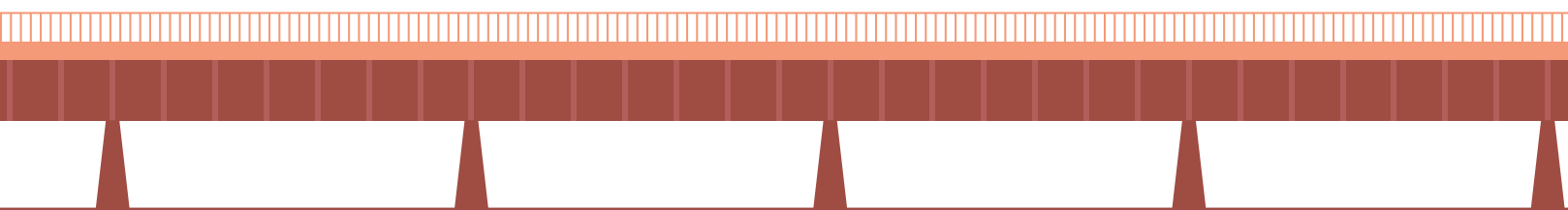


# A disputa pelos espaços residuais na São Paulo do século XXI

dos processos de privatização  
às possibilidades do Comum  
sob os viadutos do Bexiga

Laura da Palma Coelho  
Germano Lourenção



# A disputa pelos espaços residuais na São Paulo do século XXI:

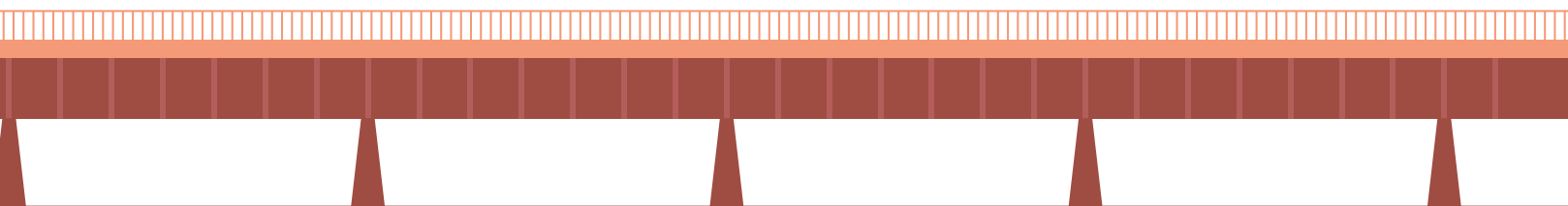
dos processos de privatização  
às possibilidades do Comum  
sob os viadutos do Bexiga

Laura da Palma Coelho Germano Lourenção  
*versão revisada*

Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo na área de concentração de Planejamento urbano e regional

Orientadora: Maria Beatriz Cruz Rufino

São Paulo, 2022



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

e-mail da autora: [laura.lourencao@gmail.com](mailto:laura.lourencao@gmail.com)

Catálogo na Publicação  
Serviço Técnico de Biblioteca  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Lourenção, Laura da Palma Coelho Germano

A disputa pelos espaços residuais na São Paulo do século XXI: dos processos de privatização às possibilidades do Comum sob os viadutos do Bexiga / Laura da Palma Coelho Germano Lourenção; orientadora Maria Beatriz Cruz Rufino. – São Paulo, 2022.

192p.

Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

- Baixios de Viadutos. 2. Bexiga. 3. Comum. 4. Viaduto Júlio de Mesquita Filho. I. Rufino, Maria Beatriz Cruz, orient. II. Título

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em:  
<http://www.fau.usp.br/fichacatalografica/>

## A disputa pelos espaços residuais na São Paulo do século XXI: dos processos de privatização às possibilidades do Comum sob os viadutos do Bexiga

Laura da Palma Coelho Germano Lourenção  
*versão revisada*

Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre no  
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de  
São Paulo na área de concentração de Planejamento urbano e  
regional

Aprovada em:

### **Banca examinadora**

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

Instituição: \_\_\_\_\_

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

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

Instituição: \_\_\_\_\_

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

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

Instituição: \_\_\_\_\_

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



*Ao meu pai (in memoriam), pelos  
livros e cordas que guiam os  
caminhos*

# AGRADECIMENTOS

À professora Beatriz Rufino, pela orientação nesses longos anos, pelos ensinamentos e trocas todos, pela paciência infinita e incentivos nos momentos mais necessários.

Aos membros da banca de qualificação, professora Cibele Rizek e professor João Tonucci, pelas contribuições.

A todos os entrevistados durante esta pesquisa, que dividiram e me ensinaram tanto, pelo tempo e energia que doam e pelo tanto que acreditam e amam o Bexiga, e por seguirem sendo resistência.

Aos amigos que a FAUUSP me deu, em especial Ana, Cris, Isa, João e Victor, pelos aprendizados, trocas e desabafos que tanto ensinaram e impulsionaram.

Aos colegas da Prefeitura, que inspiram e ensinam de muitas formas nesses dez anos, e aos amigos de SEHAB/DEPLAN, pela presença diária, pelo conhecimento compartilhado cotidiana e incessantemente e por alegrarem até mesmo os dias e tempos mais cinzentos.

Aos amigos da vida e de todo lugar que seguem junto, mesmo de longe, cuidando e apoiando, cada um à sua maneira. O receio de deixar alguém de fora me faz ser breve e evitar menções, mas algumas são indispensáveis: Ana Gabriela, Carol, Fer, Lígia, Lucas e Mari, por serem porto seguro durante nossas tempestades; Higor, pela enorme amizade e admiração, pelas risadas sem fim e pela parceria desses anos todos; Sabrina, por sempre me apresentar novos mundos e pelos incentivos de novos planos; Amanda, pelos ouvidos, conselhos, broncas e risadas, e por todo companheirismo impossível de ser aqui resumido; Lola, por ser amiga, família, parceira de vida, por ensinar tanto sobre mim mesma, vibrar com as conquistas



e cuidar com carinho e amor mesmo em fusos horários diferentes, e por ter feito de mim, enfim, tia; João, pelas fotografias e pelo olhar generoso e apurado, pela presença tranquilizadora na fase final do trabalho e pela caminhada à frente; e Larissa, responsável por este trabalho ter seguido em frente, acreditando e confiando, por me fazer enxergar minha cidade de tantas outras formas, pela presença e amizade essenciais, e por dividir e me ajudar a crescer enquanto cresce também.

À toda minha família, tios, tias, primos e primas, dos mais próximos aos mais distantes, pelo amor e carinho em todos os momentos e sobretudo no último ano.

À minha irmã, por uma vida inteira de parceria, cuidados, mimos, ajudas e salvasões, ensinamentos de todas as espécies e risadas, mesmo em meio às lágrimas. Parte enorme do que sou hoje se deve a você. E ao Fernando, que, como eu, tem a felicidade de dividir a vida com você.

Ao meu pai, por ter me mostrado desde cedo o valor da leitura, do conhecimento e da justiça, e por ter cuidado ao mesmo tempo em que ensinava a ser autossuficiente. E, principalmente, por ter me lembrado do tanto de fé que carrego em mim.

À minha mãe, pelas doses exatas de braveza e doçura ao longo da minha vida, pelas lições ensinadas com o olhar e por sempre dividir alegrias e tristezas da forma mais genuína. Do começo ao fim, este trabalho é amparado na sua força.

Aos profissionais da saúde e ao SUS, pela árdua luta contra um vírus que dizimou nosso País e pelas tantas vidas salvas; a todos que acreditam e lutam pela ciência, pela democracia, pelo meio ambiente e por uma sociedade menos desigual; e àqueles que, como eu, acreditam na força do trabalho coletivo e da vida em comum.

