depreende dos dados acima, houve uma aceleração impressionante no ritmo de crescimento da cidade. No período de quatorze anos entre 1872 e 1886, a população quase duplica. Aliás, desde o censo de *Müller* (1836) até 1872, a população havia demorado trinta e seis anos para ter um crescimento relativo semelhante, passando de 12.356 habitantes (1836) para 23.253 habitantes (1872) (LANGENBUCH, 1971).

Tal crescimento é explicado pelo enorme contingente de imigrantes europeus que entraram na Província de São Paulo entre 1870 e 1930. A entrada de estrangeiros, sobretudo de italianos, foi tão intensa que, em 1893, mais da metade da população da cidade de São Paulo era formada por estrangeiros (LANGENBUCH, 1971). Em 1901, cerca de 90% dos trabalhadores da indústria paulista eram estrangeiros, segundo estimativa de BANDEIRA JR. (1901).

Paralelo a esse crescimento demográfico, a cidade passou a concentrar de maneira cada vez mais marcante a função industrial⁵⁴. Cabe aqui reconhecer as mudanças espaciais que a industrialização passou a engendrar.

Com a expansão da economia cafeeira no “Oeste Paulista” e o advento da industrialização, processos intimamente relacionados, São Paulo logo deixa de ser a pequena vila comercial restrita em sua área urbana a pouco mais do que o triângulo formado pelas ruas Direita, São Bento e XV de Novembro (a cidade esquematicamente estava compreendida entre os rios Tamanduateí e Anhangabaú), para se expandir em todas as direções, formando os novos bairros industriais e operários, bem como os novos espaços estritamente residenciais da elite.

Como se pode observar na Figura 6.2.1, em sua área compacta e contínua, a cidade se expande com a formação, na direção leste, dos bairros do Pari, Brás e Moóca; na oeste, dos bairros do Bom Retiro, Campos Elíseos, Santa Cecília e Consolação; na sul, surgem o Cambuci, a Glória, a Liberdade e a Bela Vista. A direção em que menos a cidade se expande, ao menos continuamente, é a norte, devido à presença do ainda meândrico rio Tietê.

O mapa da Figura 6.2.1 indica também que por volta de 1890 já existiam algumas aglomerações isoladas da cidade, tais como a Água Branca a oeste (às margens da *São Paulo Railway* e da *E.F. Sorocabana*), Pinheiros a sudoeste (nas

⁵⁴ A industrialização brasileira no período entre 1880 e 1930 foi caracterizada setorialmente, sobretudo até 1920, pela predominância de indústrias produtoras de bens de consumo não duráveis. Em 1907, as indústrias de bens de consumo não duráveis respondiam por 77,7% do valor da produção e por 75,7% do pessoal ocupado. Em 1919, os percentuais pouco se alteraram, passando estas indústrias a responder por 77,6% do valor da produção e por 70,5% do pessoal ocupado. Em 1928, o valor da produção diminui para 77,0% e a percentagem do pessoal ocupado mantém-se em 70,5%. Tomando-se o período 1907-1928, os ramos que mais se destacam dentre as indústrias predominantemente produtoras de bens de consumo não duráveis são, em primeiro lugar, no Valor da Transformação Industrial (VTI), a indústria têxtil e, em segundo lugar, a indústria alimentícia. (Cf. NEGRI, 1996).

proximidades da margem direita do rio Pinheiros), Ipiranga ao sul e Santana ao norte (além do rio Tietê).

FIGURA 6.2.1 – São Paulo por volta de 1890

Fonte: RECLUS, E., Nouvelle Geographie Universelle, Volume XIX, Amerique du Sud, Paris, 1894, p.371. Escala aproximada: 1: 84.500.

A expansão da cidade para oeste tem como marco a construção, a partir de 1877, do viaduto do Chá, sobre o vale do Anhangabaú, inaugurado em 1892, ligando a colina central da cidade ao morro do Chá. A inauguração do viaduto marca a expansão da cidade para oeste, na medida em que, um dos lados do antigo Triângulo tradicional se abria, possibilitando, desde então, a abertura de loteamentos, valorizando a porção oeste do município (SEGAWA, 2000 e BRITO, 2000). DICK (1996), a respeito do viaduto, afirma “*sem dúvida de erro, que*

representa um marco histórico de São Paulo. A função social que caracteriza a sua construção ultrapassou o alcance da própria medida em si, tornando-se responsável pelas conseqüências advindas de sua presença, em local tão vital para todos” (p.223).

Os dados do crescimento demográfico, apresentados no Quadro 6.2.2 atestam este início da expansão da cidade mostrado na Figura 6.2.1.

QUADRO 6.2.2 – Habitantes de São Paulo por Distritos (1872-1893)

DISTRITOS	ANOS			
	1872	1880	1890	1893
Sé	9.213	12.821	16.395	29.518
Santa Ifigênia	4.459	11.909	14.025	42.715
Consolação	3.357	8.269	13.337	21.311
Brás	2.308	5.998	16.807	32.387
Penha de França	1.883	2.283	2.209	1.128
Nossa Senhora do Ó	2.023	2.750	2.161	2.350
Total	23.243	44.030	64.934	129.409

Fonte: MORSE, 1970:238.

Os distritos centrais e aqueles mais próximos do centro foram os que apresentaram maior incremento populacional, como o Brás e Santa Ifigênia. Por outro lado, Nossa Senhora do Ó e Penha de França, distritos fora do eixo de industrialização inicial da cidade, apresentaram as menores taxas de crescimento e até decréscimo populacional nestes primeiros anos da industrialização.

Quanto às indústrias, não se implantaram de forma aleatória no interior da cidade. Elas, de certa forma, seguiram um eixo que compreendia aproximadamente os baixos terraços dos rios Tietê e Tamanduateí, junto às linhas das ferrovias *Santos-Jundiaí* (na época denominada “*São Paulo Railway*”) e *Sorocabana*. Desta forma, a cidade passou a apresentar um crescimento radial bem definido pelas vias férreas, como indica a Figura 6.2.2, a seguir.

FIGURA 6.2.2 – Localização das principais indústrias da cidade de São Paulo – 1914

Mas por que as indústrias se implantaram, de forma geral, ao longo do eixo ferroviário? Basicamente por duas razões: primeiro porque elas representavam o principal meio de transporte da época, sobretudo para longas distâncias, facilitando o recebimento de matérias-primas e o escoamento da produção. Em segundo lugar, porque os terrenos em que se localizavam às margens das ferrovias eram planos, amplos e relativamente baratos.

As ferrovias, além de promoverem a implantação industrial nas suas proximidades, orientando, em grande medida, o crescimento da cidade, ainda determinaram a derrocada das tropas de muares, as quais representavam o meio de transporte vigente até então.

Assim, como as fábricas seguiam o eixo ferroviário, seus operários, no princípio do século também tinham suas moradias neste eixo, estabelecendo-se próximo aos seus locais de trabalho. Formaram-se, portanto, nos bairros industriais, inúmeros cortiços e vilas que eram os tipos mais comuns de moradia operária.

Os bairros industriais e operários, ao longo dos eixos ferroviários, ou formavam-se de maneira contínua em relação ao núcleo central da cidade ou de maneira isolada, só mais tarde incorporando-se fisicamente à área compacta e contínua da cidade.

A implantação das ferrovias e a atração que estas exerciam na localização dos estabelecimentos fabris e na moradia de operários é parte da explicação do surgimento de alguns bairros isolados, uma vez que a urbanização descontínua, formando bairros descontínuos em relação à cidade, era reflexo também, em larga medida, de uma estratégia já difundida neste período pelo setor imobiliário, qual seja, a de lotear bairros distantes com o intuito de valorizar as porções intermediárias, as quais teriam, sem ônus para o capitalista, infra-estrutura de serviços públicos e, portanto, larga valorização, no momento da venda. De acordo com LANGENBUCH (1971), tal processo especulativo, *“repousava em grande parte na certeza de que os terrenos tinham sua valorização assegurada, em função do crescimento urbano. A especulação imobiliária, por sua vez, provocava a aquisição de lotes visando apenas fins lucrativos, os quais conseqüentemente permanecem desocupados”* (p.83).

De tal maneira, a conformação tentacular da cidade, com núcleos urbanos isolados revela a presença, neste período, de muitos “espaços vazios” em sua área urbanizada. Tais “vazios” significam aqui que não há continuidade na área construída, trata-se, pois, de vazios de edificações. Portanto, como analisou ALFREDO (1999), não significam vazios em relação à propriedade do solo e, tampouco, em relação à exclusão dos processos vinculados à urbanização. Ao contrário, tais “vazios” têm uma razão de existência muito importante para os processos de valorização e especulação imobiliária, como apontado anteriormente.

Desta forma, muitos bairros surgem e se desenvolvem fora da área compacta e contínua da cidade para serem pouco a pouco incorporados a ela; o que não significa que os tais “bairros isolados” não fossem incorporados funcionalmente à cidade antes de serem incorporados “fisicamente”. A porção da cidade que será analisada neste trabalho mais detalhadamente, ou seja, as imediações das vias Francisco Matarazzo/Carlos Vicari e Marquês de São Vicente/Ermano Marquetti, é exemplo de um espaço que surgiu isoladamente da área compacta de São Paulo. A incorporação física do trecho da Francisco Matarazzo/Carlos Vicari deu-se por volta de 1915, embora, ainda, por uma estreita faixa edificada. Já a incorporação do trecho Marquês de São Vicente/Ermano Marquetti é muito mais recente, ocorrendo a partir de meados da década de 1960 de forma lenta, com usos transitórios, permanecendo até hoje uma incorporação inacabada.

Em suma, em relação ao crescimento da mancha urbana e de sua conformação, pode-se considerar os bairros do Brás, Belenzinho, Moóca, Pari, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Lapa, entre outros, e até alguns núcleos urbanos de outros municípios como São Caetano do Sul e Santo André, como embriões, não somente do crescimento da cidade de São Paulo, mas também da metrópole que o prosseguimento do processo de urbanização irá configurar.

O depoimento do viajante alemão Hesse-Warteg nos dá a idéia do caráter compartimentado da cidade de São Paulo por volta de 1915. Segundo o viajante: *“São Paulo não é uma grande cidade (Grosstadt), mas um amontoado de pequenas cidades construídas uma ao lado e uma dentro da outra, uma cidade que está em*

vias de se transformar em cidade grande, e a única coisa grandiosa nela é seu futuro” (HESSE-WARTEGG, 1915:149 *apud* PETRONE, 1958:119).

A Figura 6.2.3, a seguir, representa três momentos do crescimento da cidade de São Paulo.

FIGURA 6.2.3 – O Crescimento de São Paulo em Três Momentos

Fonte: PETRONE, 1958:150.

A observação da Figura 6.2.3 permite constatar não somente o grande aumento da área urbanizada, mas também o modo descontínuo como se deu este crescimento, com o aparecimento de uma grande quantidade de áreas urbanas

isoladas. Este aspecto é facilmente observado, sobretudo no mapa de 1930. Ainda que ao longo dos anos os “vazios” diminuam nas áreas mais centrais da mancha urbana, pode-se afirmar que este tipo de urbanização descontínua se mantém até hoje, sobretudo nas bordas da grande metrópole, na medida em que continua a atuar a especulação imobiliária, um dos mais importantes fatores a “determinar” este tipo de crescimento da mancha urbana.

O aparecimento de uma grande quantidade de novos bairros, a multiplicação dos estabelecimentos industriais e o incremento populacional foram acompanhados por uma série de outras mudanças na cidade. No primeiro quartel do século XX, a cidade conheceu uma série de melhoramentos urbanos, resolvendo-se assim, ao menos temporariamente, sérios problemas. Foi nesse período que São Paulo conheceu a iluminação elétrica, a pavimentação e foram processadas importantes melhorias nos transportes.

A partir de 1916, a companhia canadense *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, iniciou o fornecimento de energia elétrica aos logradouros públicos, a qual terminou por substituir a iluminação a gás, que desapareceu nos primeiros anos da década de 1930. A iluminação elétrica representou um primeiro e grande passo da cidade em direção à modernidade e mesmo os bairros isolados, como Água Branca, Lapa, Penha e Ipiranga, já na década de 1910 eram beneficiados por alguns focos elétricos (PETRONE, 1958).

No que concerne à pavimentação de ruas e praças ocorreu também um impulso considerável. Segundo os dados apurados por PETRONE (1958), em 1912, a área calçada da cidade já contava com uma superfície de 2.740.000 m².

No entanto, no que se refere ao abastecimento de água e coleta de esgotos, o crescimento da rede ficou muito aquém do crescimento urbano. A ampliação da rede de tratamento e distribuição ocorreu de maneira muito seletiva, servindo alguns bairros em detrimento de outros, criando, assim, um claro contraste entre os bairros no interior da cidade: os que eram servidos pela rede de águas e os que dependiam, para o abastecimento da população, de poços públicos ou de rios e córregos.

No que se refere à rede de esgotos, em 1906 eram 20.074 os edifícios servidos pela rede coletora, subindo este número para 24.270 em 1908, numa rede

que abrangia 874.548 metros. Nessa época, bairros como Perdizes, Lapa, Água Branca, Vila Mariana e Belenzinho não estavam ligados à rede. Mas Barra Funda, Higienópolis, Cambuci, Bom Retiro e Moóca já eram servidos pela rede, ainda que de maneira incompleta. Somente em 1915 iniciaram-se as obras das redes de esgotos da Água Branca, Lapa e Santana (PETRONE. 1958).

O advento da energia elétrica também transformou o transporte urbano na cidade. A partir de 1900, a companhia *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, concessionária do serviço, começou a substituir os bondes de tração animal, que vinham sendo operados desde 1872, por bondes elétricos, auxiliando a expansão da cidade. Apenas cinco anos depois, em 1905, os bondes a tração animal foram completamente substituídos. Segundo LANGENBUCH (1971), *“a concessionária ‘Light & Power’ não hesitou em estender suas linhas aos principais, dentre os bairros isolados mais afastados, atravessando grandes extensões ainda não urbanizadas e que por algum tempo não poderiam garantir um transporte lindeiro. Assim, os elétricos atingiam em 1914: Santana, Penha de França, Ipiranga, Vila Prudente, Bosque da Saúde, Pinheiros e Lapa.”* (p.80-84).

A ferrovia, sendo um transporte de cunho regional, até meados da primeira década do século XX, tinha importância reduzida na circulação interna da cidade. A ferrovia passou a ter uma maior importância na circulação interna com o desenvolvimento dos subúrbios, quando os trabalhadores passaram a ter que vencer grandes distâncias para se deslocarem do local de residência para o de trabalho, uma vez que a especulação imobiliária passou a expulsar as camadas mais pobres da população para áreas mais distantes e, por conseguinte, mais baratas. Conforme as áreas mais centrais iam se valorizando, aos pobres sobravam os subúrbios, configurando as raízes do histórico e pronunciado processo de segregação sócio-espacial.

Assim, de acordo com LANGENBUCH (1971), em razão das ferrovias pré-existentes, os operários eram “convidados” a se estabelecer nos arredores das estações periféricas, em locais onde tinham capacidade financeira para comprar terrenos ou alugar imóveis a preços razoáveis, beneficiando-se de um meio de transporte rápido e barato entre sua residência e o local de trabalho. Ainda segundo

a interpretação deste autor, foi “*graças ao transporte ferroviário que se formarão subúrbios residenciais, em áreas mais afastadas da cidade, os quais, por sua vez, constituirão reserva potencial de mão-de-obra de que as indústrias poderão lançar mão*” (LANGENBUCH, 1971:141).

No período em pauta (1880-1930), os automóveis ainda eram de reduzida importância, não ultrapassando 2.500 veículos em 1925 (PETRONE, 1958:134). Outra fonte assegura que no final do ano de 1924 existiam exatos 6.623 veículos motorizados de passeio licenciados (LANGENBUCH, 1971:155). Sem entrar no mérito de suas fontes ou métodos, ambas as cifras, apesar de bastante diferentes, asseguram a reduzida importância e difusão dos automóveis nessa época.

Traçado um panorama geral das características da urbanização neste período, será abordado no próximo item, a urbanização a partir do momento em que começa a se configurar (sobretudo a partir da década de 1950) a metrópole. Assim, no próximo item serão assinaladas as principais mudanças em relação ao primeiro momento da industrialização/urbanização.

6.3 A CONFIGURAÇÃO DA METRÓPOLE INDUSTRIAL E TERCIÁRIA

A partir de 1930 o crescimento urbano que acompanha o crescimento e a diversificação da atividade industrial, bem como a concentração de serviços, continuou a processar-se de maneira intensa, apoiado agora sobre uma maior complexidade de elementos.

Em 1935, a cidade de São Paulo já conta com 3.966 unidades industriais que empregam cerca de 120.773 operários (MILLIET, 1982). No período anterior (1880-1930), a industrialização, em sua primeira fase, se dá, sobretudo, pela implantação de indústrias de bens de consumo não duráveis, notadamente, dos ramos têxtil e alimentício. A partir de 1920/30, tem início a diversificação na estrutura da indústria brasileira com a implantação das indústrias produtoras de bens intermediários e de maneira ainda muito incipiente da indústria de bens de capital. É somente depois de meados da década de 1950 que ocorre o desenvolvimento da indústria de bens de consumo duráveis (dentre as quais, a principal foi a indústria automobilística) e a expansão das indústrias de bens de capital e de bens intermediários.

A partir de 1930 começa também uma forte concentração da atividade industrial na metrópole paulistana (futura Região Metropolitana de São Paulo – RMSP) em relação Estado de São Paulo e ao restante do Brasil. Tal concentração atinge seu auge em 1970, quando a RMSP passa a concentrar 43,4% do Valor da Transformação Industrial (VTI) do Brasil. Neste ano, somando-se com a fração do VTI do interior (14,7%), o Estado de São Paulo concentrava 58,1% do VTI do Brasil. A partir de 1970, o interior de São Paulo, bem como outros estados brasileiros aumentam suas participações no VTI brasileiro, ao passo que a RMSP, passa de 43,4% em 1970 para 26,2% em 1990 (NEGRI, 1996).

A desconcentração a partir de 1970 não significou um processo de desindustrialização generalizado da região metropolitana. A desindustrialização, como será discutido adiante, ocorreu em determinados espaços da metrópole (marcadamente os da primeira fase da industrialização), alguns dos quais acabaram por ser largamente valorizados pelo setor imobiliário, como por exemplo, a área objeto do estudo empírico desta pesquisa (Água Branca e Barra Funda).

Em suma, levando-se em consideração a dinâmica do processo de industrialização, a configuração da metrópole apresenta dois momentos:

a) o crescimento e a diversificação da estrutura industrial, com a concentração produtiva na metrópole até o início da década de 1970; e

b) a desconcentração industrial e desindustrialização de alguns bairros ligados a primeira fase da industrialização⁵⁵.

É importante salientar, no entanto, que o que se desconcentra espacialmente é, na maior parte dos casos, o setor produtivo das empresas e não, a empresa ou grupo industrial como um todo. O que ocorre em paralelo à desconcentração é a centralização na metrópole das atividades financeiras e de gestão das empresas além de diversos serviços especializados do setor terciário de ponta.

Segundo SANTOS (1994), *“a base industrial foi o alicerce para que São Paulo hoje se tornasse uma cidade informacional, um centro internacional de serviços. São Paulo é, agora, relativamente menos forte, em produto e em emprego industrial, mas sua força aumentou, no País e no mundo, graças ao fato de que a atividade de serviços se desdobra, criando um expressivo setor terciário de comando, baseado na informação (concepção, direção, coordenação, controle)”* (p.15).

Em que pese ainda a importância da atividade industrial na metrópole paulistana pós 1970, quando comparada com outras regiões do país, a característica mais marcante da metrópole em termos econômicos e que lhe assegura um papel diretor na dinâmica espacial brasileira está agora relacionado *“às suas atividades quaternárias de criação e controle, praticamente sem competidor no País, pois agora são os fluxos de informação que hierarquizam o sistema urbano. Em outras palavras, “sem deixar de ser a metrópole industrial do País, apesar do movimento de desconcentração recentemente verificado, São Paulo torna-se, também, a metrópole dos serviços, metrópole terciária, ou, ainda melhor,*

⁵⁵ A discussão sobre a desindustrialização e a desconcentração industrial é retomada no item 7.4 (Ciclos de valorização) quando da discussão histórica destes processos em relação à Barra Funda e à Água Branca, especificamente.

quaternária, o grande centro de decisões, a grande fábrica de idéias que se transformam em informações e mensagens, das quais uma parte considerável são ordens” (SANTOS, 1994:40).

A configuração da metrópole industrial e, posteriormente terciária, é fator fundamental para a compreensão da estruturação do setor imobiliário, sobretudo em relação aos megaprojetos terciários, os quais serão analisados adiante nos capítulos 8 e 9.

Paralelamente ao crescimento e diversificação industrial, bem como aos processos de concentração e desconcentração industrial e de expansão do setor terciário, ocorrem no período em análise, a ampliação da mancha urbana e o preenchimento, em certa medida, dos “vazios” que vinham sendo constantemente produzidos desde o fim do século XIX.

A mancha urbana continuou a ampliar-se e novos bairros foram surgindo. PETRONE (1958) salienta que a expansão urbana da metrópole no rumo oeste consolidou no segundo quartel deste século, definitivamente, a junção da Lapa à porção compacta edificada da cidade, devido à ocupação da faixa lindeira das ferrovias (*Santos-Jundiaí* e *Sorocabana*) e da avenida radial Água Branca (atual Av. Francisco Matarazzo), ao sul da qual, no espigão divisor das bacias dos rios Tietê e Pinheiros, surgiram novos bairros operários e de classe média. O mesmo crescimento se deu em todas as direções, sendo que para Leste, por exemplo, a Penha se uniu à porção compacta da cidade. Tal expansão e adensamento da cidade é visualizada na Figura 6.3.1, a seguir.

A Figura 6.3.1 mostra a cidade de São Paulo e a densidade de sua ocupação urbana no ano de 1952. Nota-se que a quantidade de “espaços vazios” ainda é marcante, demonstrando que persiste o tipo de crescimento observado no período anterior, em grande medida desencadeado pela especulação imobiliária. Nesta data, bairros como Pinheiros, Lapa, Penha, Santo Amaro e Santana, já podem ser considerados como importantes sub-centros da cidade.

O Quadro 6.3.1, a seguir, apresenta a expansão da mancha urbana em termos de sua área urbanizada.

**MAPA BASEADO NO LEVANTAMENTO AEROFOTOGAMÉTRICO
EXECUTADO PELA "CRUZEIRO DE SUL S.A." NO DIA 15 DE NOVEMBRO
DE 1952, NA ESCALA DE 1:25.000**

0 1000 2000 3000 4000 5000 m
ESCALA

N
S

para São Roque
para Jundiaí
para Sorocaba
para Itapetininga
para São Caetano do Sul
para Magé das Cruzes
para Magé das Cruzes

Grande e média densidade de construções
Baixa densidade de construções
Espaços públicos, campos, cemitérios, etc.
Áreas não urbanizadas
principais rodovias
vias férreas

J. RUIFINO Dir.

98

QUADRO 6.3.1 – Área urbanizada e população aproximada de São Paulo (1880 – 1983) ⁽¹⁾

Ano	Área Urbanizada (Km ²)	População Aproximada	Densidade Demográfica (Hab/Km ²)
1880	2	40.000	20.000
1900	-	200.000	-
1930	130	1.000.000	7.692,30
1940	-	1.300.000 ⁽²⁾	-
1950	-	2.200.000 ⁽²⁾	-
1954	420	3.000.000	7.142,85
1960	-	3.700.000 ⁽²⁾	-
1965	550	6.500.000	11.818,18
1980	900	-	-
1983	962	-	-

Fonte: SANTOS, 1990:18.

(1) – Em 1934 o antigo Município de Santo Amaro é anexado à capital e, em 1959, o antigo bairro de Osasco é emancipado de São Paulo.

(2) – Dados obtidos em LANGENBUCH, 1971:178.

Pelos dados do Quadro 6.3.1, observa-se que a área urbanizada se ampliou largamente neste período de pouco mais de um século. O que os dados do quadro ocultam é que tal ampliação se deu pela expansão das periferias, desprovidas das infra-estruturas mais básicas, enquanto nos bairros mais centrais continuavam havendo terrenos potencialmente à disposição e providos de infra-estrutura. Tal fenômeno é comumente denominado de “horizontalização” ou de “periferização”. Em outras palavras, o crescimento da população neste período não requeria um crescimento paralelo tão acentuado da mancha urbana, uma vez que a densidade demográfica média da área é baixa, tendo sofrido ainda um grande decréscimo entre 1880 e 1954.

Conforme as áreas mais distantes são absorvidas pela expansão da porção compacta da cidade, novas passam a ser loteadas em locais mais distantes, os quais, em breve, certamente também serão absorvidos pela porção compacta da cidade, a qual, a partir de 1940, torna-se maior e mais compacta, ainda que persistam vazios em seu interior (LANGENBUCH, 1971), como é possível notar na Figura 6.3.1.

PETRONE, em 1958, chama a atenção para o problema da especulação imobiliária assinalando “*o fato de estarem sendo ocupadas áreas muito distantes do centro da cidade, ao mesmo tempo que, dentro dela, continuam a existir vazios, à espera de valorização*” (p.155).

Segundo KOWARICK & CAMPANÁRIO (1994), o padrão periférico de crescimento ampliou em nove vezes a mancha urbana nos trinta anos transcorridos de meados da década de 1960 a meados da década de 1990. Apenas na década de 1980, mais de 500 km² de áreas periféricas foram incorporadas à metrópole. Enquanto isso, segundo SANTOS (1990), os terrenos vazios, levando-se em conta apenas o Município de São Paulo, representam 430 km², que valiam aproximadamente 10 bilhões de dólares em 1981. Existiam cerca de 2.000 terrenos com áreas maiores que 10.000 m², constituindo verdadeiros latifúndios urbanos, que gradativamente valorizam-se, ampliando os lucros dos investidores do capital imobiliário.

A especulação imobiliária concorre, pois, para explicar o enorme perímetro de São Paulo. A cidade ao tornar-se um produto do capital, mais uma mercadoria, altamente lucrativa, regida por sua lógica, faz com que as áreas periféricas sejam receptáculo dos contingentes populacionais excluídos das áreas centrais. Portanto, a periferia tem uma função “social” para o capital imobiliário.

Quanto ao crescimento demográfico, houve incremento populacional significativo (conforme apresentou o Quadro 6.3.1), sendo responsáveis por tal incremento o constante fluxo migratório interno e o crescimento natural.

Durante a década de 1930, em decorrência das mudanças políticas e econômicas ocorridas, praticamente cessa o grande fluxo migratório externo que, como discutido anteriormente, foi o maior responsável pelo crescimento demográfico do período anterior, passando a contribuir para tal incremento, a partir de então, um constante fluxo de migrantes internos, vindos, sobretudo, dos Estados nordestinos e de Minas Gerais.

As migrações internas que tinham como destino prioritário o Sudeste, com destaque para a cidade de São Paulo, intensificaram-se a partir de meados da década de 1930 e assumiram números altamente expressivos a partir da década de

1950, com a intensificação do êxodo rural. De 1950 a 1970, pode-se afirmar que o Brasil, enquanto um país predominantemente rural, deixa de existir. Segundo VAINER (2000), *“nos corredores da Hospedaria dos Imigrantes, em São Paulo, não se ouvem mais o italiano e o espanhol, agora substituídos pelos sotaques nordestino e mineiro”* (p.24).

Sem dúvida, as migrações internas mantiveram as altas taxas de urbanização e o crescimento demográfico na cidade de São Paulo, já que os fluxos migratórios estrangeiros caíram a taxas pequenas e, muitas vezes, foram praticamente interrompidos, como por exemplo, no período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Tendo-se em consideração o padrão geral que passou a orientar o crescimento da cidade, serão abordadas, a seguir, as principais mudanças que ocorreram em São Paulo e em sua região metropolitana a partir de 1950.

Uma das mais significativas alterações está vinculada à mudança nos eixos de industrialização e, por conseguinte, nos eixos de expansão da urbanização. A partir do final da década de 1950, foram sendo *gradativamente* transferidos para as margens das auto-estradas; notadamente da via Anchieta e da via Dutra, construídas no final da década de 1940.

De acordo com LANGENBUCH (1971), as auto-estradas surgidas a partir da década de 1940 (via Anchieta, via Anhanguera e, posteriormente, via Dutra), tinham em vista o tráfego extra-regional, *“em atendimento a uma necessidade que já se fazia sentir, de há muito. Contudo, as ‘auto-estradas’ passaram a ter participação destacada no processo de metropolização dos arredores paulistanos. Isto por permitirem um tráfego rápido e intenso – vantagem não proporcionada pelas rodovias de tipo comum –, e por terem sido instaladas em áreas ainda pouco afetadas pela suburbanização, onde grandes glebas ainda não retalhadas estavam potencialmente à disposição do processo”* (p.205).

As auto-estradas, assim, influíram no desenvolvimento de núcleos urbanos preexistentes, criaram outros, e atraíram estabelecimentos fabris. Os municípios afetados por estas estradas conheceram, nas décadas de 1950 e 1960, um considerável desenvolvimento industrial. As auto-estradas, nesse sentido, passaram,

ano após ano, a desempenhar o papel de fator locacional anteriormente realizado pelas ferrovias. Assim, o modelo rodoviário de transporte, implantado, sobretudo, a partir dos anos quarenta, deslocou os eixos de industrialização. As mencionadas rodovias impulsionaram a industrialização em suas margens, engendrando novas áreas industriais, distintas das do início do século, por terem plantas maiores, serem mais distantes umas das outras e em meio a grandes jardins (áreas deixadas livres para futuras expansões).

No entanto, as ferrovias, nos últimos anos da década de 1950, ainda constituíam o eixo privilegiado da industrialização. MATTOS (1958) descreve sinteticamente a área industrial de São Paulo na década de 1950: *“sua mais importante área industrial situa-se ao longo do eixo NW-SE, nas proximidades dos vales do Tietê e do Tamanduateí, onde se encontram os bairros da Lapa, Água Branca, Barra Funda, Freguesia do Ó, Casa Verde, Bom Retiro, Pari, Belênzinho, Tatuapé, Penha, Vila Carrão, Moóca, Ipiranga, Vila Prudente, que se prolongam através de São Caetano do Sul e Santo André, no rumo de SE, como através de Osasco, no rumo de NW”* (70-71). Contudo, mais adiante, o autor afirma uma tendência que veio a se confirmar, qual seja: *“originariamente ligados às várzeas do Tietê e do Tamanduateí e às ferrovias que as percorrem, os estabelecimentos fabris deslocam-se hoje, progressivamente, ao longo sobretudo da ‘Via Anchieta’ e da ‘Via Presidente Dutra’, artérias fadadas a representar, dentro de breve tempo, papel de suma importância dentro do parque paulistano”* (p.91).

Esta mudança no eixo de industrialização certamente contribui para profundas modificações no espaço da metrópole e, como será discutido nos capítulos seguintes, nas imediações das vias Francisco Matarazzo/Carlos Vicari e Ermanno Marchetti/Marquês de São Vicente, afetando largamente os caminhos da urbanização na Barra Funda e na Água Branca.

A explicação mais ampla para a mudança no eixo de circulação é macroeconômica, e têm suas raízes no Plano de Metas (1956-1960), que criou uma série de medidas que incentivaram a implantação e o desenvolvimento da indústria automobilística no país. Assim, progressivamente, os vagões de carga foram sendo substituídos pelos caminhões no transporte de mercadorias.

No que se refere à circulação interna na metrópole, os meios de transporte também sofreram mudanças significativas. Num primeiro momento, os ônibus tiveram uma função secundária e complementar aos trens suburbanos e aos bondes elétricos. Os pontos terminais dos ônibus ficavam junto às estações ferroviárias e seus horários de partida coincidiam com as chegadas e partidas dos trens. Mas com o passar do tempo, os ônibus passaram a complementar itinerários, dobrando, inclusive, os trajetos ferroviários, de tal maneira que os bairros mais distantes passaram a ser ligados aos mais centrais também por ônibus.

A rede de bondes elétricos expandiu-se do começo do século até a década de 1950, quando passou a ser gradativamente extinta até meados da década 1960. O completo desaparecimento dos bondes ocorreu devido ao aumento excessivo no número de veículos automotores e a paralela falta de vias adequadas para suportar tal aumento. A única saída possível no curto prazo, diante de tal situação, foi a desativação dos bondes que estavam atrapalhando de maneira sensível o movimento dos carros e ônibus.

Apesar da importância da ferrovia diminuir gradativamente; nas décadas de 1940 e 1950, ela ainda é o principal meio de transporte, sobretudo para cargas, mas também para os trabalhadores que vinham da periferia mais distante. Contudo, começa a ocorrer de maneira acentuada uma desproporção entre o número de trens suburbanos e o número de habitantes dos núcleos suburbanos, o que acarretou num grave problema de transporte ferroviário de passageiros, ainda que tal meio de transporte mantenha certa importância até hoje. LANGENBUCH (1971) apresenta dados que comprovam esta desproporção: entre 1940 e 1966 houve um aumento da quantidade de trens de aproximadamente 130%, ao passo que no mesmo período a população cresceu cerca de 734%, ou seja, quase seis vezes mais. Para suprir em parte esta demanda não atendida pelos trens suburbanos, a circulação rodoviária ampliou cada vez mais sua participação e importância no sistema.

Tal constatação permitiu que LANGENBUCH (1971) tecesse a seguinte conclusão sobre a conformação da metrópole paulistana: *“o papel da ferrovia como instrumento de suburbanização se torna histórico, indireto, na medida em que*

provocou o surgimento dos primeiros e principais subúrbios, os quais por efeito de ‘bola de neve’ continuam a cristalizar localmente a expansão metropolitana” (p.180).

Além disso, ao contrário do que ocorreu com o transporte ferroviário, o rodoviário (tanto de ônibus quanto de automóveis) conheceu uma grande ampliação, garantindo assim o transporte da população e da produção industrial, que se diversificava e crescia a largos passos.

A partir das considerações gerais a respeito da configuração da metrópole como um todo, o próximo capítulo debruça-se sobre a porção objeto do estudo empírico desta pesquisa, procurando compreender a gênese e o desenvolvimento histórico da Barra Funda e da Água Branca; tendo em vista a expansão imobiliária dos últimos trinta anos, a partir da valorização advinda com a desindustrialização desta porção da cidade.

7 O BLOCO DO “OESTE PRÓXIMO”: BARRA FUNDA E ÁGUA BRANCA

A área objeto do estudo empírico aqui desenvolvido não será definida por limites fixos ou rígidos. Trata-se da porção da cidade que abrange parte da Barra Funda e da Água Branca, compreendendo as imediações da avenida Francisco Matarazzo e de sua continuação em direção à Lapa, representada pela rua Carlos Vicari. A pesquisa também inclui as imediações da via paralela à anterior representada pelas avenidas Marquês de São Vicente e por sua continuação em direção à Lapa, denominada Ermano Marchetti. Trata-se, portanto, de um trecho do oeste próximo da cidade, a partir de seu eixo de expansão mais antigo em direção ao oeste, definido a partir da Avenida São João. A Figura 7.1, adiante, indica aproximadamente a área objeto da pesquisa.

Ao se propor a uma abordagem de ações do setor imobiliário na metrópole paulistana, a escolha da área definida acima não foi, certamente, fruto do acaso. Em pesquisas anteriores sobre a industrialização e a desindustrialização da Água Branca (RAMOS, 1998), e sobre a fragmentação do espaço e a dissolução do “bairro” como um modo de vida, diante da configuração da metrópole, cujo foco também era a Água Branca (RAMOS, 2001), foi constatada a importante e não negligenciável participação do setor imobiliário ao longo da história, sobretudo após 1950 e, mais marcadamente, a partir da década de 1970 nesta porção da cidade. Não por acaso, a ação do imobiliário torna-se mais acentuada com o avanço do processo de desindustrialização desta porção da metrópole, cujas indústrias estavam, na origem, essencialmente vinculada às ferrovias.

Tendo-se em mente as discussões do capítulo 5, historicamente o fator mais importante que impulsionou as recentes ações do imobiliário nesta porção da cidade, consubstanciadas, sobretudo, na Operação Urbana Água Branca é, sem dúvida, o histórico uso industrial desta área e o conseqüente processo de desindustrialização que deixou inúmeros lotes com uma ocupação industrial residual ou de uso transitório (concessionários de veículos, motéis, galpões, oficinas mecânicas etc), em área localizada próxima ao centro e às marginais do canal do Tietê.

FIGURA 7.1 – Localização aproximada da área de estudo na zona oeste da cidade de São Paulo

A relação entre a desindustrialização e a expansão da ação do imobiliário na metrópole terciária, vinculada à valorização do espaço, tanto em relação ao interior deste trecho da cidade quanto no que tange às suas relações com o restante da metrópole, é uma relação de mão dupla. Ou seja, ao mesmo tempo em que a saída das indústrias, dada em larga medida pelas transformações macroeconômicas do País, estimula a valorização do espaço; o imobiliário (atuação do poder público em associação com o privado) estimula ainda mais a saída das indústrias. Tal relação será abordada mais detalhadamente adiante, cumprindo salientar por ora que a porção Barra Funda – Água Branca é, atualmente, um dos pólos mais importantes da cidade em relação às ações e estratégias relativas ao setor imobiliário.

Conforme já salientado, o entendimento dos processos vinculados ao setor imobiliário nesta porção da cidade passa, necessariamente, pela reconstituição e compreensão de sua história e de sua inserção no conjunto da cidade, bem como sua caracterização mais pormenorizada.

Toda a área objeto desta pesquisa era conhecida pela designação “Água Branca” desde as primeiras décadas do século XIX. O que hoje se denomina “Água Branca” é apenas a parte mais ocidental da área objeto deste estudo. Há menções em vários documentos à localidade da Água Branca como uma porção rural conhecida dos arredores de São Paulo, em grande medida por abrigar inúmeras chácaras produtoras de hortaliças, bem como alguns pousos de tropa para os viajantes do século XIX.

A razão de ser a Água Branca uma localidade relativamente já conhecida dos arredores paulistanos estava exatamente no fato dela abrigar importantes caminhos e estradas que demandavam o interior do País. A atual Avenida Francisco Matarazzo, até 1950, era denominada Avenida Água Branca, conhecida nos tempos dos tropeiros como Estrada da Água Branca e, nos tempos coloniais como Estrada de Jundiaí (também conhecida como Estrada de Campinas)⁵⁶. Além de ser o caminho mais utilizado para a região de Jundiaí, a Estrada da Água Branca também era o caminho para o núcleo colonial de Nossa Senhora do Ó, situado, desde o

⁵⁶ Tal estrada recebeu primitivamente os nomes de caminho da Emboaçava (possivelmente algo parecido com uma trilha), depois, no bandeirismo, de caminho dos Goiazes. Somente no tempo dos tropeiros é que a estrada passou a ser conhecida como Estrada de Jundiaí.

início do século XVI, na margem direita do rio Tietê. Na porção onde mais tarde desenvolveu-se o “centro” do bairro da Água Branca, na Praça dos Inconfidentes, uma bifurcação da estrada da Água Branca dava início à Estrada de Nossa Senhora do Ó, atual Avenida Santa Marina.

Antes do advento ferroviário, a Água Branca era, portanto, um local de convergência de duas importantes estradas.

A urbanização e efetiva incorporação ao conjunto da cidade ocorreu com a industrialização a partir do final do século XIX, em razão desta porção ser cortada por duas importantes ferrovias: *Santos-Jundiaí* e *Sorocabana* (inauguradas, respectivamente, em 1867 e 1874). Nesse momento, com a industrialização, já passaram a se diferenciar as localidades de Água Branca e Barra Funda, logo após, identificadas como bairros.

7.1 UMA LOCALIDADE DE CHÁCARAS

De maneira geral pode-se considerar que a área de estudo tinha, antes do advento da industrialização e da urbanização, duas principais funções: o fornecimento de produtos primários à cidade de São Paulo, a partir de alguns sítios e chácaras formados ao longo do século XIX e o apoio à circulação extra-regional, por meio dos pousos de tropas, cuja menção mais antiga foi encontrada em Auguste de Saint-Hilaire em 1819 (LANGENBUCH, 1971).

Para se ter uma idéia de como era a porção oeste próxima da cidade de São Paulo por volta de 1840, a Figura 7.1.1, a seguir, apresenta uma reconstituição, feita por Frederico H. Gonçalves em 1937, na qual a Água Branca já figura como uma localidade, abrangendo parte dos atuais bairros de Perdizes, Barra Funda, Pompéia entre outros; justamente o centro desta área passou a constituir o atual bairro da Água Branca, nas confluências dos córregos da Água Branca e Água Preta. A oeste da dita confluência divergiam as estradas de Jundiaí e de Nossa Senhora do Ó, onde se encontra hoje a Praça dos Inconfidentes, local conhecido anteriormente como Largo da Água Branca.

Quanto à questão fundiária, em meados do século XIX, mais especificamente a partir da Lei de Terras de 1850 (discutida no Capítulo 4), já ocorriam os primeiros conflitos relacionados à posse da terra.

Nesse sentido, apresenta-se a seguir, um breve esboço da situação fundiária na localidade, objetivando apresentar, despretenciosamente, um quadro geral e mostrar que as disputas pelo espaço já eram conhecidas. Ou seja, não foi a chegada do capital industrial ou do capital imobiliário organizado que estabeleceu o preço da terra, muito embora, em meados do século XIX prevalecesse muito mais a idéia de um valor de uso do que de troca.

FIGURA 7.1.1 – Reconstituição do oeste de São Paulo – 1840

Fonte: reprodução parcial de carta organizada e desenhada por Frederico H. Gonçalves em 1937. Modificada por Aluísio W. Ramos.

A partir de pesquisa realizada por OLIVEIRA (1995), logo após a regulamentação da Lei de Terras em 1854, de acordo com o Registro de Terras Possuídas na Parochia de Santa Iphigenia (os registros de terras e imóveis eram feitos pela igreja), foram identificados dezoito registros de proprietários que declararam, no livro paroquial, possuírem terras no local denominado Água Branca, Pacaembu do Meio (atual sítio de parte de Perdizes e de parte da Água Branca), Pacaembu de Baixo (Barra Funda) e Barra Funda, entre 24 de outubro de 1855 e 26 de maio de 1856. Além destas dezoito propriedades, há mais quatorze que não declararam o nome do local, mas que pela descrição da localização situavam-se em terras dos atuais bairros da Água Branca e Barra Funda, em suas partes que se encontram na área objeto desta pesquisa (ver Quadro 7.1.1, adiante).

As terras são denominadas nos registros, em sua maioria como chácaras – por vezes com casas –, algumas vezes como sítios, terrenos, ou simplesmente “umas terras”.

As propriedades, em sua maioria, estão situadas, freqüentemente, com suas frentes na estrada de Jundiaí/Campinas (por vezes, estrada da Água Branca) ou na estrada que segue para a Freguesia de Nossa Senhora do Ó. Os córregos da Água Preta e Água Branca também aparecem, por vezes, como divisores de propriedades ou como referenciais para os limites. Como se vê, o solo da localidade já está bastante parcelado, ainda mais ao se levar em consideração que existiam propriedades que ainda não estavam registradas em 1855, mas que já aparecem de forma indireta nestes registros como propriedades lindeiras às então registradas. Em meados do século XIX pode-se falar em algumas poucas dezenas de propriedades, o que já não ocorre no último quartel do século XVIII, quando eram menos de uma dezena de proprietários de imensas fazendas na região.⁵⁷

⁵⁷ De acordo com o mapa: São Paulo – identificação das chácaras, sítios e fazendas que existiam ao redor da área central da cidade, a partir de 1775, do acervo da mapoteca da Biblioteca de Geografia e História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Também reproduzido parcialmente em MATOS, 1958 e PACHECO, 1982.

QUADRO 7.1.1 – Registro dos proprietários de terras nas localidades de Água Branca e Barra Funda (1855-1856)

Proprietário	Número do registro	Data do registro
Ignacio Antonio Marianno	7	24/10/1855
Francisco dos Santos Silveira	17	18/12/1855
Anna Maria de Camargo	30	05/01/1856
Manoel de Toledo	32	13/01/1856
Maria Antônia de Santa Rita	39	21/01/1856
Joze Ignácio da Silva	73	06/04/1856
João Evangelhista	74	07/04/1856
Felisberto Lopes	93	22/04/1856
Jesuino Joze da Silva	109	28/04/1856
Joze Gomes de Andrade	129	01/05/1856
João Antonio da Silva	136	01/05/1856
Joaquim Roiz Goulart	140 / 141	02/05/1856
Jeronimo Xavier de Oliveira	191	05/1856
Francisco Joaquim Gonçalves	202	21/05/1856
Gertrudes Maria da Anunciação	218	24/05/1856
Marcelino Gerald	232	27/05/1856
Francisca Maria de Jesus	288	30/05/1856
Francisco de Paula Soares (*)	9	29/10/1855
Manoel de Toledo (*)	32	13/01/1856
Francisco Gomes da Silva (*)	50	25/02/1856
Felisberto José (*)	57	03/03/1856
Joaquim Floriano Vanderlei (*)	63	12/03/1856
Marciano Pires de Oliveira (*)	66	28/03/1856
Joaquim Joze Ferreira (*)	110	28/04/1856
João Manuel Florianno (*)	112	28/04/1856
Francisco dos Passos Goulart Penteado (*)	142	02/05/1856
Virgilio Goulart Penteado (*)	143	02/05/1856
Joze Fabianno Baptista (*)	165	11/05/1856
Antonio Gonçalves (*)	203	21/05/1856
Marianno Jose de Miranda (*)	228	26/05/1856
Serafim Antonio Cavalheiro (*)	231	27/05/1856

Fonte: São Paulo (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Departamento de Museus e Arquivos. Divisão de Arquivos do Estado. Seção Técnica de Manuscritos. Registro de Terras Possuídas na Paróquia de Santa Iphigenia conforme o disposto no artigo 91 e seguintes do regulamento de 30 de janeiro de 1854. São Paulo, 01 julho de 1855 a 15 de abril de 1861, pt. 1-2. (livro com 330 registros de terras, n. 161-162)". *Apud* OLIVEIRA, (1995:33)

(*) – proprietários de terras das localidades da Água Branca e da Barra Funda, sem que tenham declarado estarem suas terras nestes lugares, ou que deixaram em branco o registro da localidade, ou que declararam outra localização.

OLIVEIRA (1995), ao estudar Perdizes, relata um dos conflitos que começam a ocorrer nesta porção da cidade, envolvendo a questão fundiária. Trata-se, em realidade, de uma denúncia, que é encontrada nas atas da Câmara Municipal, a qual OLIVEIRA (1995) avaliou a fundo em seu estudo sobre Perdizes e arredores. Em 1863, fazendo referência à localidade da Água Branca, alguns vereadores comunicaram e condenaram a distribuição de lotes públicos a proprietários privados após a dita “Lei de Terras” de 1850. São transcritos, a seguir, alguns trechos destas atas, referentes a tal denúncia de distribuição ilegal: “O Snres Vereadores Mendes de Almeida, Branco e Carvalho. Apresentarão a sege. Indicação: Indicamos que se officie ao Exmo. Governo fazendo-lhe sciente, para os effeitos legaes, do fato de estarem diversos indivíduos de posse e já com edificação em terrenos nacionaes, no bairro da Agoa Branca desde o Pacaimbú, constando que tais terrenos tem sido distribuidos pelo Juiz de Paz Franco. de Paula Xavier de Toledo, e isto se faz a Camara Municipal afim de que S.Exa. providencie como entender de justiça” (Atas da Câmara Municipal de São Paulo – Sessão de 11 de junho de 1863, p.127, *Apud* OLIVEIRA, 1995:36).

Cinco meses depois de encaminhado o ofício, a situação continuava a mesma, de forma que os vereadores voltam a insistir na necessidade de que se officie novamente com urgência ao Presidente da Província sobre a prática ilegal de Francisco de Paula Xavier de Toledo, na medida em que este continua a conceder datas a diversas pessoas na Água Branca, estrada de Campinas. Outra vez aprovado o envio do ofício ao Presidente da Província, foi-lhe encaminhado o seguinte: “Ilmo. Exmo. Snr. – A Camara Municipal d’esta Imperial Cidade de novo representa a V. Exa. sobre o procedimento de Francisco de Paula Xavier de Toledo, que segundo se diz, continua a conceder à quem da Agua Branca (estrada de Campinas) no Campo Comprido, contra o disposto na Lei número 601 de 18 de Setembro de 1850 (Lei de Terras) e Regulamento de 30 de Janeiro de 1854 (Regulamentação da Lei de Terras), por serem nacionais taes terrenos. Essa idebita e illegal concessão tem sido feita ao portuguez, Paulo de tal, genro de José Manoel Paes, e a outros. E porque a Camara Municipal entende seu dever levar isso ao conhecimento de V. Exa. e passa como certo que a Repartição das Terras Públicas

não tem feito cousa alguma acerca da primeira representação d'esta Camara, assim o faz para que o governo seja segunda vez informado de taes factos" (Atas da Câmara Municipal de São Paulo – Sessão de 19 de novembro de 1863, p.263-264, *Apud* OLIVEIRA, 1995:37).

Fica mais evidente, a partir destes ofícios da Câmara Municipal, que o parcelamento do solo nesta porção da cidade aumenta, inclusive por meio da participação de membros do poder público. Cada vez mais surgem novas chácaras, com dimensões mais reduzidas e que fornecem gêneros primários para a cidade de São Paulo que em breve iniciará o seu *boom* de crescimento.

Como dito anteriormente, esta porção da cidade tinha sua importância devido às estradas de Jundiaí e de Nossa Senhora do Ó, o que atraía para seus arredores os chacareiros, em decorrência da maior facilidade de comunicação e transporte.

No entanto, o interesse pela localidade passou a ser ainda maior quando da construção da *São Paulo Railway*. A estrada de ferro, inaugurada no início de 1867, e que teve desde o seu princípio uma estação intermediária, entre Perus e Luz, na Água Branca, sem dúvida fez com que diminuísse, até cessar, o movimento de tropas pelas estradas da localidade. Portanto sua função de abrigar pousos de tropas, provavelmente, logo chegou ao fim, antes do início (meados da década de 1880) da urbanização propriamente dita dos bairros da Água Branca e Barra Funda.

O mesmo não ocorreu com as chácaras que conviveram por algumas décadas com os bairros nascentes. Em realidade, as chácaras aumentaram a partir de 1870/80, não devido à chegada da ferrovia, mas ao crescimento demográfico da cidade de São Paulo, que demandava cada vez mais, entre outras coisas, a produção de gêneros alimentícios. De acordo com LANGENBUCH (1971), os "*chacareiros portugueses*" foram instalados "*em áreas que estavam sendo difusamente ocupadas pela expansão urbana, tais como Água Branca, Vila Pompéia, Lapa, Tatuapé, Penha, Itaim-Bibi, Santana, Casa Verde, etc. Êstes chacareiros produtores de legumes e verduras após 1920 passariam a se deslocar, em sua maioria, para áreas mais afastadas da cidade*" (p.118).

As chácaras que ocupavam a Barra Funda e a Água Branca foram instaladas naquela época nos arredores da cidade e foram deixando tais bairros exatamente

quando estes deixaram de fazer parte dos arredores para compor a porção oeste-próxima da cidade, que a partir de 1870, começa a crescer em ritmo acelerado, como apresentado no capítulo anterior.

Desta maneira, ao que tudo indica, as chácaras foram cedendo lugar aos loteamentos, deixando praticamente de existir por volta de 1930. A esse respeito, PENTEADO (*apud* LANGENBUCH, 1971) afirma que “os novos arruamentos e a necessidade de aproveitar o mais possível o espaço urbano ocasionaram o deslocamento de numerosas chácaras, de flôres ou de legumes, até então localizadas em plena cidade. Tais fatos começaram a registrar-se a partir de 1920, principalmente, quando muitos chacareiros portugueses, em grande maioria, transferiram suas atividades para a área suburbana, deixando suas chácaras localizadas na Água Branca, em Vila Pompéia, na Lapa, no Tatuapé, na Penha, no Itaim Bibi, em Santana, na Casa Verde, etc” (p.165).

Segundo CANABRAVA (1953), durante a última década do século XIX, as chácaras começaram a desaparecer do centro da cidade, expulsas “pela urbanização crescente que trouxe a grande valorização dos terrenos” (p.102). Com esta valorização, as chácaras foram cedendo lugar aos arruamentos dos bairros que, com exceção dos planejados por grandes companhias especializadas em urbanismo (como a *Companhia City of São Paulo*), não passam de inúmeros loteamentos que vão fisicamente se encontrando em momentos diversos.

7.2 AS ESTRADAS DE FERRO, AS INDÚSTRIAS E A URBANIZAÇÃO

Até aqui, Barra Funda e Água Branca, aglutinadas até meados do século XIX, em grande medida, sob a designação de “Água Branca”, foram tratadas como uma localidade rural dos arredores paulistanos. A partir deste item será abordada a incorporação desta localidade à cidade de São Paulo, enquanto uma área marcadamente industrial.

Funcionalmente esta incorporação está vinculada estreitamente à gênese da indústria na cidade de São Paulo a partir das últimas décadas do século XIX, sendo a Barra Funda, a Água Branca, juntamente com a Lapa, o Bom Retiro, o Brás, a Moóca, o Pari, o Belenzinho e o Ipiranga, os primeiros bairros industriais da cidade.

Vinculada à industrialização, a porção da cidade objeto desta pesquisa tem sua origem intimamente relacionada às antigas *Estradas de Ferro* “*São Paulo Railway*” e “*Sorocabana*” que seguem paralelas neste trecho da cidade e, por conseqüência, sobretudo, da presença destas duas ferrovias, os bairros surgiram, se desenvolveram e foram incorporados à cidade de São Paulo.

A *São Paulo Railway* (nome da empresa inglesa que foi concessionária do serviço até 1950, denominada após essa data por *E.F. Santos-Jundiaí*), começou a ser construída em novembro de 1860, sendo inaugurada em 16 de fevereiro de 1867, com 139 km (MORSE, 1970). Conforme já assinalado, a estação Água Branca da *São Paulo Railway* data, também, de 1867. A ferrovia atravessou, nessa época, a área rural do Município de São Paulo, assentando-se nos trechos que viriam, depois, a se constituir nos sítios dos primeiros bairros industriais e operários.

A escolha do sítio e do traçado desta ferrovia ao entrar em São Paulo foi feita aproveitando-se os baixos terraços fluviais dos rios Tietê e Tamanduateí, ou seja, uma área ampla e plana, evitando-se, assim, curvas acentuadas, desvios, pontes (exceto para alguns pequenos córregos), enfim, grandes obras que outras formas de relevo poderiam demandar. Em realidade, na porção dos bairros da Barra Funda e Água Branca, a ferrovia ocupa a faixa de transição entre os baixos terraços e as planícies fluviais eventualmente inundáveis.

A segunda estrada de ferro a cruzar a localidade foi a “*Sorocabana*”, inaugurada em 1874. Os engenheiros da estrada aproveitaram o sítio da *São Paulo Railway* na bacia do Tietê, encontrando-se ambas paralelas desde a estação da Luz até a Lapa.

As linhas férreas criaram uma espécie de muro tanto na Barra Funda quanto na Água Branca, dividindo tais bairros em dois, um ao norte das linhas férreas e outro ao sul, criando espaços cujas transformações seguiram caminhos distintos. Esta barreira criada pela ferrovia, no futuro, condicionaria o desenvolvimento de tais bairros, sobretudo a partir da configuração da metrópole, o que será analisado mais detidamente adiante.

O importante a frisar por ora é que a instalação de inúmeras fábricas (dentre as quais grandes estabelecimentos), atraídas pelas ferrovias, levou à formação destes bairros, os quais conheceram, ao longo de sua história, variados tipos de indústrias, de diversos setores, porém, predominaram largamente as de bens de consumo não duráveis, indústrias típicas da primeira fase da industrialização na cidade durante o período aproximado de 1880 a 1930, ou seja, o do início do processo de industrialização.

A gênese dos bairros que compõem a área ao redor da Avenida Francisco Matarazzo coincide, portanto, com a própria gênese da industrialização. Ao mesmo tempo em que começam a chegar as indústrias, inicia-se de maneira difusa, em momentos diferentes, o arruamento desta porção da cidade, o qual só se completa por volta de 1940.

As principais vias, já existentes em 1880, eram a atual avenida radial Francisco Matarazzo (antiga estrada de Jundiaí e, depois, Av. Água Branca), a Avenida Santa Marina (antiga estrada de Nossa Senhora do Ó), localizada no extremo oeste da área de estudo e a Rua Antártica, posteriormente, Avenida Antártica.

A partir destas vias é que surgem os loteamentos a partir dos anos de 1880 até os anos de 1940. Isso quando se leva em conta somente a porção ao sul das linhas férreas, uma vez que, até o presente momento, ainda existem inúmeras

glebas na porção ao norte das ferrovias, até o canal do Tietê, ainda desocupadas, à espera de valorização.

7.3 A EXPANSÃO DOS LOTEAMENTOS

Com a expansão dos loteamentos e a necessidade crescente por infraestrutura, os melhoramentos não tardaram a aparecer, em virtude dos interesses dos industriais e, sobretudo, do setor imobiliário, estes últimos movidos, em certa medida, por impulsos especulativos.

Na virada do século XIX para o XX, tanto a Água Branca quanto a Barra Funda eram bairros isolados da porção compacta e contínua da cidade, como visto anteriormente, e também isolados entre si, sendo unidos apenas por uma estreita e descontínua faixa edificada.

Antes de expor os melhoramentos ocorridos e como se deu a expansão da área urbana, vejamos como BANDEIRA JR (1901) caracterizou os bairros industriais/operários de São Paulo no início do século XX. Segundo ele *“nem um conforto tem o proletário nesta opulenta e formosa Capital. Os bairros em que mais se concentram por serem os que contém maior número de fábricas, são os do Brás e do Bom Retiro. As casas são infectas, as ruas, na quasi totalidade, não são calçadas, ha falta de agua para os mais necessarios misteres, escassez de luz e de exgottos. O mesmo se dá em Agua Branca, Lapa, Ipiranga, S. Caetano e outros pontos um pouco afastados”* (p. XIV).

Ao entrar o novo século, inicia-se um gradual processo de valorização que irá mudar estas condições ao longo das décadas seguintes. Já no início de 1901, a Água Branca recebeu um importante melhoramento: o transporte por bondes. Quando este chegou à Água Branca, já veio em sua versão moderna, a dos bondes com tração elétrica, da nova concessionária do serviço, a empresa canadense *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, não tendo conhecido nem a Água Branca e nem a Barra Funda, os bondes de tração animal.

Foi criada então a linha “Água Branca”, uma extensão da linha que anteriormente tinha como ponto terminal o Largo das Perdizes (atual Largo Padre Péricles), o ponto final passando a ser o Largo da Água Branca (atual Praça dos Inconfidentes). Em 1903, a linha foi estendida novamente, agora até a Lapa.

Além do bonde, a partir de 1911, foram instalados os primeiros focos elétricos nesta porção da cidade e, entre 1915 e 1920, concluída grande parte da implantação dos serviços de distribuição de água e coleta de esgotos.

Quanto ao lazer, cabe menção ao *Parque Fernando Costa*, popularmente conhecido por Parque da Água Branca. Sua origem está vinculada à *Escola Municipal de Pomologia e Horticultura*, criada em 1905, pelo então prefeito Antônio da Silva Prado em terreno de 91.781 m² comprado pela municipalidade na Av. Água Branca. Tal escola funcionou somente até 1911, não vingando a idéia, inicialmente proposta pelo prefeito, de a municipalidade prover uma escola de ensino técnico agrícola. O enorme terreno foi fechado, ficando por longo tempo abandonado, servindo apenas como viveiro de plantas para a prefeitura. Alguns anos depois, durante o governo estadual de Júlio Prestes (1926-1930), no qual foi secretário da agricultura Fernando Costa, surge a idéia de transferir as dependências de um Parque de Exposições e Produção de Animais que havia na Moóca para o terreno da Prefeitura na Água Branca. No entanto, para que o Parque Estadual pudesse ser montado, haveria a necessidade de entendimento com a Prefeitura. Foi feita então, como acordo, uma permuta de terrenos: a Prefeitura cedeu a área da Água Branca e o Estado cedeu a antiga área de internada do Corpo de Bombeiros, local onde foi construído, décadas depois, o Parque do Ibirapuera. Resolvidas as questões, o *Parque Fernando Costa* foi inaugurado em outubro de 1929 (PACHECO, 1982).

A presença deste parque em muito veio a contribuir, sobretudo a partir da década de 1960, para a valorização de seu entorno, isso porque, parques urbanos são muito valorizados por compradores de imóveis residenciais, sendo largamente utilizados pelas empresas de comercialização de imóveis em suas propagandas.

As principais vias de circulação em 1907, como mostra a Figura 7.3.1 (a seguir), eram a Avenida Água Branca, aberta há pouco menos de dez anos (Av. Francisco Matarazzo a partir de 1950), e a Rua Carlos Vicari/Guaicurus, que faziam e ainda fazem, juntamente com a Avenida São João, a ligação do centro da cidade ao bairro da Lapa, passando por Perdizes, Barra Funda e Água Branca. Tais vias, que constituíam o antigo caminho de Jundiaí, formaram o eixo de expansão da cidade para oeste e noroeste, ao longo do qual os loteamentos foram sendo abertos.

FIGURA 7.3.1 – Arredores da Avenida Água Branca em 1907

Reprodução parcial da Planta da cidade de São Paulo por Graccho da Gama, com indicação das circunscrições e delegacias policiais, de acordo com a divisão oficial estabelecida pela Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça e Segurança Pública. Escala aproximada do original: 1:20.000.

Conforme ilustra a Figura 7.3.1, esta porção da cidade possuía ainda um escasso arruamento e era muito pouco edificada, com quarteirões muito extensos, típicos de uma área industrial. Como se observa na figura, as partes mais arruadas ficavam em Perdizes, ao longo das ruas Itapicurú/Turiassú e Tabór (atual Cardoso de Almeida), na margem direita do córrego da Água Branca, hoje canalizado subterraneamente no canteiro central da Avenida Sumaré.

A leste, o córrego da Água Branca ainda constituía um obstáculo natural a ser vencido, tanto que o bairro de Perdizes terminava seu arruamento às suas margens.

A canalização deste córrego e a abertura da avenida Sumaré só ocorreu no início dos anos 1970⁵⁸.

Os córregos, ao serem canalizados subterraneamente logo deixaram de ser considerados barreiras ou fronteiras da expansão urbana. Este papel coube e continua a ser desempenhado, no caso dessa porção da cidade, pelas ferrovias.

A Figura 7.3.1 mostra ainda que ao sul e, sobretudo, ao norte, existiam grandes vazios que persistiram por longo período (notadamente no norte, entre as ferrovias e o rio Tietê). Como será discutido mais detalhadamente no próximo item, estes vazios estão atualmente cada vez mais valorizados por tratar-se de inúmeros terrenos amplos (com mais de 100.000 m²), localizados no interior do centro expandido da cidade e próximos de grandes vias de circulação metropolitanas.

Em poucos anos, por volta de 1915, conforme ilustra a Figura 7.3.2 (a seguir), o arruamento da Vila Pompéia já existia, podendo ser considerado uma longa extensão do bairro de Perdizes. A Vila Pompéia partindo de Perdizes, ocupou toda a área entre os córregos da Água Branca e da Água Preta, de forma que, com sua grande extensão preencheu o enorme vazio que havia em 1907, ao sul da avenida Francisco Matarazzo e da rua Guaicurus.

A Figura 7.3.2 mostra ainda que as edificações eram pouco numerosas e bastante dispersas. A parte mais edificada corresponderia à porção do bairro de Perdizes, nos arredores da rua Turiassú.

Dez anos mais tarde, por volta de 1925, a área objeto deste estudo ainda não fazia parte do bloco compactamente edificado da cidade de São Paulo, *“limitado ao Norte pelas vias férreas, a Leste pelo vale do Anhangabaú, a Oeste pelo vale do Pacaembú e ao Sul pelo espigão da Avenida Paulista”* (PETRONE, 1958:123). Mas os bairros de Perdizes, Água Branca, Barra Funda, Vila Pompéia e Lapa, já estavam

⁵⁸ Sobre o papel dos cursos d'água na definição da expansão urbana, GEORGE (1983) salienta que, *“de fato, o rio sempre constitui obstáculo para os contatos geográficos. Em áreas desprovidas de infra-estrutura e nos tempos mais remotos da história, desempenha freqüentemente o papel de fronteira, separa duas comunidades distintas e muitas vezes antagônicas. (...) Não se pode atravessar um rio em qualquer lugar e a construção das pontes é uma operação técnica onerosa, que requer uma escolha racional de localização. (...) Assim as pontes balizam os grandes itinerários, determinado os pontos de passagem durante longos períodos”* (p.54).

praticamente unidos, formando um bloco compacto, a oeste do vale do Pacaembu, que estava na iminência de se unir ao bloco central.

FIGURA 7.3.2 – Arredores da Avenida Água Branca em 1914

Reprodução parcial da Planta Geral da Cidade de S. Paulo organizada pela Comissão Geographica e Geológica. Escala aproximada do original: 1:20.000.

Em 1930, paralelamente ao avanço do arruamento, a função industrial desta porção da cidade já se mostra bem consolidada, com várias indústrias com porte expressivo entremeadas por inúmeras pequenas fábricas.

O crescimento industrial, sobretudo da Água Branca e da Barra Funda se deu a partir de meados da década de 1880 e continuou até meados da década de 1950. A partir de então, iniciou-se um lento e gradual processo de desindustrialização, com uma paralela valorização imobiliária nos bairros, que vêm alterando as suas características e que tem se tornado bem visível, sobretudo nas três últimas décadas, a partir de 1980.

De tal maneira, no próximo item, é apresentada uma reconstituição e análise da história recente desta porção da cidade, entendida sob o prisma, sobretudo, do processo de valorização imobiliária, vinculado em parte à desindustrialização da Barra Funda e da Água Branca.

7.4 CICLOS DE VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

O termo “*desindustrialização*”, com suas implicações específicas e distintas dos termos “*desconcentração industrial*” e “*descentralização industrial*”, designa um processo de recuo da atividade industrial em termos absolutos, em determinado espaço. Tal termo sugere que determinada área deixe de ser caracterizada economicamente pela atividade industrial, ocorrendo, na maior parte dos casos, um paralelo avanço do setor terciário.

Cumprе salientar que tal processo não está restrito à porção da Barra Funda e Água Branca, mas estende-se, sobretudo, ainda que em diferentes graus, às antigas áreas industriais da cidade de São Paulo, tais como a Lapa, o Brás, a Moóca, enfim, os bairros surgidos no eixo das ferrovias; muito embora, em outras áreas, a associação entre desindustrialização e valorização imobiliária voltada ao terciário não tenha o mesmo sentido que o aqui definido para a porção objeto deste estudo.

A compreensão do processo de desindustrialização da Barra Funda e da Água Branca está assentada numa grande quantidade de elementos que se entrelaçam numa trama complexa que envolve tanto aspectos mais amplos do processo de industrialização como um todo, quanto os relativos ao processo de urbanização. Na Barra Funda e Água Branca, o processo também apresenta características distintas, dependendo da microlocalização que a indústria deixou para trás.

O conceito de micro e macrolocalização, assumido neste estudo, é o seguinte: a macrolocalização corresponde aos atributos desta porção da cidade (Barra Funda e Água Branca) em relação ao restante da metrópole, ao passo que a microlocalização designa os atributos de trechos desta porção, por exemplo, a parte ao norte das vias férreas, uma rua, um trecho de uma rua etc, em relação à porção objeto do estudo como um todo; isso porque, não há homogeneidade no interior desta porção, nem em termos espaciais, nem sociais ou econômicos. Este discernimento entre micro e macrolocalização é fator importante na definição das rendas diferenciais e, por conseguinte, interessa ao setor imobiliário na determinação da rentabilidade e lucratividade de determinado espaço.

Por um lado, as condições históricas do processo de industrialização no Brasil, como um todo, alteraram-se profundamente, sobretudo em decorrência das mudanças macroeconômicas advindas com a intensificação do processo de industrialização pesada, a partir de meados da década de 1950, inicialmente com o Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek e, num segundo momento, com o dito “milagre econômico” do regime militar, o que determinou a alteração dos setores industriais motores do crescimento econômico, que passam a ser as indústrias de bens de consumo duráveis e de bens de capital.

Assim, as indústrias nacionais que produziam predominantemente bens de consumo não duráveis foram desfavorecidas, por um lado, pelo pequeno interesse dedicado a elas pela política econômica a partir de 1956 e, por outro lado, pela maciça entrada de empresas transnacionais (mais dinâmicas e competitivas) que lhes reduziram o mercado. E, foram, sobretudo, indústrias de bens de consumo não duráveis que se instalaram, desde o final do século passado na Barra Funda e na Água Branca.

Além disso, cumpre ressaltar a importante contribuição da mudança do eixo de industrialização para o rodoviário em detrimento do ferroviário, fruto, em grande parte, da industrialização pesada e da implantação da indústria automobilística.

Outros fatores que ocorreram na década de 1980 e, sobretudo, na de 1990/2000, também devem ser lembrados, pois contribuem para a elucidação da questão da crise da indústria nacional e, por conseguinte, da desindustrialização. Nestas últimas décadas houve uma larga abertura do mercado interno aos produtos importados, criando a necessidade de implantação de novas tecnologias em vários segmentos da indústria nacional, além de uma grande desnacionalização de antigas empresas estatais.

Por outro lado, as condições da urbanização paulistana também concorrem para elucidar as mudanças processadas na porção objeto desta pesquisa, as quais serão apresentadas adiante.

A valorização imobiliária que se dá fortemente nesta porção da cidade, levando-a a atrair empreendimentos do setor terciário em detrimento do secundário, contribui para a elucidação da desindustrialização, ao mesmo tempo em que o

avanço da desindustrialização acaba por ampliar a valorização imobiliária. Esse incremento do terciário decorre, em parte, da macrolocalização privilegiada desta porção da cidade e da infra-estrutura aí instalada ao longo da história pelo poder público. Como se vê, ao mesmo tempo em que a valorização imobiliária amplia a desindustrialização, a saída de indústrias, no caso desse espaço, amplia o processo de valorização imobiliária.

Em síntese, primeiro as fazendas foram parceladas em pequenas chácaras, as quais foram cedendo seu espaço para as indústrias e para a moradia das classes operária e médias com a abertura dos loteamentos. No momento atual, oriundo de um novo ciclo de valorização, as indústrias cedem seu espaço para outros setores, notadamente do terciário e residencial de alto padrão. O espaço é cada vez mais parcelado e fragmentado e suas funções predominantes são constantemente reformuladas, em grande medida, pelo valor que lhe é atribuído. Valor crescente que historicamente tem expulsado a população mais pobre para as áreas mais afastadas, ampliando a segregação sócio-espacial na metrópole.

Enfim, **das fazendas às indústrias, destas aos grandes edifícios comerciais e residenciais. Tudo isso em pouco mais de um século.**

No intuito de iniciar uma compreensão histórica do valor atribuído ao espaço na porção da cidade objeto deste estudo, apresenta-se, em primeiro lugar, uma pesquisa realizada por HERRMANN (1944), a qual analisou a valorização da avenida/radial São João – Água Branca – Carlos Vicari – Guaicurus – Trindade no período de 1914-34, considerando tal valorização como extraordinária⁵⁹. Na porção da radial que compreende os bairros da Barra Funda e Água Branca (final da

⁵⁹ O estudo de HERRMANN (1944) está largamente baseado nas premissas da Escola Sociológica de Chicago, sobretudo na idéia de Ernest W. Burgess de que as cidades desenvolvem-se organicamente através de círculos/anéis concêntricos, apresentando um esperado padrão de desenvolvimento, seguindo, pois, uma clara abordagem estruturalista/sistêmica. Tais estudos da Escola de Chicago trabalham com a idéia de uma Ecologia Humana, como se a cidade tivesse uma lógica semelhante à da natureza ou do corpo humano. Outro autor que também sofreu mais tarde uma clara influência desta Escola foi Langenbuch, em sua pesquisa sobre São Paulo, já citada várias vezes ao longo deste trabalho. Já segundo LEFEBVRE (1999), *“não existe sistema do urbano, nem inserção do urbano num sistema unitário de formas em razão da independência (relativa) entre formas e conteúdos”* (p.112-113) Além disso, *“todo sistema tende a aprisionar a reflexão, a fechar os horizontes”*, a ocultar as contradições. (LEFEBVRE, 1991:1) No entanto, a despeito das críticas teórico-metodológicas que podem ser feitas a esta Escola e à sua abordagem, o fato é que ambos os autores (Herrmann e Langenbuch) deixaram importantes registros da história da cidade de São Paulo, que não podem ser ignorados.

Avenida São João – atual Av. General Olímpio da Silveira – e Avenida Água Branca – atual Av. Francisco Matarazzo) tal valorização, no período abordado (1914-34), ainda é decorrente da presença das vias férreas que tornaram os bairros da Barra Funda e Água Branca espaços propícios, sobretudo, à implantação industrial.

Segundo HERRMANN (1944), esta radial apresentava a partir do centro da cidade em direção à Lapa, cinco zonas distintas de ocupação e, por conseguinte, de valorização do terreno urbano.

Resumidamente, a primeira seria a área denominada pela autora de “*Centro econômico-político-administrativo*”, estendendo-se “*do Triângulo até as primeiras quadras da S. João*” (HERRMANN, 1944:29). Esta área está compreendida no centro da cidade, apresentando uma intensa atividade comercial e uma alta valorização econômica do solo urbano.

A segunda seria uma “*área de transição ou de deterioração*” a qual, segundo HERRMANN, desenvolvia-se devido a uma “*contínua concentração e congestionamento do Centro, (determinando) a sua invasão sobre as áreas vizinhas, e (abrindo) caminho à zona de transição ou de deterioração*” (p.31). A autora considera como zona de deterioração, no caso da radial estudada, “*toda a parte da Avenida São João até quasi seu final, isto é Alameda Glete*” (p.31). Atualmente a Av. São João estende-se, na direção oeste, até a Praça Marechal Deodoro, quando passa a se chamar Av. General Olímpio da Silveira. Esta última se estende até o Largo Padre Péricles, tendo aí início a Avenida Francisco Matarazzo. Esta área deteriorada corresponderia, grosso modo, à porção oriental do Bairro de Santa Cecília, das imediações da Alameda Glete em direção ao Centro e do outro lado da Avenida São João, em direção à Avenida Rio Branco.

Na concepção da autora, esta é uma área de deterioração devido ao “*grande número de casas de perdição, cabarets, grande concentração de vícios, de tóxicos, de indivíduos solitários, meretrícios, hotéis, casas de encontros clandestinos, etc*” (p.31).

A terceira área é denominada pela autora de “*residencial modesta*”, abrangendo “*o trecho final da S. João, desde a rua Maria Tereza, até a Praça Marechal Deodoro, a rua das Palmeiras até o início da Avenida Água-Branca*” (p.33).

Esta área corresponderia, grosso modo, à porção ocidental de Santa Cecília (ao sul da radial) e Barra Funda (ao norte da radial).

A quarta área da radial, por sua vez, é o extremo sul do bairro de Perdizes e a porção oriental da Água Branca. É denominada “*zona residencial de luxo*” (p.34). Segundo a autora, esta área “*ocupa toda a Avenida Água Branca, é habitada pela alta burguesia, constituída por famílias em geral abastadas, tradicionalistas, habitando casas confortáveis, luxuosas; por capitalistas e industriais, ou altos funcionários públicos. As residências são propriedades particulares, construídas em terreno espaçoso*” (p.35) Cabe salientar que algumas destas casas ainda existem, no entanto, uma grande parte delas foi ocupada pelo comércio do mesmo tipo daquele encontrado na Av. São João, pelo menos até a Av. Antártica. É como se a zona deteriorada de 1934 tivesse avançado para oeste, estendendo-se pela Av. General Olímpio da Silveira (antigo final da Rua das Palmeiras) e trecho inicial (em Perdizes) da Av. Francisco Matarazzo. A antiga “*zona residencial de luxo*”, hoje, é também considerada uma zona deteriorada. A propósito, PACHECO (1982) fez a seguinte observação sobre a Avenida Francisco Matarazzo: “*nada conserva da bela Avenida Água Branca, outrora arborizada, com amplos passeios e elegantes palacetes*” (p.223).

Por fim, a última área da radial seria a da “*zona suburbana*” com início “*no fim da Avenida Água Branca, nas vizinhanças dos parques industriais, onde encontramos as fábricas Matarazzo, Franco-Brasileira, etc.*” (HERRMANN, 1994:36).

O trecho inicial desta “*zona suburbana*” também está contido em nossa área de estudo, constituindo a porção ocidental da Água Branca, no trecho em que historicamente houve uma maior concentração das indústrias e que hoje é objeto de um grande projeto urbanístico, de iniciativa da Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP) e do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) visando à construção do “Bairro Novo”, sobretudo na área ao norte das vias férreas. Tal projeto, que complementa a Operação Urbana Água Branca será apresentado no Capítulo 9.

A partir daí, a radial se estende até a Lapa, em trecho fora da área do estudo empírico aqui desenvolvido. O bairro da Lapa apresenta tanto indústrias (margeando a ferrovia), quanto um comércio popular e residências, predominantemente

operárias neste trecho. Situação que também vem se alterando, na medida em que este é um bairro que também se encontra em processo de desindustrialização e valorização imobiliária.

MORSE (1970) salienta que a radial da São João depois do estudo de HERRMANN (1944), “*afastou-se apreciavelmente de seu esperado padrão de desenvolvimento*” (p. 356), em parte por seu método sistêmico de análise. O estudo é válido, no entanto, como um registro de como era a radial naquele momento (1934).

Em relação à valorização diferencial dos terrenos em função de sua localização (renda diferencial), HERRMANN (1944) afirma que, de um modo geral, os maiores valores locativos encontram-se no centro e tendem a diminuir em direção à Lapa, **com exceção da Avenida Água Branca** que apresenta uma extraordinária valorização.

Pelo exposto, nota-se que a porção objeto do estudo é um espaço da cidade que apresenta usos do solo muito diversificados, em grande parte em decorrência da rapidez com que as transformações ocorrem na metrópole como um todo e nesta porção em específico. A industrialização e a desindustrialização, com a paralela e constante valorização imobiliária da área, deixam, pois, sempre resíduos de todas as suas fases anteriores.

Nesse sentido, ao percorrer a área, é possível constatar a existência desde casas de alto padrão até cortiços. Desde grandes edifícios modernos a estabelecimentos industriais de variados portes. Além disso, a área apresenta grandes lotes que são ocupados atualmente pelo *Shopping Center West Plaza* – inaugurado em 1991, pelo *Shopping Center Bourbon* – inaugurado em 1975⁶⁰, pelo

⁶⁰ O *Shopping Center Bourbon*, localizado nas esquinas das avenidas Pompéia, Francisco Matarazzo e rua Turiassú, era o antigo *Shopping Center Matarazzo*, cuja construção foi feita pela divisão de distribuição da *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo*, representada até meados da década de 1980 pela rede de supermercados *Superbom*. Em 1997, o grupo gaúcho de supermercados Zaffari, o quarto maior grupo de distribuidores do Brasil (com faturamento de 1,4 bilhões de reais), comprou em leilão o shopping depois de longa e acirrada disputa com o também gaúcho *Sonda*, iniciando a retirada de todos os locatários (inclusive do *Sonda*) num processo judicial que se estendeu até 2005, e que culminou com o pedido de despejo dos locatários. Com a saída judicial dos locatários, toda a antiga edificação construída na década de 1970 foi demolida e no início de 2006 iniciou-se a construção do novo *Shopping Center Bourbon*, cuja inauguração está prevista para 2007. O novo shopping, que terá o primeiro hipermercado da rede Zaffari fora do Rio Grande do Sul, destina-se às classes A e B. Segundo o professor da USP, Nelson Barrizzelli, “O Zaffari não briga por preço,

Shopping Pompéia Nobre – inaugurado em 1990; pela *Sociedade Esportiva Palmeiras*, além do *SESC Pompéia*, das indústrias remanescentes e do antigo terreno das *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo – IRFM*, em processo de reutilização.

Esta porção da cidade encontra-se ainda envolta por bairros de classe média e média-alta (Pompéia e a parte central e sul de Perdizes) que sofreram intensa verticalização e, por conseguinte, grande incremento demográfico, o que contribui, sobretudo a partir dos anos 1970, para impulsionar as mudanças processadas na Barra Funda e na Água Branca, na medida em que se cria uma grande demanda por serviços e lazer que não é satisfeita nos próprios bairros (Perdizes e Pompéia), sendo transferida esta função à Barra Funda e à Água Branca, em virtude da disponibilidade de espaços “vazios” e ociosos (além do espaço das indústrias desativadas que se tornou disponível para outras funções) para abrigar os serviços e lazeres que a vizinhança demanda.

Cumprir notar que os tipos de serviços oferecidos na Barra Funda e na Água Branca, sobretudo os grandes *shoppings*, o Parque Fernando Costa (popularmente conhecido por Parque da Água Branca) e o *SESC*, além de satisfazerem a demanda das proximidades, ainda atendem, cada vez mais, a demanda metropolitana, devido a proximidade à marginal do rio Tietê.