## RESUMO

Este trabalho se propõe a compreender o bairro do Bexiga, no centro de São Paulo, observado a partir dos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho e das relações internas ao bairro. Entendemos o viaduto como uma fenda no território, tanto pela destruição que causou à época de sua construção quanto pelos espaços residuais que perduram em seus baixios até hoje. Tais áreas vêm historicamente recebendo variadas formas de ocupação, sobre as quais escolhemos nos debruçar. Se no começo dos anos 1990 parecia se estruturar, na cidade de São Paulo, uma política pública voltada para o uso social desses espaços, o que se observa hoje é a total inserção desses, pelo Poder Público, numa lógica neoliberal privatista, que prevê a cessão dos espaços para exploração comercial pelo mercado. Ao mesmo tempo, o bairro se organiza em torno de suas principais pautas, como vulnerabilidade econômica e social, violência, meio ambiente, participação social, e resiste ao contexto de neoliberalização da vida. Assim, localizamos as disputas que se configuram e levantamos a hipótese de uma aproximação com o Comum a partir das práticas observadas tanto nas ocupações dos baixios quanto nas relações estabelecidas em torno do Bexiga. O trabalho se divide em três capítulos: o primeiro trata de abordagem teórica do neoliberalismo e de seus processos de privatização e concessão de bens e espaços públicos; o segundo, apresenta o desenho histórico e social do Bexiga e o conceito de Comum aqui utilizado; e o último capítulo é dedicado ao contexto atual do bairro, e retrata, por um lado, as investidas do mercado imobiliário respaldadas pelo poder público, e, por outro, a organização e resistência da população.

Palavras-chave:

1. Baixios de viadutos; 2. Bexiga; 3. Comum; 4. Concessão de áreas públicas; 5. Viaduto Júlio de Mesquita Filho

## ABSTRACT

This work intends to comprehend the territory of Bexiga, located in downtown São Paulo, noted from the areas under the viaduct Júlio de Mesquita Filho and the internal relations occurring in the neighborhood. The viaduct is seen as a crack in the territory, both for the destruction it caused when it was constructed and for the residual areas that remain to this day in its surroundings. Such spaces have been historically occupied in many forms, which we choose to analyze. If in the early 1990's there seemed to be, in the city of São Paulo, an incipient public policy regarding the social use of such spaces, today it is notable their insertion in a logic guided by neoliberalism's principles of privatization by the Municipality, that intends to grant them to commercial exploitation by the market. Still, the population of Bexiga organizes itself around its main concerns, as social and economic vulnerability, violence, social inclusion, and resist to this context of neo-liberalisation of life. Therefore, we locate the undergoing disputes and hypothesize its proximity to the principle of Common, observing both the occupations in the spaces under the viaduct and the existing relations established in Bexiga. The work is divided into three chapters: the first, regards to theoretical approach of neoliberalism and its processes of privatization and public spaces granting; the second, presents the historical and social development of Bexiga and the conceptualization adopted of the principle of Common; and the last chapter is dedicated to the present context of the neighborhood, picturing the actions committed by real estate market and the organization and resistance of its population.

Keywords:

1. Under viaduct areas; 2. Bexiga; 3. Common; 4. Public space granting; 5. Júlio de Mesquita Filho Viaduct

# SIGLAS E ABREVIATURAS

ANC: Assembleia Nacional Constituinte

CAJU: Centro de Assistência Jurídica Saracura

CCC: Citizen's Consultative Committee

Centro POP: Centro de Referência Especializado para População em Situação de Rua da Bela Vista

CEO: Chief Executive Officer

CET: Companhia de Engenharia de Tráfego

CF/88: Constituição Federal Constituição Federal de 1988

COGEP: Coordenadoria Geral de Planejamento

CONPRESP: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo

CTE: Central Expressway

DOM: Diário Oficial do Município

DPH: Departamento de Patrimônio Histórico

EMURB: Empresa Municipal de Urbanização

FGV: Fundação Getúlio Vargas

FMAS: Fundo Municipal de Assistência Social

FMD: Fundo Municipal de Desenvolvimento Social

FMH: Fundo Municipal de Habitação

FUNDURB: Fundo de Desenvolvimento Urbano

GTI: Grupo de Trabalho Intersecretarial

HIS: Habitação de Interesse Social

IGEPAC: Inventário Geral do Patrimônio Ambiental, Cultural e Urbano de São Paulo

JK: Juscelino Kubitschek

MUMBI: Museu Memória do Bixiga

NP: Nível de Preservação

OSCIP: Organização da Sociedade Civil de Interesse Público

OUC: Operação Urbana Consorciada

OUCe: Operação Urbana Centro  
PDE: Plano Diretor Estratégico  
PdM: Programa de Metas  
PEC: Proposta de Emenda à Constituição  
PED: Programa Estratégico de Desenvolvimento  
PIE: Pan Island Expressway  
PIU: Projeto de Intervenção Urbana  
PIU-SCE: Projeto de Intervenção Urbana - Setor Central  
PL: Projeto de Lei  
PMD: Plano Municipal de Desestatizações  
PPP: Parceria Público-Privada  
PT: Partidos dos Trabalhadores  
RMSP: Região Metropolitana de São Paulo  
SEMPLA: Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão  
SISAN: Silvio Santos (grupo)  
SIURB: Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras  
SLA: Singapore Land Authority  
SMC: Secretaria Municipal de Cultura  
SEHAB: Secretaria Municipal de Habitação  
SMADS: Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social  
SMDP: Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias  
SMUL: Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento  
SDMU: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano  
SGM: Secretaria Municipal de Governo  
SMSP: Secretaria Municipal de Coordenação de Subprefeituras  
TPU: Termo de Permissão de Uso  
TR: Termo de Referência  
ZEIS: Zona Especial de Interesse Social

# LISTAS

## Lista de figuras

Figura 1. Vista da rua do Viaduc des Arts. (fonte: Semaest)

Figura 2. Vista superior do Viaduc des Arts (fonte: Le Viaduc des Arts. Métiers de création)

Figura 3. O Westway Flyover após a finalização das obras, anos 1970 (fonte: International Times)

Figura 4. Moradores afetados pelas obras exibem faixas em manifestação, anos 1970. International Times)

Figura 5. Intervenções atuais no Westway Flyover, xanos 2010. (fonte: UrbanEye)

Figura 6. Projeto-piloto Sunset Park El-Space, 2018. (fonte: Design Trust for Public Space)

Figura 7. Processo de consulta aos moradores da região durante a elaboração do projeto, 2017 (fonte: Design Trust for Public Space)

Figura 8. Usuários no espaço sob o viaduto Bukit Merah (fonte: Singapore Land Authority)

Figura 9. Usuários do espaço sob o viaduto WestCoast (fonte: Salt and Light Archery)

Figura 10. Proposta de intervenção do Edital do viaduto Júlio de Mesquita Filho: Áreas disponíveis (fonte: São Paulo Urbanismo)

Figura 11. Imagem aérea do viaduto Júlio de Mesquita Filho após a conclusão das obras (fonte: São Paulo Antiga)

Figura 12. O viaduto Júlio de Mesquita Filho visto da rua Avanhandava

Figura 13. O Sacolão Avanhandava à direita e o Mercado de Flores à esquerda

Figura 14. O interior do Mercado de Flores

Figura 15. Escadas laterais de acesso à avenida Nove de Julho e à parte superior do viaduto

Figura 16. Escadas laterais de acesso à avenida Nove de Julho e à parte superior do viaduto

Figura 17. Viaduto após o túnel sob a Praça Roosevelt

Figura 18. Viaduto no trecho sobre a avenida Nove de Julho. À esquerda, o Complexo #9

Figura 19. Interior do Complexo #9

Figura 20. Interior do Complexo #9

Figura 21. Praça revitalizada pelo Complexo #9 sob o viaduto, no trecho da rua Santo Antônio

Figura 22. Praça parcialmente revitalizada, com moradias de pessoas em situação de rua, sob o viaduto, no trecho da rua João Passalaqua

Figura 23. Alça de acesso ao viaduto na rua Professor Laerte Ramos de Carvalho

Figura 24. Baixios do viaduto no trecho próximo à rua Major Diogo, com moradias de pessoas em situação de rua

Figura 25. Ecoponto Bela Vista

Figura 26. Quadra de futebol do Arena Bela Vista

Figura 27. Área externa do trecho em que se situam os boxes comerciais e o Sacolão Bela Vista, na altura da rua da Abolição

Figura 28. Vista da entrada do Sacolão Bela Vista

Figura 29. Aulas de dança, Terreyro Coreográfico, 2015

Figura 30. Preparativos para a Festa Junyna, 2015

Figura 31. Croquis do projeto desenvolvido com contrapartida do grupo SISAN para os baixios do viaduto

Figura 32. Croquis do projeto Baixos Liberta, desenvolvido para os baixios do viaduto pelo Terreyro Coreográfico