A importância das vias marginais para os grandes *shoppings* é enfatizada por PINTAUDI (1992) ao afirmar que a estratégia de localização do conjunto dos *Shopping Centers* é “orientada para as marginais dos rios Tietê e Pinheiros. Construídas a partir da década de 60, essas vias expressas de circulação ‘aproximaram’ setores da cidade até então distantes” (p.36-37). E a autora conclui que “o espaço urbano passa, então, a ser concebido de acordo com as pressões do

disputa um público mais abastado” (ISTOÉ-DINHEIRO:2006). Segundo seus proprietários, a idéia é oferecer à elite paulistana um shopping diferenciado, com serviços exclusivos, incluindo novos cinemas com telas de terceira dimensão (o primeiro do Brasil), além de restaurantes e serviços sofisticados. Está prevista também a construção do maior teatro em shoppings de São Paulo, com capacidade para 1.500 pessoas. Com as mudanças e investimentos o novo nome previsto para o empreendimento será *Bourbon Shopping Pompéia* (Cf. EXAME, 2006 e ISTOÉ-DINHEIRO, 2006). Para a construção do novo shopping, de acordo com o projeto arquitetônico apresentado, a Zaffari pagou como contrapartida a construção de um piscinão de retenção de águas pluviais, o qual, também valoriza o próprio empreendimento. A indústria cultural também está presente no novo shopping, que irá abrigar um teatro-espetáculo e salas de cinema de terceira dimensão.

automóvel, certamente um dos principais responsáveis pela redefinição dos locais de compra” (p.29). O *Shopping Center West Plaza*, construído no início da década de 1990, e o novo “*Bourbon Shopping Pompéia*”, em construção, são exemplos de empreendimentos que visam uma grande demanda, tanto pelo seu grande porte, quanto por sua localização nas proximidades da via Marginal Tietê, o que lhe facilita o acesso, um dos aspectos fundamentais para a construção de um *shopping* de grande de porte.

A construção das vias marginais do rio Tietê a partir da década de 1960 e a retificação do leito do rio, gradativamente feita ao longo das décadas de 1930, 40 e 50, alteraram significativamente a paisagem urbana tanto da Barra Funda quanto da Água Branca, pois, ao ser saneada a várzea do rio, extensa porção de solo urbano dos arredores sofreu uma substancial valorização. Ou seja, não foram somente as planícies fluviais (várzea) saneadas que valorizaram, mas também extensa porção dos arredores, sobretudo as terras dos baixos terraços fluviais, onde está assentada a Avenida Francisco Matarazzo.

Para esclarecer esta valorização basta lembrar que foram construídos três grandes viadutos sobre as linhas férreas, que fazem a ligação da Água Branca, Vila Pompéia, Vila Romana, Perdizes, Barra Funda e Pacaembu, principalmente, às vias marginais. Os três viadutos (Pompéia, Antartica e Pacaembu) alteraram significativamente a paisagem nesta porção da cidade, proporcionando um incrível aumento do fluxo de veículos. No caso do viaduto Antartica, por exemplo, sua instalação demandou a construção da Avenida Sumaré, assentada no fundo do vale do córrego Água Branca que foi, então, canalizado, e o alargamento da Avenida Antartica. O local onde hoje está a Praça Marrey Júnior, circular na qual têm início as supra citadas avenidas, que é atravessada pela Rua Turiassú, abrigava um cortiço nas dependências do antigo “cinema Vitória”. Tudo foi demolido para dar lugar ao sistema viário em implantação.

Este conjunto de obras, em realidade, faz parte de um projeto que buscava incorporar as várzeas dos rios à metrópole como espaços voltados à circulação, dirigindo o trânsito intra-metropolitano de grandes distâncias, bem como os fluxos

regionais e nacionais, para as várzeas, até então, praticamente desocupadas⁶¹. Esta incorporação da várzea alterou em certa medida a circulação nos bairros da Água Branca, Barra Funda e Perdizes que historicamente se dava predominantemente na direção leste-oeste, passando a ser substancialmente incrementada, na direção norte-sul, por meio dos viadutos e avenidas citados, que dão acesso às vias marginais e daí levam para vários setores da metrópole.

Estas obras viárias também contribuíram para atenuar a histórica divisão dos bairros da Água Branca e Barra Funda em dois, aqueles ao sul das ferrovias (mais desenvolvidos, urbanizados e integrados à cidade) e aqueles ao norte das ferrovias (com uma ocupação escassa, presença de grandes lotes vazios, poucas edificações e baixa densidade populacional).

A este respeito, a proposta da “Operação Urbana Água Branca” (apresentada adiante), realizada pela Empresa Municipal de Urbanização (Emurb) em 1991, constatou que *“uma das principais carências identificadas na área de intervenção foi a quase impossibilidade de transposição do leito da ferrovia, dificultando a integração física de toda a região”* (EMURB, 1991:17).

Desta maneira, a referida operação urbana propõe a *“definição de mecanismos que possibilitem a suplantação desta barreira, de maneira que a utilização da área a norte ocorra na mesma intensidade e qualidade daquela verificada a sul da ferrovia”* (EMURB, 1991:17). Para tanto, a operação propõe a construção de duas obras para a melhor transposição do leito das ferrovias:

- a) uma passagem aérea de pedestres, próxima ao encontro do viaduto Pompéia e da Avenida Francisco Matarazzo, tida pela Emurb como uma obra inevitável, tendo-se em vista a idéia de construir neste local a estação Água Branca do Metrô, no antigo terreno do núcleo de fábricas da *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo – IRFM*. Esta estação seria a primeira de uma possível extensão da linha Leste-Oeste do Metrô, a partir da estação Barra Funda. No entanto,

61 Este papel atualmente, em razão do crescimento da metrópole e do aumento significativo do tráfego, caberia ao Rodoanel Mário Covas.

outro documento da Emurb, intitulado “Plano de Urbanização Pompéia” (EMURB, 1985), o qual, inclusive, serviu de base para a formulação de várias propostas da “Operação Urbana Água Branca”, coloca em cheque a real intenção do Metrô em construir a tal extensão da linha, já que a Estação Barra Funda acabou sendo concebida *“como estação terminal, contando inclusive com um sistema de integração com outros meios de transporte, (tornando) remota a possibilidade do METRÔ instalar na área”* a dita estação, conforme originariamente planejado. (EMURB, 1985: s/pág) e

- b) uma avenida subterrânea de automóveis e pedestres, sob a atual Avenida Santa Marina, passando por baixo dos trilhos das estradas de ferro, local que possui atualmente uma pequena passagem aérea de pedestres. Segundo o documento da operação urbana, as duas obras são necessárias, porque suas localizações *“estarão revestidas de grande importância na medida em que significarão importantes eixos de circulação de pedestres pela necessidade de acesso ao transporte público, contribuindo para que em seu entorno surjam naturalmente pólos de atração comercial e de lazer, exigindo por parte do setor público uma preocupação especial com os aspectos relativos ao desenho urbano nestas áreas”* (EMURB, 1991:17).

A Figura 7.4.1, a seguir, representa a área objeto desta pesquisa no início da década de 1970, momento em que esta porção da cidade ainda apresentava grande quantidade de indústrias. No entanto, as principais transformações urbanísticas, sobretudo as do sistema viário, já se encontravam concluídas e, a partir de então, a desindustrialização passou a apresentar-se de forma concreta, criando as bases para que o processo de valorização imobiliária tomasse um novo sentido, atraindo para esta porção da metrópole, investimentos de grande porte vinculados ao setor terciário.

FIGURA 7.4.1 – Mapa topográfico dos arredores da Avenida Francisco Matarazzo – 1971

Mapa Topográfico do Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo (IGGSP). Reprodução parcial da folha 4. Escala do original: 1:12.500.

Ao se comparar os mapas apresentados nas figuras 7.3.1 – mapa de 1907 e 7.3.2 – mapa de 1914 com o da Figura 7.4.1, nota-se que nos cinquenta e cinco anos entre 1914 e 1971 o arruamento ao sul das ferrovias se consolidou totalmente. Ao norte, no entanto, ainda há grandes terrenos não edificadas e sem arruamento, configurando um “vazio” que vem sendo preenchido nos últimos trinta e cinco anos, mas que ainda persiste em alguns trechos. Tal vazão de arruamento e de edificações, ao norte das ferrovias, pertencentes a poucos proprietários, motivou no ano de 2004 a abertura do projeto “Bairro Novo” por parte da Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP), em conjunto com o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), exatamente por tratar-se de extensas áreas não edificadas e bem localizadas em relação ao conjunto metropolitano. Este projeto urbanístico, que complementa a Operação Urbana Água Branca, será objeto de análise mais adiante. Antes disso, no próximo item, será abordada a mais significativa transformação já iniciada nas imediações da Avenida Francisco Matarazzo, ilustrativa dos processos de industrialização e desindustrialização e da valorização imobiliária nesta porção da cidade. Trata-se das transformações que vêm ocorrendo no terreno que abrigava o antigo núcleo industrial da Água Branca das Industrias Reunidas Francisco Matarazzo – IRFM, terreno que hoje abriga o Centro Empresarial Água Branca - CEAB.

8 CENTRO EMPRESARIAL ÁGUA BRANCA: O ESPAÇO COMO CENTRO DE LUCROS E DISPUTAS

Neste capítulo é apresentado e discutido, mais pormenorizadamente, um dos projetos privados mais representativos relacionados à produção imobiliária na porção objeto desta pesquisa: o *Centro Empresarial Água Branca (CEAB)*.

Trata-se de um megaprojeto que mostra, desde suas origens mais remotas, a associação do poder privado com o público.

Além disso, tal empreendimento merece especial atenção, não somente por seu grande porte, mas por representar claramente a transformação desta porção da cidade de área predominantemente industrial em uma área terciária, por meio da atuação de um duplo e combinado processo de desindustrialização e valorização imobiliária.⁶²

O *CEAB* está localizado num terreno de aproximadamente 100.000 m², com frente para a Avenida Francisco Matarazzo, entre os viadutos Pompéia e Antártica, e com os fundos margeando as ferrovias, cuja origem da ocupação urbana remonta a 1885, quando Joaquim Salles ali construiu uma fábrica de gelo e banha, a qual originou a *Companhia Antártica Paulista*. Tal empresa, uma das mais antigas da região, transformou-se em 1891 em sociedade anônima, passando então a produzir cerveja. Em 1893, seu controle acionário foi adquirido pela empresa *Zerrener, Büllow e Cia.*, organizando-se, a partir de então, em moldes de grande empresa, abandonando a fabricação de banha.

⁶² É importante ter em conta que o *CEAB* foi eleito um caso a ser avaliado, dentre tantos outros, para uma discussão mais detalhada da dominação do espaço nesta porção da cidade. Os Fóruns Trabalhista e Criminal, o Memorial da América Latina, o campus da Universidade Nove de Julho e da Universidade Paulista (Unip), o Shopping Center West Plaza, o Shopping Center Bourbon, a sede da Federação Paulista de Futebol, a estação terminal inter-modal da Barra Funda, o projeto da reformulação da estação Água Branca da CPTM com *check-in* remoto ao Aeroporto Internacional de Guarulhos, os inúmeros edifícios residenciais que surgem em antigos terrenos antes ocupados por indústrias, entre outros, são aqui tratados de forma menos detalhada, tendo em vista os limites desta pesquisa, inclusive o limite temporal. O *CEAB* foi escolhido não só por representar, individualmente, o maior projeto da área de estudo, mas por contribuir para a discussão das relações entre o público e o privado, diante dos processos de desindustrialização e valorização imobiliária voltada ao setor terciário.

A fábrica da *Antarctica* aí funcionou até 1904, momento no qual a empresa transferiu suas atividades para a Mooca, onde estava instalada a *Cervejaria Bavária*, comprada também pela *Zerrener, Büllow e Cia*.

Fábrica de gelo e cerveja da *Companhia Antarctica Paulista* em 1888.
Fonte: Museu Paulista da USP, *Apud* REIS FILHO (1994:110).

Em 1919, as *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM)*, no intuito de construir um grande núcleo integrado de fábricas, comprou da *Antarctica* o terreno supra citado e, a partir de 1920, começou a construção do núcleo industrial que teve sua primeira unidade fabril inaugurada em 1922.

Neste núcleo funcionaram diversas unidades fabris, que produziam os mais variados produtos, tais como: velas e glicerinas, sabões e sabonetes, óleos comestíveis e industriais, gêneros alimentícios, produtos químicos variados, rações, pregos, gesso etc.

O núcleo da *IRFM* cresceu até meados da década de 1950, momento no qual funcionava com o maior número de fábricas (20 unidades fabris). A partir da década de 1960, as fábricas foram gradativamente desativadas. Em 1979, o imóvel da Água

Branca chegou a ser hipotecado ao *Banco do Brasil S/A*, como garantia de dívida que, em 1985, após muita negociação e adiamentos de prazos, alcançava a cifra de 64,5 milhões de dólares. Em 1983 a empresa pediu concordata, livrando-se desta em 1985.

Entrada principal do antigo núcleo de fábricas da *IRFM* na Água Branca.
Fonte: *Matarazzo 100 anos*, CL/A Comunicações, 1982.

A produção do núcleo, por esta época, restringia-se a velas e glicerinas, sabões e sabonetes, tendo sido fechados, inclusive, os setores de infra-estrutura, tais como as oficinas eletromecânicas, os setores de marcenaria, vidraçaria, embalagens, caixas, transportes etc. Embora as fábricas fossem desativadas, seus edifícios não foram demolidos imediatamente e os 100.000 m² do terreno continuavam, por essa época, totalmente edificadas⁶³.

⁶³ Para maiores detalhes sobre a história da IRFM e seu processo de esvaziamento econômico consultar MARTINS (1976), ANDRADE (1991) e RAMOS (1998).

É com a derrocada da *IRFM* e com a desindustrialização generalizada nas antigas áreas industriais da cidade, lindeiras às ferrovias, que este terreno, mais do que nunca, valoriza-se e torna-se objeto de acirrada disputa.

8.1 A DESTRUIÇÃO DO VELHO

“A cidade tem que ser encarada como um artefato, como um bem cultural qualquer de um povo. Mas um artefato que pulsa, que vive, que permanentemente se transforma, se autodevora e expande em novos tecidos para atender a outras demandas sucessivas de programas em permanente renovação” (LEMONS, 2004:47).

A história reproduzida a seguir mostra uma acirrada disputa pelo espaço aqui estudado, claramente apontado como valiosa fonte de rendas e lucros. Ao mesmo tempo em que o espaço é disputado economicamente, também há, por parte de alguns integrantes do poder público o desejo de guardar a memória da arquitetura industrial do início do século XX; desejo este que é analisado aqui também, diante do processo de culturalização da sociedade e proliferação da indústria cultural e de seus símbolos “pós-modernos”, num verdadeiro frenesi em que o mais importante é salvar a forma-espetáculo. No meio desta disputa: as leis. Leis existentes apenas para consumir tinta da imprensa oficial e tempo dos deputados e vereadores, caso a Lei vá contra os interesses predominantes e poderosos do setor privado em associação com o público.

Paralelamente ao desmonte do núcleo de fábricas e à crise derradeira pela qual passava a *IRFM*; em abril de 1985, a Secretaria Municipal do Planejamento (Sempla), ao realizar os primeiros levantamentos para a definição da Operação Urbana Barra Funda⁶⁴, constatou a importância histórica do conjunto de fábricas Matarazzo na Água Branca, considerando-o como um importante testemunho do processo de industrialização em São Paulo (CONDEPHAAT, 1985).

Por sua vez, o Departamento do Patrimônio Histórico da Prefeitura de São Paulo (DPH), baseado nas conclusões apontadas tanto pelo estudo da Sempla quanto pelo inventário realizado pelo arquiteto Benedito Lima de Toledo – que, em

⁶⁴ A Operação Urbana Barra Funda, tal como a Operação Urbana Pompéia, as quais não chegaram se tornar Lei, precedem a Operação Urbana Água Branca, analisada no próximo capítulo, essa sim, sancionada como Lei. As primeiras ficaram apenas em estudos iniciais.

1978, procurou identificar os bens culturais envolvidos no traçado da linha oeste do Metrô (que incluía os bairros de Santa Cecília, Barra Funda, Água Branca e Lapa) e que considerou o conjunto de fábricas da *IRFM* um bem a ser preservado – enviou, em 13 de novembro de 1985, ao então presidente do Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo), Prof. Dr. Modesto Souza Barros Carvalhosa, uma solicitação de abertura de processo, por esse órgão, com o intuito de aprofundar o estudo do valor histórico e cultural dos imóveis das fábricas e, possivelmente, tombá-los como patrimônio cultural da sociedade⁶⁵. O DPH insistiu que a proteção do conjunto de fábricas era urgente, em razão das profundas alterações urbanas que se processam na área, sobretudo, em virtude da construção da estação-terminal Barra Funda do Metropolitano.⁶⁶

Desta forma, o Condephaat prontamente se interessa pelo pedido do DPH e, em 18 de novembro de 1985, manifesta-se favoravelmente à abertura de um processo de tombamento do conjunto de edifícios da *IRFM*. Tal decisão, como se verá, desencadeou uma disputa entre os interesses preservacionistas e os capitalistas⁶⁷, na qual o Estado, desconsiderando os segmentos da sociedade civil mobilizados na ocasião, assume os interesses capitalistas e autoritariamente decide tudo em prol do capital. É uma história turbulenta, antidemocrática e de vitória dos interesses privados em detrimento dos coletivos.

O desenrolar do processo de tombamento possibilitou, da maneira como foi conduzido, a derrubada quase integral do complexo de fábricas Matarazzo da Água Branca.

⁶⁵ LEMOS (1994), em estudo teórico sobre o que é o patrimônio histórico, indagando sobre por que preservar, o que preservar e como preservar, define o tombamento como “*um atributo que se dá ao bem cultural escolhido e separado dos demais para que, nele, fique assegurada a garantia da perpetuação da memória. (...) O bem tombado não pode ser destruído e qualquer intervenção por que necessite passar deve ser analisada e autorizada*” (p.85).

⁶⁶ Em meados da década de 1970, como bem narrou LEMOS (2004), ocorreram acirradas disputas entre os técnicos do Metropolitano (apoiados por membros do alto escalão do Governo estadual e municipal) e uns “poucos abnegados” membros da sociedade civil organizada que, em ação judicial, conseguiram tomar os edifícios da Escola Caetano de Campos na Praça da República fazendo com que o Metrô arcasse com o ônus de não poder demolir o edifício tombado, apesar dos maiores custos de implantação da estação República.

⁶⁷ Os interesses preservacionistas lutam pelo tombamento integral dos edifícios do antigo núcleo, ao passo que os interesses capitalistas são favoráveis ao tombamento mínimo (simbólico) e a liberação do terreno para a construção de novos empreendimentos terciários.

A partir da abertura do processo pelo Condephaat, os interessados e envolvidos foram avisados e iniciaram-se os estudos que visaram determinar o valor histórico, arquitetônico e cultural dos imóveis.

Em 13 de dezembro de 1985, alguns dias após a notificação, Maria Pia Matarazzo, presidente da *IRFM*, solicitou ao Condephaat a extinção do processo de tombamento e a liberação imediata da área para a execução de um empreendimento que envolvia a construção de um *shopping center* e de cinco edifícios comerciais e residenciais, comprometendo-se a preservar uma parcela dos imóveis fabris. Em realidade, Maria Pia Matarazzo solicitava ao Condephaat que levasse em consideração no processo, as seguintes ponderações:

- a) a área visada para tombamento está hipotecada ao *Banco do Brasil S/A*;
- b) a área é objeto de um projeto imobiliário (construção de um *shopping center* e de cinco edifícios) e, é com fluxo de caixa gerado por sua execução que a empresa pretende liquidar a dívida com o referido banco. Ou seja, eventualmente, se for decretado o tombamento, ainda que parcial da área, a implantação do projeto ficará inviabilizada e, por conseguinte, a liquidação da dívida.
- c) por outro lado, a empresa se compromete a preservar a caldeiraria e suas três chaminés, criar nesta caldeiraria um museu que constitua um memorial do conjunto industrial e sua história, preservar o conjunto das edificações localizado entre a *E.F. Sorocabana* e a *E.F. Santos-Jundiaí* e preservar qualquer outro marco histórico do conjunto, desde que não conflitante com o projeto.

Esta solicitação foi encaminhada pela *IRFM*, juntamente com a documentação (registros de cartório) que comprova a dívida com o *Banco do Brasil*, documentação que inclui a hipoteca do terreno a esse banco e o projeto da construção do *shopping center*, mostrando contabilmente, como o lucro do empreendimento pagaria as dívidas.

No mais, a carta de Maria Pia Matarazzo, conclui que o Condephaat, “sopesando as dificuldades econômico-financeiras que o Grupo Matarazzo ora

*atravessa e ante a constatação de que o projeto apresentado e o compromisso assumido preserva, de modo eficiente, os referidos marcos históricos, aguarda a extinção do processo e a imediata liberação do referido projeto. (...) Esta decisão, tenha certeza V. Exa., significará não apenas a possibilidade de conservação de importantes marcos históricos da industrialização brasileira, como igualmente a continuidade do Grupo Matarazzo.”*⁶⁸

Apesar de levar em consideração os argumentos apresentados pela empresa, o Condepheet decide dar continuidade ao processo baseado no parecer técnico da historiadora Sheila Schvarman, encaminhado ao órgão em 26 de dezembro de 1985 e francamente favorável à continuidade dos estudos e posterior tombamento dos edifícios que apresentem interesse histórico, arquitetônico e cultural à sociedade.

Na medida em que emerge o conflito entre a preservação do conjunto de edifícios e os interesses econômico-financeiros da *IRFM* e do *Banco do Brasil*, o Condepheet decide por solução conciliatória. Ou seja, nem o tombamento integral do conjunto, impossibilitando, por conseguinte, qualquer atividade econômica na área e nem, tampouco, destruir este patrimônio histórico da sociedade, permitindo qualquer projeto econômico, como aconteceria com a execução do referido *shopping center*, no qual a quase totalidade do conjunto seria descaracterizada, exceto os edifícios da caldeiraria.

Assim, diante de tal impasse, decorrente do conflito surgido, o Condepheet enviou um ofício ao presidente do *Banco do Brasil*, Dr. Camilo Calazans de Magalhães, concluindo que: “a solução dessa momentosa questão que envolve tantas faces – públicas e privadas – históricas e conjunturais – sociais e contratuais – ultrapassa pela sua inegável transcendência o nível isolado de decisão e responsabilidade do CONDEPHEAT, devendo em consequência ser tomado em âmbito federal, em todos os aspectos ora descritos, compartilhando inclusive os atos de preservação que originalmente cabem, ao CONDEPHEAT” e, portanto, solicitando ao referido banco que, “haja por bem determinar a imediata sustação das

⁶⁸ Carta enviada por Maria Pia Matarazzo ao presidente do Condepheet, Prof. Dr. Modesto Souza Barros Carvalhosa, em 13 de dezembro de 1985, p.2 e 3. (documento integrante de CONDEPHEAT, 1985)

medidas executórias que vêm sendo promovidas pelo Banco do Brasil, no âmbito inquestionável de suas atribuições de agente de crédito, a fim de que sejam encontradas soluções que, ao mesmo tempo, compatibilizem os legítimos interesses do Banco que preside com formas de pagamento de créditos que atendam os interesses transcendentais de preservação, revitalização e uso misto da área – social e comercial – em termos compatíveis com os altos desígnios da política de resgate da dívida social, empreendida pelo Exmo. Senhor Presidente da República José Sarney” (CONDEPHAAT, 1985).

Além disso, no referido ofício, o Condephaat assume o seguinte posicionamento perante as intenções da IRFM: *“as propostas até então aventadas – dação em pagamento do referido imóvel ao Banco do Brasil, para fracionamento em lotes da área ou a construção de um ‘shopping center’, com idêntica demolição e portanto destruição de praticamente todo o conjunto industrial – são inteiramente incompatíveis com a necessidade de preservação daquele patrimônio inestimável da história da industrialização paulista, que deve ser legado às futuras gerações e mantido como marco consagrado da paisagem urbana.”*⁶⁹ No entanto, a preservação pretendida pelo Condephaat deve levar em consideração também os interesses econômicos envolvidos, permitindo que a área preservada possa abrigar atividades comerciais e até industriais. Foi com esse intuito que o Condephaat solicitou a intercessão do *Banco do Brasil*.

O pedido de intercessão feito ao *Banco do Brasil* não obteve resposta, comportando-se o referido banco como simples agente de crédito financeiro, deixando exclusivamente ao Condephaat a responsabilidade da decisão final sobre o tombamento. Assim, o Condephaat deu continuidade aos estudos e propôs um tombamento, aprovado por seus conselheiros (representantes de diversos segmentos da sociedade), em 23 de abril de 1986, cumprindo suas atribuições legais e sociais.

Nesta decisão, foram *integralmente* tombados os seguintes edifícios:

⁶⁹ Ofício enviado pelo Condephaat, em dezembro de 1985, para o Dr. Camilo Calazans de Magalhães, presidente do *Banco do Brasil*. (documento integrante de CONDEPHATT, 1985)

- a) usina de vapor e tratamento de água – (*caldeiraria*), com área construída de 2.924 m², incluindo suas três chaminés;
- b) residência do responsável pelo núcleo, com área de 365 m²;
- c) armazém da *São Paulo Railway (E.F. Santos-Jundiaí)*, com área de 5.775 m²;
- d) todas as unidades fabris localizadas entre as *E.F. Sorocabana* e a *E.F. Santos-Jundiaí* e
- e) duas locomotivas “*Davenport*” de propriedade da empresa, que eram responsáveis pela circulação nos desvios ferroviários internos.

Além destes edifícios, foram *parcialmente* tombadas outras quinze edificações, incluindo diversos depósitos, áreas de moagem de quartzo, escritórios, a fábrica de velas etc. Tais edificações deveriam manter suas fachadas, coberturas e estruturas de suporte preservadas.

Outros quinze edifícios embora considerados de interesse científico, histórico e cultural, não foram tombados. A critério do proprietário, poderiam ser demolidos desde que a demolição fosse precedida de levantamento documental, feito pelo empreendedor, antes e durante a demolição e sob a orientação e acompanhamento do Condephaat.

A proposta do tombamento esclarece que todos os edifícios tombados poderiam receber novos usos desde que não representassem perigo à preservação. Nesse sentido, os projetos de reciclagem de uso deveriam ser aprovados e acompanhados pelo Condephaat.

O documento ainda afirma que o edifício da caldeiraria (tombado integralmente) deverá abrigar um museu que retrate a história e a memória do conjunto industrial.

Por fim, garante aos proprietários o direito de protestar, no prazo de 15 dias, o tombamento provisório realizado. O tombamento só se torna definitivo depois de analisadas as eventuais contestações e publicado no Diário Oficial do Estado com a assinatura do Secretário de Cultura.

Como se vê, o tombamento proposto pelos conselheiros é amplo e garante a preservação de importante parte do conjunto industrial, abrangendo a conservação

de mais de 18 edifícios, uns integralmente e outros parcialmente, definidos a partir de um estudo detalhado da área.

No entanto, como era de se esperar, esta proposta de tombamento foi contestada pela *IRFM*, que tinha outros planos para a área, cujo escopo, segundo a empresa, eram incompatíveis com o tombamento proposto.

De tal maneira, em 9 de maio de 1986, a *IRFM* encaminha ao Condephaat sua contestação, feita pelo advogado José Mauro Marques e com o apoio do professor Celso Antônio Bandeira de Mello, titular da Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

O referido advogado elenca uma série de pontos que sustentam sua argumentação de que os imóveis da *IRFM* não deveriam ser tombados. Resumidamente, os pontos básicos apresentados na contestação são os seguintes⁷⁰:

- a) *“Permite-se à Suplicante relembrar que tem sido extremamente oneroso manter o propósito de contribuir para o engrandecimento do Estado de São Paulo e do Brasil, eis que o processo econômico tem impingido à iniciativa privada produtiva os mais duros golpes.”*
- b) (...) *“Mesmo assim, a Suplicante, ao longo de muitos anos, tem proporcionado a manutenção de numerosos empregos, diretos e indiretos, sendo inegáveis o desempenho e os esforços para o êxito de tão difícil empreitada.”*
- c) (...) *“Inúmeras têm sido as dificuldades que ameaçaram a própria subsistência da Empresa, cuja tradição, não o conjunto de suas instalações fabris, haverá de ser preservada na memória do povo paulista e brasileiro.”*
- d) (...) *“Atente-se que o Grupo Matarazzo debate-se, ainda, em séria crise, tentando a liquidação do passivo que a malsinada correção*

⁷⁰ “Contestação ao estudo do tombamento do edifício que abriga as instalações das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, sito à Avenida Francisco Matarazzo, n.º 1.096 – Capital”, escrita pelo advogado da IRFM, Dr. José Mauro Marques, em maio de 1986 (documento integrante de CONDEPHAAT, 1985).

monetária encarregou-se, enquanto perdurou no país, de elevá-lo a números altamente expressivos.”

- e) (...) *“Em meio a essas dificuldades, a alternativa salvadora é dinamizar seu patrimônio, acrescentando-lhe ao conteúdo econômico fatores que o elevam e consigam o equilíbrio das contas.”*
 - f) (...) *“Todavia, pede-se licença para expressar o mais veemente protesto contra a deliberação ora contestada, mortal golpe dirigido à Suplicante, que vê brutalmente desfalcado e esvaziado economicamente **um imóvel de valor substancial, situado em ponto estratégico da Capital**, que garante dívida de elevado montante do Banco do Brasil S/A.”*
 - g) (...) *“Antes de ferir-se o aspecto legal, adiante abordado, roga-se o bom senso dos dirigentes desse órgão, que sabiamente reavaliarão a decisão impugnada em prol da preservação de uma Empresa de notória tradição, e que abriga milhares de empregados, que não se contentarão, para prover o sustento de suas famílias, viver decentemente e acalantar seus sonhos, em contemplar um prédio tombado, sem destinação dinâmica, e que custará ao povo dispêndios expressivos e maiores sacrifícios, sem falar dos graves transtornos no campo social, eis que **a consumação do ato impugnado, por certo, levará à ruína o Grupo Matarazzo.**”*
 - h) A contestação ainda considera ilegal o tombamento, uma vez que o processo ficou aberto por um prazo de tempo maior do que o previsto pela legislação.
 - i) O documento afirma que **“em verdade, o ato contestado importou no esvaziamento econômico da propriedade, ensejando à Suplicante o direito à indenização que abrange, inclusive, além do valor do imóvel, perdas e danos, lucros cessantes e outras verbas.** (...) Por isso, desde já ressalva-se tal direito, que será de pleito no Judiciário, se for o caso.”
- O professor Celso Antônio Bandeira de Mello, em documento anexo à contestação, sustenta

que “é de todo inquestionável que a área, face ao tombamento, passa a configurar-se como inviável à destinação programada (construção do shopping center), conforme contratos e projetos em pleno curso, sem falar do singular aspecto de representar, como sempre representou, uma **portentosa fatia do seu patrimônio**, tudo reduzido pelo ato do CONDEPHAAT. **Parece-nos, e aqui se pede licença para expressar, que se produziu completo esvaziamento econômico do direito de propriedade.**”

- j) Por fim, como último argumento, “a Suplicante não vê nos bens elencados para tombamento os valores históricos, culturais, artísticos ou paisagísticos que revelem interesse público, o que facilmente poderá constatar-se, mormente, porque o imóvel, além de não ter sido o marco inicial da Suplicante – isto se deu em Sorocaba – sofreu inúmeras modificações, reformas, e até desapropriações, o que, sem dúvida, se fosse o caso da prevalência dos ‘consideranda’ da notificação, o que se fala tão somente para argumentar, leva à conclusão de que inexistem os pressupostos informadores do tombamento contemplado em Lei.” Mais adiante, o professor Celso Antônio Bandeira de Mello, insiste em “afirmar que o imóvel sofreu total desconfiguração, ante as constantes reformas por que passou. Daí o entendimento de que não apresenta o valor histórico presumido, isto é, de que falta o real motivo suposto em lei para justificar o tombamento.”

Assim, diante desta longa exposição de “argumentos”, a conclusão da contestação é enfática, ao afirmar que “de qualquer ângulo que se examine o problema, o ato impugnado esbarra em óbices intransponíveis, pelo que aguarda a Suplicante a extinção do processo, como medida estribada no bom senso e equidade, pontos em que sempre repousaram as decisões desse órgão” (CONDEPHAAT, 1985).

Os dez itens enumerados acima resumem, em realidade, três argumentos principais, a saber: a) de que os bens tombados não têm valor histórico, cultural,

artístico ou paisagístico; b) de que a manutenção econômico-financeira do Grupo Matarazzo depende do uso indistinto da área, e c) de que o prazo previsto para o processo de tombamento estaria vencido. O restante da argumentação demonstra uma atitude grosseira, na qual a empresa procura se colocar como vítima de uma atitude irracional do Condephaat. Nesse sentido, a conclusão da contestação, acima reproduzida, ilustra claramente esta atitude da empresa.

A contestação é tão grosseira em alguns momentos, que os conselheiros do Condephaat, mediante a fragilidade dos argumentos apresentados, derrubaram as justificativas apresentadas pela empresa, por meio de um parecer aprovado por unanimidade pelos conselheiros do órgão e que propõe a manutenção dos termos originais da notificação do tombamento, sem nenhuma alteração.

Assim, quanto à afirmação de que os bens tombados não têm valor histórico, cultural e artístico, o Condephaat sustenta que o processo está consistentemente documentado e foi estabelecida uma criteriosa seleção dos imóveis a serem preservados, *“atribuindo-lhes graus de proteção diferenciados, o que equivale a reconhecer a existência de graus de interesse também diferenciados, em decorrência de alterações e intervenções que o conjunto foi sofrendo e que são também históricas, uma vez que este valor não decorre mecanicamente da existência de bens que possam ser identificados como os iniciais ou únicos.”* Além disso, o parecer relembra à empresa, que ela havia se comprometido, em ofício do dia 13 de dezembro de 1985, logo após a notificação do início do processo, a preservar as partes mais significativas do conjunto, *“que são realmente as mais importantes na identificação realizada pelo CONDEPHAAT, o que equivale a reconhecer os méritos nelas implícitos.”*⁷¹

No que se refere à suposta ruína do grupo Matarazzo mediante o tombamento e à acusação de que este fere o direito de propriedade, o Condephaat assinala que *“o tombamento não impede a venda (respeitando o direito de preferência do Estado), muito menos o uso racional dos bens protegidos, que poderão ser adaptados na maior parte dos casos, mediante projetos específicos,*

⁷¹ Parecer do Condephaat que refuta a contestação do tombamento, aprovada em sessão ordinária de 19 de maio de 1986, ata n.º 715 (documento integrante de CONDEPHAAT, 1985).

submetidos ao CONDEPHAAT.” O parecer ainda deixa claro que a posição do órgão é bastante flexível na apreciação dos projetos, *“para os quais pode inclusive oferecer diretrizes prévias.”* Assim, não há como atribuir ao tombamento, nem a ruína do grupo e nem, tampouco, o desrespeito ao direito de propriedade. Além disso, o Condephaat é um órgão oficial, criado pela Constituição Estadual, pelo seu artigo 193 e *“que está devidamente credenciado a aplicar este instrumento legal de preservação”*, que é o tombamento.⁷²

Por fim, no que concerne a acusação de ilegitimidade do tombamento, em decorrência de uma suposta caducidade dos prazos, o Condephaat afirma que a empresa se enganou, na medida em que o órgão não está sujeito a nenhum tipo de prazo, diferentemente do que está previsto na Lei Federal de Proteção ao Patrimônio Nacional, Lei essa na qual a empresa se apoiou para tecer a ilegitimidade. Ocorre, no entanto, que com a Lei Estadual de 1983, em seu artigo 193, que cria o Condephaat, a Lei Federal acha-se expressamente revogada. *“Daí se conclui que não há como sustentar a declaração de nulidade do ato da autoridade, e muito menos a caducidade do tombamento provisório ou do definitivo.”*

Assim, tendo sido mantida por unanimidade, entre os conselheiros, a proposta de tombamento de 23 de abril de 1986, o Condephaat, por meio de um ofício encaminhado pelo seu presidente ao secretário de Cultura, Jorge da Cunha Lima, solicita que esse assine, se estiver de acordo, a resolução de tombamento, para posterior publicação e vigor. Este ofício foi enviado ao secretário, juntamente

⁷² Segundo LEMOS (2004), “O tombamento oficial não pressupõem desapropriação. O bem tombado continua na posse e usufruto total por parte de seu proprietário, o responsável por sua integridade. O bem tombado pode ser alienado. Quando tudo isso incide sobre um imóvel em zona valorizada da cidade, a coisa se complica muito porque o seu proprietário se sente prejudicado com a distinção muito honrosa para os outros mas altamente danosa para si, já que seu patrimônio material viu-se repentinamente alcançado devido à inevitável desvalorização. Todo imóvel com restrições drásticas nada vale. Nada vale porque o mercado não está conscientizado das vantagens que podem resultar daquela atribuição, como tem ocorrido em Parati, por exemplo. É que o fluxo turístico ainda não é sempre composto de pessoas elucidadas nessas questões mercadológicas e nem sabem ver a longo prazo. Enfim, o governo precisa criar condições compatíveis com a situação cotidiana em face do instituto do tombamento imaginando vantagens ou ressarcimentos aos proprietários de imóveis tombados, já que aquela figura protetora está totalmente alheia à realidade jurídica que cerca o imóvel. Daí a ‘inoportunidade política’ de muitos tombamentos que fatalmente desgostarão grupos influentes ligados à especulação imobiliária” (p.85-86).

com a notificação de tombamento, no dia 22 de maio de 1986. É, a partir desse momento, que a história passa a mudar de rumo e revelar novas faces.

O secretário da Cultura, Jorge da Cunha Lima, passa a ser o ator principal do desfecho da história do tombamento. No dia 23 de maio de 1986, o secretário, em ofício encaminhado à Prefeitura Municipal de São Paulo, declara sua preocupação com a situação econômico-financeira da *IRFM* e de seus empregados, e que, portanto, o tombamento proposto pelo Condephaat deve ser alterado.

No dia 5 de junho de 1986, Jorge da Cunha Lima, utilizando o poder que o seu cargo lhe confere, assina e encaminha para a publicação, uma Resolução de Tombamento, na qual, resolve tomba, somente alguns edifícios, deixando a maior parte dos imóveis livres para a demolição. Em realidade, o secretário, sensibilizado com a situação da *IRFM* (longamente exposta na contestação do tombamento) decidiu ignorar, quase por completo, o tombamento proposto pelo Condephaat e diminuir o elenco de edifícios a serem tombados. Nesse sentido, a resolução de tombamento publicada no Diário Oficial do Estado, no dia 6 de junho de 1986, estabelecia:

- a) o tombamento *integral* de 5 edifícios (caldeiraria, residência do responsável pelo núcleo, depósito, moagem de quartzo e reprensadora) e três chaminés. Destes edifícios, os dois primeiros estavam contemplados na proposta original do Condephaat como de proteção integral, assim como as chaminés; os demais eram protegidos parcialmente.
- b) o tombamento *integral* dos remanescentes do ramal ferroviário e duas locomotivas “*Davenport*” ali existentes, tal como postulado pelo Condephaat.
- c) que todos os edifícios tombados poderiam receber novos usos, desde que fossem conservados e restaurados devidamente.
- d) o edifício da caldeiraria deverá abrigar um museu que retrate a história e a memória do conjunto industrial, tal como proposto pelo Condephaat.

- e) outros **25 edifícios** foram declarados **de interesse científico, histórico e cultural** e, assim, poderiam ser demolidos, desde que devidamente documentados, como já assinalado.
- f) **ficam isentos de aprovação pelo Condephaat** os projetos que estiverem situados num raio envoltório superior a 50 metros da chaminé central da caldeiraria conservada.

Como se vê, o tombamento que passou a vigorar é absolutamente distinto do anteriormente proposto. Enquanto o anterior preservava cerca de **dezoito** edifícios, as três chaminés e as duas locomotivas, este último preservava apenas **cinco** edifícios, as chaminés e as locomotivas. Isso porque o secretário tornou treze edifícios que anteriormente deveriam ser preservados parcialmente em edifícios de interesse científico, histórico e cultural e outros dois que deveriam ser preservados parcialmente em edifícios integralmente conservados.

Esta atitude do secretário não se justifica por nenhum critério técnico, segundo os conselheiros do Condephaat. O que parece ter ocorrido é que as alterações foram feitas para sobrepor os interesses privados da *IRFM*, em detrimento dos interesses da coletividade, amplamente representada no Condephaat. Outra alteração promovida pelo secretário ajuda a comprovar esta tese, a saber, a inclusão do artigo 4.º que isenta a empresa de aprovação do Condephaat para a realização de projetos que estejam na área envoltória aos edifícios tombados, tendo que respeitar **apenas 50 metros** de raio a partir da chaminé central. Para se ter uma idéia, isso significa que poderá haver construções de qualquer tipo ou porte a apenas **10 metros** das chaminés laterais.

Em suma, diante da Resolução de Tombamento determinada autoritariamente pelo secretário de Cultura, o projeto do *shopping center* e dos edifícios, pretendido pela *IRFM*, voltou a ser viável, na medida em que, apenas uma quantidade muito pequena do conjunto foi efetivamente preservada, não podendo, em hipótese alguma, ser demolida. Outro fato importante a ser lembrado é que os edifícios tombados coincidem, em termos gerais, com aqueles que a própria *IRFM* havia se comprometido a preservar, no ofício de 13 de dezembro de 1985, apresentado ao Condephaat, logo após a abertura do processo de tombamento.

Assim, imediatamente, antes que o processo de tombamento pudesse ser reaberto, contestado ou juridicamente anulado, a *IRFM* solicitou junto ao Condepheet, com a maior urgência, um roteiro para que fosse realizado o levantamento documental/iconográfico dos edifícios considerados de interesse científico, histórico e cultural, para que estes pudessem ser demolidos o mais rápido possível.

No dia 18 de junho de 1986, o roteiro para a documentação dos edifícios foi enviado para a *IRFM*. Cabe salientar que a autora do roteiro, a arquiteta Lucilena W.M. Bastos, chamou a atenção do Condepheet para o fato de que *“em face da urgência dos interessados em demolir o conjunto, é de se esperar que a documentação não se realize com o detalhamento desejável, sobretudo no que se refere ao registro da demolição e das descobertas que sempre se revelam nessa fase. Chamamos a atenção para esse fato porque, pelos termos em que está redigida a resolução (artigo 4.º criando a área envoltória de 50 metros em torno de uma das chaminés), nada obriga as IRFM a demolirem os edifícios com nossa autorização e no tempo em que o CONDEPHAAT considere necessário para a documentação do conjunto.”*⁷³

Ao mesmo tempo em que a *IRFM* recebia o roteiro do Condepheet, o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) apresentou ao referido órgão, uma manifestação a respeito da resolução de tombamento decretada em 5 de junho de 1986. Entre tantas críticas, esta manifestação, assinada pelo presidente do Instituto, arquiteto José Carlos Ribeiro de Almeida, afirma que *“recebeu com profunda estranheza a decretação da resolução (...) que substituiu a proposta de tombamento unanimemente aprovada pelo egrégio Conselho, alterando significativamente tanto o conteúdo conceitual quanto o técnico da proposta original de ocupação, reciclagem e preservação da área”*.⁷⁴

O IAB entende que o Condepheet e o governo (cuja força maior, neste caso, está nas mãos do secretário de Cultura) têm papéis diferenciados no processo de

⁷³ Introdução ao roteiro de documentação dos edifícios IRFM da Água Branca escrito pela arquiteta Lucilena W. M. Bastos em 18 de junho de 1986 (documento integrante de CONDEPHAAT, 1985)

⁷⁴ Manifestação do Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento de São Paulo, sobre a resolução 14 (05/06/86) que determina a preservação de parte das instalações industriais da IRFM, encaminhada ao CONDEPHAAT em junho de 1986 (documento integrante de CONDEPHAAT, 1985).

tombamento, sendo competência do primeiro, a discussão técnica e conceitual e, do governo, o encaminhamento político do processo. Contudo, o que ocorreu, foi que o governo assumiu não somente o seu papel político, mas, também, o papel técnico e conceitual, que não lhe cabe. Nesse sentido, o IAB conclui que *“perde sentido a existência do Conselho como aquele instrumento válido que reconhecemos”*.⁷⁵

Diante desta constatação, o IAB considerou arbitrária e prepotente a atitude adotada pelo governo no encaminhamento do processo, contribuindo, desta maneira, para a destruição da memória e dos projetos com legítimo interesse social. Para o instituto, *“o espaço democrático que pretendemos construir não admite mais estes procedimentos. Por esta razão, o IAB espera o respeito pelo Governo à soberania e a integridade deste Conselho”*.⁷⁶

Ao que tudo indica, a manifestação do IAB desencadeou uma reação, ainda que restrita, do Condephaat perante a resolução decretada pelo secretário de Cultura. Nesse sentido, o Conselho, por meio dos conselheiros Paulo de Mello Bastos e Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses redigiu um estudo crítico, unanimemente aprovado pelos demais conselheiros, avaliando as implicações, em nível técnico e científico, da resolução decretada. O Condephaat considerou esta avaliação necessária, na medida em que a resolução baixada por Jorge da Cunha Lima foi *“limitada a pontos restritos e isolados do projeto original do Conselho”*.⁷⁷ No entanto, a avaliação do Condephaat não contesta, de forma direta, a decisão e a competência política do secretário, por motivos óbvios, ficando restrita a crítica ao conteúdo da resolução.

Esta avaliação do Condephaat desqualifica por completo a resolução determinada pelo secretário em quase todos os seus artigos. Não cabe aqui a análise de todas as críticas feitas no documento, mesmo porque, as mais relevantes já foram explicitadas anteriormente. Contudo, é importante esclarecer

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ Idem.

⁷⁷ Análise crítica da resolução 14 (05/06/86), feita pelo CONDEPHAAT em 30 de junho de 1986 e encaminhada ao secretário de Cultura, Jorge da Cunha Lima (documento integrante de CONDEPHAAT, 1985)

que a resolução do secretário não é somente uma versão reduzida da proposta original do Condephaat, ela é, além disso, uma redução precária, pois carece de sustentação conceitual e técnica. Assim, se a idéia do secretário era amenizar o tombamento em prol da *IRFM*, a resolução final poderia, ao menos, ser bem feita e calcada em critérios sustentáveis. Nesse sentido, a conclusão da avaliação do Condephaat é clara ao afirmar que “a resolução nº.14 (...), resulta das negociações havidas, mas baixadas sem audiência final ao CONDEPHAAT, ao reduzir o tombamento, o controle da ambiência e a eficácia da documentação, tem, no quadro analisado, poucas condições de sustentação. (...) A ampliação destas condições só poderá surgir, a nosso ver, na medida em que, assumindo a impossibilidade, por razões econômicas e políticas, de preservar os espaços propostos pelo Egrégio Conselho, a resolução seja reformulada, tombando apenas a casa das caldeiras e as respectivas chaminés, a **nível de símbolo do complexo que ali viveu**, somente autorizando demolições através de processo documentado conforme **orientação e acompanhamento** do CONDEPHAAT (a resolução decretada prevê somente a orientação, mas dispensa o acompanhamento do Condephaat, ao contrário da proposta original) e definido como área envoltória todo o **interior** da área do terreno ocupado pelo complexo industrial, contido no raio de 300 m do edifício tombado (e não somente 50 m)”⁷⁸

Como era de se esperar, em 20 de agosto de 1986, a *IRFM* apresentou ao Condephaat seis volumes que documentavam os edifícios considerados de interesse científico, histórico e cultural, de acordo com o que determinava o parágrafo único do artigo 2º da resolução de tombamento. No entanto, antes que os técnicos do Condephaat tivessem tempo suficiente para apreciá-los, a *IRFM*, com o devido alvará da prefeitura municipal, iniciou imediatamente (no dia 21 de agosto) a rápida demolição dos referidos edifícios, comprometendo-se inclusive, em carta enviada ao Condephaat, a restaurar os edifícios integralmente tombados na eventual hipótese de ocorrer danos a estes em decorrência da demolição dos edifícios não tombados.

⁷⁸ Idem.

As demolições foram executadas nos dias 21, 22 e 23 de agosto por 200 homens e seis tratores. Segundo reportagem da *Folha de São Paulo* do dia 24 de agosto, referindo-se à manhã do dia 23, nas proximidades do viaduto Pompéia, “cinco tratores derrubavam o que encontravam pela frente. (...) As máquinas, amarradas a cabos de aço presos às estruturas dos edifícios, derrubavam as paredes. Do outro lado do conjunto o portão principal da Matarazzo, na altura do viaduto Artártica, estava fechado aos jornalistas. Só foi aberto para o oficial de Justiça. Minutos depois a demolição parava e os jornalistas eram convidados a verificar que os edifícios tombados estavam de pé.”⁷⁹

Na manhã do dia 23 de agosto a Corregedoria Geral da Justiça determinou o embargo das demolições, com base no fato de que o Condephaat não havia lido e aprovado a documentação iconográfica dos imóveis de interesse científico, histórico e cultural, objeto das demolições. No entanto, segundo o advogado da *IRFM*, Maércio Abreu Sampaio, “a decisão de embargar as obras foi tomada ‘porque a Secretaria de Cultura pensou que estivéssemos derrubando tudo, inclusive a área tombada’.”⁸⁰

Mas o embargo chegou tarde, pois todos os 25 edifícios considerados de interesse científico, histórico e cultural, totalizando uma área construída de aproximadamente 113.000 m², já haviam sido totalmente descaracterizados.⁸¹

Com as demolições inicia-se um período turbulento, com a participação de atores externos ao âmbito do Condephaat, da Secretaria de Cultura e da *IRFM*, inclusive com a manifestação da opinião pública (sobretudo por meio de reportagens de jornais e revistas) e de outras instituições representantes de segmentos da sociedade civil.

O advogado José Eduardo Ramos Rodrigues, representante da Subcomissão de Meio-Ambiente da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB/SP), diante das demolições dos edifícios da *IRFM*, solicitou ao Condephaat, toda a documentação do processo de tombamento com o objetivo de inteirar-se de seu

⁷⁹ *Folha de São Paulo*, Caderno Cidades, 24 de agosto de 1986, p.23.

⁸⁰ Idem Ibidem.

⁸¹ Idem Ibidem.

conteúdo, para futuro posicionamento desta subcomissão da OAB/SP perante os fatos (demolição).

No dia 28 de agosto de 1986, José Eduardo Ramos Rodrigues e Fábio Feldmann da Subcomissão de Meio-Ambiente da OAB/SP, após a leitura do processo do Condephaat, enviaram um telex aos conselheiros desse órgão, lamentando a demolição dos edifícios e considerando o encaminhamento político dado ao caso uma atitude autoritária. Segundo os advogados, tal atitude política, ainda que legal, *“é flagrantemente espúria e ilegítima, tendo origem remota no Estado Novo, onde o ditador exercia o monopólio de decisão sobre tudo, inclusive sobre o valor histórico e artístico. (...) Portanto, a Subcomissão de Meio-Ambiente da OAB/SP oferece solidariedade a este Egrégio Conselho no que se fizer necessário, tendo em vista a sua respeitável ação em defesa do patrimônio cultural deste estado, sempre dando ouvidos à principal interessada que é a comunidade, coisa rara de se ver.”*⁸²

Esta subcomissão da OAB/SP enviou, também, um telex ao secretário dos Negócios Jurídicos do Estado, Claudio Lembo, alertando sobre possíveis irregularidades ocorridas no encaminhamento do processo de tombamento em virtude da demolição dos edifícios, o qual, diante do alerta, enviou um telex ao secretário de Cultura, Jorge da Cunha Lima, solicitando esclarecimentos a este respeito, em virtude das informações controvertidas acerca dos termos de tombamento.

A “repentina” demolição dos edifícios industriais da *IRFM* chamou também a atenção da revista *Veja em São Paulo*, que publicou em 3 de setembro de 1986, extensa reportagem sobre o assunto, esclarecendo que a *IRFM* ao realizar a demolição não cometeu nenhum deslize legal, na medida em que os edifícios efetivamente tombados não foram demolidos. A mesma reportagem ainda esclarece que **“o secretário de Cultura do Estado, Jorge Cunha Lima, resolveu tomar meia dúzia de peças que considerou mais significativas dentro da propriedade e autorizou a demolição das demais.”**⁸³

⁸² Telex enviado pela Subcomissão de Meio-Ambiente da OAB/SP aos conselheiros do CONDEPHAAT, em 28 de agosto de 1986 (documento integrante de CONDEPHAAT, 1985)

⁸³ Revista *Veja em São Paulo*, parte integrante da *Revista Veja*, n.º 939, 3 de setembro de 1986, p.10

Como o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) ainda pretendia tomar uma maior parcela dos prédios com base na proposta inicial de tombamento do Condepmaat, Maria Pia Matarazzo “*resolveu tomar a providência que lhe pareceu mais efetiva – e boa parte do conjunto foi abaixo em algumas horas.*” Ironicamente, a reportagem da *Veja* afirma que “*do meio de um jardim situado na frente das fábricas, uma estátua do fundador do império, Francesco Matarazzo, assistiu à demolição. (...) Dentro em breve, das janelas de novos prédios que poderão surgir no local, as pessoas contemplarão uma solitária estátua de bronze num jardim e poderão se perguntar de quem será ela.*”⁸⁴

Jorge da Cunha Lima comentou à reportagem da *Veja* que a sua atitude de preservar somente uma pequena parcela dos edifícios está calcada na sua crença de que o valor histórico dos edifícios é pequeno e, além de tudo, eles estavam, em sua maioria, em péssimas condições de conservação. O secretário afirmou para a revista que “*só no Brás, há cerca de sessenta indústrias mais significativas.*”⁸⁵ A revista encerra a reportagem afirmando que São Paulo, em realidade, está atravessando uma verdadeira “*febre preservacionista, pelo menos no campo teórico.*”⁸⁶

Em entrevista concedida ao jornal *A Folha de São Paulo*, o conselheiro do Condepmaat e membro do IAB, arquiteto Paulo Bastos, “*discorda da colocação feita pelo secretário da Cultura, de que na cidade de São Paulo haveria outros conjuntos industriais cuja preservação seria mais significativa, como no bairro do Brás.*” Segundo declaração de Bastos à *Folha*, no conjunto da IRFM da Água Branca, “*se lê a história da industrialização de São Paulo. Perdê-lo é uma derrota, um desafio que não foi vencido nem pela sociedade nem pelo governo.*”⁸⁷ Em realidade, o IAB, do qual o conselheiro Bastos é membro, considerava este conjunto industrial como uma construção síntese de vários períodos da industrialização, uma espécie de mostruário da arquitetura industrial de São Paulo de várias fases, sobretudo entre as décadas de 1920 e 1950.⁸⁸

⁸⁴ Idem.

⁸⁵ Idem, p.15.

⁸⁶ Idem.

⁸⁷ *Folha de São Paulo*, Caderno Cidades, 22 de agosto de 1986, p.12

⁸⁸ Cf. *Folha de São Paulo*, Caderno Cidades, 22 de agosto de 1986, p.12

Antes de prosseguir com a narrativa dos acontecimentos ocorridos com a *IRFM*, façamos um breve parêntese na tentativa de melhor compreender o significado da preservação do patrimônio histórico. LEMOS (2004), em estudo sobre o que é o patrimônio histórico, afirma veementemente que a preservação só faz verdadeiro sentido quando se preserva o conjunto e não elementos isolados. Quando um dos elementos do conjunto não é devidamente preservado, “*o conjunto se desarmoniza e se desequilibra (...) O enfoque preservador de uma cidade não pode deter-se num artefato urbano isolado. Há de se perceber fundamentalmente as relações, algumas até necessárias, mantidas entre os bens culturais. Mormente as relações espaciais.*” (p.24 e 47). Ainda esclarece que “*preservar não é só guardar uma coisa, um objeto, uma construção, um miolo histórico de uma grande cidade velha. Preservar também é gravar depoimentos, sons, músicas populares e eruditas. Preservar é manter vivos, mesmo que alterados, usos e costumes populares. É fazer, também, levantamentos, levantamentos de qualquer natureza, de sítios variados, de cidades, de bairros, de quarteirões significativos dentro do contexto urbano. É fazer levantamentos de construções, especialmente daquelas sabidamente condenadas ao desaparecimento decorrente da especulação imobiliária*” (p.29)

Naturalmente é impossível preservar o que não sobrou e o que a sociedade não tem interesse em preservar. O que havia sobrado do antigo conjunto da *IRFM* antes da demolição não era a totalidade do conjunto, pois os operários já não estavam mais lá, os sons das máquinas e os cheiros que emanavam das chaminés também não, a vida de chão de fábrica já havia se encerrado. Mas as edificações, em diversos estágios de conservação e de diferentes estágios construtivos da primeira metade do século XX estavam lá, ainda que como um cenário. O cenário, ou uma parte importante dele estava lá. E muitas vezes o que resta à sociedade preservar são os cenários. “*Sim, conservamos alguns cenários, mas eles são da maior importância porque foi o pouco que nos restou. (...) A preservação dessas*

visuais cênicas são de suma importância, porque, antes de tudo, nos revelam, nas relações espaciais, até intenções plásticas nem sempre compromissadas com a estética oficial das ordenações; nos revelam soluções de uma arquitetura às vezes uniforme e decorrente de uma mesma técnica construtiva, e outras vezes diversificada, como no ecletismo, interessando, então, aos estetas, aos estudiosos de questões arquitetônicas ou de engenharia, aos antropólogos, aos sociólogos, aos turistas” (LEMOS, 2004:61).

A preservação de bens imóveis sempre encerra disputa de interesses conflitantes que terminam em embate político. A força das partes e algumas circunstâncias de momento acabam por determinar qual interesse se sobreporá ao outro.⁸⁹

LEFEBVRE (1997) afirma que os países que passaram pela euforia de um rápido desenvolvimento (e esse foi o caso do Brasil e, em especial, da cidade de São Paulo), “*destroem espaços históricos – casas, palácios, estruturas civis e militares. Se algum tipo de vantagem ou lucro existir nesta destruição, então o velho é varrido. Porém, depois do período de crescimento acelerado, talvez estes mesmos países possam descobrir como reutilizar tais espaços para o consumo cultural, para a ‘cultura em si’, para o turismo e para os lazeres, indústrias de futuro promissor. Quando isto ocorre, tudo o que havia sido demolido durante a belle époque é reconstituído com grandes dispêndios. Nos países onde a destruição não foi completa, ‘renova-se’, depois imita-se, copia-se, inventa-se o ‘neo’. Em todo caso, o que havia sido aniquilado no frenesi do crescimento, agora torna-se um objeto de adoração. E os objetos de uso de outrora são considerados agora como sendo obras de arte raras e preciosas*” (p.360).

⁸⁹ LEMOS (2004) mostra que circunstâncias econômicas também podem levar a preservação ao invés da destruição. É o caso de Ouro Preto. Segundo esse autor, foi Belo Horizonte que preservou Ouro Preto, pois levou esta última a uma espécie de hibernação econômica até que fosse declarada como um monumento histórico, sem maiores contestações que inviabilizassem o efetivo tombamento ocorrido em 1933. (CF. LEMOS:2004:33). Já a situação do terreno da IRFM na Água Branca, em localização privilegiada para o setor imobiliário, é diferente. Quando o Secretário de Cultura, Jorge da Cunha Lima, afirma que no Brás há mais imóveis de interesse cultural do que na Água Branca, esquece de dizer, mas nos parece implícito, que também não há interesses econômicos no Brás tão fortes quanto os existentes na Água Branca.

A partir desta citação de Lefebvre, há que se fazer um parêntese dentro do parêntese, visando retomar uma discussão anunciada anteriormente (item 5.2) que nos leva a melhor compreensão da passagem do urbanismo modernista ao urbanismo “pós-moderno” no que toca ao caráter supostamente preservacionista (mas altamente seletivo) deste último. Este novo parêntese é também um contraponto que nos ajuda a compreender (colocando-o em seu devido lugar) de onde surge o unânime desejo (legítimo legalmente) dos conselheiros do Condephaat em preservar a totalidade do conjunto da *IRFM* e a atitude do secretário de Cultura de tombar uma parte dos prédios, mas apenas como um **símbolo** do que ali existiu, sem destruir as pretensões de renovação deste enorme terreno, encravado numa área em intenso processo de valorização imobiliária, mas deixando ali um edifício-museu a ser também vendido na indústria cultural.⁹⁰

Segundo ARANTES (2001) “*há uma verdadeira obsessão, por assim dizer, narrativa com o passado. Pessoas, instituições, todos querem ver sua memória registrada. Não há quem não esteja a procura de sua identidade. (...) E tudo isso, não há dúvida, compõe um quadro diverso daquele em que se formou a assim chamada Arquitetura Moderna, voltada antes de tudo para o futuro, para a construção do novo, para a realização de uma utopia de uma sociedade organizada em outros moldes*” (p.38).

Ocorre que este afã preservacionista dos “pós-modernos” é meramente colecionista e não fruto de uma consciência histórica. Trata-se, tão somente, de manter no espaço um “*repertório de imagens, expressões culturais, estilos, formas, técnicas construtivas, à disposição do usuário como mercadorias num shopping center*” (ARANTES, 2001:44).

Assim, recorrendo novamente a ARANTES (2001) “*no momento em que as cidades passaram a ser encaradas como um repertório de **símbolos**, tudo virou cultura. Para ser mais específico, patrimônio a ser preservado*” (p.138). Nesse contexto a cultura assume um novo papel: falsamente compensar a exclusão social

⁹⁰ A Resolução de tombamento é clara: o edifício da caldeiraria deverá abrigar um museu. O museu não foi feito, mas a “Casa das Caldeiras”, como foi batizada, abriga eventos culturais, normalmente fechados ou pagos. Não tem problema, pois mesmo sem o museu, cumpre seu “papel cultural”, bem aos moldes da indústria cultural propagada pelo capitalismo contemporâneo.

e econômica. Por que falsamente? Pois a cultura, assim como toda e qualquer mercadoria, tem seu preço e seu público específico.

Nesse novo contexto, “o cultural como ‘animação’, sem alma por certo, tornou-se o grande fetiche dos nossos dias. Sabemos faz tempo que nada está fora do alcance da febre de consumo, muito menos a cultura e seu prestígio, mas agora o próprio ato de consumir se apresenta sobre a aparência de um gesto cultural legitimador; **na forma de bens simbólicos** – como se disse à exaustão: **de imagens ou de simulacros. É a forma-mercadoria em seu estágio mais avançado, como forma-publicitária.** O que se consome é um estilo de vida e nada escapa a essa imaterialização que tomou conta do social” (ARANTES, 2001:143).

“Com o sinal trocado, era justamente isso que Guy Debord (*La Société du Spectacle*, Paris, Gallimard, 1992, p.191) queria dizer quando profeticamente anunciou que a cultura seria a ‘mercadoria vedete’ na próxima rodada do capitalismo, exercendo a mesma importância estratégica desempenhada nos dois ciclos anteriores pela estrada de ferro e pelo automóvel. Ao seu ver, a alienação humana chegaria então ao seu grau máximo” (ARANTES, 2002:47).

Fecham-se os parênteses.

*

Voltando à história do processo de tombamento dos imóveis da *IRFM* na Água Branca, conclui-se que as demolições foram legais no que se refere à resolução de tombamento, pois foram derrubados somente os edifícios de interesse científico, histórico e cultural, tendo sido realizado por parte da *IRFM* o levantamento documental dos edifícios demolidos. Além disso, como a resolução dispensava o acompanhamento do Condephaat, a empresa realizou as demolições por conta própria e rapidamente. Também no que se refere à legislação municipal, as demolições estavam amparadas legalmente, pois a empresa recebeu o alvará de demolição da prefeitura. O único deslize legal que a empresa cometeu está no fato de que ela entregou os levantamentos documentais ao Condephaat e não esperou

que estes fossem devidamente lidos e aprovados. No entanto, na visão da empresa este fora um deslize necessário já que as demolições deveriam ser feitas rapidamente, antes que o IAB, interessado em preservar todo o conjunto, tivesse tempo de impetrar um mandado de segurança que paralisasse as demolições.

Diante da legalidade das demolições, nada pôde ser feito para impedi-las, ao menos em tempo hábil. E a história de mais de 65 anos do núcleo de fábricas foi abaixo em apenas alguns dias. Tudo com o amparo de uma legislação, aparentemente democrática, que permite a discussão, mas que no fim, possui brechas que possibilitam decisões autoritárias em favor dos interesses econômicos privados e contra os interesses de preservação da memória que, uma vez representados pelo Condephaat, interessariam à sociedade como um todo.

Apesar da vitória da *IRFM* contra o tombamento, sua saúde econômica não foi suficiente para realizar os pretendidos investimentos no terreno, tendo esse sido alienado, em outubro de 1992, para a empresa *Ricci e Associados – Engenharia e Comércio Ltda*, a qual idealizou a construção, não mais de um *shopping center*, mas de um grande centro empresarial, o *CEAB*. A idéia do *shopping center* foi abandonada, provavelmente, em virtude da construção no final da década de 1980 do *Shopping Center West Plaza*, localizado no lado oposto da Avenida Francisco Matarazzo, em frente ao antigo núcleo, nas proximidades do viaduto Antartica.

O terreno da *Ricci* ficou mais livre ainda para os planos da empresa quando em abril de 1993, o Condephaat, agora presidido por Marcos Duque Gadelho, resolveu abrir um novo processo e redefinir alguns pontos da resolução de tombamento de 5 de junho de 1986.

A redefinição, aprovada pelos conselheiros em 19 de abril de 1993, resolveu excluir da proteção legal de tombamento três edifícios situados entre a *E.F. Sorocabana* e a *E.F. Santos-Jundiaí* que, por sua vez, haviam sido integralmente tombados em 1986. Portanto, dos cinco edifícios que haviam sido tombados, apenas dois continuariam sob proteção legal: os edifícios da caldeiraria e suas três chaminés e a casa do responsável pelo antigo núcleo.

A decisão do Condephaat foi calcada no precário estado de conservação dos três edifícios e no risco de desmoronamento sobre as vias férreas, muito embora

fosse obrigação legal dos proprietários, desde o tombamento em 1985, a manutenção e recuperação dos edifícios tombados. A nova decisão do Condephaat permitia, no entanto, que os edifícios fossem demolidos, uma vez excluídos do tombamento. Além disso, o Condephaat reiterou aos proprietários (*Ricci e Associados – Engenharia e Comércio Ltda.*) que eles eram obrigados a revitalizar a caldeiraria, recuperando-a para a montagem de um centro de memória do conjunto.

A proposta de mudanças na resolução foi enviada para o secretário de Cultura, Ricardo Itsuo Ohtake, que seguiu a deliberação do Condephaat na íntegra, determinando a exclusão dos referidos edifícios do tombamento e obrigando a empresa proprietária a revitalizar a caldeiraria e recuperá-la como centro de memória. Tais alterações foram publicadas no Diário Oficial do Estado em 10 de novembro de 1993.

É interessante notar que os edifícios excluídos do tombamento integral iriam atrapalhar o novo projeto da *Ricci*, apresentado adiante, pois o porte dos edifícios construídos iria exigir que uma nova avenida fosse construída, exatamente no local em que estavam os antigos imóveis tombados. Novamente o poder público, aparentemente preocupado com a segurança das vias férreas, determinou a exclusão do tombamento.

Apesar do risco que tais edifícios acarretavam à ferrovia, nos cinco anos entre novembro de 1993 e novembro de 1998 nada ocorreu no terreno, nem a demolição dos edifícios, nem a revitalização da caldeiraria, nem projetos econômicos e/ou imobiliários. Os edifícios lindeiros à ferrovia só foram demolidos quando da realização dos projetos da *Ricci*, no final de 1998.

O que se pode perceber nessa história é um aparente conflito entre o econômico e o cultural. Aparente no sentido de que tudo foi “sabidamente” resolvido. Nem a febre de preservar tudo e nem a de não preservar nada (um museu é sempre bom, ainda mais enquanto um símbolo de pós-modernidade). De qualquer maneira, foi feita a vontade do mais forte (do econômico), não contra o cultural, mas contra a democracia (até que ponto ela existe?). Afinal, é importante lembrar que “cultura e economia parecem estar correndo uma na direção da outra, dando a impressão de que a nova centralidade da cultura é econômica e a velha

centralidade da economia tornou-se cultural” Por isso, as iniciativas culturais também devem ser enxergadas com olhos desconfiados, pois “*hoje em dia a cultura não é o **outro** ou mesmo a contrapartida, o instrumento neutro de práticas mercadológicas, mas é parte decisiva do mundo dos negócios e o é **como grande negócio***” (ARANTES, 2002:47-48).⁹¹

Seja qual for a interpretação dada a um episódio como esse, o fato é que a construção do *Centro Empresarial Água Branca – CEAB* teve sua origem na viabilização, autoritariamente conduzida pelo governo do Estado de São Paulo, das demolições da maior parte dos edifícios industriais da *IRFM* na Água Branca, os quais haviam sido definidos como de relevante interesse para a sociedade pelo Condephaat e pelo IAB e, como tal, deveriam ser preservados.

Mas qual é a real (não a aparente) força que esses institutos e conselhos têm diante de poderes econômicos tão “determinados”? Será que este episódio ocorreu somente por se tratar de uma época em que a democracia havia sido recentemente restabelecida, estando ainda não plenamente constituída? Quanto a democracia evoluiu nos últimos vinte anos?

⁹¹ Nesse sentido, o título dado a neste item “A destruição do velho” não seria correto. Poderia ser “A renovação do velho” ou algo do tipo à moda pós-moderna. Mas quantitativamente a área destruída foi tão maior do que o símbolo que ficou, que o título adotado foi mantido.

Ruínas da *IRFM*, em local onde anos depois foi construída a primeira fase do Centro Empresarial Água Branca.
Foto do autor – 23/11/1997.

8.2 A CONSTRUÇÃO DO NOVO

Em novembro de 1998, iniciaram-se as obras do *CEAB* ⁹². Tal projeto é um grande empreendimento que envolve não somente a iniciativa privada, mas também o setor público, sobretudo pela participação da Emurb, que ficou responsável pela vistoria da construção da extensão da Av. Senador Auro Soares de Moura Andrade, nos fundos do terreno que, como se verá no próximo item, é parte da Operação Urbana Água Branca, constituindo uma pseudo-contrapartida.

O projeto consiste, inicialmente, da construção de seis grandes e modernos edifícios comerciais de alto padrão, com andares corridos de 1.000 m², para abrigar grandes empresas. Destes, quatro já estão concluídos e os outros dois deveriam ser construídos logo após os quatro primeiros, sendo um deles uma torre de 60 pavimentos e 200 metros de altura, de acordo com o projeto consultado (PROJETO DESIGN, 1998).

Além dos edifícios citados acima, há ainda, em projeto, mais sete (totalizando treze torres comerciais), um hotel com centro de convenções, uma praça pública (no centro do terreno, em área que será aberta para a visitação pública e que inclui o imóvel da caldeiraria tombada da *IRFM*, local que já abriga um centro de eventos), além de um centro de compras e serviços para a grande demanda que se pretende criar.

Segundo o Jornal da USP de 28 de agosto a 3 de setembro de 2000, o Museu de Arte Contemporânea da USP (MAC), recebeu em julho de 2000 do prefeito Celso Pitta uma área de 4.800 m² adjacentes à caldeiraria para a construção de uma nova sede. O diretor do MAC, o Sr. José Teixeira Coelho Neto, em entrevista ao jornal, disse que será aberto um concurso para definir a escolha do projeto arquitetônico do edifício e que em cerca de três anos e meio, as novas instalações do museu estariam prontas. Passados seis anos, nada foi realizado nesse sentido. ⁹³

⁹² O “Projeto Água Branca” foi elaborado por *Aflalo & Gasperini Arquitetos Associados* em 1997 para a *Ricci & Associados* (PROJETO DESIGN, 1998).

⁹³ Mas a idéia de uma nova sede do museu, tornada realidade ou não, nos remete novamente ao culturalismo discutido anteriormente (Capítulo 5). A indústria cultural precisa espalhar seus museus-monumentos pela cidade. Um dos caminhos da renovação urbana é dado, sem dúvida, pela indústria cultural, a cultura do espetáculo na sociedade do espetáculo, como diria Guy Debord, maior

Até o momento, somente foram construídos quatro edifícios comerciais, a continuação (parcial) da avenida Sen. Auro Soares de Moura Andrade e a restauração da caldeiraria tombada, na qual foi executado um projeto paisagístico e que passou a ser chamada de “Casa das Caldeiras”. O que foi construído até o momento seria, de acordo com o projeto de 1997, apenas a primeira fase de construção, mesmo porque, foi utilizado menos de 1/3 do total da área do terreno de 100.000 m².

O acesso para os edifícios do empreendimento se dá pela extensão da avenida Sen. Auro Soares de Moura Andrade, para não piorar o já pesado tráfego de veículos na Av. Francisco Matarazzo. Não há dúvida que os impactos na região são grandes, e não somente incidem no trânsito, mas têm conduzido a uma larga reformulação de uso e valorização do espaço.

A publicidade para divulgar o CEAB, veiculada nos anos de 2000 e 2001, aponta que a principal qualidade do centro empresarial é a “*sua excepcional localização no centro nervoso da Água Branca. (...) Ponto de encontro dos mais importantes sistemas rodoviários, ferroviários e metroviários de São Paulo, a Água Branca oferece a localização empresarial mais estratégica da capital, como a melhor opção para abrigar as sedes das empresas instaladas no Estado. A localização é excelente para empresas com unidades produtoras servidas pelas rodovias paulistas. Também o complexo do Anhembi e os aeroportos de Cumbica e Campo de Marte são facilmente atingidos deste ponto. Próximo, a 300 metros, está o Terminal Metro-rodo-ferroviário da Barra Funda, a maior estação metro-ferroviária do País.*” Há ainda menção, em vários anúncios, aos bairros residenciais de alto padrão que existem nos arredores.⁹⁴

representante do movimento situacionista. Segundo ARANTES (2001), vivemos em plena “Era Cultural”.

⁹⁴ Publicidade feita pela agência Archote. Os anúncios veiculados em jornais, revistas e folhetos foram assim intitulados: 1. “Água Branca. O melhor destino para investimentos em busca de alta rentabilidade e segurança.”, 2. “Água Branca. Aqui todos os caminhos levam ao melhor investimento imobiliário do momento.”, 3. “Água Branca. Sob todos os pontos de vista o melhor caminho para um investimento seguro.”, 4. “Centro Empresarial Água Branca: a comunidade empresarial de São Paulo prepara-se para receber o novo pólo comercial.”, 5. “Centro Empresarial Água Branca. Facilidade de acesso às rodovias que ligam a capital com o interior. Logística fundamental para o sucesso das empresas do novo milênio.” e 6. “Aço, concreto, vidro e moderna tecnologia. Centro Empresarial Água Branca: preparando-se para receber as grandes empresas do século 21.”

O CEAB é, sem dúvida, ao lado da Operação Urbana Água Branca e de seu complementar Projeto Bairro Novo, analisada adiante, um dos casos mais representativos das mudanças discutidas sobre a renovação urbana nesta porção da cidade, mas não são os únicos. Além da *IRFM*, muitos outros terrenos de antigos imóveis industriais passaram a abrigar atividades do setor terciário, notadamente atividades relacionadas não somente ao âmbito local, mas que atingem a demanda metropolitana.

Assim, paralelamente ao CEAB, muito outros empreendimentos, tratados neste trabalho apenas de passagem, conforme justificado anteriormente, compõem o novo, o “pós-moderno”, que se instala na cidade como uma vitrine de um shopping para expor a cidade-mercadoria a ser vendida para o mundo das empresas transnacionais e do turismo internacional voltado aos grandes eventos esportivos e culturais. Nesse sentido, além do CEAB, os Fóruns Trabalhista e Criminal, o Memorial da América Latina, o campus da Universidade Nove de Julho (Uninove) e da Universidade Paulista (Unip), o Shopping Center West Plaza, o Bourbon Shopping Pompéia, a sede da Federação Paulista de Futebol, a estação terminal inter-modal da Barra Funda, o projeto da reformulação da estação Água Branca da CPTM com check-in remoto ao Aeroporto Internacional de Guarulhos, os inúmeros edifícios residenciais que surgem em antigos terrenos antes ocupados por indústrias compõem este novo cenário em gestação.

No próximo item serão abordados os principais projetos e ações realizadas pela associação público-privado que incidem na área da Água Branca e na Barra Funda.

9 A ATUAÇÃO RECENTE DO SETOR IMOBILIÁRIO

O Estado, em associação com o privado, historicamente vem dedicando especial atenção a esta porção da cidade, como vem sendo mostrado neste estudo. Neste capítulo serão analisados dois grandes projetos inter-relacionados de intervenção nesta porção da cidade. Em primeiro lugar, a Operação Urbana Água Branca (OUAB), cujo projeto piloto data de setembro de 1991, mas cujas raízes encontram-se em estudos anteriores ocorridos durante a década de 1980. Em seguida, será abordado o Projeto Bairro Novo, elaborado em 2004, que constitui um amplo projeto urbanístico para “alavancar” (valendo-se do jargão “pós-moderno”) a OUAB.

A OUAB reveste-se da ideologia de que a intervenção urbanística é a solução para os problemas sociais e urbanos, o que termina por justificar e legitimar a valorização. É uma forma de metamorfosear os fins em meios, ou seja, a valorização imobiliária e os lucros advindos desta valorização, que de fato são os objetivos do processo, são, assim, obscurecidos, parecem que estão a reboque de um suposto objetivo mais nobre, quando de fato configuram o objetivo principal, conforme discutido no Capítulo 5.

Uma das particularidades estratégicas desta operação urbana para garantir o sucesso de suas intervenções e o retorno ampliado de seus investimentos é a incorporação de diversas glebas, envolvendo vários capitalistas associados, em uma dada porção da cidade, sob garantia por parte do poder público de que os investimentos “pioneiros” terão o mesmo nível de lucratividade que os investimentos posteriores. Ou seja, a existência de um projeto inicial, com um cronograma de execução das suas diversas etapas, envolvendo a priori várias empresas privadas e públicas ligadas contratualmente, terminam por ampliar as possibilidades de sucesso e garantem equilíbrio na distribuição, entre os associados, da lucratividade e da rentabilidade do empreendimento. Por trás desta estratégia está a idéia de que a associação e a organização são a chave do bom negócio.

Inicialmente é importante salientar que a OUAB e o Projeto Bairro Novo não foram criados para valorizar uma região pouco dinâmica ou estagnada, mas para dar

continuidade e fôlego aos processos de transformação urbana já em curso, ampliando as possibilidades de atuação do setor imobiliário em microlocalizações menos interessantes. Portanto, a OUAB, ao criar mecanismos de venda de exceção ao zoneamento estabelecido no plano diretor pretende “impulsionar” a renovação integral da área objeto de intervenção, tornando microlocalizações menos interessantes do ponto de vista imobiliário em áreas com maior valor agregado ao terreno. Valorização que se realiza a partir de direitos de construção com maiores possibilidades de solo criado e outras exceções ao plano diretor e ao código de obras, mediante o pagamento das pseudo-contrapartidas (uma avenida ou um piscinão de retenção de águas pluviais etc).

Como fica patente na OUAB (mas não só nesta operação, como já discutido) o público potencializa as ações do privado para que este se beneficie da valorização. Caso algo dê errado no curso do processo, o público arca sozinho com o prejuízo e o privado se dirige para outras áreas da cidade. Esta é a lógica que a presente pesquisa detectou, a qual será mostrada e discutida nos próximos itens.

9.1 OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA

Como discutido anteriormente no Capítulo 5, uma operação urbana é *“um conjunto de mecanismos jurídicos, institucionais e financeiros voltados ao cumprimento de um plano de renovação urbana, abarcando em seu escopo desde a adequação das infra-estruturas públicas até a definição de padrões adequados de desenho urbano”* (EMURB, 1991:12-13).

O destrinchamento desta definição, como vimos, permite ao setor público, associado à iniciativa privada, um largo poder de intervenção em áreas selecionadas da cidade. Uma das áreas escolhidas pela Secretaria Municipal do Planejamento (Sempla) para “sedar” uma operação urbana foi a antiga área industrial da Água Branca / Barra Funda, para a qual em 1989, começou a ser formulada a Operação Urbana Água Branca (OUAB), tendo em vista a diretriz do Plano Diretor Municipal de 1985 que estabelecia a Água Branca / Barra Funda como *“área de especial interesse para a implementação de operação urbana”*.

A partir de estudos e diagnósticos preliminares realizados em 1989, a Emurb, em 1991, elaborou um documento denominado “Operação Urbana Água Branca”, que gerou uma Minuta de Lei, encaminhada à Câmara dos Vereadores, discutida, reelaborada, votada e, finalmente, aprovada em novembro de 1994. No ano seguinte, o então Prefeito Paulo Salim Maluf sancionou a Lei, a qual deveria começar a ser executada a partir de 1996.

A área objeto da operação inclui, parcialmente, três subdistritos: a porção leste do subdistrito da Lapa, o nordeste do subdistrito da Barra Funda e o norte do subdistrito de Perdizes, sendo limitada ao norte pelo canal do rio Tietê; a leste pela ponte da Freguesia do Ó, seguindo pelas Avenidas Comendador Martinelli, Santa Marina e rua Carlos Vicari; a oeste pela ponte da Casa Verde, seguindo pelas avenidas Abraão Ribeiro e Pacaembú; e ao sul pela rua Turiassú (Ver figura 9.1.1, a seguir).

Segundo José Magalhães Jr., diretor de projetos urbanos da Sempla, em artigo publicado em novembro de 2005, *“a Operação Urbana Água Branca compreende um conjunto de ações coordenadas pela Prefeitura com a participação da iniciativa privada que visa melhorar as condições urbanísticas da região. Seu*

perímetro de intervenção encerra 504 ha de área bruta e foi definido em função dos planos de urbanização já existentes para a região desde a década de 70 e do potencial urbanístico da região e adjacências. (...) Apesar de sua localização privilegiada, uma série de obstáculos prejudicou o pleno desenvolvimento da Operação Urbana primeiramente prevista e ainda em vigor:

- O zoneamento restritivo em algumas áreas desestimula a ocupação - áreas exclusivamente industriais.*
- Problemas de drenagem fazem com que a região sofra constantes inundações.*
- As ferrovias que cortam a região são barreiras de difícil transposição para veículos e pedestres.*
- O tipo de uso e o estado de conservação dos imóveis ao longo da faixa da ferrovia induzem à deterioração do entorno.*
- O sistema viário interno apresenta descontinuidades que prejudicam a circulação e integração dos bairros vizinhos” (MAGALHÃES JR, 2005:3).*

As figuras 9.1.1, 9.1.2 e 9.1.3, a seguir, representam, respectivamente, o perímetro de intervenção da operação, suas diretrizes de uso e ocupação do solo, bem como seu programa de obras.

FIGURA 9.1.1 – Perímetro de intervenção da Operação Urbana Água Branca – 1995

Fonte: EMURB, 1995.

FIGURA 9.1.2 – Diretrizes de uso e ocupação do solo propostas pela Operação Urbana Água Branca – 1991

Fonte: EMURB, 1991.