Figura 33. Rua de Lazer Maria José

## Lista de mapas

Mapa 1. Localização dos viadutos referentes aos editais

Mapa 2. Perímetros de tombamento definidos pela resolução do CONPRESP

Mapa 3. Localização do perímetro do Bexiga adotado na pesquisa

Mapa 4. Localização do Largo dos Piques

Mapa 5. Sobreposição do traçado do viaduto com foto aérea (1954)

Mapa 6. Lançamentos imobiliários, áreas de tombamento e cortiços no perímetro do Bexiga

Mapa 7. Percurso e pontos de análise durante as pesquisas de campo

# SUMÁRIO

	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>18</b>
<b>capítulo</b> <b>01</b>	<b>Neoliberalismo, política urbana e espaço público: a experiência da cidade de São Paulo e as transformações na apropriação dos espaços residuais (1989-2020)</b>	<b>25</b>
	1.1 Neoliberalismo e espaço público: conceitos e experiências	26
	1.1.1 Neoliberalismo no contexto latino-americano: sobre o regime de austeridade fiscal e a crise política	
	1.1.2 A reinvenção do espaço público como estratégia de mercantilização de áreas residuais: novos agentes, referencial estrangeiro e as ideias fora do lugar	
	1.2 Práticas e políticas na cessão de áreas públicas no município de São Paulo: observações a partir dos baixios de viadutos	53
	1.2.1 A evolução dos mecanismos legais: do uso público à privatização dos baixios de viadutos em São Paulo (1989-2020)	
	1.2.2 Experiências recentes e ocupação do espaço público em São Paulo: entre apropriação e privatização	
	1.2.3 A realidade dos baixios de viadutos por trás dos projetos urbanos: moradia precária e pobreza urbana	
<b>capítulo</b> <b>02</b>	<b>A possibilidade do Comum nos bairros populares: produção e apropriação do espaço no Bexiga</b>	<b>81</b>
	2.1 O Bexiga entre os séculos XIX e XX: constituição socioterritorial e inserção do bairro na cidade	84
	2.1.1 Origens históricas e formação social do Bexiga: bairro negro, bairro imigrante e bairro popular	



# capítulo 03

2.1.2 A construção do Viaduto Júlio de Mesquita Filho: projeto moderno e fratura no tecido urbano	
2.1.3 Abandono e degradação do bairro: encortiçamento e tombamento no Bexiga	
<b>2.2 O Bexiga no século XXI e a perspectiva do comum: disputas e produção do espaço urbano</b>	<b>108</b>
2.2.1 Da tragédia dos comuns ao Comum Urbano: conceitos e atualização do debate	
2.2.2 A volta ao Comum no contexto da cidade neoliberal: resistência e perspectivas de avanços	
<b>Disputas pela apropriação do Viaduto Júlio de Mesquita Filho entre a lógica neoliberal e o Comum: experiências, conflitos e promessas</b>	<b>119</b>
3.1 A retomada da região central no início do século XXI: o Bexiga na iminência da expansão imobiliária	121
3.1.1 Dinâmicas urbanas e territoriais no Bexiga: entre a preservação e a renovação do bairro	
3.2 Experiências de privatização e apropriação nos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho: ambições e limites	130
3.2.1 Um olhar sobre o realmente existente nos baixios do viaduto: concessões e ocupações	
3.2.2 Ações e projetos públicos em áreas residuais: o impasse entre Estado e mercado	
3.2.3 A disputa pelos baixios do viaduto e pelo bairro: a prática de grupos, moradores e ativistas	
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>171</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>179</b>

# INTRODUÇÃO

Em seu livro “Como se faz uma tese”, Umberto Eco é categórico ao responder o questionamento acerca do tempo que deve durar o processo de elaboração de uma tese: “Digamo-lo desde já: não mais de três anos e não menos de seis meses.” (ECO, 2008, p.14) e, na sequência, discorre sobre as possíveis causas para a extensão exagerada de tal processo. Em suma, os motivos elencados tratam da escolha equivocada daquele determinado tema, da inabilidade do pesquisador em ater-se aos limites necessários dentro de sua pesquisa, e da sensação de incompletude que eventualmente acomete os pesquisadores, impedindo-os de finalizar a escrita. No caso desta dissertação, todo o processo teve duração de 04 anos, entre o início da pesquisa no âmbito do Programa de Pós-Graduação da FAUUSP, em fevereiro de 2019, e a defesa final, em março de 2023, um ano a mais que o ideal máximo definido por Eco. Embora seja possível reconhecer a mim mesma e a meus processos de pesquisa em um ou dois dos motivos apresentados, a pandemia deflagrada no início de 2020 pela COVID-19 teve grande impacto sobre o desenvolvimento do trabalho.

Ainda que por muitas vezes solitária, a pesquisa acadêmica deve ser coletiva, tanto dentro quanto fora das paredes da universidade. A impossibilidade determinada pela pandemia e pelo isolamento social de estar nesses espaços de partilha de conhecimento e de informações exigiu a revisão e readequação do trabalho em desenvolvimento, sobretudo no que diz respeito às pesquisas de campo e às entrevistas que seriam realizadas com moradores, comerciantes e frequentadores do bairro do Bexiga. Além disso, a crise sanitária, social e econômica decorrente do cenário pandêmico também teve graves efeitos sobre o território estudado, já caracterizado por um quadro de vulnerabilidade social expressivo. A pandemia acabou por transformar este trabalho não apenas no âmbito de tarefas acadêmicas e prazos formais, mas também de alguns dos caminhos que então se definiam. Se, por um lado, impossibilitou o desenvolvimento de parte da pesquisa que tínhamos em mente, por outro, potencializou ao extremo algumas incongruências existentes que já buscávamos apontar, bem como a própria rede de apoio e assistência do bairro. Nesse sentido, e conforme iremos aprofundar mais à frente e também nas considerações finais, as transformações e adequações necessárias permitiram, sobretudo, observar aspectos da estrutura social do bairro que iam justamente ao encontro de elementos levantados na pesquisa.

Essa dissertação propõe a compreensão do bairro do Bexiga, no centro de São Paulo, a partir das áreas nos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho e das

relações que as perpassam, observadas a partir da lente do Comum. Construído no final dos anos 1960, durante o pleno desenvolvimento da indústria automobilística que ditava os modos de se produzir e pensar o espaço urbano, o viaduto Júlio de Mesquita Filho foi cruamente imposto sobre um território histórico e consolidado. Meio século após a abertura dessa fenda no tecido urbano, ainda hoje a cicatriz resultante permanece exposta no bairro, tanto nos aspectos físicos quanto nos sociais e cotidianos. As áreas residuais em seus baixios vêm historicamente recebendo variadas formas de ocupação, regulares ou não, sobre as quais escolhemos nos debruçar. Inicialmente, o trabalho pretendia abordar a ocupação de tais espaços pelo viés estabelecido através da relação dicotômica entre apropriação e privatização e, a partir disso, também das disputas e dinâmicas existentes. A aproximação com o viaduto exigia, decerto, aprofundamento em relação à formação histórica e social do bairro, mas este acabou por adquirir, ao longo da pesquisa, um lugar cada vez maior no trabalho. Ainda que o Bexiga tenha se constituído formalmente como bairro por volta de 1880, quase cem anos antes da construção do viaduto, entendemos que as drásticas transformações territoriais e sociais decorrentes da abertura dessa nova via expressa criaram, se não um novo bairro, ao menos um referencial implacável, a partir do qual foram estabelecidos parâmetros e recortes temporais. O viaduto alterou a ordem do bairro e trouxe à tona tensões até então dormentes ou mesmo inexistentes. Portanto, deixar de entender o Bexiga como um local de inserção do viaduto e percebê-lo como parte do objeto de estudo em si foi de suma importância para a pesquisa. Tivéssemos nos atido apenas ao viaduto e a seus baixios, não teríamos a leitura obtida do território em sua totalidade.