177

Uma análise geral do documento da OUAB (EMURB, 1991) revela, explicitamente, uma preocupação constante de controlar consideravelmente as atividades industriais da área, e é dada ênfase para sua diminuição na porção que corresponderia, grosso modo, aos arredores da Avenida Francisco Matarazzo, por apresentar esta porção um maior potencial de valorização imobiliária.

Este estímulo ao recuo da atividade industrial consiste, em realidade, no reconhecimento de que a área valorizou-se e a atividade industrial vem aí perdendo importância. A diretriz de controlar a expansão ou mesmo estimular a saída de indústrias relaciona-se também à idéia de “embelezar o espaço” e, assim, contribuir para a sua valorização, tanto para a atividade terciária quanto para a residencial destinada às camadas média e média/alta. Além disso, antigas áreas industriais possuem lotes grandes, menos proprietários envolvidos, o que facilita a implantação de grandes obras, impulsionando a desejada renovação urbana e, por conseguinte, a valorização imobiliária e a reprodução ampliada do capital.⁹⁵ Assim, operações urbanas em antigas áreas industriais (com grandes lotes e poucos proprietários) parecem ser como juntar a fome com a vontade de comer: um prato cheio ao setor imobiliário.

O avanço do processo de urbanização, com suas implicações sociais e espaciais, discutidas anteriormente, faz com que antigas áreas suburbanas e/ou áreas “rejeitadas” para o uso residencial nobre, sejam valorizadas. É o caso, por exemplo, do trecho da faixa de domínio das ferrovias. Hoje estão sendo construídos edifícios comerciais e residenciais de alto padrão lindeiros à ferrovia, criando uma paisagem difícil de ser concebida até o final da década de 1970. Antes disso então, era simplesmente inimaginável. De tal maneira, o avanço da urbanização reformula, de tempos em tempos, a qualidade dos lugares, não sem o uso da forma-publicidade que se tornou a cidade.⁹⁶

⁹⁵ É marcante no Plano Diretor de 2004, elaborado na gestão de Marta Suplicy (2001-2004), a tentativa de requalificar as antigas áreas industriais da primeira fase da industrialização da cidade, não só por meio de Operações Urbanas, mas por já permitir no zoneamento original do Plano Diretor, índices de coeficientes de aproveitamento do terreno mais altos (2,5) em relação à maior parte da cidade (1,0), buscando direcionar para estas porções da cidade, os megaempreendimentos.

⁹⁶ Reportagem da Folha de São Paulo de outubro de 2005 indica que alguns “*paulistanos trocam bairros de elite pela Barra Funda, com seus antigos galpões e a linha de trem*”, indicando que estas antigas áreas industriais podem se tornar “*uma espécie de SoHo nova-iorquino. Um bairro, antes*

MAGALHÃES (2005), trazendo a “versão oficial” da Prefeitura, sintetiza o novo papel tanto das ferrovias quanto do rio Tietê para a área de intervenção da OUAB, ao afirmar que *“dois elementos de grande significação marcam a região: o rio Tietê e as ferrovias. Tidos há décadas como obstáculos físicos que dificultam a integração espacial e fatores de degradação da região, estes elementos passaram a se afirmar como os **principais indutores da renovação urbana**, na medida em que se encontram em andamento as obras de rebaixamento da calha e despoluição do rio e prevê-se a modernização das linhas férreas, adequando-as ao padrão de funcionamento das linhas de metrô. **Em ambos os casos abrem-se a possibilidade de uma nova concepção urbanística que recupere a função paisagística do Tietê e de parte de sua várzea, além da reorganização espacial da orla das ferrovias através da readequação de seus traçados, e que induza novos padrões de uso e ocupação do solo**”* (p.1-2).

A expectativa é que a operação urbana nesta antiga área industrial que “dormia” para o capital imobiliário até meados da década de 1980, num sono que pouco a pouco iria agregando-lhe valor, transforme-se numa área cada vez mais rentável, por meio da **renda diferencial transcendente**, que procura dar novas funções e significados tanto ao rio quanto à ferrovia, por meio de investimentos de largo montante.

A OUAB nesse contexto acaba tendo uma dupla função, qual seja, ordenar as transformações advindas da modernização das ferrovias e saneamento do rio (isso no discurso oficial) e, ao mesmo tempo, ampliar a valorização da área objeto de intervenção por meio das negociações de parâmetros urbanísticos de exceção ao zoneamento da cidade, conforme discutido anteriormente (capítulo 5).

Tomando-se a área de intervenção da operação urbana como um todo, nota-se que a participação da iniciativa privada no trecho ao sul das ferrovias, no entorno da avenida Francisco Matarazzo, é muito mais forte, exatamente porque esta área

abandonado, que foi ocupado por artistas e hoje é um dos mais caros da cidade.” Na interpretação de ARANTES (2001 e 2002) estes seriam os designados processos de *gentrification* (gentrificação) para valorizar áreas anteriormente abandonadas pela elite. Como não é possível demolir tudo e construir algo novo no lugar (afinal foram-se os tempos modernos), utilizam-se as pessoas para valorizar determinados lugares. Intelectuais, artistas renomados e jovens ricos passam a acreditar que é bom morar em galpões, velhos edifícios industriais, próximos de uma ferrovia e de viadutos.

apresenta maior potencial imediato de valorização. Não é por acaso que aqui o setor privado participou mais ativamente das obras previstas e é nesta área que a operação mais avançou. Como será analisado a seguir, o Projeto Bairro Novo, tido como um plano urbanístico de que carecia a OUAB, inverte o foco da intervenção da operação, dando especial ênfase à área ao norte das vias férreas. Ocorre que a OUAB voltava-se à valorização dos equipamentos já existentes, daí sua ênfase na área ao sul das ferrovias, muito mais densamente ocupada e historicamente muito mais rica em equipamentos públicos e privados. Por outro lado, o Projeto Bairro Novo, mais voltado à criação de novos espaços e não simplesmente à revalorização de velhos, volta seu foco à porção menos ocupada, com baixa densidade populacional, grandes terrenos vagos e padrões construtivos de fácil e mais barata demolição. Adiante, analisaremos mais detidamente o Projeto Bairro Novo.

De maneira geral, a OUAB procura consolidar usos prioritários recentes da área, dando novas diretrizes de uso e ocupação (com grande estímulo à implantação de atividades terciárias) e sugerindo a implantação de algumas importantes obras, sobretudo no sistema viário.

A operação promove mudanças no zoneamento, diminuindo o número de zonas que permitiam atividades industriais e criando mecanismos que induzam a ocupação dos terrenos vazios (que representavam em 1991 uma área de 788.655 m² ou 23% da área total objeto da operação) por meio do reparcelamento do solo e construção de sistemas viários locais (EMURB, 1991). Foi, em grande medida, o fracasso da indução da ocupação dos terrenos vazios (que se localizam, sobretudo, na área ao norte das vias férreas, no lado oeste da área de intervenção)⁹⁷ que motivou e tornou possível o Projeto Bairro Novo, nos moldes em que este foi formulado.

A Figura 9.1.2, apresentada anteriormente, representa estas orientações, mostrando as diretrizes de uso e ocupação propostas na Operação Urbana.

⁹⁷ A porção leste da parte ao norte das ferrovias teve maior êxito no processo de ocupação dos terrenos vazios, com a construção do Fórum Trabalhista, do Fórum Criminal, da sede da Federação Paulista de Futebol, além das grandes obras que ficam na porção leste da área de intervenção na parte sul das vias férreas, como o Memorial da América Latina e do campus da Universidade Nove de Julho (Uninove).

As obras previstas incluem a abertura de novas avenidas, a extensão da Avenida Senador Auro Soares de Moura Andrade, construída em “parceria” com o capital privado⁹⁸, (concluída parcialmente no início de 2001), entre o antigo terreno da *IRFM* e as ferrovias, representando a continuação, para oeste, da dita avenida já existente; alargamento e extensão de avenidas existentes; construção de passagens sobre e sob as ferrovias; parcelamento em lotes menores de grandes áreas vazias; e a construção de uma nova ponte sobre o rio Tietê, no final da avenida Pompéia/Água Preta (A Av. Água Preta chama-se atualmente, Av. Nicolas Boer), obra esta, já concluída (Ponte Júlio de Mesquita Neto)⁹⁹.

A operação urbana esclarece que a viabilidade financeira de um conjunto tão amplo de obras (estimativa total do gasto de US\$ 137.700.000, sendo 52% deste valor para as obras do sistema viário, 25% para as de drenagem, 10% para as de habitação, 5% para áreas verdes e 8% para a estação Água Branca do Metrô) será obtida a partir de **negociações** entre as esferas municipais e estaduais e o setor privado, além das contribuições de melhoria da população residente na área. O prazo estabelecido para a implementação e conclusão das obras é de 16 anos e a estimativa total dos recursos arrecadados para a operação é de US\$ 155.148.000, portanto, superior à estimativa de gastos (EMURB, 1991).

Como discutido no capítulo 5, apesar deste discurso de autofinanciamento da operação, inclusive como “*um elemento central de defesa das Operações Urbanas, tanto para os políticos como para os urbanistas brasileiros –, na experiência espanhola, tomada como referência por conta das experiências de Barcelona e Madri, nenhuma das Operações Urbanas prescindiram de recursos públicos; ao contrário, exigiram grandes gastos*”. Além disso, as operações não são adequadamente “alavancadas” (valendo-nos do jargão do planejamento estratégico) sem grandes investimentos iniciais em projetos motores, os quais são decisivos para o sucesso da operação, “e o Estado assume sozinho os riscos de um eventual prejuízo” (FIX, 2001:118).

⁹⁸ Realizada pela Ricci Engenharia como “contrapartida” à construção do CEAB, como já discutido.

⁹⁹ Originalmente, o projeto desta ponte é de 1979. Portanto, a “Operação Urbana Água Branca” de 1991, somente insiste na necessidade de realização desta obra.

Tendo sido sancionada a Lei da OUAB em 1995 e iniciada a implantação em 1996, todo o conjunto de intervenções deveria estar concluído até 2011. Ocorre que a operação tomou uma nova forma, pelo menos em parte da área, com a mudança política na Prefeitura de São Paulo, a partir da posse da Prefeita Marta Suplicy em 2001. Desde então, a operação, nos moldes como estava prevista, foi paralisada, tendo surgido para complementá-la o Projeto Bairro Novo.

Em relação às intervenções pontuais na área, ocorridas mais recentemente, merece destaque a implantação do primeiro “Passa Rápido” da cidade (Pirituba/Lapa/Centro), um corredor de ônibus sem separação física entre as faixas de tráfego (sem barreiras físicas e com paisagismo mais harmônico). Tal corredor começa na Avenida São João, segue pela General Olímpio da Silveira, passa por toda a extensão da Francisco Matarazzo, continuando pelas vias Carlos Vicari, Guaicurus e Edgar Facó, onde foi construído o terminal de ônibus de Pirituba. Este corredor, que segundo a prefeitura privilegia o transporte coletivo, tornando-o mais rápido e confortável, não estava previsto na OUAB, até porque, os corredores que vinham sendo implantados pela municipalidade tendiam a desvalorizar as avenidas. A nova concepção do corredor implantando na Av. Francisco Matarazzo não parece ter desvalorizado a citada avenida. Além deste corredor, outro nos mesmos moldes, foi criado na Avenida Marquês de São Vicente e Ermano Marqueti que faz a ligação do Centro à Vila Nova Cachoeirinha, cruzando a área do projeto Bairro Novo.

9.2 O BAIRRO NOVO – UM “BAIRRO” CENOGRÁFICO

“Vai se confirmando uma tendência que não é de hoje e que se exprime na regulação do projeto arquitetônico pela forma-publicidade da mercadoria, aliás destino inevitável de uma arte de massa como a arquitetura. Compreende-se que no repertório mais eloqüente desta última, a nova supremacia econômica procure e patrocine os símbolos bem desenhados que lhe celebrem o triunfo.(...) A imagem tátil arquitetônica cabalmente realizada revelou seu fundamento histórico, a generalização da forma-mercadoria e sua apoteose publicitária” (ARANTES, 2001:128 e 87).

O Bairro Novo representa uma significativa alteração nos rumos da OUAB, uma vez a ela está incorporado. Foram ressaltadas no item anterior as dificuldades histórico-geográficas¹⁰⁰ para a realização da valorização imobiliária na área de intervenção, dificuldades estas que a OUAB não conseguiu enfrentar satisfatoriamente em seus primeiros nove anos de vigência.

Embora os obstáculos não tenham sido enfrentados com o êxito esperado, as possibilidades de valorização intrínsecas à área mantêm-se até o presente momento. MAGALHÃES (2005) assim resume as potencialidades da região de intervenção da OUAB, muitas delas já apresentadas e discutidas anteriormente, as quais *“podem propiciar as condições adequadas para a sua revalorização e desenvolvimento:*

- *Proximidade com vias de circulação de alta capacidade como a Marginal Tietê, Avenida Pacaembu, Avenida Francisco Matarazzo e Avenida Sumaré, possibilitando fácil acesso de automóveis vindos de diversas regiões da cidade.*

¹⁰⁰ As principais dificuldades histórico-geográficas aqui referidas são, principalmente, as barreiras físicas representadas pelas ferrovias, que dificultam a integração entre as porções norte e sul da área de intervenção; o sistema de vias de tráfego pouco eficiente e deficitário; bem como a carência de um projeto urbanístico amplo e integrado para a área ao norte das ferrovias.

- *Oferta de transporte de alta capacidade (trem metropolitano e metrô) facilitando o acesso do público de praticamente qualquer ponto da cidade e região metropolitana.*
- *O tramo oeste do metrô comporta aumento de demanda, favorecendo o adensamento da região.*
- *Proximidade com bairros de bom padrão de ocupação que podem induzir a mudanças nos padrões atuais.*
- *Existência de grandes áreas vazias ou sub-utilizadas.*
- *Oferta de equipamentos de lazer e cultura de médio e grande porte (Sesc Pompéia, Memorial da América Latina, Parque Fernando Costa, Playcenter)” (p. 3-4)*

Segundo este autor, que é diretor de projetos urbanos da Sempla, “o objetivo deste projeto é promover, através de uma série de mecanismos, o desenvolvimento da região de modo equilibrado, dando condições para que os obstáculos sejam superados e o potencial da região seja plenamente utilizado. Os principais aspectos a serem observados neste processo são:

- *Estabelecimento de novos padrões de uso e ocupação, compatíveis com as potencialidades da região.*
- *Estabelecimento de diretrizes para a ocupação racional dos grandes vazios urbanos.*
- *Melhoria e complementação do sistema de drenagem.*
- *Alteração, ampliação e implantação de sistema viário.*
- *Garantia de padrões ambientais e paisagísticos adequados com a criação de espaços públicos, implantação de áreas verdes e controle de permeabilidade do solo” (MAGALHÃES, 2005:4).*

Tendo em vista tal potencialidade de valorização desta porção da cidade para seu uso metropolitano, a Prefeitura, juntamente com o Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB, numa atitude inédita, tomou a iniciativa de implantar um bairro planejado na cidade. Historicamente, os bairros planejados em São Paulo, tais como o Jardim América, Jardim Europa, Pacaembu, Sumaré, City Lapa entre outros, foram implantados por empresas privadas, sobretudo nas primeiras décadas do século XX.

Esta atitude da Prefeitura, em realidade, atenderia a uma recomendação feita pelo Grupo de Trabalho Intersecretarial, com a coordenação da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de São Paulo (Sempla), formado em maio de 2001, cujo objetivo foi propor mudanças na Lei 11.774/95 (Operação Urbana Água Branca) tendo em vista a elaboração de uma Resolução Normativa que estabeleceria novas diretrizes ao processo de intervenção.¹⁰¹

Conforme discutido no capítulo 5 (item 5.2.2), inspiradas nas experiências de renovações urbanas ocorridas durante a década de 1990, nas cidades de Barcelona e Milão, a Sempla e a Emurb, em razão dos resultados mínimos alcançados pela Operação Urbana Água Branca (OUAB) durante seus nove primeiros anos de vigência (1996-2004), decidiram mudar os rumos da operação, tomando a iniciativa de agir, mais do que nunca, ao lado dos agentes do capital (confundindo-se com eles), daí a elaboração do projeto Bairro Novo, de caráter muito mais transformador.¹⁰²

Pelo exposto, o projeto Bairro Novo, lançado oficialmente em abril de 2004, não substitui a operação urbana em vigência, mas integra-se a ela, modificando-a, sobretudo no que toca a participação da municipalidade em relação à porção noroeste da área objeto da OUAB (ver mapa da Figura 9.1.1, supra apresentado). Como se verá adiante, para poder se realizar da maneira postulada, o Bairro Novo nem poderia estar desvinculado da OUAB, já que as operações urbanas são, como discutido anteriormente, um instrumento que permite a compra de exceção à Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo por meio de uma contrapartida ao poder público.

¹⁰¹ Entre 2001 e o lançamento oficial do concurso do Bairro Novo em 2004, por ocasião da candidatura de São Paulo para sediar os Jogos Olímpicos de 2012, a área do Bairro Novo (OUAB) havia sido cogitada para receber uma Vila Olímpica e um Estádio Olímpico. O projeto de autoria da equipe do arquiteto Paulo Mendes da Rocha, caso São Paulo fosse eleita para sediar as olimpíadas, mudaria completamente o curso da história e inviabilizaria o concurso. Neste caso, a renovação urbana seguiria, muito provavelmente, os moldes da cidade de Barcelona, renovada por ocasião das Olimpíadas de 1992. O fato é que São Paulo perdeu sua candidatura internamente para a cidade do Rio de Janeiro, cidade esta que foi recusada como candidata internacional.

¹⁰² Como será discutido neste capítulo, a Prefeitura comportou-se, ao promover o projeto Bairro Novo, como um verdadeiro incorporador imobiliário, conforme as definições de incorporador postuladas na Lei 4.951/64, discutida na introdução desta tese.

O objetivo do projeto é aproveitar os inúmeros terrenos vazios, de ocupação transitória ou já abandonados que existem na área, e implantar, juntamente com construtores, comercializadores e com o capital financeiro, um bairro de uso misto, que se pretende tornar uma referência de qualidade de vida na cidade, por meio de planos de ação pública e privada, com a implantação conjunta e integrada de empreendimentos imobiliários.

Trata-se de uma área de 878.541 m² situados na Água Branca e Barra Funda, que abrange tanto terrenos desocupados, como ocupações irregulares ou com edificações que podem ser reaproveitadas ou demolidas, situada na parte noroeste da OUAB. Uma área tão grande, com as características acima mencionadas é uma raridade na área central da cidade e, por isso, tanto os proprietários dos lotes (incluindo a Prefeitura e o Governo Federal) quanto os capitalistas do setor imobiliário (incluindo os três pilares: incorporação, construção e financiamento) têm interesses em atuar nesta porção da cidade e lucrar com sua raridade. Para os arquitetos, responsáveis pela elaboração do projeto, a área também é rara, pois poderão colocar em prática suas concepções de maneira quase livre, tendo em vista a altíssima taxa de desocupação dos lotes.

FIGURA 9.2.1 – Área de intervenção do Projeto Bairro Novo

Fonte: Euclides de Oliveira, Carolina de Carvalho e Dante Furlan.
Publicado na Folha de São Paulo de 10/2/2006.

FIGURA 9.2.2 – Área de intervenção do Projeto Bairro Novo

Fonte: Euclides de Oliveira, Carolina de Carvalho e Dante Furlan.
Publicado na Folha de São Paulo de 10/2/2006.

Com tais características, a área é uma das últimas existentes entre os rios Tietê e Pinheiros, região mais adensada da metrópole, provida de completa infraestrutura e na qual, a subida dos preços dos imóveis tende a expulsar a população mais pobre. Nesse sentido, em entrevista concedida ao jornal “*A Folha de São Paulo*”, o arquiteto e professor da Universidade de São Paulo, Carlos Lemos, concluiu que a área do Bairro Novo “*é realmente uma coisa interessantíssima que*

*está solta e livre dentro da cidade. Ela sobrou **milagrosamente** por motivos econômicos vários e deve ser aproveitada com o máximo de inteligência e bom senso”.*

No centro da foto, vista das vias férreas. Na parte inferior vê-se o Viaduto Antarctica e na superior o viaduto Pompéia. Do lado direito das ferrovias tem-se a maior parte da área de intervenção do Projeto Bairro Novo. Do lado esquerdo, vê-se a área do CEAB, parcialmente incorporada ao Projeto Bairro Novo.
Fonte: MAGALHÃES (2005)

Vale lembrar que por estar incluída numa operação urbana, os envolvidos com o projeto e a execução deste “bairro” podem obter certos (e fundamentais) benefícios, uma vez que os parâmetros construtivos, índices, e o uso do solo estipulados pela Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo podem ser negociados e alterados, mediante contrapartida ao poder público, nos moldes discutidos no capítulo 5. Nesse sentido, poderão ser admitidas cessões do espaço público subterrâneo e aéreo; transferências de potencial construtivo não-utilizado dos imóveis tombados em troca do compromisso da manutenção e da preservação dos bens culturais (embora isso já seja uma obrigação atribuída ao proprietário pelo Condephaat, quando do tombamento – conforme Capítulo 8); regularizações de

construções, reformas e ampliações feitas em desacordo com a legislação; utilização de usos não-permitidos na Lei de Zoneamento; etc. (Cf. MAGALHÃES, 2005).

Os maiores proprietários da área são a *Telefonica* (que “herdou” da Telesp a maior gleba quando esta foi privatizada); a Prefeitura Municipal (que utiliza, atualmente, uma parte dos terrenos como pátio da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego – e outra parte que está sob regime de concessão à *Sociedade Esportiva Palmeiras* e ao *São Paulo Futebol Clube*, que mantém aí Centros de Treinamento); o Governo Federal, além de outros particulares que possuem lotes menores, inclusive uma parte do terreno da *Ricci Engenharia Ltda*, denotando o abandono da conclusão do projeto do *CEAB*, como concebido em 1997 (apresentado sucintamente no item 8.2). O Quadro 9.2.1 apresenta a distribuição dos lotes por proprietários das áreas envolvidas no projeto Bairro Novo.

QUADRO 9.2.1 – Áreas e glebas envolvidas no Projeto Bairro Novo

Área discriminada	Área Bruta	Área Líquida	%
1. JUNTO À MARGINAL DO TIETÊ	391 670	363 441	39,7
1.1 Pertencentes à PMSP	234 019	205 791	
a) alça de acesso à ponte Julio de Mesquita	28 228	-	
b) cedida à SEHAB para HIS	21 920	21 920	25,6
c) concessão ao CT do SPFC	48 141	48 141	
d) concessão ao CT da SEP	48 530	48 530	
e) área utilizada pela CET	87 200	87 200	
1.2 Pertencente a particulares (4 proprietários)	157 650	157 650	17,2
2. GLEBA TELEFÔNICA	270 232	270 232	29,6
3. RFFSA e CPTM	160 930	59 481	6,6
3.1 Nacional Atlético Clube	68420	-	-
4. GLEBA POMPÉIA	228 243	196 000	21,4
5. GLEBA RICCI ENGENHARIA	25 100	25 100	2,7
Totais	1 076 174	914 254	100

Fonte: MAGALHÃES JR. (2005:12-13)

Por iniciativa da Prefeitura, os proprietários assinaram um protocolo de interesses para formação futura de uma sociedade, cuja representatividade será de acordo com o tamanho do lote que possuem. Portanto, quando da efetiva realização da sociedade, o maior poder deverá caber à *Telefonica*.

O primeiro passo do projeto foi a promoção de um concurso nacional destinado aos arquitetos, com prêmios em dinheiro (50 mil reais para o primeiro colocado, 30 mil para o segundo e 20 mil para o terceiro), realizado em julho de 2004, sendo que o projeto urbanístico vencedor, após as devidas complementações e adaptações, seria incorporado à Lei da OUAB. A sociedade formada pelos proprietários dos terrenos negociaria com empreendedores a realização das obras e efetiva implantação do projeto final. Não há dúvida quanto à altíssima lucratividade para os envolvidos, seja para os proprietários, que terão um aumento significativo da renda diferencial, sobretudo, por meio do incremento da renda diferencial transcendente, seja para as empresas construtoras e comercializadoras envolvidas.

No centro, entre o canal do Tietê e as ferrovias, vê-se a área do Projeto Bairro Novo. Ao sul das ferrovias, os edifícios do CEAB, ao lado a Casa das Caldeiras, resquício do complexo industrial da IRFM. Ao fundo, ao norte do canal do Tietê, os bairros do Limão e Casa Verde.
Fonte: MAGALHÃES (2005)

Nota-se que tanto a prefeitura, quanto o governo federal e as empresas privadas, tornaram-se, neste caso, incorporadores de um megaprojeto, cuja lucratividade parece ser muito alta e garantida. O poder público, sobretudo a municipalidade juntou-se, por sua iniciativa, com o setor privado, para agir como incorporador de lotes.¹⁰³

Em entrevista ao jornal “*A Folha de São Paulo*” de 25 de abril de 2004, o então secretário municipal do planejamento urbano, Jorge Wilhelm, afirmou não querer fazer simplesmente algo como o que ocorrera com a Nova Faria Lima. Disse o secretário: “*que o prolongamento da avenida (Faria Lima) foi um sucesso de lançamento de imóveis, é indiscutível. Agora, que seja um bom lugar para morar, é discutível. O Bairro Novo vai ser bom para morar, e nós temos a convicção de que dá para ganhar dinheiro e fazer uma coisa boa para se morar*”. Como se vê, o público conforma-se ao privado; por mais que o discurso do público afirme pretender regulamentar e definir a ação do setor imobiliário, de fato, contribui para as suas ações, facilitando-as e tornando-as ainda mais lucrativas. A prefeitura não age em oposição ao imobiliário, como se este fosse um setor isolado, na verdade ela se integra (e por que não dizer se entrega!) a ele, mostrando que as práticas do Estado não correspondem ao seu discurso.

Na mesma reportagem da *Folha de São Paulo*, o diretor do Secovi/SP (Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo), Eduardo Della Mana, entende que “*o interesse do mercado imobiliário pela região vai crescer com ou sem o projeto. A grande vantagem de ter um planejamento urbanístico é que você não deixa o mercado imobiliário tão solto. Você pensa em parâmetros de ocupação para oferecer aos empreendedores, que sozinhos pensam apenas nas suas construções, com resultados que não são bons do ponto de vista urbanístico*.” Por trás deste discurso, o que de fato parece ocorrer é a viabilização imediata de um megaprojeto que, com a participação do poder público, torna-se ainda mais lucrativo, com grandes aumentos da renda diferencial. Ou seja, agindo isoladamente (ou “soltos”,

¹⁰³ Vale lembrar que, hoje, o poder público e a iniciativa privada não precisam ficar escondendo suas “parcerias” e a maneira como estas “parcerias” são engendradas. Hoje, o público e o privado podem andar de mãos dadas em seus passeios pela cidade.

como afirmou Eduardo Della Mana), os incorporadores possivelmente teriam menores lucros e seus negócios poderiam ser mais arriscados. Em conjunto, além de maiores lucros, a garantia de sucesso parece ser certa, já que contam com o amparo do poder público, aparentemente no comando integral do processo.

Um concurso público aberto a todos os arquitetos do país, pareceu à Prefeitura, que se juntou ao IAB na organização do evento, uma boa possibilidade de dar início ao processo de intervenção urbanística na área. A seguir, serão analisados os projetos vencedores, procurando compreender não somente suas características projetivas, mas o que está por trás de tais características, seja sob o ponto de vista das possibilidades de ganhos financeiros para o setor imobiliário, seja para tentar analisar em casos concretos, as ideologias e princípios norteadores de tais projetos, que expressam uma gama razoavelmente heterogênea de concepções.

9.2.1 O PREENCHIMENTO DOS “VAZIOS”: ANÁLISE DOS PROJETOS VENCEDORES

O Bairro Novo, no qual se estimou que viveriam e trabalhariam cerca de 70.000 pessoas, numa área de 1.800.000 m² edificadas, configura-se como a “âncora” ou o “motor” da OUAB¹⁰⁴, uma espécie de ponta-pé inicial para “alavancar” de fato sua realização, atraindo o capital imobiliário. Segundo a Prefeitura, a OUAB carecia de um plano urbanístico que servisse como fio condutor das ações idealizadas, e esse plano urbanístico é o Bairro Novo. Em verdade, ele pode ser considerado uma espécie de vitrine para a valorização e posterior comercialização da área da OUAB como um todo. Enfim, o Bairro Novo serve para atrair mais enfaticamente o capital imobiliário.

A despeito de alguns discursos de democratização da produção do espaço presentes em alguns projetos aqui analisados, a forma de idealização do projeto urbanístico é, essencialmente, ainda autoritária (resquício do planejamento modernista?). Camuflados por uma suposta técnica renovadora, os projetos

¹⁰⁴ Os termos entre aspas são os utilizados por FIX (2001) para se referir ao investimento inicial que o poder público deve fazer para atrair o capital imobiliário em áreas de operações urbanas. No caso da Operação Urbana Água Espreada, objeto da pesquisa desta autora, este “motor” ou “âncora” foi a própria abertura da avenida.

legitimam a intervenção, concebendo o espaço ao bel prazer de seus idealizadores, visando a mercantilização do espaço, e da vida. O Bairro Novo é um produto, um produto capitalista, à venda para quem puder comprar. E quem puder há de querer, já que tantos esforços convergiram para tornar este espaço tecnicamente moderno e avançado, um bairro dos sonhos, referência na cidade.

Projetos urbanísticos nos moldes do Projeto Bairro Novo estabelecem parâmetros, normas (muitas delas transformadas em Leis) e padrões tais que definem *“uma nova ordem de negócios e operações rentáveis envolvendo construções, mediante uma alienação do corpo; isso porque o corpo reiteradamente teve de ser alienado até que a mente o reconhecesse como incapaz de construir, obrigando a mediação de profissionais, como arquitetos, engenheiros, mestres de obra. Enfatiza-se assim que ao estruturar a cidade, as leis urbanas estruturam o corpo e a alma, e preparam terreno para a eficácia da compra e da venda – da troca – alienando o corpo e estabelecendo a supremacia da razão.”* (BAITZ, 2004:103)

Como já dito, a Prefeitura optou por um concurso para definir um “essencial” projeto urbanístico para a área da OUAB. Este concurso desenvolveu-se ao longo do primeiro semestre de 2004, sendo conhecidos os projetos vencedores no dia 16 de julho do referido ano. Participaram do concurso 60 projetos, os quais envolveram cerca de 700 profissionais, a grande maioria arquitetos.

Optou-se apenas por considerar aqui, a análise dos 3 primeiros projetos colocados, bem como dos 7 projetos que receberam menção honrosa. Foram analisados, portanto, os 10 projetos mais bem elaborados segundo a comissão julgadora, composta por 8 arquitetos.

No mais, cabe salientar, que o projeto vencedor recebeu uma análise mais detalhada, bem como aqueles que apresentaram elementos mais importantes para a temática desta pesquisa. Além disso, a análise aqui realizada não se destina propriamente aos aspectos técnicos¹⁰⁵, mas aos discursos ideológicos que permeiam os projetos¹⁰⁶.

¹⁰⁵ A análise dos aspectos técnicos cabe aos arquitetos e urbanistas.

¹⁰⁶ Há um certo desequilíbrio na análise dos projetos, pois eles são desequilibrados uns em relação aos outros em termos de conteúdo, ou seja, uns apresentam maiores detalhes e maior quantidade de discussões que outros. Há projetos mais “secos” e outros mais “recheados” e isso certamente influência na análise aqui desenvolvida.

Ao se fazer a leitura destes projetos é fundamental ter em mente os aspectos discutidos anteriormente no Capítulo 5, especialmente no item 5.2. Além do que se escreve sobre os projetos, as várias imagens reproduzidas dizem muito, talvez mais do que palavras poderiam dizer. É necessário, assim, prestar atenção ao “cenário” renovador que se quer criar.

O Quadro 9.2.1.1 apresenta a lista dos projetos analisados, com a indicação dos profissionais envolvidos e sua classificação no concurso.

QUADRO 9.2.1.1 – Projetos analisados do concurso “Bairro Novo”

Projeto	Equipe / Arquitetos	Classificação
PR 1051	Euclides Oliveira, Dante Furlan e Carolina de Carvalho	1º lugar
PR 1052	Jaime M. Cupertino, José Paulo De Bem, Juan Villá, Luis Guilherme R. Castro, Silvia Chile e Maria Augusta Bueno	2º lugar
PR 1039	Francisco Spadoni, Lauresto Esther, Selma Bosque e Tiago Andrade	3º lugar
PR 1002	Lua Nitsche, Pedro Nitsche, João Nitsche e Renata Cupini	Menção Honrosa
PR 1004	Décio Amadio, Francisco de Assis Rosa, Regina M. F. Gouveia, Renata Rabbat e Rodrigo Chust	Menção Honrosa
PR 1016	Fábio Zeppelini, Adriana Rebello Cocchiarali, Isabela Jock Piva e Patrícia Bertacchini	Menção Honrosa
PR 1033	Héctor Vigliecca, Luciene Quel, Ruben Otero, Lílían Hun, Ana Carolina Penna, Ronald Werner Fiedler e Gabriel Azevedo Farias	Menção Honrosa
PR 1036	Bruno Roberto Padovano, Geraldo Gomes Serra, Maria Beatriz Ferreira de Souza Oliveira, Jaques Suchodolski, Sidney S. Linhares, Elaine Salles Biella, Ricardo Bianca de Mello, Luis Guilherme Bombana Nicoletti e Eduardo Ribeiro Rocha	Menção Honrosa
PR 1041	Christian de Portzamparc, Aléxis Lorch, Ana Paula Gonçalves Pontes, Bábara Bottel, Benoit Vlaouviller, Burckhardt Schiller, Christophe Eschapasse, Clóvis Cunha, Michael Kaplan, Nanda Eskes e Rex Bombardelli	Menção Honrosa
PR 1046	Décio Tozzi	Menção Honrosa

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Após a análise individualizada de cada projeto, que trás discussões e críticas pontuais ao abordar as principais características de cada projeto, é realizada uma análise conjunta dos projetos e das implicações sócio-espaciais do Bairro Novo.

a) Projeto 1051 – primeiro lugar

Na ata de julgamento do concurso são tecidas considerações sobre os projetos vencedores e sobre os que mereceram destaque (menção honrosa). A comissão julgadora justifica que o Projeto 1051 foi considerado o vencedor por responder “a expectativa de um bairro diferenciado, indicando uma forma de habitar em São Paulo diferente da atual tendência de condomínios em edifícios altos e isolados.” Nesse aspecto, transparece o ideal de que edifícios valorizados para a vida são baixos, com no máximo seis pavimentos, pois o sexto pavimento seria a maior distância que a voz de uma mãe chamando pela janela seria ouvida por seu filho no térreo, segundo o Urbanista Lúcio Costa. Além disso, os edifícios devem ser próximos, para aumentar a sensação de vida em comunidade e acentuar a possibilidade do encontro e da vida em comum. Tal questão pode ser questionada uma vez que mesmo havendo a possibilidade do encontro, as relações de vizinhança tornaram-se cada vez mais mediadas por instrumentos formais, típicos da sociedade individualista, que o capitalismo tem acentuado.

Perspectiva aérea do projeto. Em primeiro plano longitudinalmente vê-se a avenida Francisco Matarazzo e ao fundo a marginal do Tietê. No centro, cortando o bairro transversalmente, a extensão da avenida Pompéia, notando-se a supressão do viaduto Pompéia, uma vez que as vias férreas terão suas cotas rebaixadas.

Fonte: VITRUVIUS (2004)

Ainda segundo a comissão de julgamento, o projeto vencedor, além de possuir um bom conceito geral, “**enaltece a vida de bairro, controla a trama urbana com boa escala das ruas, calçadas, galerias, e áreas privativas. Propõem uma boa separação e seqüência de etapas, facilitando a sua implementação e a realização de parcerias público-privadas destinadas a acelerar a gradual implantação do novo bairro.** (...) As quadras compostas por prédios contíguos de pavimento térreo mais seis pavimentos, permitem a participação de empreendedores e construtores de médio porte na construção do bairro.” Como se vê, transparece, além do elogio à criatividade técnica do projeto, a preocupação com a viabilidade prática da implantação, tendo em vista a participação lucrativa de um maior número de empresas, inclusive menores.

Adiante, a ata de julgamento volta a enaltecer a vida de bairro, ao afirmar que o projeto “*estabelece escalas e volumes dos espaços privados a partir do desenho dos espaços públicos e promove ruas e esquinas animadas, dando condições para uma vida de bairro marcada pela mistura de usos e pessoas.*” Ora, a verdadeira vida de bairro, sucumbida sim pela metropolização, não pode ser pensada somente a partir do **espaço concebido**. Ela se deu pela **vivência** do espaço, por uma prática espacial que comportava relações mais imediatas. Esquinas e ruas animadas no projeto não significam esquinas e ruas animadas na prática. Aqui se compartilha da idéia de que é a vida concreta, construída no cotidiano, que pode ou não promover o encontro. Usualmente, a concepção do encontro altamente difundida em diversos empreendimentos imobiliários, sejam grandes ou pequenos, é muito mais algo relativo à estratégia de venda de tais produtos do que um fato comprovado na prática social. Não será a mudança física do espaço que irá ressuscitar a vida de bairro, como havia no passado, até porque, em realidade, não há como ressuscitar a vida de bairro. A morte dos bairros (da vida de bairro) é uma questão muito maior, cujas raízes estão vinculadas a amplos processos que escapam ao urbanismo puro e simples. Para compreender melhor esta questão há que se considerar o processo social mais amplo e analisar as relações de tais fatos com a vida cotidiana, também vista de maneira histórica. Mas isso não impede o discurso “pós-moderno” de pregar

a vida de bairro e, assim, contrapor-se aos “funcionais quarteirões sem vida” construídos pelo urbanismo moderno.

Finalizando os comentários que justificam a escolha do primeiro lugar, os julgadores sintetizam: “*trata-se indubitavelmente de uma **experiência urbanística** digna de ser implantada.*” E onde será implantada esta **experiência**? No **laboratório** que é a cidade para quem a partir dela quer extrair lucros e rendas ou de quem a partir dela se vale para experimentar novas técnicas e soluções arquitetônicas e urbanísticas em grandes espaços “vazios”.

É traço comum a alguns projetos, inclusive ao vencedor, a crítica à cidade como mercadoria e aos edifícios como se fossem produtos na prateleira de um supermercado. Segundo o discurso teórico de seus autores (Arquitetos Euclides Oliveira, Dante Furlan e Carolina de Carvalho), o projeto é uma alternativa ao modelo vigente de cidade-mercadoria, uma vez que em sua concepção, o desenho urbano do bairro teria os princípios da cidade Aristotélica, ou seja, uma cidade integradora e aberta, o ambiente natural da sociedade, o *locus* de seu desenvolvimento social e político. A despeito da crítica, qual é o objetivo do Bairro Novo a não ser oferecer um produto diferenciado, mas que não deixa de ser um produto, já que tudo será comercializado? Não se trata de um projeto social articulado pela Prefeitura Municipal, mas sim, como já ressaltado anteriormente, de um projeto capitalista, no qual a Prefeitura atua como incorporadora de lotes e administradora de empreendimentos destinados às classes média e média-alta.

Analisando propriamente o projeto vencedor nota-se que no conjunto dos 10 projetos analisados, este parece ser, de fato, o que agrega de maneira mais equilibrada a relação entre criatividade e possibilidades de implantação lucrativa e efetiva.

Este é um dos mais sóbrios projetos apresentados, sem grandes pirotecnias ou grandes novidades, talvez por isso tenha sido o vencedor.

Suas quadras possuem reticulado cartesiano, signo da civilização segundo os autores e também tipo de desenho urbano já adotado pela maioria dos bairros vizinhos, facilitando sua integração. Integração que também é proposta a partir da

demolição do viaduto Pompéia, rebaixamento da via férrea e a construção de um amplo *boulevard* entre as avenidas Francisco Matarazzo e Marquês de São Vicente.

Perspectiva aérea do bairro, tomada a partir do Centro Empresarial Água Branca, com vista para noroeste.

Fonte: VITRUVIUS (2004)

Com o fim do cruzamento em desnível, realizado atualmente pelo viaduto Pompéia, será possível construir, além do *boulevard*, duas vias laterais no sentido norte-sul para tráfego local, como solução para derrubar os “muros” que historicamente fragmentaram a Água Branca e a Barra Funda, com uma parte ao norte das vias férreas e outra ao sul.

Um elemento exclusivo do projeto vencedor refere-se à pavimentação das vias com paralelepípedos. Este tipo de pavimento, além de proporcionar maior permeabilidade ao solo, diminui consideravelmente a velocidade dos veículos. Propõem-se também calçadas largas, sobretudo nas esquinas, seguindo a inspiração dos largos de antigamente. Será permitido o estacionamento ao longo do meio-fio, como maneira de harmonizar a relação entre os pedestres e os automóveis em movimento. Estacionamentos públicos subterrâneos serão construídos sob as praças projetadas no centro do bairro, local que potencialmente receberá maior fluxo

de visitantes. No entanto, lembram os autores que a região conta com vários modais de transporte coletivo de boa qualidade, o que deverá contribuir para que as pessoas optem por deixar o carro em casa.

Perspectiva de visão terrestre, com projetados pontos de encontro nas esquinas.
Fonte: VITRUVIUS (2004)

Os quarteirões principais projetados possuem 318 x 318 m, subdivididos por meio de vias secundárias em quadras menores, formando uma praça no interior de cada quadra, bem como no centro do quarteirão principal, como se pode observar na ilustração esquemática adiante.

As quadras foram parceladas em lotes regulares de 1.250 e 2.500 m² (nas esquinas), pois, segundo os autores, com lotes pequenos objetiva-se “*ampliar o número de construtoras e incorporadoras capazes de realizarem projetos imobiliários no bairro*” (VITRUVIUS, 2004).

Os lotes voltados às vias principais terão uso misto residencial e comercial, ao passo que os voltados ao interior das quadras serão exclusivamente residenciais.

Os lotes destinados por Lei ¹⁰⁷ à habitação popular distribuem-se de maneira uniforme dentre os lotes residenciais na área de uso misto, evitando, segundo os autores, qualquer tipo de discriminação entre os residentes. De fato, ao contrário da maioria dos outros projetos que segregam em prédios isolados, na periferia da área (próximo da via marginal do Tietê) os edifícios exclusivamente destinados à habitação popular, este projeto distribui os lotes de habitação de interesse popular ao longo de toda a área do projeto, **exceto** nas áreas exclusivamente residenciais, ou seja, aquelas que ficam em locais supostamente mais valorizados, voltadas para o interior das quadras. Esta questão será tratada mais detalhadamente adiante.

Esquema do quarteirão típico.

Fonte: VITRUVIUS (2004)

¹⁰⁷ Decreto Municipal 44.667/04, alterado pelo Decreto 45.127/04, que define a obrigatoriedade da construção de Habitações de Interesse Popular (HIS) em grandes projetos imobiliários, visando o controle da segregação e da periferização da população de baixa renda.

Dois quarteirões, localizados no centro do bairro, serão destinados exclusivamente ao uso comercial e de serviços, incluindo o lazer. Neste local, haverá uma grande praça, com um hotel, espaço para exposições e feiras ao ar livre. Os lotes destes dois quarteirões serão maiores para que possam abrigar edificações de maior porte, tais como hipermercados, comércio atacadista, oficinas etc.

Os lotes de uso institucional (escolas, bibliotecas, creches, ambulatórios etc.) serão localizados ao redor da rotatória de cruzamento das avenidas Pompéia (atual Nicolas Boer) e Marquês de São Vicente. Conforme especificação do edital do concurso, a área do *Nacional Futebol Clube* (antigo *São Paulo Railway Football Club*) será mantida, integrando-se ao novo desenho urbano. Já as áreas da Prefeitura, atualmente alugadas para os centros de treinamento do *São Paulo Futebol Clube* e da *Sociedade Esportiva Palmeiras*, serão destinadas também a práticas esportivas, mas os clubes serão desalojados.

Os projetos arquitetônicos dos edifícios serão iguais em termos de altura, número de pavimentos e profundidade, embora as fachadas sejam diferentes uma das outras, como se pode observar na ilustração abaixo.

Edifícios geminados com projetos arquitetônicos de fachadas distintas. As edificações não possuem recuo, formando uma galeria coberta sobre a calçada, que se amplia nas esquinas.
Fonte: VITRUVIUS (2004).

Calçadas com as galerias cobertas sob os edifícios.
Fonte: VITRUVIUS (2004).

Este projeto, tal como a maior parte dos demais analisados, prevê grande quantidade de áreas verdes, largamente valorizadas nos projetos arquitetônicos e urbanísticos atuais, ao longo de todos os setores do bairro. Tais espaços além de proporcionarem maior permeabilidade das águas pluviais, problema crítico na área do projeto, colabora para o embelezamento do espaço. Nesse sentido, além da arborização das ruas, haverá praças internas às quadras, internas aos lotes, contígua ao centro do bairro, anexa ao centro de feiras e convenções, bem como um parque junto à alça de acesso da Ponte Júlio de Mesquita Neto, que liga a área do Bairro Novo ao Bairro do Limão, na Zona Norte da cidade.

Segundo os autores, a tipologia dos edifícios está baseada na tradição construtiva do início do século XX da maioria das cidades brasileiras, com características mais européias do que norte-americanas. Por isso, optou-se por edifícios construídos junto ao alinhamento das ruas, objetivando um maior contato das ruas com os prédios, tanto no aspecto espacial (geométrico) quanto simbólico. Não há também afastamentos laterais, mas ao fundo, constituem-se grandes áreas livres dentro dos quarteirões, formando uma espécie de quintal coletivo a ser usufruído pelos condôminos, além de configurar importante área de infiltração de águas pluviais. A opção por manter o centro dos quarteirões sem edificação, como se verá nos próximos itens, é característica de vários outros projetos apresentados.

Aspecto da praça central, com o hotel ao fundo. Este local poderá abrigar feiras e exposições abertas.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Projeto de elevação da quadra tipo.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Segundo o plano urbanístico, cada lote terá “uma projeção edificável equivalente a 50% da área do terreno a ser obrigatoriamente ocupada em seus limites e um gabarito de seis pavimentos mais o térreo. (...) O pavimento térreo dos edifícios de uso exclusivamente habitacional será em pilotis enquanto que os de uso misto serão destinados a lojas, (...) sendo obrigatório, no caso, a incorporação de uma galeria coberta (de pé direito duplo), espaço este tão útil em nosso clima entre o tropical e o temperado, sujeito a chuvas, trovoadas, garoa, sol ardente, etc. Um pavimento de cobertura ocupando 40% da área de projeção edificável será permitido em ambos os tipos de edificações, necessariamente destinado a habitação” (VITRUVIUS, 2004).

Os projetos de cada edificação serão individuais tanto para os prédios residenciais, comerciais, de serviços ou institucionais, desenvolvidos por diversas empresas de engenharia e escritórios de arquitetura, respeitando-se os critérios gerais do plano urbanístico apresentado, bem como o Código de Obras do Município (Lei 11.228/92). Com isso, obter-se-á, de acordo com os autores, uma “*variedade formal típica de uma cidade aberta*” (VITRUVIUS, 2004).

Planta de massas da área foco.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

b) Projeto 1052 – segundo lugar

O projeto 1052, classificado em segundo lugar, divide a área de intervenção em quatro blocos. Tal divisão é dada pelos grandes eixos de circulação longitudinais

(Av. Francisco Matarazzo / Rua Carlos Vicari / Rua Guaicurus; novas vias paralelas às estradas de ferro; Av. Marquês de São Vicente; e Via Marginal do Tietê) e transversais (Av. Pompéia / Viaduto Pompéia / Av. Nicolas Boer / Ponte Julio de Mesquita Neto).

Tais blocos, de tamanhos e funções distintas, encontram seus vértices na rotatória das avenidas Marquês de São Vicente (principal via longitudinal) e Nicolas Boer, continuação da avenida Pompéia (principal via transversal). Nesta rotatória, assim como ao longo de toda a extensão da avenida Nicolas Boer, projetaram-se praças (áreas verdes) que separariam o tráfego ruidoso das áreas residenciais. Além disso, esta praça-rotatória redistribuiria o tráfego interno (entre os quatro blocos), uma vez que a Av. Marquês de São Vicente tornar-se-ia uma via sem cruzamento das transversais de circulação local que nela terminam, garantindo, assim, fluidez ao seu tráfego.

Perspectiva geral do projeto em sua área de intervenção.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Ao longo do eixo das estradas de ferro haveria um “grande vazio estruturante”, composto de áreas verdes e bacias de acumulação de águas pluviais que, segundo os autores, garantiriam a **preservação e revalorização do patrimônio histórico industrial da estrada de ferro**, bem como receberia o tráfego transversal dos bairros vizinhos (Lapa, Água Branca, Perdizes, Barra Funda e do próprio Bairro Novo) o qual seria lançado em uma nova via longitudinal lindeira às estradas de ferro. “Com uma nova ambientação para o trem, o limite dos trilhos que hoje separa regiões vizinhas terá o papel de uni-los” (VITRUVIUS, 2004). Os autores salientam ainda que tal proposta para as vias férreas só teria sentido a partir da concretização da construção da estação Pompéia pela CPTM, entre as atuais estações Água Branca e Barra Funda, estação proposta pela OUAB, que além de proporcionar uma nova acessibilidade ao Bairro Novo, fortaleceria e desenvolveria os “investimentos públicos e privados já realizados” (VITRUVIUS, 2004).

Implantação geral do projeto.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Em relação aos espaços públicos destinados ao lazer, haveria uma praça linear (idéia recorrente em vários projetos) ao longo da Av. Nicolas Boer, com uma faixa de 40 metros de áreas verdes em cada lado da via. Esta área verde, tida pelos autores como Parque Urbano, envolveria, em realidade, todo o eixo viário transversal (desde a estação Pompéia da CPTM até a Ponte Julio de Mesquita Neto), espinha dorsal do projeto. Este parque linear seria dotado de ciclovias, quiosques, áreas sombreadas, áreas de descanso, iluminação pública que possibilite, inclusive, seu uso noturno.

Corte longitudinal, Avenida Nicolas Boer.

Corte transversal.

Fonte: VITRUVIUS (2004)

Vistas do Parque Linear

Fonte: VITRUVIUS (2004)

Além desta praça linear principal, o projeto prevê no interior dos quatro blocos, praças de menor porte destinadas ao uso local.

A concepção deste projeto foi largamente baseada nas vias de circulação, ou seja, foi a partir das vias existentes e das propostas que o restante dos elementos foi projetado. As edificações são predominantemente verticais, com edifícios altos, ao contrário do projeto vencedor.

Vista interna da praça.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Ao longo da Av. Nicolas Boer seriam construídos os edifícios residenciais mais altos, marcando a paisagem ao longo do principal eixo transversal que corta o bairro. Os edifícios comerciais e de serviços seriam dispostos predominantemente na Av. Marquês de São Vicente. Outra via que também receberia torres altas seria a via lindeira às ferrovias. As garagens dos edifícios, tanto residenciais quanto comerciais, ficariam nos andares mais baixos, mas não no subsolo, com um pilotis ajardinado nos edifícios residenciais, propiciando maior integração das garagens com os edifícios, além de simplificação técnica da obra e conseqüente redução dos custos.

O portal do Bairro Novo seria a antiga área do complexo industrial da IRFM, atualmente parcialmente ocupada pelas quatro torres do CEAB e pelos edifícios

tombados pelo Condephaat. A ocupação atual desta área está voltada para o viaduto Antártica, como apresentado anteriormente. A área próxima ao viaduto Pompéia, portal de entrada do Bairro Novo, ao sul, seria ocupada pela estação Pompéia da CPTM, com passarela de pedestres para transposição da via férrea e, em seu entorno, seria construída uma praça de pedestres, áreas comerciais com restaurantes, bares, cinemas e edifícios residenciais, tendo aqui, um estacionamento subterrâneo. Nesta perspectiva, na área do portal do bairro, segundo os autores, a proposta agregaria “ao já **significativo investimento privado e ao interessante patrimônio histórico**, novos programas, uma melhor integração aos bairros vizinhos e uma diferenciada acessibilidade metropolitana pela nova estação Pompéia da CPTM, ponto de partida da presente proposta, na construção desse espaço portal para o Bairro Novo” (VITRUVUIS, 2004).

De forma geral, este projeto é um dos mais “conservadores”, tal como o primeiro lugar, embora este último seja mais criativo. A seguir, será analisado o terceiro lugar, que certamente é o projeto com um discurso mais autoritário e que apresenta uma visão muito distorcida da realidade atual da área de intervenção do projeto.

c) Projeto 1039 – terceiro lugar

O projeto classificado em terceiro lugar, apesar de possivelmente ser bem elaborado no que concerne aos seus aspectos técnicos (mas essa avaliação cabe aos arquitetos e urbanistas), apresenta graves erros quanto ao entendimento da totalidade da cidade.

Além disso, é também o que mais leva a sério o autoritarismo do planejamento urbanístico, como se esse fosse o único meio de solucionar os problemas da cidade, elevando à enésima potência a idéia de conceber o espaço e, por consequência, conceber a vida cotidiana, sempre, se possível, a partir de um "espaço vazio". Como enfaticamente afirmou MARICATO (2002) “*nunca é demais repetir que não é por falta de planos e nem de legislação urbanística que as cidades brasileiras crescem de modo predatório*” (p.147).

Implantação geral.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Antes de tecer considerações aos diversos elementos do projeto, cabe examiná-lo quanto à concepção de espaço em que se baseia.

O vazio. Este é o ponto chave para a dominação do espaço proposta neste projeto. Segundo os autores, não se trata simplesmente de propor um novo bairro, mas de uma oportunidade para a cidade, de “*enfrentar seu caráter quase congênito de se refazer pela espontaneidade*” (VITRUVIUS, 2004). Trata-se de construir, ainda que autoritariamente, uma identidade para esta porção sem identidade da cidade.

Há que ficar claro que um vazio de ocupação não significa um espaço vazio de significado e, muito menos, um vazio de valor, de identidade. É traço comum a vários projetos o “espaço vazio” como se literalmente houvesse um vazio de significado, emergindo a necessidade da construção de edificações e de identidades, de significados, como se tais valores pudessem ser totalmente concebidos, quando em realidade são construídos a partir do vivido, na prática social.

Os autores deste projeto, em particular, assumem equivocadamente a idéia de que a área está sendo objeto desta intervenção por se tratar de uma área vazia (ou quase vazia), excluída do eixo de desenvolvimento da cidade, como se ela necessitasse de um grande projeto governamental para ser devidamente incorporada à cidade e valorizada com isso. Em realidade, o Projeto Bairro Novo, como já salientado, é uma iniciativa do poder público municipal (associado à iniciativa privada) para fomentar um processo de valorização já em andamento. Não é o Projeto Bairro Novo que inicia o processo de valorização da área, ele pode ampliá-lo, mas o processo de valorização o antecede. Em outras palavras, o Projeto Bairro Novo só existe enquanto tal nesta porção da cidade por tratar-se de uma área valorizada em relação à sua macrolocalização na metrópole. Ou seja, a escolha de uma área para este projeto não se deu ao acaso; ao contrário.

Mas com essa visão de que o espaço objeto de intervenção é decadente pela saída da indústria [na verdade a indústria não saiu simplesmente por iniciativa própria, em grande medida, ela foi “**expulsa**” pela valorização] e diante da “*difícil condição geográfica*” desta área “circunstancial”, propõe-se um “**desenho ordenador** que assuma as estruturas existentes dando-lhes novos sentidos e as complemente com novas matrizes de organização territorial” (VITRUVIUS, 2004).

Segundo os autores, “o projeto urbano deve nascer com o **desenho** e se realizar através das ações reguladoras de seu desenvolvimento. **É o desenho quem irá determinar o território, induzir as ocupações, delimitar fronteiras, organizar os fluxos.** É através do desenho que podemos pensar nas regras que devem regulamentá-lo e não o contrário. A história urbana de São Paulo tem sido narrada pelo avesso. Pouco desenho, muita circunstância, alguma lei. (...) Depois de

enfatizarem a importância do desenho, os autores concluem que ***“uma cidade se faz através do exercício do controle social do território. Desenhá-la é exercer esse controle, é definir a esfera pública como construtora da sociabilidade”*** (VITRUVIUS, 2004). E mais, só há urbanidade nos espaços concebidos a partir do planejamento urbanístico, a partir do desenho regulador. E tais espaços são ilhas na cidade, o resto são espaços sem urbanidade e desarticulados.

Com essa visão autoritária de um urbanismo salvador, mata-se a essência da cidade, a positividade da espontaneidade, a história de sua ocupação, marcada por inúmeros processos e contradições, cheia de conflitos e interesses, ignora-se a explosão-implosão da cidade, como se o planejamento urbanístico fosse a reversão da segregação sócio-espacial, quando, em realidade, ele concorre para acentuá-la. Diante dessa visão dos autores do projeto, o que fazer com a espontaneidade (essência e identidade da urbanização paulistana) e com os frutos positivos desta espontaneidade? Ou por trás desta visão há a pretensão silenciosa de querer planejar tudo? Neste caso, esquece-se de São Paulo e constrói-se uma outra cidade.¹⁰⁸

Mas vejamos o que este desenho regulador que visa ao controle social do território propõe para consubstanciar o Bairro Novo.

As principais fronteiras que devem ser incorporadas para a efetiva ocupação da várzea são a ferrovia e as vias marginais. Nesse sentido, não com essa designação, sugere-se a necessidade de um processo de desfragmentação física da área, ou pelo menos o que se poderia chamar de junção dos fragmentos, como a costura de uma colcha de retalhos, incorporando e requalificando as muralhas (ferrovia e marginais) e seu entorno.

Para consolidar a união dos grandes “vazios”, buscando um espaço e fluxos contínuos, é necessário conectar a gleba do terreno do Centro Empresarial Água

¹⁰⁸ Aqui não estamos defendendo a espontaneidade, como se ela fosse só feita de positivities. Há negativities no espontâneo também. A questão da espontaneidade foi trazida nestes termos como um contraponto ao mágico e salvador desenho regulador proposto no projeto. Segundo ARANTES (2001), *“no plano da vida urbana tudo se passa como se a tarefa coletiva – Estado e iniciativa privada – tivesse por obrigação reproduzir, embelezando, monumentalizando, se for preciso, o caos urbano, afinal fruto de uma organização espontânea dos indivíduos no livre exercício de seus direitos e criatividade”* (p.146).

Branca à porção norte das ferrovias, por meio da transposição da ferrovia, melhorando-se o viaduto já existente (Pompéia) e criando uma ampla passagem de pedestres no centro do terreno (praça suspensa), partindo da avenida Auro Soares de Moura Andrade. Sugere-se ainda o deslocamento da Estação Água Branca da estrada de ferro para o lado sul da linha, criando-se ao seu redor um amplo espaço público nos dois lados da via férrea. Já a área lindeira à marginal seria incorporada por meio da criação de amplas áreas verdes (lineares, nas direções norte-sul e leste-oeste, e triangulares ao redor da alça de acesso da Ponte Julio de Mesquita Neto). Partindo-se destas obras de ligação, pretende-se não só unir os espaços desconectados da área foco de intervenção, como também harmonizar a união do Bairro Novo com os bairros do entorno.

Modelo volumétrico proposto.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Ao contrário do traçado do sistema de quadras do entorno, definido como circunstancial (de geometrias diversas), o Bairro Novo teria *“um traçado viário regulador de inspiração ortogonal, que organizasse os fluxos e definisse uma geometria precisa para as quadras”* (VITRUVIUS, 2004). A nova malha viária seria cortada nas direções norte-sul e leste-oeste por três praças/parques lineares de dupla função:

- a) servir como espaço público de lazer, convivência e prática de esportes e
- b) fazer as ligações com as extremidades das glebas, disciplinando o traçado viário e organizando o formato das quadras.

A praça principal, com 60 metros de largura e 800 metros de extensão, ligaria a área da marginal, que receberia novo projeto paisagístico, à área da estação Água Branca da CPTM. Outras duas praças, com 20 metros de largura e menor extensão (uma no sentido norte-sul e outra no sentido leste-oeste) também teriam o mesmo uso (lazer, esporte, convivência) e a mesma finalidade (conexão de áreas notáveis).

A idéia das praças lineares, acessíveis a várias partes do bairro, aparece em cinco dos dez projetos analisados.

Grande praça linear.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Além das praças lineares (corredores), complementando o sistema de áreas verdes e espaços públicos, haveria um conjunto de praças envolvendo a ferrovia, ao lado das quadras de uso institucional, que abrigaria escolas, creches, teatros, bibliotecas etc. Outro conjunto de praças estaria no terreno do Centro Empresarial Água Branca, ao lado da Casa das Caldeiras, junto à passarela de transposição das ferrovias (praça suspensa sobre as ferrovias), conectando do outro lado da praça suspensa, ou seja, do lado norte das ferrovias, a uma outra praça linear, cujo final no sentido norte seria na avenida Marquês de São Vicente.

Vale aqui trazer, ainda que brevemente, a concepção de *público* e *privado* para os autores. Segundo eles, “*por privado definimos as áreas de posse individual ou coletiva, por público aquelas que pertencem a **ninguém**. Não temos dúvida, público será sempre a rua e sua área de influência*” (VITRUVIUS, 2004). Note que o espaço público, para os autores, pertence a ninguém, ao invés de pertencer a todos. Esta diferença conceitual muda a relação que cada um tem com o espaço. Uma crítica recorrente em diversos estudos sobre o tema recai exatamente sobre essa

idéia de que a rua, para não ser simplesmente um espaço de passagem deve pertencer a todos e a cada um. Quando as pessoas não se sentem donas da rua, a rua se degrada até morrer, até virar espaço de fluxo, de passagem, terra de ninguém, muitas vezes, local inóspito e perigoso. Cada vez mais, o modo de vida metropolitano tem acentuado de maneira brutal a oposição entre a rua e a casa, entre o público e o privado, entre o social e o individual.

Perspectiva da grande praça central.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Contradizendo em parte a definição que os autores expuseram, na seqüência da apresentação do projeto, eles propõem *“a retomada do espaço da rua como instante privilegiado da convivência urbana, uma recuperação do velho burgo medieval: espaço de troca, de relacionamentos, de exposição”* (VITRUVIUS, 2004). Adiante, em tom mais autoritário, como detentores do poder de criar o espaço e conduzir (orientar) a vida cotidiana, como se as pessoas fossem peças num tabuleiro de xadrez, prosseguem: *“à rua levaremos toda a atividade que não cabe em nossa vida privada. Será preciso ajustar a escala. Teremos dois tipos de espaços: nos grandes eixos das praças lineares serão elas que condensam o espaço de convivência. Nas quadras convencionais trabalharemos com largas calçadas, de 8 metros de largura, incorporando o tradicional recuo obrigatório como extensão do passeio”* (VITRUVIUS, 2004).

Segundo os autores, os lotes tradicionais seriam suprimidos nas quadras modelo, ou seja, todos os edifícios da quadra se relacionam, não haveria lotes e, por conseguinte, não haveria muros entre os prédios, reservando-se uma área de fruição coletiva no centro da quadra aos moradores de cada quadra. Além disso, o

recuo obrigatório seria eliminado e as calçadas aumentadas, mas a relação dos edifícios de habitação com a rua seria intermediada por áreas comerciais elevadas ou estacionamentos em nível, aumentando a cota do térreo dos edifícios, com passagens de interligação suspensas, que protegem o interior da quadra, marcando bem a separação entre o espaço privado coletivo e o espaço público.

Segundo os autores, impera a necessidade de adensamento populacional numa área central tão bem servida de infra-estrutura. Para isso, a verticalização é o melhor caminho, se bem dimensionada para a infra-estrutura implantada e existente, e com a mescla de usos residenciais e comerciais, garantindo vitalidade ao bairro tanto no período diurno quanto no noturno.

As quadras, no que tange às funções, são especializadas. Podem ser:

a) exclusivamente de uso residencial, com clara distinção e separação entre as de Uso Habitacional de Interesse Social (HIS) e as demais;

b) mistas de uso residencial e comercial, com este último junto às vias;

c) de uso corporativo, com comércio junto às vias, localizadas nos grandes entroncamentos viários;

d) institucionais, junto à praça da estação ferroviária, destinadas ao uso predominantemente cultural e educacional e

e) destinadas ao grande comércio, junto às vias marginais do Tietê.

O plano de massa das quadras típicas segue o mesmo padrão escolhido por oito dentre os dez projetos analisados, ou seja, o de ocupar as divisas e liberar o centro da quadra. “*O sistema de desenho é o que chamamos de ponto e linha, composto de edifícios lineares – lâminas – e edifícios torre*”, conforme se pode observar na perspectiva a seguir (VITRUVIUS, 2004). Os edifícios linha (lâmina) têm até oito andares e os edifícios ponto (torre) doze andares.

A seguir serão brevemente discutidos os sete projetos que receberam menção honrosa. A análise destes projetos é aqui apresentada em ordem numérica crescente, uma vez que estes não foram classificados. O grau de detalhamento que cada projeto recebeu na discussão é seletivo, buscando-se trazer os aspectos mais significativos de cada projeto. A idéia não é fazer um inventário minucioso de cada um.

Quadra residencial tipo (ponto e linha).

Fonte: VITRUVIUS (2004).

d) Projeto 1002 – menção honrosa

Tal como a maior parte dos projetos, há largo enfoque ao problema da inserção das bordas sul e norte, ou seja, a adequada integração das vias férreas e das marginais, respectivamente. Além disso, ressalta-se que a área de intervenção tem, basicamente, as características típicas desta faixa entre o rio e a ferrovia, comuns deste a Vila Leopoldina até o rio Tamanduateí (área de usos transitórios), muito embora nela ainda persista uma maior quantidade de terrenos sem edificações, consistindo numa área de reserva para toda a metrópole, cujo *“equacionamento representa hoje uma oportunidade única para uma intervenção em escala condizente com a da cidade”* (VITRUVIUS, 2004).

Este projeto, além do provimento de moradias, diz preocupar-se não em formar um gueto para os moradores, mas em construir um **espaço metropolitano**, ou seja, que possa ser utilizado por toda a metrópole, constituindo uma nova referência.

Surge, novamente, a proposta do parque linear entre a ferrovia (estação Água Branca) e o rio, nesse caso, abrangendo uma largura maior e incluindo uma

novidade: um canal a céu aberto ao longo do parque. Tal como no projeto anterior (3º lugar) é proposta uma grande praça no entorno da estação Água Branca da CPTM. Esta praça, segundo os autores, *“além de promover a circulação de pedestres entre o Bairro Novo e a região que está além da ferrovia, também incorporará o trem ao meio urbano, valorizando-o não só como meio de transporte de grande capacidade e fator do adensamento da região, **mas também como evento urbano atraente cuja fisionomia, descortinada como estrutura linear, distinguirá a praça**”* (VITRUVIUS, 2004). Novamente, surge a idéia recorrente de que o trem é, ou pode ser, um elemento atrativo da paisagem, bom para o morador ter ao lado, idéia surgida na última década que busca introjetar, ao menos nas cabeças dos mais jovens, um novo estilo de vida, num designado processo de gentrificação.

Implantação geral.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

No mais, o parque linear também tem a função de alimentar o fluxo para as vias laterais, com edifícios de ocupação mista, além de abrigar um complexo de campos de futebol e áreas para outras práticas esportivas que, segundo os autores “*se tornarão referência para toda a cidade e garantirão o fluxo e a ocupação intensa dessas áreas mesmo no período noturno*” (VITRUVIUS, 2004).

A maior novidade deste projeto é o canal construído ao longo do parque que, segundo os autores, “*significará a incorporação do rio à cidade como um novo elemento paisagístico e de redefinição da estrutura territorial*” (VITRUVIUS, 2004), muito embora, a nosso ver, tal canal poderia dificultar a interação leste-oeste do bairro, ou seja, ao tentar integrar a borda norte com a borda sul por meio do parque/canal, pode-se criar uma nova barreira que separaria as porções leste e oeste do Bairro Novo.

Foto da maquete.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Como se pode ver pela maquete acima, a maior parte dos edifícios proporcionará um espaço não edificado no centro dos quarteirões aos moradores, característica comum em vários projetos. Os edifícios mais altos, destinados ao comércio e serviços ficam alinhados ou ao parque linear/avenida Nicolas Boer ou à avenida Marquês de São Vicente.

e) Projeto 1004 – menção honrosa

O Projeto 1004, também baseado no princípio de que o planejamento urbanístico é a única solução para os males que afetam os habitantes da cidade, considera três pontos como fundamentais para o plano urbano do Bairro Novo. Nesse sentido, o plano deve contemplar a indicação:

- a) dos elementos de sua identidade;
- b) de sua paisagem e
- c) da necessária mistura de funções e ocupações.

Partindo-se destes elementos como fundamentais, segundo os autores, poder-se-á almejar o equilíbrio da vida urbana e, por conseguinte, a qualidade de vida dos seus habitantes. Para atingir este objetivo, foram adotados os seguintes componentes morfológicos estruturadores:

- a) “os parques lineares” (como já salientado, elemento comum a quase todos os projetos);
- b) “as vias de circulação internas à área do plano”;
- c) “as quadras como elementos de organização dos espaços edificados”;
- d) “os canais de drenagem, como elementos infra-estruturais e paisagísticos”.

O parque linear, visto à direita na perspectiva a seguir, e o percurso diagonal, visto na porção superior esquerda, configuram os elementos paisagísticos e hierarquizadores da circulação mais importantes do projeto. O primeiro corta integralmente o bairro, ligando e unindo tanto as duas margens da ferrovia, na altura

da nova estação Água Branca da CPTM, quanto as duas margens do rio Tietê, por meio de passarelas para pedestres sobre o rio (edifícios-ponte¹⁰⁹). O segundo une as duas margens da ferrovia, na altura do terreno do Centro Empresarial Água Branca, por meio de uma larga passarela, terminando numa rotatória na avenida Marquês de São Vicente. Ambos agregam áreas verdes e de lazer. O detalhamento do parque linear, com suas funções específicas por trecho, está apresentado na perspectiva a seguir.

Proposta geral da implantação. Parque Tietê em primeiro plano.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

O parque linear, principal elemento do projeto, tem 1.227 metros de extensão e 51 metros de largura. Trata-se de um elemento linear segmentado, ou seja, cada

¹⁰⁹ Estes edifícios-ponte que fariam a ligação do Bairro Novo a uma estação fluvial no rio Tietê depois de sua despoluição, segundo os autores, criariam “*uma importante referência paisagística para a cidade como um todo*” (VITRUVIUS, 2004).

trecho (de aproximadamente 250 metros) terá usos específicos, como apontado na perspectiva a seguir (bosque, lazer, espaço cultural, espaço esportivo etc).

Parque linear com indicação dos usos propostos.
Fonte: VITRUVIUS (2004).

O percurso diagonal possui 583 metros de extensão e 35 metros de largura. Termina na avenida Marquês de São Vicente, pois a partir deste ponto, em direção ao sul da referida avenida, não se trata de área incorporada ao Bairro Novo. Futuramente, com uma possível incorporação desta gleba, o percurso diagonal seria estendido até a marginal do Tietê, nas imediações da ponte do Limão.

Uma novidade desde projeto em relação aos anteriormente apresentados refere-se a maior preocupação com o sistema de drenagem, problema crítico em planícies de inundação fluviais (várzea), bem como a utilização do sistema fluvial como meio de transporte. Segundo os autores, o sistema de drenagem é composto por vários pequenos canais, distribuídos ao longo das quadras, que *“incluem sistema de circulação das águas, com aeração e filtração, através de circuito projetado e sistema de bombeamento.”* Tais canais *“devem contribuir para a drenagem superficial, para a captação das águas fluviais excedentes das edificações e ainda como elemento integrador da paisagem”* (VITRUVIUS, 2004). Além disso, o projeto prevê a construção de uma estação fluvial no final do parque linear, na margem esquerda (zona norte) do rio Tietê, antecipando sua futura navegabilidade.

O primeiro passo para a implantação do projeto como um todo seria o aumento da cota em 1 ou 2 metros (aterro) para toda a área a fim de viabilizar a construção de estacionamentos subterrâneos nos edifícios, evitando as dificuldades técnicas e financeiras de escavações profundas em áreas de várzea. Além disso, ***“assim como foi realizado na Vila Olímpica da cidade de Barcelona, o aumento da cota possibilita também a transposição da ferrovia por uma laje de cobertura, uma vez que o enterramento das linhas mostra-se inexequível”*** (VITRUVIUS, 2004).

Há nesse projeto uma diferença no tratamento dado à ferrovia, ainda que sutil, mas que parece estar na contra-mão dos projetos que buscam incorporar a ferrovia como elemento atrativo, buscando atenuar seu aspecto fragmentador, na medida em que os autores demonstram muito mais a preocupação em “esconder” a ferrovia do que em efetivamente incorporá-la como elemento que faz parte deste espaço da cidade. Vale lembrar que as ferrovias são os primeiros elementos construídos nesta porção da cidade e sua origem remonta a meados do século XIX. Uma vez que não é viável economicamente o enterramento das vias, propõe-se sua cobertura, por meio de uma grande laje.

Quanto à ocupação das quadras, seguindo as diretrizes do Plano Diretor Estratégico de São Paulo, são propostas quadras de uso predominantemente

residencial, mas com uso comercial no pavimento térreo dos edifícios, que deve servir como apoio aos moradores.

Os edifícios localizados junto às vias coletoras terão, no máximo, dez pavimentos, e os localizados junto aos canais, seis pavimentos¹¹⁰. O projeto prevê ainda um índice de 30% de áreas permeáveis em cada quadra e a circulação nas vias secundárias (entre as quadras) privilegiará pedestres e ciclistas, havendo mudança de piso para a redução da velocidade dos veículos, a exemplo do proposto pelo projeto vencedor.

Tal como na maior parte dos projetos, as quadras possuem pátios internos não edificadas para melhorar a insolação das unidades, servir como área de permeabilização de águas pluviais, bem como configurarem espaços de lazer e convivência.

As águas pluviais captadas pelas edificações serão reutilizadas e os já citados canais ao lado das quadras servirão também para receber o excedente das precipitações centenárias.

As Habitações de Interesse Social (HIS) propostas neste projeto estarão mescladas ao conjunto urbano proposto, tal como indicado no projeto vencedor. Essa mescla pode se constituir em avanço, embora tais edificações sejam bem diferenciadas das demais em termos construtivos. Segundo os autores, *“rejeitando a constituição de gueto, a implantação dos condomínios de HIS permite aos mesmos usufruírem todos os elementos urbanos: Parque Linear, Percurso Diagonal, canais de drenagem, etc.”* (VITRUVIUS, 2004).

A densidade de ocupação é grande nos edifícios de HIS, com construções de quatro, seis ou oito apartamentos por andar. Seriam construídas 636 unidades deste tipo, sendo 33,3% com 55 m², 39% com 56 m², 16,7% com 57 m², e 11% com 63 m². O pavimento térreo teria os apartamentos destinados a idosos e portadores de deficiências locomotoras, bem como os equipamentos de uso coletivo, tais como creches, centros de aprendizagem e oficinas.

¹¹⁰ Os autores sugerem que os órgãos públicos em conjunto com a Sociedade de Propósito Específico que irá organizar e viabilizar a construção do Bairro Novo, deverão fixar parâmetros paisagísticos *“para as faixas de construção de edifícios ou sua implantação no interior do conjunto urbanístico, como forma de se evitar a mono-funcionalidade ou uma predominância volumétrica-tipológica empobrecedora da paisagem urbana”* (VITRUVIUS, 2004).

O setor de serviços será concentrado na Avenida Marquês de São Vicente e disperso no restante do conjunto. Segundo os autores, *“devido a oferta de meios de transporte público de massa, o setor de serviços do Bairro Novo poderá se tornar um centro de empregos e referência para a cidade, apoiando os espaços já existentes voltados ao turismo de negócios”* (VITRUVIUS, 2004). Na Marquês de São Vicente, dispostos de forma linear (ao contrário da maioria dos projetos que previu uma praça circular para este tipo de ocupação concentrada) seriam construídos grandes edifícios de escritório¹¹¹, hotéis e centros de convenção.

f) Projeto 1016 – menção honrosa

Este é, possivelmente, o projeto mais original e ousado, embora apresente várias idéias e pressupostos presentes também em outros projetos. É também um dos projetos com maiores preocupações humanísticas, que busca incorporar pesquisa de vários campos disciplinares que estudam os processos espaciais como produção humana, inclusive a Geografia, embora seja também, em seus fundamentos teóricos, o mais confuso.

Ao contrário dos demais projetos, há neste a compreensão de que o potencial do espaço em gerar trabalho e vivência determina *“uma relação que ultrapassa os aspectos físicos do local, ou os aspectos meramente formais do projeto. A referência para se determinar o valor de um espaço depende dos significados que a sociedade atribui a este, em relação àquilo que, nele, pode ser produzido, sentido, incorporado, visto – enfim, vivido”* (VITRUVIUS, 2004).

Excetuando-se o aspecto técnico, este projeto é confuso teoricamente pois, a despeito de suas “boas intenções” em relação ao enriquecimento teórico da proposta, acaba por cair numa ambigüidade, pois ao mesmo tempo que concebe um espaço (sua versão do Bairro Novo), nega, ainda que implicitamente, a legitimidade do planejamento urbanístico.

¹¹¹ A altura dos edifícios deverá se dar pela relação com sua base fundiária (coeficiente de 4, definido pela OUAB), embora esteja prevista na OUAB a compra de maior coeficiente.

A partir de consulta à minha dissertação de mestrado, os autores citam LEFEBVRE (1996), GEORGE (1883) e SEABRA (mimeo), abarcando de maneira deslocada e sem a necessária profundidade, questões sobre a vida de bairro, centralidade, totalidade, entre outros. A confusão teórica se dá basicamente em dois aspectos: primeiro pela má compreensão dos autores utilizados como sua base teórica, segundo por utilizarem autores que criticam ao longo de sua obra, sobretudo Lefebvre, o planejamento urbanístico.

Partem, portanto, de idéias desconectadas, pescadas aleatoriamente em diversos autores, para em seguida apresentarem sua concepção do Bairro Novo. Uma análise crítica do arcabouço teórico deste projeto poderia ser feita em maior detalhe, mas isso fugiria dos objetivos desta pesquisa.

Batizado de “Projeto Teia”, inicialmente assume o uso transitório desta porção da cidade e seu objetivo é “costurar”, dando continuidade e usos permanentes, às áreas consolidadas a oeste (Lapa) e a leste (Barra Funda). Sua concepção está largamente baseada em princípios estruturalistas sistêmicos, aceitando a idéia de que *“o mundo ao nosso redor, e em nosso interior, é composto por redes. A Teia é uma espécie de rede – é a proposta de um conceito para uma forma de acomodação da malha urbana entre as diferentes camadas de centralidades.”* Influenciados por esta visão sistêmica do espaço, os autores partem do princípio de que *“a organização lógica que produz o espaço urbano, hoje, acontece em rede: em constante metamorfose, com núcleos de centralidade ad-hoc, em constantes negociações e construções. Esta organização, influenciada pela globalização, apresenta multiplicidades espaciais de funções, com centralidades maleáveis, elementos arquitetônicos e urbanísticos vocacionados por fluxos e escalas transpostas (espaço multidimensional) reguladas pela lógica informacional”* (VITRUVIUS, 2004).¹¹²

¹¹² Para os autores, a Teia é um tipo de rede, *“porque possui as mesmas qualidades de adaptabilidade e constante re-negociação dos nós. Entretanto, o que confere a singularidade da teia, se comparada à todas as outras redes, é que esta mantém ou recria a hierarquia das centralidades. A teia é o resultado físico da sobreposição de várias tensões, vários núcleos, diversos interesses, que se interpolam em diversas camadas, no espaço, produzindo infinitas relações de localização e valorização. A teia é, possivelmente, o sentido conceitual mais lógico e simples, de reconfiguração da centralidade da área de intervenção (...), constitui um organismo vivo, desenhada para realizar trocas com o meio”* (VITRUVIUS, 2004).

Projeto Teia (implantação).

Fonte: VITRUVIUS (2004).

A área de intervenção para os autores é uma área fluída, de uso casual pelos bairros lindeiros e que não tem identidade que lhe confira a força de sua centralidade. Faz-se necessário, portanto, construir esta identidade tão necessária à consolidação da centralidade da área. Nesse sentido “o *Projeto Teia* é o desenho do espaço urbano, que tem como principal foco, a reconstrução dos fluxos existentes na área – as passagens de pedestres, o sistema viário, a água, o trem, o mercado imobiliário, entre outros – para permitir a reconfiguração dos espaços de permanência, dos espaços públicos, e da vivência” (VITRUVIUS, 2004). E na prática, quais seriam estes elementos do projeto capazes de reconstruir os fluxos existentes na área e conceber-lhe uma identidade? O Projeto Teia é concebido pela sobreposição de quatro camadas de deslocamento:

- a) o rodoviário (existente e proposto);

b) o fluvial (propondo-se, inclusive, a construção de canais navegáveis entre as quadras, como pode ser visualizado na perspectiva acima);

c) os deslocamentos de pedestres associados a grandes áreas verdes geridas pela iniciativa privada e

d) o ferroviário.

Segundo os autores, a teia não é o resultado formal destes fluxos de deslocamento, mas “*constitui um elemento de conexão e conformação entre todos estes*” (VITRUVIUS, 2004).

Tal como nos demais projetos, a conformação dos edifícios libera uma área central na quadra que além das qualidades já apresentadas anteriormente (insolação, permeabilidade, ventilação etc.), também abriga um lago central, conectado a canais que permitem a navegação entre toda a área de intervenção.

Os edifícios residenciais também possuem o pavimento térreo com estabelecimentos comerciais capazes de garantir, além de comodidade aos moradores, um maior trânsito de pessoas na área. Os edifícios são sempre permeados por água e vegetação e, neste caso, ao contrário dos demais projetos, os espaços interiores das quadras são de acesso público, ainda que sejam de gestão privada. Segundo os autores, “*tudo o que se encontra nos limites da água, é de gestão privada, e circulação pública*” (VITRUVIUS, 2004).