O espaço produzido no contexto da lógica neoliberal se desdobra sobre a cidade em todos seus aspectos, promovendo a ampliação de políticas urbanas orientadas pelo viés mercadológico, sob o argumento da austeridade fiscal e da ineficiência do poder público. A cidade vai, assim, se configurando em ilhas de territórios segregados e cada vez mais submetidos a políticas de privatização. Não só o espaço urbano como também nossas subjetividades passam a ser guiadas por uma lógica individualista, o que transforma as relações e a vida cotidiana. Olhando para o espaço público, aquele da ação e da vida pública, e especificamente para os espaços residuais nos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho, observamos dois processos distintos como respostas à mesma questão: de um lado, novos cercamentos, através da cessão das áreas públicas à iniciativa privada e, de outro, diferentes formas de apropriação pelo entorno existente, muitas vezes orgânico e espontâneo. É justamente pela observação dessas outras relações com o território, seja ele o bairro ou os baixios do viaduto, que levantamos, aqui, a possibilidade

de se produzir e pensar o espaço a partir de perspectivas que não estejam baseadas em interesses mercadológicos, e sim, na construção de interesses comuns de e a favor de uma população. Nesse contexto, o Comum se apresenta como uma possibilidade de resistência e superação da lógica neoliberal e do capital enquanto determinantes da reprodução de relações sociais e da produção do espaço.

A observação do atual contexto socioespacial da cidade de São Paulo, do domínio da produção do espaço pelo capital, aponta a necessidade de nos aprofundarmos acerca dos atores e das forças existentes para, então, avançarmos para possibilidades de alternativas a essa lógica excludente e entreguista. Assim, a fim de apreender as dinâmicas locais, o objeto de estudo da pesquisa consiste na compreensão da disputa pela produção do espaço a partir das diferentes formas de ocupação e apropriação das áreas em baixios de viaduto e, especificamente, do viaduto Júlio de Mesquita Filho, ao longo das últimas três décadas. A partir disso, foi estabelecido como objetivo principal a compreensão dessas áreas - os baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho - e das relações que as perpassam, observadas pela lente do Comum, entendido aqui como um modo de enfrentamento às política e processos de privatização e mercantilização do espaço público em curso, e também como meio de produção de tais espaços. A fim de atingir o objetivo principal, temos os seguintes objetivos específicos: (i) discutir os processos de privatização/cercamento do espaço urbano em São Paulo, com foco na concessão de áreas públicas e nas propostas de concessão de baixios de viadutos, a fim de compreender a crescente mercantilização dessas áreas, sobretudo a partir dos anos 2000; (ii) compreender o Bexiga, sua constituição histórica e as transformações decorrentes de intervenções e ações públicas e do mercado, sobretudo aquelas ocasionadas pela construção do viaduto Júlio de Mesquita Filho, nos anos 1960, e (iii) aprofundar o entendimento sobre o conceito do Comum enquanto instrumento de disputa pelo urbano e como oposição à lógica neoliberal e aos processos de privatização e mercantilização do espaço. Por fim, feito o percurso do trabalho, levantamos a hipótese de uma aproximação com o Comum das práticas observadas tanto nas ocupações dos baixios do viaduto quanto nas relações estabelecidas em torno do Bexiga.

As imersões empíricas durante o desenrolar do trabalho permitiram não apenas a melhor compreensão do território e das relações que o permeiam, mas, principalmente, a observação de como as políticas destinadas às áreas de baixios de viadutos se concretizam e desdobram, os êxitos e as fragilidades de cada uma. Muitas visitas informais foram realizadas ao longo dos anos de desenvolvimento da pesquisa, o que também garante ao trabalho o olhar de usuário do espaço, em complemento ao de pesquisador. Quanto às visitas de campo oficiais, foram

realizadas duas, sendo a primeira em fevereiro de 2020 e a segunda em novembro de 2022. Voltar ao território após as fases mais duras e restritivas da pandemia, momento em que a vida pública, os encontros cotidianos e o uso das ruas esteve suspenso, foi necessário para perceber o impacto da crise sanitária, econômica e social decorrentes, e também a recente retomada das atividades e da volta à normalidade. Nesta etapa, pudemos enfim realizar as entrevistas que amarraram este trabalho da forma como gostaríamos - a aproximação com agentes do bairro, grupos e coletivos da sociedade civil foram determinantes para a compreensão de sua organização social e nos permitiram avançar na verificação de nossa hipótese.

O trabalho se divide em três capítulos: o primeiro trata da abordagem teórica do neoliberalismo e da produção do espaço no contexto da lógica neoliberal, com foco nos processos de privatização e concessão de bens e espaços públicos. Iniciamos o capítulo com uma breve contextualização do cenário político brasileiro no momento da redemocratização e da definição do projeto pretendido para o País e, na sequência, adentramos na cidade de São Paulo e nas políticas urbanas propostas pelas gestões municipais a partir do final da década de 1980. Para este capítulo, foi elaborada análise da legislação municipal relacionada à ocupação e concessão de baixios de viadutos no período estudado, e tentamos estabelecer uma relação das transformações observadas com os momentos políticos, econômicos e sociais. Ao fim, analisamos os editais de concessão dos baixios de viadutos apresentados pelas gestões municipais entre 2016 e 2020, numa tentativa de apontar o que consideramos incongruências no uso e ocupação do espaço público quando cedido à iniciativa privada, trazendo o olhar para a realidade brasileira, de pobreza e precariedade, contrapondo-os a experiências estrangeiras, que muitas vezes servem como referencial fora de lugar.

O segundo capítulo apresenta uma abordagem histórica e social sobre o bairro do Bexiga, desde sua ocupação inicial, anterior ao loteamento da chácara que lhe deu nome, até a construção do viaduto Júlio de Mesquita Filho em meados do século XX. Pontuamos inicialmente alguns entendimentos adotados na pesquisa, como a grafia do nome do bairro, seu perímetro e elementos que o caracterizam, e apresentamos a formação histórica e social do bairro com a intenção de compreender com maior acuidade o território, a fim de obter uma leitura ampla e coerente. Na sequência, introduzimos o conceito do Comum como prática contra-hegemônica frente aos projetos privatistas impulsionados pelo mercado e também como possibilidade de mobilização do território.

Por fim, no terceiro e último capítulo, nos aprofundamos no contexto atual do bairro nestas primeiras décadas do século XXI, observando, por um lado, as investidas

do mercado imobiliário respaldadas pelo poder público, e, por outro, a resistência da população local a projetos e ações que põem em risco sua história, sua paisagem e seus moradores. As entrevistas com ativistas, moradores e grupos de organização de bairro são apresentadas aqui, construindo uma narrativa que nos aproxima da hipótese que pretendemos verificar ao fim do trabalho, de que é possível observar elementos do Comum em ações e práticas observadas no bairro e que se contrapõem à tentativa de subjugação pelo mercado e mesmo pelo Estado.







capítulo

# 01



Neoliberalismo, política urbana  
e espaço público: a experiência  
da cidade de São Paulo e as  
transformações na apropriação dos  
espaços residuais (1989-2020)

No contexto do neoliberalismo generalizado avançando a galopes sobre o que pretendemos discutir neste trabalho, a saber e principalmente, a produção do espaço, a reprodução social e a elaboração de políticas urbanas, entendemos necessários alguns apontamentos iniciais para a contextualização do cenário que vivem, sobretudo, as cidades da periferia do capitalismo. Na sequência, propomos uma discussão acerca do papel do Estado no Brasil no contexto do período da redemocratização, a partir do texto da Constituição Federal, de 1988, e do que se determina como direitos fundamentais. Feita essa análise inicial, procuraremos compreender como o discurso da austeridade, intrínseco à lógica neoliberal, tem alterado e modificado a CF/88 e limitado a implantação plena e abrangente de políticas sociais e a garantia desses direitos fundamentais.

## 1.1 Neoliberalismo e espaço público: conceitos e experiências

(...) Guardas, soldados, amigos, abri bem esses ouvidos, virai para cá a vossa atenção, vós sois, e disso não vos esqueçais, filhos do povo como nós, este povo tão sacrificado que faz as casas e não as tem, que constrói hotéis e não ganha para hospedar-se neles, reparaí que viemos aqui com os nossos filhos e as nossas mulheres, mas não foi para pedir o céu que viemos, apenas um tecto mais digno, um telhado mais firme, quartos para neles dormirmos com o recato e o respeito que a seres humanos se está devendo, nós não somos animais, e também não somos máquinas, temos sentimentos, ora, esses hotéis além estão vazios, são centenas, são milhares de quartos, fizeram-se hotéis para os turistas e eles foram-se embora, não voltam mais, enquanto cá estiveram resignámo-nos ao mau viver da vida, agora, por favor, deixai-nos entrar, pagaremos uma renda igual à que pagávamos pela casa donde viemos, não seria justo pedirem-nos mais, e juramos, tanto pelo que é sagrado como pelo que o não é, que estará sempre tudo limpo e arrumado, para isso nunca houve mulheres que chegassem ao calcanhar das nossas, bem sei, tendes razão, há as crianças, as crianças sujas sujam muito, mas estas irão passar a andar lavadas e apuradas, é fácil, cada quarto, segundo estamos informados, tem a sua casa de banho, duche e banheira à escolha, águas quentes e frias, assim deve custar pouco ser asseado e aqueles dos nossos filhos que por já irem adiantados na idade e no vício da sujeira não se habituarem à higiene, os filhos deles vos prometo que serão as mais limpas criaturas do mundo, a questão é darem-lhes tempo, aliás, os homens é só disse que precisam, tempo, e é só isso o que têm, o resto não passa de ilusão, por esta ninguém esperava, sair-nos filósofo o chefe rebelde. (p.87)

A passagem acima é um excerto do romance de José Saramago, “A jangada de pedra”, que narra o episódio surrealista em que a Península Ibérica se desprende do restante da Europa e navega à deriva pelo oceano Atlântico. O *povo* abandona suas casas, fugindo sem saber do que ou nem para onde, e se fortalece em sua própria união contra um poder maior que se recusa a socorrê-lo. Em Albufeira, cidade turística do sul de Portugal, é iniciada uma rebelião para que os hotéis, construídos para receber os estrangeiros, seus dólares e libras esterlinas, e agora vazios após a debandada dos viajantes, recebam aquelas famílias patricias desamparadas. A súplica vem após as investidas violentas por parte da guarda nacional e do exército, que tentam ainda, em meio ao caos generalizado instaurado no país, manter intocadas as propriedades de outrem. Lá, como aqui, o capital tem mais prestígio perante o Estado que a população que o produz. E é sobretudo nas cidades da periferia do capitalismo, como as nossas, que esse processo se mostra de forma mais contundente: de um lado, *os filhos do povo que fazem as casas e não as tem*, que constroem as cidades e delas não usufruem, e de outro, o capital a definir direitos e relações e determinar o lugar de cada um nesse espaço em disputa. Ao menos, no romance de Saramago, o povo consegue reaver o que é seu por direito.

No atual momento histórico, do aparente inexorável embrenhamento da lógica neoliberal em todas as esferas da sociedade e da vida, parece-nos essencial compreender os efeitos desta fase do capitalismo sobre o espaço urbano e sobre a vida cotidiana. Para além de aspectos políticos e econômicos, do desmonte das instituições pelo mercado e pelo Estado a ele alinhado, a lógica neoliberal constitui-se como a nova razão do mundo e

produz certos tipos de relações sociais, certas maneiras de viver, certas subjetividades. Em outras palavras, com o neoliberalismo, o que está em jogo é nada mais nada menos que a *forma de nossa existência*, isto é, a forma como somos levados a nos comportar, a nos relacionar com os outros e com nós mesmos. (Dardot; Laval, 2016, p.16)

Sob essa égide, o espaço urbano passou a se configurar seguindo preceitos da lógica neoliberal: dos cercamentos, da segregação e da privatização generalizada. Se, por um lado, o espaço da esfera da vida privada se fecha cada vez mais em si próprio, na forma de condomínios e complexos murados, homogêneos e excludentes, por outro, ao espaço público - o da ação e da vida pública - parecem possíveis dois destinos opostos: o da comodificação, consolidado pelos projetos de concessão de áreas e serviços públicos à iniciativa privada, e o da precarização, relegado àquelas áreas que, por algum motivo, não são de interesse do mercado para exploração comercial e que se mantêm sob a zeladoria do Poder Público e a alegada escassez

de recursos para a devida manutenção. A partir desta percepção - comodificação versus precarização - , depreendemos duas 'categorias' de espaço público: praças, parques, complexos esportivos e de lazer em localizações centrais e privilegiadas são tidos como 'comodificáveis', por apresentarem aos agentes privados interesse de investimento dada a ampla possibilidade de uso e de exploração pelo mercado. Excluídas estas áreas do rol de espaços públicos, o que resta, grosso modo, são os espaços de circulação e espaços residuais: ruas, calçadas, canteiros, baixios de viadutos, margens de rios e córregos, etc. Neste trabalho, escolhemos nos aprofundar na segunda categoria de espaços públicos, sobretudo os espaços residuais nos baixios de viadutos. A escolha pelos espaços públicos residuais se deve às complexidades que se apresentam ao estudar e elaborar políticas urbanas que os englobem: os processos históricos que os configuram, as dinâmicas em torno deles, as formas de apropriação e, mais recentemente, de exploração comercial neles existentes.

O conceito de espaço público, apesar de amplamente mobilizado em pesquisas acadêmicas e no cotidiano urbano, apresenta-se ainda deveras nebuloso quanto à sua definição e qualificação. Diferentes esferas e agentes que formam o complexo tecido social urbano possuem entendimentos variados acerca do tema - para o Poder Público, espaço público é aquele cuja propriedade lhe pertence, que compõe o patrimônio público, ainda que seu uso não o seja; no âmbito da filosofia política, esfera pública e espaço público se confundem ou se tornam mesmo um a materialização do outro, o lugar da atuação e da prática da vida pública e política; para arquitetos e urbanistas que pensam e projetam o meio urbano, a ideia de espaço público (ou *espaços públicos*) é associada a uma característica fundamentalmente física, sendo, muitas vezes, entendida como todo espaço aberto e livre na cidade. Neste trabalho, ao analisar a produção e apropriação do espaço público e especificamente dos espaços residuais sob a lógica neoliberal, faz-se necessário pontuar que, para além dos aspectos físicos e formais, adotamos o entendimento de 'espaço público' como o local da esfera da vida pública e da vida cotidiana, sobretudo.

## 1.1.1 Neoliberalismo no contexto latino-americano: sobre o regime de austeridade fiscal e a crise política

Para compreender o momento pelo qual passam as cidades globais, em especial as latino-americanas, é preciso observar o padrão de acumulação de capital em curso desde fins dos anos 1980, o neoliberal, e seu efeito sobre as transformações na produção do espaço urbano. Para Pradilla (2012), até os anos 1980, as ações do Estado interventor “foram insuficientes para orientar um desenvolvimento urbano regional equilibrado, ordenado e socialmente equitativo, uma vez que a prática era dominada pela lógica individual, com capacidade desigual de atuação, dos agentes empresariais, dos trabalhadores e da massa de desempregados urbanos” (p.162, tradução nossa). A imposição do padrão neoliberal de acumulação conseguinte trouxe, então, “modificações na combinação de forças sociais e formas produtivas” (Pradilla, 2012, p.162, tradução nossa), cujo entendimento se faz necessário para melhor contextualizar as recentes políticas de mercantilização e privatização do espaço público. O modelo neoliberal impõe ao Estado, até então intervencionista, um papel que beira a subjugação ao mercado, e a cidade, local onde se dão a formação e a reprodução do capital, logo se molda por essas práticas mercantis.

Em texto homônimo dedicado à obra “A situação da classe operária na Inglaterra”, de Friedrich Engels, Lefebvre (2021) retoma os escritos engelianos de meados do século XIX para elucidar as transformações daquele país a partir do processo de industrialização, do surgimento da classe operária e de sua consolidação como potência industrial. Ademais, ambos têm uma concepção do meio urbano como central e substancial para o desenvolvimento do capitalismo industrial:

A concentração da população acompanha a do capital (...) ‘Quanto maior é a cidade, maiores são as vantagens da aglomeração’; ali se reúnem todos os elementos da indústria: os trabalhadores, as vias de comunicação (canais, estradas de ferro, estradas), os transportes de matérias-primas, as máquinas e técnicas, o mercado, a bolsa. Daí, o crescimento surpreendentemente rápido das grandes cidades industriais (...) A tendência centralizadora a domina e cada indústria criada no campo tem em si o germe de uma cidade industrial. (Lefebvre, 2021, p.9)

Embora a obra de Engels, de 1845, retrate a formação da classe operária de um país do capitalismo central durante a Segunda Revolução Industrial e as transformações do espaço urbano nessas novas relações, as semelhanças com as cidades latinoamericanas atuais são incontestáveis. De forma geral, são cidades inseridas

no contexto da industrialização tardia ou, ainda, cujas economias se baseiam sobretudo no setor primário e majoritariamente pautadas no trabalho precarizado. Resguardadas as especificidades sociais, históricas, naturais e políticas de cada país, o passado colonial calcado na exploração predatória e na dizimação das populações originárias serve como guia unificador para compreender a posição à qual os países latinoamericanos foram submetidos no contexto do desenvolvimento do capitalismo e da formação dos Estados nacionais. Nesse sentido, faz-se necessário compreender o contexto histórico-social brasileiro que culminou na redação da *Constituição Cidadã*, considerada uma das cartas magnas mais progressistas do mundo.