Os autores também propõem a reciclagem da água e do lixo e a utilização de energia eólica, por canalização dos ventos sobre o canal do Tietê, capazes de produzir cerca de 4MW de energia por ano.

O projeto se apresenta em cinco camadas, três com intervenções diretas do urbanista e duas que dependem de intervenções diretas de cada setor envolvido:

a) *Camada água*: composta por lagos e canais conectados, utilizados como reservatório e reutilizador das águas pluviais, bem como para navegação interna por pequenos barcos infláveis.

b) *Camada terra*: está no nível altimétrico da cota atual. Nela circularão os pedestres, em vias predominantemente permeáveis e arborizadas.

c) *Camada comércio*: constitui um *shopping* aberto e coberto, com camadas funcionais que se elevam e unem a camada terra (pedestres) à camada de

circulação dos carros que é elevada. Ou seja, é uma camada de acesso e transição entre duas cotas, a dos pedestres (mais baixa) e a dos automóveis (mais alta).

d) *Camada residencial*: os edifícios são baixos, com no máximo quatro pavimentos de apartamentos. O andar térreo fica na camada terra e os últimos pavimentos ficam pouco acima da camada comércio.

e) *Camada transitória*: esta camada é constituída por edifícios altos de até 50 pavimentos, com escritórios e consultórios. Como o coeficiente de aproveitamento é 4, os edifícios são altos, mas de grande volume no terreno, cujo andar térreo deve ser obrigatoriamente aberto à circulação pública. Estariam localizados na avenida Marquês de São Vicente, ao redor da grande praça circular no encontro desta avenida com a Nicolas Boer. Nesta praça (rotatória) também seria construído um grande monumento por um artista plástico, necessariamente envolvido no projeto.

Espaços de circulação e áreas verdes.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Para concluir, segundo os autores, “o intuito deste projeto urbano é organizar uma forma coerente e humana de verticalização, mantendo-se uma alta qualidade de vida com enfoque nas inter-relações pessoais entre os moradores e trabalhadores que vivenciarão esse novo espaço: um novo estilo de vida. Os edifícios serão incorporados por setores, não existe lote. Os setores serão incorporados por empresas privadas diversas, que contratarão arquitetos através de

concursos ou concorrências pagas organizados pelo IAB, retomando assim a responsabilidade da formação da cidade contemporânea, na sua forma e organização, para o profissional arquiteto. Com isso o ‘bairro novo’ terá uma diversidade de soluções arquitetônicas, buscadas pelo anseio dos profissionais em encontrar soluções inovadoras para as necessidades dos clientes e incorporadores e, conseqüentemente a cidade e os cidadãos ganham com isso.” (VITRUVIUS, 2004) Ganham o quê? Mais segregação? Novas ilhas de “prosperidade” no mar da pobreza?

g) Projeto 1033 – menção honrosa

Ao contrário do anterior, o Projeto 1033 estabelece a circunstância em que é concebido. Reconhece que a cidade capitalista é voltada ao mercado e é um espaço de constante luta entre interesses contraditórios, dentre os quais, há sempre a busca, por parte do setor imobiliário, da melhor relação custo-benefício. Para os autores, a intervenção proposta busca a lucratividade, é um negócio capitalista, para o qual o planejamento urbanístico é desejado, viável e vantajoso. Este projeto é um bom exemplo do planejamento estratégico nos moldes como apresentado no Capítulo 5, no qual não há mais necessidade de um discurso ideológico para justificar as ações do urbanismo. O urbanismo é uma técnica a serviço do capital, a serviço da venda da cidade para o mundo.

Um desafio do projeto, segundo os autores, é *“restabelecer questões intrínsecas à urbanidade, sem desconhecer, no entanto, os modelos de mercado onde estamos inseridos de modo indissociável e que fazem possível estas operações”* (VITRUVIUS, 2004). Ou seja, os autores buscarão a urbanidade, ainda que reconhecendo que tentarão fazer isso com o investimento de capitalistas em busca de lucros e não de urbanidade. Se, e somente se, a urbanidade significar ampliação dos lucros, então poderá ser “incorporada” ao projeto. Urbanidade concebida num desenho dentro de um escritório: este é o produto a ser comercializado.

Antes da apresentação do projeto propriamente dito, os autores ensaiam uma série de perguntas, cujas respostas, quando inteligíveis, demonstram uma visão das

mais tecnocráticas e autoritárias em relação às intervenções urbanísticas que visam o controle físico e social do território, seu manejo e gestão, num discurso que se não fosse tão autoritário, seria absolutamente ingênuo.

Dentre os projetos analisados é um dos que mais claramente se posiciona de maneira unilateral. Tudo em sua técnica é uma via de mão única, uma seqüência cartesiana de ação e reação; faz-se assim para acontecer assado.

Citando o texto do projeto, com sua linguagem hermética, são necessários os seguintes aspectos “*para a construção de uma ética operativa: • manejos das oportunidades (manejos no sentido de manobras, astúcias, artimanhas da administração e gestão de um empreendimento; • a mobilidade como estrutura visível, • a geografia como determinante histórica; • o solo como plano suporte de valor insubstituível; • a identificação das ações topológicas; • a estrutura dos espaços públicos como instrumento de interação social; • impacto zero nas condições ambientais* (afirmar isso, no mínimo, é pregar o impossível. Buscar impactos mínimos é possível e louvável, mas impacto zero às condições ambientais é como dizer que um pássaro pode voar sem asas. Toda e qualquer interferência humana causa algum tipo de impacto, inclusive impactos positivos).

Depois de expor seus conceitos, questões e mostrar sua técnica renovadora para encarar o desafio do concurso e planejar o Bairro Novo, os autores, enfim, apresentam o projeto.

O ponto de partida da concepção do projeto é um espaço público consubstanciado em um grande parque que ocuparia cerca de 1/3 da área de intervenção, conforme perspectiva adiante. O parque e seus equipamentos (edificações de exposições, feiras, coreto para manifestações populares etc.), somados às áreas verdes formariam o ponto central do projeto, obra prioritária e irreversível.

Segundo os autores, “*num âmbito de alta densidade e **analisado na escala metropolitana**, este parque define-se como uma necessidade estrutural e social dessa região de São Paulo. Conceitualmente este parque se configura como uma pausa, **um vazio**, para conectar-se com o horizonte e a natureza, e um lugar de encontro com outras dinâmicas*” (VITRUVIUS, 2004).

Implantação geral.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

O parque, que neste projeto não é um parque linear, é o centro de gravidade do bairro. Os quarteirões ao norte e a leste do parque deverão ter sua tipologia e edificações em harmonia com este “vazio”, que é o parque, segundo os autores.

Ambas as grandes glebas (norte e leste, em relação ao parque) teriam uso misto (residencial e comercial de pequeno porte), “e as *relações de volumetria determinadas por uma relação clara de gabaritos, distanciamentos e condições de insolação*” (VITRUVIUS, 2004).

Há uma grande ênfase no lazer cultural e esportivo, com a proposição de variados equipamentos destinados à população residente e aos habitantes da cidade como um todo. Os equipamentos destinados à demanda metropolitana

atenderiam condições de segurança e não invadiriam (importunariam) os territórios residenciais locais. Trata-se dos seguintes equipamentos propostos: ciclovias, amplos passeios para caminhar, áreas de esportes e descanso, um museu das águas (destinado à educação e com um acervo histórico sobre o tratamento de rios e córregos da cidade, inclusive com maquetes animadas), um grande lago no parque (que serviria para armazenamento e reuso das águas pluviais em lavagens e regas, além ter o papel de reservatório em caso de chuvas centenárias), espetáculos ao ar livre, e a ampliação do Clube Nacional (privado), com uso de recursos externos em contrapartida à abertura da área para o público em geral.

Quadras típicas.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Além do parque e do lazer associado, o projeto demonstra grande preocupação com os aspectos relativos à circulação e ao transporte no bairro, bem como à drenagem pluvial e fluvial (toda a área do projeto está assentada sobre a planície de inundação do Tietê – várzea).¹¹³

¹¹³ Há que se destacar que os autores confundiram a denominação do córrego Água Branca. No Projeto eles o denominaram de córrego Sumaré. De fato, a maior parte do leito do Água Branca está canalizado sob o canteiro central desta avenida, mas o nome do curso d'água sempre foi Água Branca e não Sumaré, como é referido no Projeto.

Perspectiva do parque. Ao fundo, do lado esquerdo, vê-se o Pico do Jaraguá, do lado direito a Serra da Cantareira.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Quanto à infra-estrutura de transportes e circulação não há grandes novidades em relação à maior parte dos projetos, ou seja, prevê-se a manutenção da rede de grande circulação já existente (Avenidas Marquês de São Vicente, Francisco Matarazzo, Pompéia etc.), buscando eliminar seus pontos críticos e ampliando os pontos de travessia das barreiras/fronteiras representadas pelas ferrovias e pelo rio, incentivo ao transporte coletivo (ônibus e trem), bem como ao transporte individual a pé e por bicicletas (o projeto prevê a construção de estacionamentos de bicicletas para longa duração junto às estações e terminais de passageiros), construção de calçadas amplas, medidas para diminuir a velocidade dos veículos, e a construção do terminal remoto aeroportuário na estação Água Branca da CPTM¹¹⁴ (com hotéis, centros de convenções e estacionamentos associados).

¹¹⁴ Projeto SPTrem da CPTM para a modernização e ampliação do sistema de trens metropolitanos, que inclui a expansão da linha até o Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro (Cumbica) em Guarulhos, com a possibilidade de *check in* remoto na nova estação Água Branca.

Perspectiva geral.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Depois de apresentar a viabilidade econômica e financeira do empreendimento, tanto para os investimentos públicos quanto para os privados (aspecto de suma importância)¹¹⁵, os autores encerram o projeto retomando o que consideram os seus aspectos diferenciais, que são os seguintes:

- a) construção do Museu das Águas de São Paulo;
- b) grandes eventos ao ar livre;
- c) ciclovias de lazer;
- d) percursos para caminhadas;
- e) pontos para piqueniques;
- f) circuito dos pontos de interesse histórico;
- g) esportes;
- h) feiras;
- i) coreto para manifestações populares;
- j) grande área para exposição nacional do paisagismo brasileiro (uma bienal do paisagismo, em edificação construída no parque) e
- l) shopping centers.

Como se vê, a partir dos elementos listados acima, o Bairro Novo se assemelha mais a um parque temático, a um cenário para usufruto de turistas, para

¹¹⁵ O projeto prevê investimentos públicos e privados ao longo de quinze anos, distribuídos em quatro etapas. Segundo os autores, utilizando-se valores conservadores (ou seja, o pior cenário), os cálculos apontam que o retorno dos investimentos começaria a partir do sexto ano.

o gozo da cultura e do lazer (não se esquecendo das compras, naturalmente). Uma espécie de Disneylândia da indústria cultural.

h) Projeto 1036 – menção honrosa

Tal como o projeto anterior, este também dá grande ênfase a um parque urbano. Em realidade, propõe-se um “bairro verde” (com 12 m² de área verde por habitante), ou seja, o bairro todo seria um grande parque que se configuraria como a extensão do parque propriamente dito (parte sem moradias) que ocupa cerca de 1/3 da área do projeto, localizado na gleba norte, junto ao rio Tietê.

Ao contrário da maior parte dos projetos anteriores, neste há radical transformação na infra-estrutura de transportes e circulação. Outra novidade é a proposta de um *modelo de desenvolvimento imobiliário*, com a supressão dos lotes e quadras tradicionais, que seriam substituídas por *Unidades de Desenvolvimento* (UDs), atrativas aos capitalistas do setor imobiliário, conforme explicado adiante. No mais, juntamente com o projeto 1041 (analisado adiante), este é um dos mais custosos, envolvendo inúmeras obras de altíssimo valor.

Segundo os autores, muitas das soluções urbanas propostas para o Bairro Novo poderiam ser adotadas e estendidas aos bairros vizinhos.

No que se refere ao paisagismo e às áreas verdes, propõe-se a criação de um grande parque que poderá servir de modelo para implantação de outros parques e áreas verdes em áreas públicas na região, como a existente ao lado do Fórum Criminalista. Nesse contexto, propõe-se também a recuperação da função ambiental e paisagística do rio Tietê e de sua várzea. Na verdade, trata-se de incluir o rio no urbano e deixar de tratá-lo como uma barreira a ser transposta ou algo que atrapalha a expansão da cidade, por meio de um amplo processo de requalificação da várzea do rio, cujo carro chefe seria a construção do referido parque, próximo às alças de acesso da Ponte Julio de Mesquita Neto.

Os antigos meandros do Tietê nesta porção foram identificados em cartas do século XIX e formam no projeto um grande espelho d’água que “*organiza os espaços e opera como elemento de ligação paisagística entre a Marginal e o novo bairro*”, como se pode ver na figura acima (VITRIVIVUS, 2004).

Perspectiva aérea.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Quanto ao sistema de micro e macro drenagem, por exemplo, propõe-se a recuperação paisagística do canal do rio Tietê e a construção de um lago marginal que receberia as águas pluviais da região, funcionando como uma bacia de acumulação, cujas águas teriam tratamento primário para garantir sua qualidade paisagística e reutilização para irrigação de jardins públicos e privados. Além disso, as garagens seriam construídas acima dos níveis do solo (não haveria garagens subterrâneas) com ajardinamento na laje de dupla função: retenção temporária das águas pluviais e lazer para os moradores. Tudo isso somado à densa arborização ao longo de todas as vias criaria o que os autores denominam de “bairro verde”, com larga permeabilidade do solo e com possibilidade de retenção temporária adequada das águas pluviais, por meio dos espelhos d’água e dos lagos.

Em relação ao sistema de transportes e circulação, os autores propõem a polêmica construção de pistas elevadas nas vias de circulação com tráfego de passagem. Os autores ainda deixam esta sugestão como “*medida que poderá ser aplicada para outros grandes eixos viários, de tráfego intenso, que cruzam a região*”

no sentido norte-sul”. De tal maneira, as avenidas Marquês de São Vicente, Nicolas Boer e Pompéia teriam suas pistas elevadas, configurando uma boa solução para o tráfego, mas ao custo de enormes impactos sócio-ambientais (sobretudo o impacto visual e o sonoro) e de altos investimentos do poder público.

Implantação geral.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Ainda no tocante ao sistema viário, o projeto prevê a construção de uma nova via expressa estrutural “ao longo dos trilhos da via férrea, que visa aliviar o tráfego em toda a região, podendo ser estendida até Pirituba e o Rodoanel no sentido

Noroeste e até a Avenida dos Estados a leste (em associação com) a valorização das linhas férreas de acordo com as diretrizes do Projeto SPTrem, que, ao ser implantado, fortalecerá os vínculos do transporte de massa entre a região e toda a metrópole” VITRUVIUS (2004). No mais, a modernização do sistema ferroviário ampliará as condições de integração, por meio da ocupação intensa e contínua, dos dois lados da ferrovia, de maneira a mitigar o aspecto fragmentário que a ferrovia representa atualmente. A nova estação conectaria a malha viária dos dois lados da via férrea, que teria os trilhos elevados e um conjunto de equipamentos comerciais, esportivos, culturais e institucionais ao redor da plataforma.

No centro nodal do bairro seria construído “um boulevard de distribuição de tráfego local, ladeado por galerias com lojas, bares e restaurantes (constituindo) o centro das atividades do bairro e (oferecendo) acesso às garagens das Unidades de Desenvolvimento”. De tal maneira, segundo os autores, tal boulevard configuraria a “espinha dorsal do bairro, como principal e clara referência de circulação e ponto de encontro, gerando um espaço urbano agradável e tranquilo, ao mesmo tempo ativo e diversificado. (...) O Boulevard estende-se lateralmente através de ‘Alamedas’ até um ‘Passeio’ ajardinado ao longo de um corpo d’água formado por uma seqüência de pequenas enseadas artificiais, espelhos e fontes que se conectam e interligam o bairro ao Parque, ao norte, por sob a Av. Marquês de São Vicente” (VITRUVIUS, 2004).

No que concerne ao modelo de desenvolvimento imobiliário, como salientado anteriormente, este projeto apresenta uma proposta alternativa para a incorporação da terra, suprimindo a idéia de lotes e quadras, substituindo-os pelo que os autores chamam de Unidades de Desenvolvimento (UD).

Mas o que é uma UD? Fisicamente as UD's são grandes áreas (quadras) de formatos variados e irregulares (como as quadras das grandes áreas industriais dos bairros lindeiros à ferrovia), mas que não são subdivididas em lotes individuais. Mas conceitualmente o que isso representa? Para os agentes do setor imobiliário seria mais uma garantia de lucratividade e liquidez dos negócios. Tradicionalmente os incorporadores comprariam os lotes e os empreendimentos seriam construídos cada um ao seu tempo. Nesse caso não há lotes, mas cotas dos potenciais construtivos

das UD's, ou seja, uma porcentagem de cada UD que inclui ainda parcelas percentuais das áreas comuns, como o parque e o boulevard. Cada UD é concebida com um estacionamento acima do solo e contornado por galerias com bares, cafés, enfim, comércios de rua. De tal maneira, quando se compra uma cota de potencial construtivo, colabora-se na mesma proporção, com a construção dos elementos comuns e imprescindíveis do projeto, seja na própria UD seja no boulevard, no parque etc.

Os autores explicam de outra maneira a vantagem para os empreendedores imobiliários. Segundo eles, as UD's *“renovam os padrões de urbanização existentes, servindo de exemplo para futuros empreendimentos na região e para a complementação da legislação urbanística da Operação Urbana Água Branca. Ao mesmo tempo, faz-se atraente ao mercado imobiliário, por meio da previsibilidade dos resultados e geração de qualidade urbana que transcende à dos bairros mais cobiçados de São Paulo”* (VITRUVIUS, 2004).

Além disso, outro aspecto de suma importância é que *“cada UD tem seu volume com desenho definido e usos regulamentados e é uma unidade mínima, ou etapa mínima de implantação (...) independentemente do cronograma das obras públicas, uma vez que o desenho do bairro prescinde dessas benfeitorias para materializar-se”* (VITRUVIUS, 2004). Ou seja, o projeto prevê uma certa maleabilidade entre o cronograma das obras públicas e das privadas, com cronogramas de certa maneira dissociáveis, o que representa mais uma vantagem diante de um previsível atraso no que se refere aos “comprometimentos” do setor público. Em outras palavras, para que o projeto comece a ser rentável não é necessário que ele esteja pronto por inteiro, nos moldes como está integralmente concebido, bastando apenas uma UD para que as unidades autônomas possam ser comercializadas e habitadas.

Quanto aos parâmetros das edificações das UD's há grandes novidades. Todas as edificações residenciais ficariam sobre as lajes dos estacionamentos e áreas comerciais, conforme mostra a figura acima. Com a altura de 10 metros, as UD's próximas às ferrovias ficariam acima de seu nível e na mesma cota da Av. Francisco Matarazzo. Assim, se formaria a cobertura total das vias férreas e a

conseqüente integração física e visual de ambos os lados das ferrovias, hoje separados e ligados exclusivamente por uma passarela de pedestres e pelos dois viadutos (Antarctica e Pompéia). De tal maneira a ferrovia é suprimida visualmente da paisagem por sua completa cobertura, numa espécie de integração por supressão.

Parâmetros urbanísticos e arquitetônicos das UD's.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Os pavimentos das garagens (térreo e primeiro), segundo os autores, não devem ser percebidos pelos pedestres já que as fachadas serão preenchidas por estabelecimentos comerciais. O terceiro pavimento, que é a laje de cobertura dos estacionamentos, será destinado ao lazer exclusivo dos moradores (com piscinas, quadras e salões de festas e jogos etc.), que poderá ser individual para cada edifício ou conjunto para todos os edifícios das UD's. Além do lazer, esta laje terá o papel de reter as águas pluviais, uma vez que terá grande área ajardinada.

As áreas construídas horizontalmente nas UD's serão baixas por meio do favorecimento da verticalização (com edifícios de até 44 pavimentos), ampliando a área permeável e aumentando a vista da paisagem tanto para os moradores quanto para quem estiver de passagem pelo bairro. Ao contrário do projeto vencedor que optou por muitos prédios baixos, este adota a premissa de poucos prédios altos, ambos respeitando o coeficiente de aproveitamento definido (4,0).

A proposta nestes edifícios é promover o alto padrão, já que “os *apartamentos duplex têm o seu acesso a cada dois ou três pavimentos, todos eles com ampla insolação (orientação leste/oeste), ventilação natural e generosas vistas sobre a paisagem.*” (VITRUVIUS, 2004). Por outro lado, os apartamentos destinados à Habitação de Interesse Social (HIS) ficarão próximos a Av. Marquês de São Vicente, em área isolada dos demais, ainda que os autores afirmem que estes tipos de edifício estarão integrados ao bairro como um todo. Os edifícios de escritórios ficariam concentrados na porção noroeste do bairro, numa UD na conjunção das Avenidas Marquês de São Vicente e Nicolas Boer.

Por fim, os autores ainda salientam que a rede de energia elétrica e de telecomunicações (fibra ótica) será toda subterrânea, com uma central subterrânea construída embaixo do boulevard.

i) Projeto 1041 – menção honrosa

O Projeto 1041, dentre os dez projetos aqui discutidos, é o que mais consegue se dissociar de um discurso autoritário e também o que mais buscou considerar a verdadeira essência da cidade de São Paulo, em seus aspectos históricos, sociais e econômicos.

Os autores iniciam afirmando sua postura de que pensar num bairro novo para São Paulo é pensar em algo que se integre à cidade como um todo. Não se pode pensar nem em outra cidade e nem num condomínio.

O sentido do projeto, de acordo com os autores é “*entrar na malha da cidade, em suas ruas, observando seu ritmo e seu desenvolvimento para imaginar um bairro novo, é procurar um método que, a partir dos ensinamentos dessa quadra, se abra ao aleatório, ao desconhecido do amanhã, e que possa apresentar uma perspectiva no espaço e no tempo*” (VITRUVIUS, 2004). Assim, o projeto reconhece a diversidade, o aleatório e o casual como a essência da cidade, integrando esse espírito ao projeto.

Nesse sentido, o bairro novo é denso, com edifícios de alturas variadas, com cores diversas, fachadas distintas. Há uma preocupação em equilibrar a relação entre o que deve ser rígido no projeto e o que pode ser flexível, livre, e aleatório.

Segundo entendimento dos autores, “a grande diversidade volumétrica de São Paulo nasceu do parcelamento do solo em ruas reticuladas, das regras numéricas das leis de zoneamento e do movimento aleatório das oportunidades imobiliárias, que geraram um crescimento da cidade lote a lote. **Foi com essa evolução dinâmica e diversa, de associação entre o grande e o pequeno, que se produziu a densidade, a luminosidade e a vida urbana paulistana.**” Os autores ressaltam que essa afirmação não significa dizer que essa fórmula do passado deva ser seguida, muito embora não possa ser esquecida. Para eles, o importante é que em São Paulo encontra-se “um exemplo vivo daquilo que todo o urbanismo moderno procura intensamente.” Para eles, em São Paulo encontra-se as respostas aos anseios de nossa época, quais sejam:

- a) “a liberdade e a diversidade que permitem o aleatório”;
 - b) “a integração dos contrastes, que possibilitam a mistura programática” e
 - c) “a riqueza da vida que se passa nas ruas, como uma história que se conta”
- (VITRUVIUS, 2004).

A partir desta perspectiva teórica e de análise da cidade, este projeto tem como ponto central a possibilidade da diversidade, da heterogeneidade tipológica das quadras e das edificações, o que não significa que não haja regras que obrigatoriamente deverão ser cumpridas. Há um plano, mas este não é rígido, permitindo inúmeras configurações diante das possibilidades obrigatórias. Nesse sentido, “cada quadra é objeto de um parcelamento espacial, e deve integrar componentes tipológicos obrigatórios, jogando com eles de forma livre. A regra assegura ainda que a periferia da quadra seja constituída por 70% de fachada alinhada à rua e 30% de áreas abertas para o interior, reservando 50% do solo aos jardins. Nenhum plano rígido existe, pois infinitas configurações são possíveis” (VITRUVIUS, 2004).

Volumetria e vista geral da área.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Esquema volumétrico das quadras.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Perspectiva da rua e calçada.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

A tônica do projeto é resumida na seguinte afirmação: *“compreendemos a música feita do acaso e da regra. À simplicidade do desenho das ruas, da vida pública, se opõe a diversidade das fachadas individuais, dos interiores das quadras privadas, dos programas diversos. As configurações resultantes são infinitas, a evolução progressiva, flexível e natural”* (VITRUVIUS, 2004).

Por fim, cabe salientar outro aspecto enfatizado no projeto: o parque aquático. Ao contrário da maior parte dos projetos, este substitui o tradicional parque vegetal que, segundo os autores, é problemático em termos de segurança e manutenção, por um enorme parque aquático. Para eles *“a água do Tietê apresenta-se como um tema paisagístico apropriado ao novo bairro. Apesar das construções ao longo do rio, não há em São Paulo um diálogo com a água. Este parque aquático, configurado como espaço público, identifica a paisagem do Bairro Novo. Ele proporciona uma grande luminosidade e um novo panorama, animado ainda por árvores plantadas em pequenas ilhas”* (VITRUVIUS, 2004).

Implantação das quadras. Fonte: VITRUVIUS (2004).

j) Projeto 1046 – menção honrosa

Este projeto procura partir da realidade paulistana e integrar o novo bairro ao conjunto metropolitano, a exemplo dos postulados teóricos apresentados pelo projeto supra apresentado, valendo-se do discurso da diversidade, da intervenção adequada à realidade pré-existente, enfim, um discurso que procura ir contra ao postulado pelos urbanistas modernos.

Segundo os autores, “a implantação do complexo urbano na região Água Branca / Barra Funda implica certamente uma visão global da cidade de São Paulo no contexto de sua evolução. (...) O cuidado com a preservação da paisagem das

calhas dos rios Tietê e Pinheiros passa a ser uma das principais tarefas do urbanismo paulistano visando o planejamento do desenvolvimento e ocupação futura” (VITRUVIUS, 2004).

Vista aérea a partir da Casa Verde.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Implantação geral.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Este projeto está focado, principalmente, nos aspectos concernentes ao lazer, incluindo o paisagismo, com ênfase em grandes parques e áreas verdes, e os relativos à circulação regional e local, incluindo os elementos viários e os modais de transporte.

A tônica para a definição das áreas, seja sob o aspecto construtivo seja sob o aspecto funcional, é sempre visando o uso da área pela metrópole, ou seja, o Bairro Novo não é exclusivamente algo para os moradores do bairro, mas sim, um espaço voltado à metrópole como um todo.

Para os autores, a área das várzeas, tal como já ocorre em grandes porções da metrópole, deve ser destinada a “*áreas livres, equipadas para o entretenimento, o esporte e a convivência urbana e dotadas em alguns pontos, suficientemente espaçados, de alguns equipamentos culturais de **influência metropolitana** como museus, espaços multiuso, teatros, espaços para concertos* (que) *significarão a nova realidade dos nossos rios*” (VITRUVIUS, 2004). Nesse sentido, toda a área ao norte da Avenida Marquês de São Vicente até o canal do Tietê seria destinada a esta finalidade, completando espaços metropolitanos destas várzeas já existentes, como o Parque Vila Lobos no Alto de Pinheiros, o Parque do Anhembi, a área do Jockey Clube etc.

Vista aérea a partir da Pompéia.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Com a implantação deste parque urbano e a devida incorporação das ferrovias, os bairros da Pompéia (Zona Oeste) e da Casa Verde (Zona Norte) seriam devidamente integrados pelo Bairro Novo com a superação dos obstáculos tradicionais das ferrovias e do canal do Tietê.

As quadras são denominadas neste projeto por “módulos urbanos”. Como se pode observar na perspectiva acima, seriam construídos oito módulos, cinco a oeste da Avenida Nicolas Boer e três do lado leste. Cada módulo tem quatro faces, das quais três são compostas de edifícios residenciais (os edifícios coloridos em tons vivos) e uma com um edifício comercial (de fachada envidraçada), marcando o uso misto da área. Segundo os autores, a idéia dos “módulos urbanos” e a concepção do projeto como um todo *“prevê a necessária superposição de funções urbanas, como habitação, serviços, comércios e institucionais, que imprime aos equipamentos uso permanente evitando áreas ociosas de anti-urbanismo”* (VITRUVIUS, 2004).

Estes módulos, de 120 m x 120 m, têm um espaço interno não edificável, arborizado, *“contendo pequenos estares, playgrounds e creche, circundado pelas unidades residenciais bem como pelo bloco de escritórios (...) constituindo o espaço propício ao encontro e convívio dos moradores”* (VITRUVIUS, 2004). Abrigariam, cada módulo, cerca de 12.000 habitantes, totalizando uma população fixa de aproximadamente 100.000 pessoas. Além disso, os edifícios de escritórios e o espaço multiuso atrairiam em torno de 65.000 pessoas, entre empregados, clientes, executivos, e demais usuários.

As vias de transporte seriam radicalmente alteradas, criando uma grande avenida que corta transversalmente os módulos e que constituiria o Centro do Bairro (ver perspectiva a seguir), com as faces dos edifícios comerciais dos módulos voltadas para esta via¹¹⁶. Para a melhor integração dos transportes coletivos, haveria a construção de um monotrilho suspenso ligando os transportes da CPTM aos da SPTrans. Além disso, todas as vias seriam dotadas de ciclovias.

¹¹⁶ Esta avenida teria uma passagem de nível sob a Avenida Nicolas Boer, dando continuidade entre as glebas leste e oeste tanto para pedestres, quanto para ciclistas e veículos, que podem percorrer de forma contínua toda a extensão do centro do bairro. Segundo os autores, *“esse eixo diagonal que estrutura o desenho do bairro constituirá um fato urbanístico novo na região”* (VITRUVIUS, 2004).

Com as grandes glebas verdes (parques), a alta verticalização, o índice de solo permeável seria algo em torno de 60% da área de intervenção. Os estacionamentos, tanto dos moradores, quanto dos edifícios comerciais, seriam subterrâneos em quatro níveis, com entrada nas vias laterais para não sobrecarregar o tráfego da avenida do centro do bairro nos horários de pico.

Centro do bairro.

Fonte: VITRUVIUS (2004).

Para concluir, de acordo com os idealizadores, com a execução deste projeto, *“a cidade, então, verá surgir um novo bairro, que, através da imagem multicolorida das unidades residenciais conferirá presença singular na paisagem paulistana”* (VITRUVIUS, 2004).

9.2.2 A IDEOLOGIA DE BAIRRO E A VALORIZAÇÃO DO ENTORNO – ANÁLISE INTEGRADA DOS PROJETOS: CONSUMIDORES DE ESPAÇO VERSUS HABITANTES

“A reabilitação de certos bairros, especialmente dos centros urbanos, não passa de uma verdadeira consagração da eternidade da cena – bem polida, limpa, enfeitada, transformada ela mesma em museu”
ARANTES, 2001:125.

Para iniciar este subitem, é fundamental trazer uma discussão, já tratada anteriormente, nos capítulos 5 e 8 e, na seqüência, retomar alguns pressupostos discutidos nas considerações metodológicas (capítulo 2). Para isso, nos valem inicialmente da síntese de ARANTES (2001): até meados da década de 1980, *“a abordagem da cidade, tanto no plano prático das intervenções urbanas, quanto no âmbito do discurso teórico específico, se dava prioritariamente em termos de racionalidade, funcionalidade, salubridade, eficiência, ordenação das funções; em suma, falava-se e agia-se em nome da sociedade no seu conjunto; pelo menos era assim na imaginação a um tempo política e técnica das pessoas concernidas. Nos dias atuais, tudo parece obedecer ao princípio máximo da **flexibilização**. Daí o primado do **desenho** – do traçado urbano ao design dos microespaços – e de todo tipo de **representação simbólica** que lhe corresponde. Assim, fala-se cada vez menos em planejamento da cidade que, estaria obrigada a obedecer um modelo estável de otimização do seu funcionamento, e cada vez mais, em **requalificação**, mas em termos tais que a ênfase deixa de ser técnica, para recair no vasto domínio *passé-partout* do ‘cultural’”* (p.136-137). Não é sem razão que quase a totalidade dos projetos apresentados e discutidos do Projeto Bairro Novo procuram produzir um cenário imponente, repleto de equipamentos culturais e de lazer, sempre sob o primado da forma. Antes de prosseguir, retomemos algumas premissas discutidas no início deste trabalho.

Como salientado nas considerações metodológicas, o espaço aqui é compreendido como um produto social que designa um amplo conjunto de **relações** e não pode ser tido como passivo, vazio, produto a ser consumido até desaparecer.

Portanto, o espaço não é neutro, não é simples palco dos agentes sociais ou reflexo das relações sociais. De tal maneira, o espaço (ou os espaços) envolve(m) disputas, conflitos, lutas, choque entre interesses diversos.

É sob esta perspectiva de uma dialética sócio-espacial que o “Bairro Novo” precisa ser compreendido, contextualizado e criticado.

Uma visão do conjunto dos projetos, em que pese as diferenças técnicas entre as soluções adotadas, mostram que posturas modernistas (do plano total e do primado da função) mesclam-se com posturas “pós-modernas” (do plano estratégico, do desenho restrito e do primado da forma, da forma-publicidade).

O planejamento urbanístico, seja aquele que se vale do espaço social como um vazio a ser preenchido, moldado ao prazer de uma técnica supostamente capaz de resolver as negatividades da urbanização, demolindo tudo e construindo o novo; seja aquele que se vale de um discurso de renovação do velho a partir de intervenções que levam em consideração os aspectos históricos e sociais, enfim, o cotidiano da área de intervenção e de seu entorno, é sempre anti-urbano, sempre anti-democrático, pois, em última instância, está sempre a serviço da reprodução ampliada do capital.

Segundo sua concepção (do plano ou do desenho), implícita ou explícita nos projetos discutidos anteriormente, a solução para os problemas oriundos da urbanização enquanto um processo histórico-social concreto é o planejamento (estratégico ou não), a formulação de diretrizes, enfim, é impor um concebido ao vivido, é criar uma nova representação do espaço. Ou seja, os técnicos (detentores do saber) concebem um espaço, o mais próximo possível do ideal (deles), que será “imposto” pelo poder público e pela iniciativa privada aos habitantes (ou melhor, aos consumidores solváveis).

Esta concepção de espaço planejado aproxima-se daquela de um espaço geométrico, vazio, ideal, um “espaço abstrato”, que contrasta com o espaço concreto: do habitar, da vivência, da sociabilidade, repleto de conflitos e contradições, espaço que guarda desejos, memória, vida. Na verdade, o urbanismo “pós-moderno”, com seu discurso de salvar a cidade, *“acabou se revelando uma forma, adotada inclusive pelo establishment, de administrar as contradições,*

camuflando os antagonismos e a miséria crescente. No mais das vezes tais iniciativas (do urbanismo contemporâneo) se resumiam a criar cenários destinados literalmente a fascinar (as imagens dos projetos apresentadas no subitem anterior são bem ilustrativas), verdadeiras imagens publicitárias das administrações locais, sem nenhuma continuidade com práticas sociais que lhes dessem conteúdo. Passo seguinte: recorrendo às mais avançadas técnicas de comunicação de massa forjaram-se identidades para todos os gostos – proliferação de imagens que por isso mesmo não informavam mais nada” (ARANTES, 2001:177).

Nesse sentido, o “sedutor e fascinante” planejamento urbanístico não deve ser pensado em termos de eficácia ou eficiência. Pensar nestes termos implica em assumir o lado do planejamento. Quem deve discutir, seja como um todo ou em projetos específicos, se o planejamento é eficaz ou não, são os envolvidos com ele (técnicos, professores, burocratas, políticos etc). Cabe aqui chamar a atenção, novamente, em relação ao planejamento urbanístico, para dois pressupostos:

- a) O planejamento serve e sempre serviu ao incremento do espaço enquanto mercadoria capitalista. Popularmente, justifica-se a pressa dizendo que “tempo é dinheiro”. Numa analogia poder-se-ia justificar a “necessidade” do urbanismo dizendo que “espaço é dinheiro”. O espaço para os planejadores serve, em última instância, para atrair consumidores de espaço e não habitantes, o espaço é tido como valor de troca em contraposição ao valor de uso. O planejamento (assim como as agências de propaganda que criativamente desenvolvem e veiculam anúncios em jornais, revistas, rádio e televisão), está na base do processo de produção de lugares para o consumo postulado pelo setor imobiliário. Tal setor envolve não somente incorporadores, construtoras, bancos, prefeituras, mas também os planejadores, com o objetivo de conquistar consumidores, ampliando e potencializando o consumo de espaço enquanto mercadoria, enquanto valor de troca. Recorrendo a Henri Lefebvre, o “não-bairro” dos planejadores é representação do

espaço, ao passo que na prática social vivida, o bairro (a vida de bairro) é (ou foi) espaço de representação.

- b) O valor de uso, no entanto, não sucumbe diante do valor de troca. Os consumidores de espaço não deixam de ser habitantes. O vivido não desaparece diante do concebido. A prática social mostra que antes dos cidadãos serem simples consumidores, são humanos, com diferentes desejos e necessidades e são capazes de transformar tudo aquilo que lhes é imposto, tudo aquilo que é concebido. O concebido não anula o vivido, antes, interage com ele numa relação dialética.

Colocados estes dois pressupostos, o que faz o setor imobiliário no que tange aos planos de renovação urbana para ampliar suas possibilidades de vender seus produtos e realizar a reprodução de sua engrenagem? Ele vale-se da ideologia do bairro, buscando no vivido os elementos residuais da vida de bairro que a metropolização fragmentou. Segundo SEABRA (2003) “(...) *apenas pelo costume que temos de gravar palavras e inseri-las na linguagem transportando-as através dos tempos, ainda a palavra bairro será muito referida, usada e mesmo manipulada. Mas o mais importante é que se tornou possível identificar uma certa ideologia de bairro pela ausência das práticas que substantivamente fizeram o bairro na história. É neste plano que faz sentido discutir a idéia de bairro. Ao que parece uma idéia que perdeu o seu lugar; ou que o perdeu apenas como mediação, no âmbito da vida imediata*” (p. 32). Esta ideologia do bairro, que em certo sentido representa uma apologia à vida de bairro encontra-se permeada nos projetos anteriormente discutidos e também nas propagandas de empreendimentos imobiliários, a seguir apresentadas.¹¹⁷

¹¹⁷ Para uma discussão sistematizada mais ampla sobre o conceito de bairro e vida de bairro, sob a perspectiva em que estes conceitos estão sendo aqui tratados, consultar SEABRA (2003) e minha dissertação de mestrado – RAMOS (2001). Tais estudos, direcionados ao bairro (à vida de bairro) e à cidade como categoriais espaciais de análise conceitualmente bem definidas e analisadas necessariamente dentro do processo de urbanização, têm apontado para o fim do bairro, tal como da

O Bairro Novo ainda é um projeto, mas ainda que na condição de projeto já é capaz de promover (ou estimular) transformações espaciais. Isso na medida em que diversos empreendimentos imobiliários, voltados à habitação de classe média-alta, vêm sendo lançados no entorno sul da área do futuro “Bairro Novo”, valendo-se da valorização que a implantação deste projeto causará no entorno, sobretudo na Pompéia, Água Branca e Barra Funda. O primeiro empreendimento vizinho ao Bairro Novo foi lançado em agosto de 2003, e por estar localizado junto ao muro de proteção das vias férreas, recebeu o sugestivo nome de “*Rail Pompéia*”.¹¹⁸

Tais empreendimentos encontram-se lindeiros às ferrovias, ocupando os antigos sítios das indústrias e dos grandes galpões industriais, localizados próximos à rua Carlos Vicari e ao trecho inicial da rua Guaicurus, área degradada, tida como de grande rejeição para empreendimentos imobiliários deste tipo até pelo menos o final da década de 1990.

Estes condomínios de edifícios, compostos de várias torres, foram incorporados e construídos por diferentes empresas, revelando que não há monopólio, mas uma possível “associação” entre as empresas para a ampliação da valorização.

Dois destes empreendimentos foram selecionados como exemplo para mostrar a ideologia do bairro que permeia as estratégias do setor imobiliário para vender seus produtos. Foram escolhidos apenas dois, pois o objetivo aqui não é o de inventariar as estratégias comerciais consubstanciadas nas propagandas

cidade em meio ao processo de configuração da metrópole, configuração entendida no interior do processo de urbanização como um todo.