O derretimento do governo militar ao fim da década de 1970, a revogação dos Atos Institucionais em outubro de 1978 e a ascensão de João Figueiredo à presidência em março de 1979 representaram o início do período de uma suposta transição entre a ditadura militar e a democracia, ainda que permeado pela proposta de “conciliação” e de anistia aos militares e policiais responsáveis pela morte e tortura de centenas de presos políticos no País.

Nessa transição para a nova ordem, ocorreram vários movimentos sociais e políticos, destacando-se a greve de 40 dias, em São Paulo, em 1981, liderada por Lula da Silva, quando 335 mil operários pararam e opuseram-se ao sistema (...) Em 1983, criou-se a Central Única dos Trabalhadores e, no ano seguinte, deslançou o movimento pelas eleições diretas. Com efeito, em 1984, a campanha das *Diretas Já* mobilizou milhares de pessoas nas principais capitais. Mobilização logo frustrada, naquele mesmo ano, retardando o avanço da democracia representativa. (Mota e Lopez, 2016, p.855)

Em 1985, ocorre a eleição indireta para a presidência pelo Colégio Eleitoral, que decide, por ampla maioria, pela eleição de Tancredo Neves e seu vice, José Sarney, empossado como presidente naquele mesmo ano devido ao falecimento de Tancredo poucos meses após sua vitória e antes que assumisse o cargo. A campanha de 1984 pelas *Diretas Já*, ainda que desmobilizada após a rejeição do Congresso à emenda do deputado Dante de Oliveira que instituiria o voto direto ao cargo da presidência, “mobilizou amplos segmentos da população brasileira em escala e forma jamais vistas antes. Pois ficara claro que os anseios de parte significativa da sociedade mais uma vez haviam sido frustrados com a eleição indireta (...)” (Mota e Lopez, 2016, p.870). Assim, o início do mandato de José Sarney (1985-1990) foi marcado pela ampla organização social em prol da campanha pela Assembleia Nacional Constituinte, nas palavras de Dalmo Dallari, “extremamente importante para despertar a consciência cívica dos brasileiros e estimular a organização da

sociedade, criando ambiente propício à manifestação objetiva e clara da vontade do povo quanto a pontos essenciais da organização política e social.” (Mota e Lopez, 2016, p.893). Instalada em 1987, a Constituinte foi presidida pelo deputado Ulysses Guimarães, ferrenho defensor do caráter progressista da nova Constituição. Ainda que grande parte dos parlamentares fosse de orientação política conservadora, a Assembleia Nacional Constituinte conseguiu, em 22 de setembro de 1988, aprovar o texto definitivo da *Constituição Cidadã*, promulgada em 5 de outubro daquele ano e que

“tinha a missão de encerrar a ditadura, o compromisso de assentar as bases para a afirmação da democracia no país, e uma dupla preocupação: criar instituições democráticas sólidas o bastante para suportar crises políticas e estabelecer garantias para o reconhecimento e o exercício dos direitos e das liberdades dos brasileiros.” (Schwarcz e Starling, 2015, p.488).

Porém, por mais que o processo de redação do texto da lei tenha contado com ampla participação da sociedade, por meio “do debate constitucional em associações, comitês pró-participação popular, plenários de ativistas, sindicatos” (Schwarcz e Starling, 2015, p.488) e da elaboração e encaminhamento de dezenas de emendas populares, pontos estruturais foram desconsiderados, tais como a reforma agrária, a autonomia das Forças Armadas e as jornadas de trabalho. Cabe pontuar, neste momento, que os votos contrários à promulgação da nova Constituição partiram dos 16 deputados constituintes do Partido dos Trabalhadores, que afirmava que o texto da lei mantinha as estruturas de poder inalteradas e defendia propostas capazes de transformar de fato a sociedade brasileira. O então deputado constituinte Luiz Inácio Lula da Silva, em discurso no plenário durante a votação pela ANC, disse:

Em fevereiro de 1987, quando o Partido dos Trabalhadores chegou ao Congresso Constituinte, não trazia nenhuma ilusão de que poderia, através da Constituição, resolver todos os problemas da sociedade brasileira. Entendíamos, já no dia 16 de novembro de 1986, que a composição da Constituinte não seria uma composição favorável aos projetos políticos da classe trabalhadora brasileira, tampouco seria favorável àqueles que sonharam ter uma Constituição a mais progressista possível.(...) Sabemos que apenas os Princípios Gerais não garantem a efetivação da democracia, que apenas a efetivação de alguns princípios gerais não garantem à classe trabalhadora viver em regime efetivamente democrático. É possível que, dependendo dessa correlação de forças existentes na Constituinte e permanecendo no Congresso, pouca coisa será regulamentada e algumas, possivelmente, serão regulamentadas em prejuízo da classe trabalhadora. (...) Importante na política é que tenhamos espaço de liberdade para ser

contra ou a favor. E o Partido dos Trabalhadores, por entender que a democracia é algo importante – ela foi conquistada na rua, ela foi conquistada nas lutas travadas pela sociedade brasileira –, vem aqui dizer que vai votar contra esse texto, exatamente porque entende que, mesmo havendo avanços na Constituinte, a essência do poder, a essência da propriedade privada, a essência do poder dos militares continua intacta nesta Constituinte. Ainda não foi desta vez que a classe trabalhadora pôde ter uma Constituição efetivamente voltada para os seus interesses. Ainda não foi desta vez que a sociedade brasileira, a maioria dos marginalizados, vai ter uma Constituição em seu benefício. Sei que a Constituição não vai resolver o problema de mais de 50 milhões de brasileiros que estão fora do mercado de trabalho. Sei que a Constituição não vai resolver o problema da mortalidade infantil, mas imaginava que os Constituintes, na sua grande maioria, tivessem, pelo menos, a sensibilidade de entender que não basta, efetivamente, democratizar um povo nas questões sociais, mas é preciso democratizar nas questões econômicas. Era preciso democratizar na questão do capital. E a questão do capital continua intacta. Patrão, neste País, vai continuar ganhando tanto dinheiro quanto ganhava antes, e vai continuar distribuindo tão pouco quanto distribui hoje.<sup>1</sup>

Para além de permitir observar o projeto de País e os princípios que moviam a esquerda e as camadas progressistas nacionais na altura, o discurso, proferido há mais de 30 anos, se analisado pela ótica atual, escancara as fragilidades do texto constitucional e, sobretudo, de nossa sociedade. O fato é que se, por um lado, a nova Constituição, em seu 3º parágrafo, se compromete com uma sociedade livre e justa, com o desenvolvimento nacional, a erradicação da pobreza e a redução das desigualdades sociais e regionais, por outro, legitima a livre iniciativa e a propriedade privada. Neste sentido, a postura do Partido dos Trabalhadores era condizente com a afirmação de José Eduardo Faria (1989), já a seguir à promulgação da nova Constituição, de que:

“Um dos grandes mitos do Brasil contemporâneo foi a ideia de que uma nova ordem constitucional seria condição necessária e suficiente para a consolidação da transição política. (...) faltou compreender que todo processo (re)constituente, especialmente em contextos sociais desiguais, discriminatórios e conflituos, somente tem sentido quando encarado como um horizonte em movimento e não a partir de um estado de coisas julgado permanente e em equilíbrio constante.” (Faria, 1989, p.10)

---

1 Discurso disponível na íntegra em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/plenario/discursos/escrivendohistoria/25-anos-da-constituicao-de-1988/constituente-1987-1988/pdf/Luiz%20Inacio%20-%20DISCURSO%20%20REVISADO.pdf>. Acessado em 08/08/2022.



É necessário enfatizar que não se trata de negar os avanços do novo texto, sobretudo no contexto de redemocratização, ou de deslegitimar o processo constituinte, mas de compreender a materialidade da nova Constituição e as relações políticas, sociais e econômicas que envolvem sua implantação de fato. Sob este ponto de vista, ao analisar o papel do Estado brasileiro no período histórico recente tomando como referência sua lei maior, deparamo-nos com uma série de disparidades que beira o paradoxal. Enquanto sociedade civil e camadas progressistas do Congresso se mobilizavam em torno do Estado democrático de direito, pautando a ampliação dos direitos fundamentais, a redução das desigualdades e a soberania popular, parte da elite política e econômica se organizava para garantir a manutenção de seus privilégios históricos. Essa disputa, que muitos ousaram chamar de “governabilidade”, ganha aspectos ainda mais adversos quando se localiza a promulgação da CF/88 no contexto temporal internacional de expansão da lógica neoliberal a partir, principalmente, da díade Thatcher-Reagan entre o final dos anos 1970 e por toda a década de 1980, e na qual o Brasil já começava a se inserir. É o que Nogueira (2010, p.115) chama de “encruzilhada da Constituição de 1988: Constituição escrita consagradora do Estado Social e a Constituição real já matizada com as cores do neoliberalismo econômico.”

Já a partir do governo Fernando Collor (1990-1992), a política macroeconômica brasileira radicaliza seu desenvolvimento em torno de preceitos neoliberais, contrastando com os

princípios definidos na Constituição Federal de 1988 (...). Esse arranjo tornou muito mais difícil a plena implementação das políticas sociais previstas na CF 88, ao mesmo tempo em que deixou inviável que elas não se configurassem, ao menos minimamente, em um avanço frente às políticas previamente existentes. (Ferreira, 2019, p.90)

As reformas estruturais que se seguiram somadas às políticas de austeridade fiscal e às investidas pela redução do Estado anunciavam os rumos pretendidos para o País, ao mesmo tempo em que a garantia de direitos sociais como saúde, educação, moradia, previdência social e trabalho pela CF/88 apontava a intenção de um Estado intervencionista. Conforme aponta Ferreira (2019),

entre meados da década de 1990 e primeiros anos de 2000, tem-se a conjunção entre políticas liberais e forte financeirização da economia brasileira e, como consequência, das políticas sociais (...) a pressão liberal para adotar políticas de austeridade fiscal limitavam o montante de recursos alocados para a área social. (p.93)

Esse embate parece permear todas as esferas de governo e da sociedade brasileira, independente da orientação política de cada gestão ao longo das últimas três décadas, sem desconsiderar, entretanto, os avanços obtidos no âmbito social na primeira década e meia do século XXI, e tampouco os retrocessos generalizados após o golpe de 2016 e a ascensão da extrema-direita no País. No âmbito do município de São Paulo, observa-se esse mesmo movimento em direção ao domínio da lógica neoliberal e à adoção de uma política de austeridade fiscal ao longo das últimas três décadas. Mesmo a alternância entre gestões progressistas na Prefeitura Municipal (Luiza Erundina, entre 1989 e 1993; Marta Suplicy entre 2001 e 2004; Fernando Haddad entre 2013 e 2016) em meio à ordem dominante e predominantemente conservadora aponta o abandono do projeto democrático-popular em prol da ampliação da financeirização das políticas sociais e da vida cotidiana. Não nos propomos, neste trabalho, a traçar um panorama geral das gestões municipais nesse período, tarefa essa hercúlea, embora seja notória a abdicação de certas funções do Estado em detrimento de outras. A ampliação da terceirização de serviços relacionados a áreas como educação, assistência social e saúde, através de parcerias e contratos com Organizações Sociais, inicialmente se justificava pelos limites da administração pública em atender a uma população como a da cidade de São Paulo. Essa lógica, contudo, tem se expandido de forma ainda mais célere para outras áreas de atuação do poder público e mesmo para atividades-fim, utilizando-se de argumentos como a ineficiência da burocracia estatal e a necessidade de redução de gastos. E mais recentemente, a terceirização vem adquirindo novos contornos com a concessão e privatização de espaços e equipamentos urbanos, como parques, mercados municipais e complexos esportivos, e de serviços públicos que até então não despertavam interesse do mercado, como o serviço funerário, iluminação pública e terminais de ônibus. Embora a criação e a centralização desses projetos em uma secretaria específica a partir da gestão de João Dória (2017-2018) tenha demarcado a intenção de privatizar e ‘reduzir’ o Estado, esse não é um movimento exclusivo de partidos ou governos inclinados à direita. Anderson (1995), ao tratar sobre a ascensão de governos populares comandados por partidos ex-comunistas no começo da década de 1990, diz:

Mas, na prática, suas políticas no governo não se distinguem muito daquela de seus adversários declaradamente neoliberais. A deflação, a desmontagem de serviços públicos, as privatizações de empresas, o crescimento de capital corrupto e a polarização social seguem, um pouco menos rapidamente, porém com o mesmo rumo. (...) Em ambos os casos há uma variante mansa - pelo menos no discurso, senão sempre nas ações - de um paradigma neoliberal comum na direita e na esquerda oficial. (Anderson, 1995, p.9)

Assim, conforme já mencionado, o debate acerca da concessão de bens e serviços públicos municipais à iniciativa privada na cidade de São Paulo tem sido apresentado, ao longo das últimas décadas, como alternativa à austeridade fiscal que acomete os entes federativos no País de forma geral e à suposta falta de eficiência e agilidade da gestão pública. Contudo, é importante pontuar que, por mais que governos anteriores tenham se utilizado desse modelo na elaboração de políticas e projetos urbanos, sobre os quais iremos nos aprofundar mais à frente, através de Parcerias Público-Privadas (PPP), Operações Urbanas Consorciada (OUC), Projetos de Intervenção Urbana (PIU), chamamentos públicos de terrenos municipais, etc, entendemos a criação da então Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias (SMDP) - hoje integrada à Secretaria Municipal de Governo (SGM) - em 2017 como a consolidação e a corroboração da agenda neoliberal por parte do poder público. O tom publicitário das ações empregado pelo então prefeito João Doria evidenciou a intenção de não apenas abrir a prefeitura à iniciativa privada como também de colocá-la ao dispor do mercado, que passa a atuar não mais por consultorias, mas agora também internamente, no desenvolvimento de programas e modelos de negócios das secretarias. O caráter meramente regulatório do poder público delimita os papéis que cabem ao Estado e ao Mercado no que diz respeito à produção do espaço no contexto da cidade neoliberal. Não se trata, porém, de um Estado mínimo ou ausente, mas de uma máquina pública consolidada e fortemente aparelhada com o mercado, priorizando a lógica mercadológica em detrimento de direitos básicos dos cidadãos. Trataremos da administração pública com maior afinco à frente, a fim de compreender as transformações que a têm acometido no período estudado.

## 1.1.2 A reinvenção do espaço público como estratégia de mercantilização de áreas residuais: novos agentes, referencial estrangeiro e as ideias fora do lugar

A percepção do espaço público como aquele da prática da democracia e da liberdade é posto em xeque quando esse e a cidade passam a ser produzidos como mercadoria. Nesse processo da produção capitalista do espaço, a privatização do espaço público constitui uma fração das disputas presentes no contexto urbano, levadas ao extremo pela mercantilização de áreas residuais, como as áreas nos baixios de viadutos, foco deste trabalho. Não se trata apenas de conceder à iniciativa privada a gestão de áreas públicas e suas implicações anteriormente apresentadas, mas, principalmente, de contestar e as relações sociais características da vida urbana. A partir do entendimento dicotômico entre público e privado, temos que é em meio ao *público* que se dá a prática da alteridade e da diversidade, o reconhecimento e a construção a partir do outro, e não apesar dele.