¹¹⁸ Conforme informações da empresa *Abyara Planejamento e Comercialização*, o *Rail Pompéia* ocupa um terreno de 11.762 m² (anteriormente ocupado por uma indústria), onde estão em construção duas torres com 399 unidades autônomas. A previsão de término das obras é agosto de 2006 para uma torre e fevereiro de 2007 para a outra. São apartamentos de 1, 2 e 3 dormitórios com áreas que variam de 60 a 240 m² por unidade. Incorporado pelas empresas *Mac Investimentos e Participações Ltda* e *Koema Empreendimentos e Participações Ltda*, as torres foram um sucesso de vendas e impulsionaram a incorporação e construção de uma larga seqüência de lançamentos ao seu redor, envolvendo a própria *Mac*, assim como outras empresas incorporadoras e construtoras. De meados de 2003 até o presente momento o que se vê na área é uma seqüência de demolições de velhas fábricas, casas operárias, bem como comércios de usos transitórios (concessionários de veículos e estacionamentos, por exemplo) que utilizavam a área em desindustrialização até que esta fosse encaminhada para uma nova vocação. Recentemente, o maior concessionário de veículos *Chevrolet* da América Latina (*Pompéia Veículos*) teve suas instalações demolidas para dar lugar a novos e modernos edifícios de apartamentos.

veiculadas por tais empreendimentos, na medida em que os dois escolhidos são típicos. Ambos, apesar de localizados na antiga “centralidade” da Água Branca, dizem-se em Pompéia.¹¹⁹

O primeiro denomina-se “*Sphera*” e quanto à sua localização afirma-se que a Pompéia se encontra “*na confluência de bairros consagrados, (destacando-se) como um pólo de valorização*”¹²⁰. Segundo o anúncio “*caminhar pela Pompéia é uma sucessão de agradáveis surpresas. O lugar é um sossego, está perto do centro, oferece inúmeras atrações. **E faz parte de uma seleta região a ser beneficiada com o Projeto Bairro Novo, da Prefeitura.** A Pompéia não se projeta apenas como um bairro de alta qualidade residencial, charmoso e completo, também mostra sua vocação para a modernidade e **evidencia o potencial de valorização**”.*

O segundo empreendimento selecionado para frisar a ideologia do bairro é ainda mais nobre que seus vizinhos (*Sphera* e *Rail Pompéia*) e foi denominado *Pateo Pompéia*, tido como “*um empreendimento à altura do charme e sofisticação da Pompéia*”¹²¹. O empreendimento localiza-se na Rua Joaquim Ferreira 141 em frente ao *Rail Pompéia*, localizado no número 124 da mesma rua. Segundo os empreendedores, a Pompéia é “*um bairro charmoso, de vanguarda e de cultura latente. **Considerada a ‘Liverpool Brasileira**”¹²², a Pompéia viu nascer, em suas*

¹¹⁹ O recurso à toponímia é algo muito marcante no setor imobiliário: nomes de lugares trazem representações embutidas. Morar no Morumbi é melhor que morar na Vila Sonia, embora o mercado imobiliário venda “Morumbi” na Vila Sônia. O mesmo ocorre com Vila Buarque e Higienópolis, Pompéia e Perdizes, Pompéia e Água Branca, e os exemplos se multiplicam por toda a metrópole. Chega-se, por vezes, a inventar novas toponímias para fugir de designações sem valor ou com valor depreciativo: como exemplo pode-se citar o “bairro” Nova Klabin, situado em parte do Cursino.

¹²⁰ Texto veiculado em anúncio de duas páginas inteiras publicadas na Folha de São Paulo de 12/10/2005. Lançado em setembro de 2005, com incorporação e construção da empresa *Klabin Segall*, ocupa uma área de 5.868 m² (antes ocupada pelo concessionário Pompéia Veículos) na qual serão construídas duas torres de 32 pavimentos cada, com previsão de término das obras em setembro de 2008. Compreende a construção de 224 unidades autônomas com 3 dormitórios e área de 103 m².

¹²¹ Cf. informe publicitário de quatro páginas inteiras que circulou no jornal *Folha de São Paulo* em novembro de 2005. O *Pateo Pompéia*, concebido numa parceria incorporação/construção entre as empresas *Mac Investimentos e Participações Ltda* (mesma do *Rail Pompéia*), *Cyrella Brazil Realty* e *Phoenix Participação* foi lançado em setembro de 2005, quase que simultaneamente ao *Sphera* (da *Klabin Segall*). Serão construídas 4 torres de 24 pavimentos cada, totalizando 284 unidades tipo e 4 coberturas, num terreno de 17.800 m², antes ocupado por uma indústria metalúrgica. Os apartamentos de 4 dormitórios terão área privativa de 147 a 167 m² e coberturas de 290 m² (Cf. CYRELA, 2006).

¹²² A Pompéia foi considerada por quem a “Liverpool brasileira”, senão pelos próprios autores do anúncio?!

alamedas arborizadas, expoentes da cena artística nacional. Aqui se criaram Rita Lee e os Mutantes, Lina Bo Bardi transformou o velho em novo no Sesc Fábrica Pompéia. Um bairro que no início do século (passado¹²³) foi impulsionado pelo calor das caldeiras, hoje abraça com o mesmo calor várias novas gerações.¹²⁴ É nesse ambiente pulsante e em constante transformação que surge o empreendimento síntese de tudo isso, o Pateo Pompéia. Com bosque privativo, piscinas, salas de cinema, de artes e de música, além de outros espaços destinados a cultura e lazer o Pateo Pompéia inaugura uma nova era.” Adiante, no mesmo anúncio, complementa-se que na Pompéia “você encontra tudo o que precisa para se divertir e viver muito bem. Espaços para dança, música, arte, gastronomia, lazer, compras e **caminhos que vão [ao] encontro a amigos e amores. Irrigada pelas principais artérias da cidade, daqui se vai ao longe... mas também se volta**”.

Como se vê, além de valerem-se do “transbordo” da valorização em torno da expectativa do Projeto Bairro Novo, os empreendimentos supra citados reformulam o contato com as vias férreas, tornando-as elementos bucólicos da paisagem, manipulam o sentido do conceito de bairro, resgatando em seus discursos elementos da vida de bairro pré-metropolitanos.

Esta mesma ideologia também aparece largamente nos projetos do Bairro Novo apresentados no item anterior. Tais projetos carecem, de maneira geral, de um entendimento mais profundo da relação entre sua área de intervenção e a cidade de São Paulo como um todo. Demonstram estarem desconectados da realidade histórico-concreta de São Paulo, apesar do discurso em contrário.

Apesar da “preocupação” de alguns projetos em buscar a integração entre a área foco do projeto e o entorno, constata-se que eles apontam para um local ilhado em meio ao seu entorno, tal como os bairros jardins da várzea do Pinheiros. Soa como uma tentativa de utilizar esta porção “vazia” da várzea do Tietê para fazer o

¹²³ Correção do autor.

¹²⁴ Os autores do anúncio fazem apelo ao aspecto “cultural” e “arquitetônico” do “bairro”, novamente nos fazendo lembrar do papel da indústria cultural invocando a história do lugar para transformá-la em objeto de consumo.

que foi feito em grande parte da rica e valorizada várzea do Pinheiros ao longo do século passado.

Figura com a indicação da localização do empreendimento *Sphera* (Rua Carlos Vicari, 340). Ao norte da indicação localiza-se a área do projeto Bairro Novo, compreendida no trecho pouco arruado do croqui.
Fonte: ABYARA (2006).

Há, pois, um conflito entre estes dois elementos da produção social do espaço: de um lado o espaço como produto-produtivo (valor de troca, espaço concebido) e, de outro lado, o espaço dos habitantes (valor de uso, espaço vivido).¹²⁵

¹²⁵ O autor deste trabalho tem consciência de que o presente estudo longe está (e nem poderia ter tal pretensão) de esgotar o entendimento desta relação entre o espaço concebido e o vivido.

Centro Empresarial Água Branca e sua arquitetura “pós-moderna”.

Avenida Francisco Matarazzo (vista sentido bairro – Lapa). À direita imóvel tombado da antiga IRFM, hoje de propriedade da Ricci Engenharia.

Vista da parte leste do terreno da Ricci, ao lado do viaduto Antarctica. O edifício de arquitetura “pós-moderna” do outro lado do viaduto também foi construído pela Ricci em 1998.

Ao fundo, vista do Centro Empresarial Água Branca. No primeiro plano, terreno da Telefônica, em área do Projeto Bairro Novo.

Casa das Caldeiras, edifício tombado pelo Condephaat, e Centro Empresarial Água Branca.

Indústria cultural no primeiro plano: biblioteca do Memorial da América Latina. Indústria do Ensino ao fundo, em mais um edifício “pós-moderno”: campus da Universidade Nove de Julho (Uninove).

Parlamento latino-americano (Memorial da América latina), na Av. Auro Soares de Moura Andrade, ao lado da Estação Intermodal da Barra Funda.

Sede da Federação Paulista de Futebol (FPF), no cruzamento da Av. Marquês de São Vicente com Av. Antarctica.

Obras do novo Bourbon Shopping Pompéia. Nova arquitetura para o atendimento de consumidores de alto poder aquisitivo.

Obras do Bourbon Shopping Pompéia no primeiro plano e Centro Empresarial Água Branca ao fundo.

O anúncio da “contrapartida”: o piscinão para retenção de águas pluviais no cruzamento das avenidas Pompéia e Francisco Matarazzo (Largo da Pompéia), local de freqüentes inundações, é realizado e patrocinado pela Cia. Zaffari Bourbon.

Estação Água Branca da CPTM, em operação desde 1867. A CPTM tem planos de reconstruir a estação para o *check-in* remoto ao aeroporto de Guarulhos, constante dos planos de expansão e modernização desta Companhia.

Edifícios em processo de demolição para a construção do “pós-moderno”: No primeiro plano (com o muro pichado e a faixa azul) o edifício que abrigava um Concessionário Ford (Grupo CAO) e ao fundo, onde se vê uma chaminé, edifício em que funcionava a antiga Torrefação de Café Santa Ifigênia.

Obras do edifício residencial *Railway Pompéia* em área que abrigava uma indústria metalúrgica.

O edifício *Railway Pompéia* fica bem ao lado dos trilhos ferroviários da Sorocabana (à esquerda). Ao fundo, vista do Centro Empresarial Água Branca.

Stand de vendas do futuro edifício *Pateo Pompéia*. Ao fundo, as obras de seu vizinho, *Railway Pompéia*.

À esquerda, quiosque de vendas do *Pateo Pompéia*. A direita, área do stand do futuro edifício *Sphera*, da Klabin-Segall.

Segundo a publicidade do outdoor, o *Pateo Pompéia* é um sucesso total de vendas. Entre a placa e os armazéns à esquerda, correm os trens da CPTM.

Anúncio de mais um lançamento da MAC-Cyrella ao lado dos três edifícios residenciais acima referidos.

Vista da área do futuro lançamento da MAC-Cyrella. Ao fundo, vista da Serra da Cantareira. Todos estes edifícios lindeiros às ferrovias estão fora do perímetro do Bairro Novo, mas certamente se beneficiam da “futura” vizinhança.

No primeiro plano terreno da CET (Prefeitura Municipal) em área do Bairro Novo. No segundo plano os edifícios do *Railway Pompéia*. Ao fundo, o bairro da Pompéia.

10 CONCLUSÕES

Estas conclusões não pretendem ser mera recapitulação das discussões desenvolvidas ao longo do texto. Serão também, mas esperamos que não seja somente isso.

Tendo-se em conta esta pesquisa como um todo, tanto sua parte teórica quanto empírica, pode-se concluir que o imobiliário assume um papel de larga importância no contexto das transformações urbanas. E o que faz tal setor? Em última instância, ele desmancha e faz de novo, ele produz incessantemente novas espacialidades, seja no contexto do urbanismo moderno ou no do pós-moderno.

Para tentar compreender a produção destas novas espacialidades, a pesquisa buscou analisar, a partir de uma porção da metrópole paulistana, a relação sócio-espacial que se dá entre a dimensão da vida, cada vez mais restrita; e a dimensão do negócio, cada vez mais ampla. Os espaços do habitar, do trabalho e do lazer convertidos em mercadoria e, por isso, segregando as pessoas, separando ricos e pobres. O planejamento urbanístico (estratégico ou não) da porção analisada dialoga com potenciais consumidores, longe está de lidar com pessoas, cidadãos.

O capitalismo rompeu mais uma barreira e ultrapassou mais uma fronteira: e a terra, de obstáculo, metamorfoseou-se em mercadoria altamente lucrativa, sendo a localização (renda diferencial de situação) uma condição *sine qua non* dos altos investimentos que ela suporta. Nesse sentido, a renda diferencial de situação é também condição *sine qua non* para a realização dos investimentos geradores da renda diferencial transcendente.

O exame à área em análise, seja o da ocupação do antigo terreno da Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, seja o da Operação Urbana Água Branca, mas sobretudo o da construção do Bairro Novo apontam para o caminho da valorização das áreas lindeiras às linhas férreas, tanto ao sul, em direção à área central da cidade, como ao norte, em direção ao canal do Tietê. Quem, há vinte ou mesmo dez anos atrás, poderia imaginar que do terraço de seu apartamento de alto padrão avistaria bem ao lado o trem suburbano passando? Pois muitos moradores da Água Branca e Barra Funda (a exemplo do SoHo de Nova Iorque) já

vivem essa realidade e muitos outros viverão num futuro breve. E o mesmo trem que ontem afastava, hoje aproxima.

A velocidade das transformações urbanas e urbanísticas que ocorrem neste espaço são impressionantes. Nos últimos anos tudo foi sendo articulado política, econômica e culturalmente para garantir a ocupação, o mais lucrativa possível, desta porção da cidade. Nas décadas de 1980 e 1990, as articulações políticas e econômicas foram sendo preparadas e estima-se que nos próximos vinte anos os frutos sejam colhidos, momento em que, certamente, este pedaço do oeste próximo ficará irreconhecível aos olhos daqueles que hoje o olham, tendo em vista a magnitude dos projetos aventados e dos já em execução.

É difícil tentar estimar o retorno dos investimentos realizados nesta porção da cidade, já que o mercado imobiliário, além de ser essencialmente especulativo, é muito fechado, não se tendo acesso à sua contabilidade. Ainda assim, uma parte dos investimentos são visíveis: novas ruas e avenidas, infra-estrutura, novos edifícios de alto padrão (residenciais e comerciais), novas pontes, novas estações de trem, todo tipo de embelezamento urbano, parques, áreas verdes, obras de drenagem e saneamento etc. Se os investimentos visíveis são desta magnitude, se não é possível estimar o retorno, é possível ao menos imaginar de que ordem de grandeza eles são. Novas pesquisas poderão tentar entrar neste obscuro caminho, ficando aqui a sugestão do desafio.

Mas, em essência, o que significam os processos de valorização acima mencionados levados a cabo pelo público em associação com o privado? Como vimos, todos os projetos aventados e as obras já realizadas criam diferenças entre esta área e o restante da cidade. Diferença que significa maior segregação e fragmentação do espaço, mas diferenças que alimentam o processo de valorização. Afinal, é a diferença entre os lugares (representada pelas rendas diferenciais) que permitem a valorização ampliada de lugares selecionados na cidade. Quando maior o gradiente desta diferenciação, ou seja, quanto mais equipado e “belo” for um espaço em relação à cidade como um todo, mais valor este terá.

Por fim, após serem percorridos os indissociáveis caminhos dos processos de urbanização, valorização, segregação, suburbanização, periferização,

industrialização, desindustrialização, hierarquização, ainda que vistos de forma parcial e inacabada, os canteiros de obras (visíveis e invisíveis) mencionados na apresentação desta tese agora ganham outro significado e propõem mais indagações. E, quem sabe, o leque de perguntas seja, agora, maior do que aquele que se pensou no ponto de partida.

Da mesma forma que devemos procurar a totalidade sem ter a pretensão de alcançá-la, devemos procurar a compreensão dos processos, das formas, das funções e das estruturas, sem também ter a menor pretensão de encontrá-las.

Tarefa árdua, mas creio profícua.

*

Post-scriptum: há uma outra questão que não quer calar: é possível um urbanismo diferente deste que foi discutido nesta pesquisa? Sim e não. Na verdade, é possível um urbanismo diferente, mas a questão que vem em seguida é: diferente quanto e como? Diferente em que contexto? Destinado a quem?

Voltemos à pergunta inicial: uns acreditam ou tendem a acreditar que seja possível fazer um urbanismo democrático tanto no discurso quanto na ação. Nós duvidamos. Afinal, que urbanismo poderia ser instrumento de justiça social no modo capitalista de produção? Não seria esta uma visão pessimista? O pensamento positivista ou cartesiano (muito presente no mundo “pós-moderno”) fatalmente diria que sim, tal como $2+2 = 4$! Mas não se trata de pessimismo ou de otimismo, pois ao se discutir o planejamento urbano, ou melhor dizendo, o “planejamento estratégico”, é preciso colocá-lo em seu devido lugar. É fundamental lembrar quem é a mãe que o pôs no mundo e que o sustenta: o modo capitalista de produção.

Segundo ARANTES (2001), *“uma coisa porém é certa e precisa ser repisada: não há como expurgar, no projeto moderno (e pós-moderno), seu nexos orgânico e deliberado com a sociedade capitalista **em um dado momento de sua evolução**”* (p.63) E mais, *“talvez por se tratar de arquitetura, nunca os laços de família com as ‘vanguardas’ do capital se mostraram tão visíveis; afinal, mais do que as outras*

artes, não há como isolá-la em uma espera distinta daquela governada pela lógica do mundo da produção” (p.96).

Ou seja, não se trata simplesmente de qualificar o urbanismo e seu futuro (com novos pensamentos reformistas e discursivos), mas de compreender que a questão é muito mais profunda do que a aparência insiste em mostrar. É necessário compreender que a crítica ao planejamento urbanístico tem que ser radial.

São as **relações sociais**, hoje engendradas e reproduzidas pelo modo de produção capitalista, que devem ser **objeto de radical transformação**. Criar alternativas ao planejamento urbanístico é somente, ainda que com as melhores das intenções, dar uma nova roupagem a este instrumento de reprodução do capital imobiliário na cidade.

A realidade concreta não deixa ocultar: mudanças radicais exigem transformações não menos radicais nas **relações sociais**. Intervenções pontuais podem ser, no máximo, reformistas, quando não ilusões, máscaras, novos instrumentos de camuflagem. O grande receio de uma crítica pontual a esse ou aquele urbanismo é o de desqualificá-lo, colocando outro mais perverso e com mecanismos mais refinados em seu lugar; assim como fizeram os críticos do planejamento modernista que propuseram, ainda que não conscientes de que o faziam, um urbanismo “pós-moderno” tão perverso e segregador quanto seu “antecessor”. Assim, não adianta podar os galhos de uma “árvore ruim”. É necessário podar a árvore toda pela raiz; talvez, no caso do capitalismo e de seu urbanismo, estejamos nos referindo nessa analogia não a uma árvore, mas a uma floresta inteira. Por enquanto, por efeito também da enorme alienação (outro poderoso instrumento do capital) esta parece ser uma luta de David contra Golias!

Tal como dito de passagem na introdução deste trabalho (também implícita ao longo de vários capítulos), assim como os operários da construção civil, muitos profissionais (urbanistas, arquitetos, engenheiros etc.) estão introduzidos e muito bem encaixados num perverso esquema de exploração, cujo trabalho é, em última instância, utilizado para mover a reprodução ampliada do capital.

Mas não se trata apenas dos profissionais acima citados. Todos nós (inclusive geógrafos e eu me incorporo à lista), incluídos ou excluídos, marginais ou centrais,

somos parte da reprodução deste perverso modo de produção e reprodução: de mercadorias, de espaços, de pessoas, de mentalidades, de felicidade, de amor, de ódio, de paz, de sonhos, de violência, de cultura, de contra-cultura, de lazer, de ócio, de negócios, e a lista não terminaria sem um “etc”.

O que fazer então? Que alternativa radical poderia ser vislumbrada? Não existe uma fórmula mágica e pronta capaz de resolver séculos de história num projeto. Aliás, não é de projetos que estamos falando. Também não é em direção a um suposto resgate do público que devemos seguir. O público está imerso no privado, de braços dados com ele e isso é histórico. É em direção ao *uso* que poderíamos caminhar (ou correr) e neste espaço *do uso* não há lugar para um novo urbanismo, mas para um novo modo de produção, com novas relações sociais, com uma nova maneira criativa de construir o espaço. É em direção à criação de um espaço (não mais da produção) que poderíamos seguir. Uma utopia? Não creio. Talvez um sonho em construção...

*

11 REFERÊNCIAS

11.1 BIBLIOGRÁFICAS

- AB'SÁBER, A.N. (1956) *Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo*. São Paulo. 1v. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo. 231p.
- _____ (1958) O Sítio Urbano de São Paulo. In: AZEVEDO, A. de (dir.) *A Cidade de São Paulo: estudos de Geografia Urbana – a região de São Paulo*. Vol. I. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p.27-31.
- ABYARA (2006) *Abyara Planejamento e Comercialização*. Disponível em <<http://www.abyara.com.br/sphera>>. Acesso em 17 mar. 2006.
- ALFREDO, A. (1999) *A luta pela cidade na metrópole de São Paulo: do projeto à construção da Avenida Água Espraiada*. São Paulo. 1v. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. 189p.
- ANDRADE, M.M. de (1991) *Bairros Além-Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho*. São Paulo. 1v. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. 253p.
- _____ (2000) Brás, Moóca e Belenzinho: formação e dissolução dos antigos bairros “italianos” além-Tamanduateí. In: *Travessia: revista do migrante*. nº 38. Ano XIII. São Paulo: Centro de Estudos Migratórios, p.5-10.
- ARANTES, O.B.F. (2001) *Urbanismo em fim de linha: e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. 2ª edição. São Paulo: Edusp, 222p.
- _____ (2002) Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: *A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*. 3ª.edição. Petrópolis: Vozes, p.11-74.
- ARAÚJO, J.R. de C. (2000) *Imigração e Futebol: o caso Palestra Itália*. São Paulo: Sumaré/Fapesp, 151p.
- ARCOWEB (2006) *Arquitetura – Interiores - Design*. Disponível em <http://www.arcoweb.com.br/forum/discute.asp?forum_id=15956>. Acesso em 2 fev.2006.
- BACELLI, R. (1982) *História dos Bairros de São Paulo: Jardim América*. Vol. 20. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico

da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 133p.

BAITZ, R. (2004) *O Metrô Chega ao Centro da Periferia: estudo do concurso público nacional de reconversão urbana do Largo da Batata e da Operação Urbana Faria Lima em sua nova fase*. São Paulo. 1v. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 271p.

BANDEIRA JR, A.F. (1901) *A Indústria no Estado de São Paulo em 1901*. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 225p.

BARCELOS, F. de (1983) *Companhia Vidraria Santa Marina – 80 anos de Sociedade Anônima / 90 anos de vidro: a biografia de um monumento*, São Paulo: 272 p.

BARRO, M. (1977) *História dos Bairros de São Paulo: Nossa Senhora do Ó*. Vol. 13. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 140p.

BOSI, E. (1979) *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: T.A. Queiroz Editor, 402p.

BOTELHO, A. (2003) *Relações entre as Formas de Financiamento do Setor Imobiliário e a Produção do Espaço na Cidade de São Paulo: casos de segregação sócio-espacial*. 1º Relatório Parcial de Pesquisa FAPESP. São Paulo: Universidade de São Paulo, 210p.

(2005) *O financiamento e a financeirização do setor imobiliário: uma análise da produção do espaço e da segregação sócio-espacial na cidade de São Paulo através do estudo do mercado da moradia*. São Paulo. 1v. Tese (Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. 341p.

BRANDÃO, I. de L. & FIALDINI, R. (1996), *Santa Marina 100 anos – um futuro transparente*, São Paulo: Dórea Books and Art.

BRANT, V.C. & KOWARICK, L. (coord.) (1976) *São Paulo 1975: crescimento e pobreza*. 4ª edição. São Paulo: Edições Loyola, 157p.

BRITO, M.S. (2001) *A Participação da Iniciativa Privada na Produção do Espaço Urbano: São Paulo, 1890-1911*. São Paulo. 1v. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. 213p.

- CANABRAVA, A.P. (1953) As Chácaras Paulistanas (primeiros estudos), In: *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*. Vol. 4. nº 1. São Paulo: Arfvbssociação dos Geógrafos Brasileiros, p.97-104.
- CANDIDO, A. (1977) Os Tipos de Povoamento. In: *Os Parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida*, 4ª edição. São Paulo: Duas Cidades.
- CANO, W. (1977) Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. Rio de Janeiro: Difel, 317p.
- CARLOS, A.F.A. (1994) *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo: Edusp. 270p.
- _____ (2001) *Espaço-tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 368p.
- CASTELLS, M. (1975) La transformación de las relaciones entre ciudad e industria y las teorías clásicas de la localización, In: *Sociología del Espacio Industrial*. Madrid: Ayuso, 235p.
- CICCACIO, A.M. & BARRETO, J (2001) O Centro Além dos Trilhos. In: *Revista Urbs*. Ano V. Nº 20. São Paulo: Associação Viva o Centro, p. 3-7.
- CONDEPHAAT (1985) Estudo de tombamento do Edifício que abriga as instalações das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, sito à Av. Francisco Matarazzo, n.º1.096 – Capital, Processo n.º 24.203/1985. São Paulo: Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo, s/p.
- CYRELLA (2006) *Cyrela Brazil Realty – Pateo Pompéia*. Disponível em <<http://www.cyrela.com.br/ficha/pateopompeia>>. Acesso em 17 mar. 2006.
- DAVIS, K. (1977) *Cidades: a urbanização da humanidade*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Zahar. 221p.
- DEAN, W. (1991) *A Industrialização de São Paulo (1880-1945)*, trad. de Otávio Mendes Cajado. 4ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: 269p.
- DICK, M.V.P.A. (1996) *A Dinâmica dos Nomes na Cidade de São Paulo: 1554-1897*. São Paulo: Annablume, 399p.
- DIEESE (2001) *Os Trabalhadores e a Reestruturação Produtiva na Construção Civil Brasileira – Estudos Setoriais n.º 12*. São Paulo: DIEESE.
- DONNE, M.D. (1983) *Teorias sobre a cidade*. Tradução de José Manuel de Vasconcelos. São Paulo: Martins Fontes. 255p.

EMURB (1985) *Plano de Urbanização Pompéia (Z8-060/2)*. São Paulo: Empresa Municipal de Urbanização.

_____ (1991) *Operação Urbana Água Branca*. São Paulo: Empresa Municipal de Urbanização, 56p.

_____ (1995) *Operação Urbana Água Branca. Documento Técnico / Lei 11.774 de 18 de maio de 1995*. São Paulo: Empresa Municipal de Urbanização / Departamento de Operações Urbanas, 24p.

EXAME (2006) Rede Zaffari: expansão além do mercado gaúcho. In: *Revista Exame*. Disponível em: <<http://app.exame.abril.com.br/revista/exame/edicoes/0868/negocios/m0082078.html>> Acesso em 29 mai. 2006.

FIX, M. (2001) *Parceiros da Exclusão – duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada*. São Paulo: Boitempo, 256p.

FRÚGOLI JR., H. (2000) *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez-Edusp-Fapesp, 264p.

GEORGE, P. (1983) *Geografia Urbana*. Tradução do Grupo de Estudos Franceses de Interpretação e Tradução. São Paulo: Difel, 236p.

GOTTDIENER, M. (1997) *A Produção Social do Espaço Urbano*. 2ª edição. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: EDUSP, 310p.

HARVEY, D. (1980) Valor de Uso, Valor de Troca e a Teoria do Uso do Solo Urbano. In: *A Justiça Social e a Cidade*. Tradução de Armando Corrêa da Silva. São Paulo: Hucitec, p.131-166.

_____ (1990) *Los Limites Del Capitalismo y la Teoria Marxista*. México: Fondo de Cultura Económica, 469 p.

_____ (1994) *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 4ª edição. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 349p.

HERRMANN, L. (1994) Estudo do desenvolvimento de São Paulo através da análise de uma radial: a estrada do café (1935). In: *Revista do Arquivo Municipal*. Ano X. Volume XCIX. São Paulo: Departamento Municipal de Cultura, p.7-55.

HOLANDA, S.B. de (1957) *Caminhos e Fronteiras*. Rio de Janeiro: José Olympio Editôra, 334p.

- ISTOÉ DINHEIRO (2006) O Grande Enigma do Zaffari: rede gaúcha de supermercados chega a São Paulo. Expansão ou vitrine para possíveis compradores? In: *Revista Istoé-dinheiro on-line*. Disponível em: <http://www.terra.com.br/istoedinheiro/439/negocios/enigma_zaffari.htm> Acesso em 26 mai. 2006.
- KOFMAN, E. & LEBAS, E. (1996) Lost in Transpositions: time, space and the city. In: LEFEBVRE, H. *Writings on Cities*. Oxford/UK–Cambridge/USA: Blackwell Publishers, p.3-60.
- KOWARICK, L. & CAMPANÁRIO, M. (1994) São Paulo – metrópole do subdesenvolvimento industrializado: do milagre à crise econômica. In: KOWARICK, L. (org.) *As Lutas Sociais e a Cidade – São Paulo: passado e presente*. 2ª edição revisada e atualizada. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p.53-72.
- LANGENBUCH, J.R. (1971) *A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE. 527p.
- LE GOFF J. (1998) *Por Amor às Cidades: conversações com Jean Lebrun*, trad. De Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 159p.
- LEFEBVRE, H. (1973) *A Re-produção das Relações de Produção*. Tradução de Antonio Ribeiro e M. Amaral. Porto: Publicações Escorpião, 115p.
- _____ (1975) *De lo Rural a lo Urbano*. 3ª edição. Barcelona: Ediciones Península, 268p.
- _____ (1976) *Espacio y Política: el derecho a la ciudad II*. Barcelona: Ediciones Península, 157p.
- _____ (1991) *O Direito à Cidade*. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Editora Moraes, 145p.
- _____ (1995) *Lógica Formal, Lógica Dialética*. 6ª edição. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 312p.
- _____ (1997) *The Production of Space*. Tradução de Donald Nicholson-Smith. Oxford/UK-Cambridge/USA: Blackwell Publishers, 454p.
- _____ (1999a) *A Cidade do Capital*. Tradução de Maria Helena Rauta Ramos e Marilene Jamur. Rio de Janeiro: DP&A, 180 p.
- _____ (1999b) *A Revolução Urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 178 p.

- LEMOS, C.A.C. (2004) *O Que é Patrimônio Histórico*. 5ª edição. São Paulo: Brasiliense, 115p.
- MAGALHÃES JR., J. (2005) *Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto. Parte 8 – Operação urbana Água Branca, revisão e proposição*. Arquitextos nº 066.03. São Paulo: Vitruvius, 16p.
- MAGNANI, J.G.C. (1998) Transformações na cultura urbana das grandes metrópoles. In: MOREIRA, A. da S. (org.), *Sociedade Global: cultura e religião*, Petrópolis: Vozes, p. 56-78.
- _____ (2000) Quando o campo é a cidade: fazendo Antropologia na metrópole. In: MAGNANI, J.G.C. & TORRES, L.L. (orgs.) *Na Metrópole: textos de Antropologia Urbana*. 2ª edição. São Paulo: Edusp/Fapesp, p.15-53.
- MAIA, D.S. (2000) *Tempos Lentos na Cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa – PB*, São Paulo. 1v. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 364p.
- MARICATO, E. (2002) As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias – planejamento urbano no Brasil. In: *A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*. 3ª.edição. Petrópolis: Vozes, p.121-192.
- MARTINS, J.S. (1976) *Conde Matarazzo – O Empresário e a Empresa: estudo de Sociologia do desenvolvimento*. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 121p.
- _____ (1983) A sujeição da renda da terra ao capital e o novo sentido da luta pela reforma agrária. In: *Os Camponeses e a Política no Brasil: as lutas sociais no campo e seu lugar no processo político*. 2ª edição. Petrópolis: Vozes, p.151-178.
- _____ (1996a) *O Cativo da Terra*. 6ª edição. São Paulo: Hucitec, 157p.
- _____ (1996b) As temporalidades da história na dialética de Lefebvre. In: *Henri Lefebvre e o Retorno à Dialética*. São Paulo: Hucitec, p.13-23.
- _____ (1992) *Subúrbio – vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha*. São Paulo – São Caetano do Sul: Hucitec / Prefeitura de São Caetano do Sul, 363p.
- _____ (2000) *A Sociabilidade do Homem Simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. São Paulo: Hucitec, 210p.

- MATOS, O.N. de (1958) São Paulo no século XIX. In: AZEVEDO, A. de (direção) *A Cidade de São Paulo: estudos de Geografia Urbana – a evolução urbana*. Volume II. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p.40-100.
- MATTOS, D.L. de (1958) O Parque Industrial Paulistano. In: AZEVEDO, A. de (direção) *A Cidade de São Paulo: estudos de Geografia Urbana – aspectos da metrópole paulista*. Volume III. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p.5-98.
- MARX, K. (1985) *Capítulo VI Inédito de O Capital: resultados do processo de produção imediata*. São Paulo: Moraes, 169p.
- _____. (1987) *O Capital – crítica da economia política*. Livro Terceiro. Vol. VI. 5ª edição. Tradução de Reginaldo Sant'anna. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p.935-1011.
- MENDES, R.S. (1958) Os bairros da zona sul e ocidentais. In: AZEVEDO, A. de (direção). *A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – aspectos da metrópole paulista*. Volume III. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p.320-363.
- MILLIET, S. (1982) *Roteiro do Café e Outros Ensaio: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil*. 4ª edição revisada e aumentada, São Paulo / Brasília: Hucitec / Instituto Nacional do Livro, 188p.
- MORAES, A.C.R. & COSTA, W.M. da (1975) Valor, Espaço e a Questão do Método. In: *Temas de Ciências Humanas*. nº 5. São Paulo: Livraria Editôra Ciências Humanas, p. 59-73.
- _____. (1999) *Geografia Crítica: a valorização do espaço*. 4ª edição. São Paulo: HUCITEC, 196 p.
- MORSE, R.M. (1970) *Formação Histórica de São Paulo (de Comunidade à Metrópole)*. São Paulo: Difel, 447p.
- NEGRI, B. (1996) *Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo (1880-1990)*. Campinas: Editora da Unicamp, 242p.
- OLIVEIRA, A.U. de (1990) *Modo capitalista de produção e agricultura*. 3ª edição. São Paulo: Ática, 88p.
- OLIVEIRA, F. de (1972) A Economia Brasileira: crítica à razão dualista. In: *Estudos Cebrap 2*. São Paulo: Editora Brasileira de Ciências/Cebrap, 87p .
- _____. (1976) Acumulação Capitalista, Estado e Urbanização: a nova qualidade do conflito de classes. In: *Revista Contraponto*, nº 1. Niterói: Centro de Estudos Noel Nutels, p.5-13.

OLIVEIRA, R.M. de (1995) *Perdizes: um momento do imenso movimento do mundo*. São Paulo. 1v. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. 112p.

PACHECO, J.A.A. (1982) *Perdizes: História de um Bairro*. Volume 21. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo, 272p.

PETRONE, M.T.S. (1968) *A Lavoura Canavieira em São Paulo expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 241p.

PETRONE, P. (1958) São Paulo no século XX. In: AZEVEDO, A. de (dir.). *A Cidade de São Paulo: estudos de Geografia Urbana – a evolução urbana*. Volume II. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p.101-165.

_____ (1995) *Aldeamentos Paulistas*. São Paulo: Edusp, 396p.

PINTAUDI, S.M. (1992) O Shopping Center no Brasil – condições de surgimento e estratégias de localização. In: PINTAUDI S.M. & FRUGOLI JR, H. (orgs.) *Shopping Center: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras*. São Paulo: Editora da UNESP, p.17-43.

RAMOS, A.W. (1998) *Industrialização e Desindustrialização na Metrópole Paulistana*. São Paulo. 1v. Trabalho de Graduação Individual – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 270 p.

_____ (2001a) *Fragmentação do Espaço da/na Cidade de São Paulo: espacialidades diversas do bairro da Água Branca*. São Paulo. 1v. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 196 p.

_____ (2001b) Desindustrialização na Metrópole Paulistana: o caso da Água Branca. In: *Revista Geousp: espaço e tempo*. nº 10. São Paulo: Humanitas, p.91-113.

_____ (2002) Espaço-Tempo na cidade de São Paulo: historicidade e espacialidade do “bairro” da Água Branca. *Revista do Departamento de Geografia*. nº.15, São Paulo: Universidade de São Paulo, p.65-75.

_____ (2003) A Revolução do urbano e a atuação da indústria imobiliária na cidade de São Paulo. In: *I Seminário de Pesquisa em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana (SEPEGE)*. São Paulo: Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Cd-Rom.

_____ (2004) Cotidiano, espaço e tempo de um antigo bairro paulistano:

- transformações da cidade e a dimensão do vivido. *Revista GEOUSP: espaço e tempo*. nº 15, São Paulo: Humanitas.
- REIS FILHO, N.G. (1994) *São Paulo e Outras Cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo: Hucitec, 215p.
- SANTOS, M. (1990) *Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel / Secretaria de Estado da Cultura, 117p.
- _____ (1994) *Por uma Economia Política da Cidade: o caso de São Paulo*. São Paulo: Hucitec / Educ, 145p.
- _____ (1999) *A Natureza do Espaço: espaço e tempo – razão e emoção*. 3ª edição. São Paulo: Hucitec, 308p.
- SANTOS, W. dos (1980) *História dos Bairros de São Paulo: Lapa*. Volume 18. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 134p.
- SEABRA, O.C. de L. (1981) *As Empresas de Construção Civil e a Produção do Espaço Urbano no Brasil*. Texto apresentado na mesa redonda: *Sociedade de Classes, Renda da Terra e Produção do Espaço Urbano no Brasil*, por ocasião da 33ª Reunião da SBPC em Salvador-BA. São Paulo, 9 p. (mimeo).
- _____ (1987) *Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo*. São Paulo. 1v. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 323p.
- _____ (1988) Pensando o Processo de Valorização e a Geografia. In: *Boletim Paulista de Geografia*. nº 66. São Paulo: Associação dos Geógrafos Brasileiros, p. 97-104.
- _____ (2003) *Urbanização e Fragmentação - cotidiano e vida de bairro na metamorfose da cidade em metrópole, a partir das transformações do Bairro do Limão*. São Paulo. 1v. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humana, Universidade de São Paulo, 412p.
- _____ (s/d) *Memória, Cidade e Paisagem*. São Paulo, 5p.(mimeo).
- SEGAWA, H. (2000) *Prelúdio da Metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. Cotia: Ateliê Editorial, 184p.
- SILVA, F.E da (2006) *Favela, que negócio é este?: um estudo sobre o projeto de urbanização da favela do Jaguaré no contexto dos negócios urbanos e de sua*

- reprodução crítica*. São Paulo. 1v. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 133p.
- SIMMEL, G. (1967) *A Metrópole e a Vida Mental*. Tradução de Sérgio Marques dos Reis. In: VELHO, O.G. (org.) *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, p.13-28.
- SINGER, P. (1978) *O Uso do Solo Urbano na Economia Capitalista*. São Paulo, 13p. mimeo.
- _____ (1998) *Economia Política da Urbanização*. 14ª edição revisada. São Paulo: Contexto: 155p.
- SOUZA, M.A.A. de (1994) *Identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 257p.
- _____ (1995) São Paulo: metrópole do terceiro milênio. In: Christofolletti, A; Becker, B.K; Davidovich, F.R, (orgs). *Geografia e Meio Ambiente no Brasil*. São Paulo: Hucitec, p.136-60.
- SOUZA, M.J.L. de (1989) O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política. In: *Revista Brasileira de Geografia*. nº 51. Rio de Janeiro: IBGE, p.139-172.
- SPOSITO, M.E.B. (1997) *Capitalismo e Urbanização*. 8ª edição. São Paulo: Contexto, 80p.
- TOLEDO, B.L. de (1983) *São Paulo: três cidades em um século*. 2ª edição aumentada. São Paulo: Duas Cidades, 180p.
- VAINER, C. B. (2000) Estado e Migrações no Brasil: anotações para uma história das políticas migratórias. In: *Travessia – Revista do Migrante*. n.º 36. Ano XIII. São Paulo: Centro de Estudos Migratórios, p.15-32.
- _____ (2002a) Pátria, Empresa e Mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: *A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*. 3ª.edição. Petrópolis: Vozes, p.75-103.
- _____ (2002b) Os liberais também fazem planejamento urbano? – glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro”. In: *A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*. 3ª.edição. Petrópolis: Vozes, p.105-119.
- VILLAÇA, F. (1999) Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira. In: SOUZA, M.A. de et al. *Metrópole e Globalização*. São Paulo: Cedesp, 1999.
- VITRUVIUS (2004) *Vitruvius: universo paralelo de arquitetura e urbanismo*. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em 31 ago. 2004.

WEBER, M. (1967) *Conceito e categorias da cidade*. Tradução de Antônio Carlos Pinto Peixoto. In: VELHO, O.G. (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, p.73-96.

WILHEIM, J. (1965) *São Paulo Metrópole 65: subsídios para seu plano diretor*. São Paulo: Difel, 170p.

WIRTH, L. (1967) O urbanismo como modo de vida. Trad. de Marina Corrêa Treuher. In: VELHO, O.G. (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 41p.

11.2 FONTES

- Jornal “Folha de São Paulo”, do dia 16 de abril de 2006 (Caderno Dinheiro); dos dias 20, 25 e 26 de abril e 10 e 16 de maio de 2004 (Caderno Cotidiano); e 24 de agosto de 1986 (Capa e Caderno Cidades, p.23).
- Jornal da USP, de 28/08 a 03/09 de 2000, ano XV, n.º 519, p.20.
- Jornal “O Estado de São Paulo”, de 14 de novembro de 2000, ano 121, n.º 39.109, p.A20.
- Revista Veja em São Paulo, parte integrante da Revista Veja, n.º 939, 3 de setembro de 1986, p.10
- Revista Projeto Design, n.º 217 de 02/1998, p.50-53.