Antes de tratarmos especificamente das áreas em baixios de viadutos, faremos uma breve recapitulação histórica da formação urbana da cidade de São Paulo, a fim de melhor compreender as dinâmicas envolvidas no contexto geral dos espaços residuais. A vila de São Paulo de Piratininga, fundada em 1554 e elevada à categoria de cidade apenas no começo do século XVIII, passou a vivenciar o real desenvolvimento urbano e econômico a partir de meados do século XIX, com a expansão da cultura cafeeira, inicialmente introduzida no Vale do Paraíba, em direção ao Oeste Paulista (Rolnik, 2022). Dada sua proximidade à Serra do Mar, São Paulo acabou por se estabelecer como entreposto entre as regiões produtoras de café, o porto de Santos e a cidade do Rio de Janeiro, então capital federal. O crescimento populacional vertiginoso representou um salto de cerca de 30 mil habitantes, em 1870, para 240 mil em 1900, impulsionado sobretudo pelas políticas imigratórias implantadas no País em decorrência da proibição do trabalho escravo, em 1888. Conforme Rolnik (2022),

(...) a partir de 1867, ano em que foi implantada a primeira estrada de ferro na cidade interligando Santos e Jundiaí, seus vales foram sendo atravessados por ferrovias. Entroncamento ferroviário e sede de uma província em franca expansão econômica no momento da Abolição da escravidão em 1888, da transição ao regime de trabalho assalariado e da Proclamação da República em 1889, a cidade nesse momento começa a passar por uma grande transformação urbanística, econômica, étnica, política e cultural.(p.29)

Já nesse período, foram realizadas significativas reformas urbanísticas, tendo início um esboço da segregação espacial que marcaria a ocupação territorial da cidade até a atualidade. Acerca de tais intervenções, é importante salientar aquelas realizadas sob o mandato do prefeito Antônio Prado (1889-1911), o “*herói civilizador*”, que pretendia alçar a cidade à modernidade tal qual Pereira Passos, no Rio de Janeiro. A região central da cidade se transformava: os jardins da Luz e da Praça da República, o alargamento da Rua Quinze de Novembro, a demolição e ampliação da Praça da Sé, a construção do Teatro Municipal, tendo sempre as cidades europeias, sobretudo Paris, como referencial estético e estilístico. Ao mesmo tempo, “tal processo de urbanização procura esconder outra cidade, marcada por bairros pobres, sujeitos às enchentes periódicas, à repressão policial e à violência constante.” (Waldman, 2013, p.4). Por mais que a cidade crescesse em tamanho e população para além do triângulo histórico, o olhar do Poder Público se mantinha focado nas áreas centrais da elite e, já nas últimas décadas do século XIX, a insuficiência ou mesmo ausência de serviços públicos, como rede de transporte e de abastecimento de água e esgoto (Bonduki, 2004), eram notadas nos bairros mais pobres.

As primeiras décadas do século XX foram de grande surto de crescimento econômico, industrial e populacional na cidade - em 1920, São Paulo possuía 600 mil habitantes e, apenas dez anos mais tarde, chegava a 1 milhão de habitantes. Nessa altura, começava a se consolidar pelo País uma transformação no sistema de transportes, até então baseado no sistema ferroviário, “moldado para atender às necessidades de uma economia primário-exportadora, promovendo a ligação entre as áreas produtoras e os portos.” (Okumura, 2018, p.3). Essa centralização da expansão da malha ferroviária a partir do mercado de bens de exportação, em detrimento da integração territorial do país, acabou por prejudicar a viabilidade econômica das ferrovias, majoritariamente administradas pelo setor privado e pelo capital internacional (Idem, 2018). A paulatina saída desses atores exigiu que o Estado assumisse o controle dos serviços, embora não dispusesse “dos recursos suficientes para realizar os investimentos necessários à sua recuperação” (Ibidem, 2018, p.4). Ao mesmo tempo, o advento do automóvel e seu estabelecimento como símbolo da sociedade moderna e industrial também atuaram na mudança de rumos do sistema de transporte brasileiro e do desenho urbano das cidades. Ainda que os maiores investimentos no sistema rodoviário/automobilista no âmbito nacional tenham ocorrido durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), a preferência por tal opção já se desenhava desde os anos 1920, impulsionada sobretudo pelo governo de Washington Luís (1926-1930), entusiasta do automóvel e defensor de que ‘*governar é abrir estradas*’ (Ibidem, 2018, p.5).

Desta mesma época é o “Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo”, resultado de artigos publicados entre 1924 e 1926 pelos engenheiros Francisco Prestes Maia e João Florence de Ulhôa Cintra, e apresentado em sua primeira versão em 1930, a pedido do então prefeito José Pires do Rio. Segundo Rolnik (2022, p.45), a proposta “se opunha a qualquer obstáculo físico para a expansão urbana ou qualquer definição a priori de um limite para o crescimento da cidade”, o que permitiria sua expansão horizontal, tornando, em teoria, os bairros periféricos mais acessíveis e sanando a crise habitacional que se instalava na cidade. De forma geral, o plano previa a construção de anéis viários concêntricos, a fim de desviar o fluxo de passagem da área central, desafogando-a, e seriam interligados por avenidas arteriais; as linhas de ferro seriam realocadas para a margem direita do rio Tietê, consolidando, assim, a opção pelo modelo rodoviarista de transporte sobre pneus (Rolnik, 2022). Um aspecto importante a ressaltar das intervenções previstas é que as novas avenidas, como a avenida Nove de Julho, foram implantadas em áreas de fundo de vale, o que exigiu a canalização e o tamponamento de quilômetros de rios e córregos na região central. Assim, entre as décadas de 1930 e 1940,

“(…) já era grande a atividade de construção de vias em São Paulo. Além das que definiam os novos loteamentos que surgiam, estavam sendo executadas várias avenidas constantes no Plano de 1930 apresentado pelo engenheiro Prestes Maia, nomeado prefeito da cidade na época de Vargas. Além do Anel de Irradiação constituído pelas avenidas São Luís, viadutos 9 de Julho e Jacaré, rua Maria Paula, viaduto Dona Paulina, praça João Mendes, rua Anita Garibaldi, avenida Rangel Pestana, parque D. Pedro II, avenidas Mercúrio e Senador Queiroz, praça Alfredo Issa e avenida Ipiranga, foram implantados parcialmente o segundo anel (avenida Duque de Caxias) e o “Sistema Y” (avenida 9 de Julho, parque Anhangabaú, avenida da Luz hoje denominada Prestes Maia, avenida Tiradentes/Santos Dumont), além de algumas radiais.” (Zmitrowicz; Borghetti, 2009, p.52).

Assim, São Paulo finaliza a primeira metade do século XX como potência industrial e moderna, tomada por automóveis e obras de alargamento e expansão viária, processo esse que se intensificaria nas décadas seguintes. A contratação do engenheiro estadunidense Robert Moses pela prefeitura, em 1949, para a elaboração de um programa de melhoramentos viários para a cidade indicava a seriedade com que a municipalidade tratava do assunto. Moses havia sido responsável pelas grandes obras viárias, sobretudo de pontes, túneis e vias expressas que transformaram a cidade de Nova Iorque entre as décadas de 1930 e 1960 e que também desabrigaram milhares de novaiorquinos em nome do ‘progresso’. Esse modo de pensar o planejamento da cidade como *tabula rasa* já vinha sendo praticado em São Paulo anteriormente, conforme apresentado, e a aproximação com o ideá-

rio estadunidense da cultura automobilística e rodoviária enquanto símbolo do progresso e da modernidade marcaram ainda mais as grandes intervenções por toda a cidade a partir dos anos 1950.

Em paralelo, no contexto nacional brasileiro, as décadas que se seguiram foram de expansão de investimentos na indústria da construção civil e de transportes, capitaneadas principalmente pelo Plano de Metas (1956-1960), de JK, e pelo Programa Estratégico de Desenvolvimento (1968-1970), já durante a ditadura militar. A expansão da malha rodoviária e a supremacia do transporte rodoviário se estenderam durante os anos 1950 e 1960, bem como o decréscimo de investimentos na rede ferroviária:

Durante os anos 1960, prosseguiu a tendência à expansão da malha rodoviária e ao predomínio do transporte rodoviário. Contudo, a crise do início da década e a recessão produzida pelas reformas introduzidas pela ditadura militar a partir de 1964 tiveram um impacto negativo sobre a circulação de mercadorias e a indústria automobilística, sendo que aquelas reformas adiaram a retomada do crescimento dos setores que apoiaram a derrubada do governo Goulart. A partir de 1968, a expansão da demanda das corporações do ramo automobilístico reforçou a tendência para o transporte rodoviário, ao passo que foram impostas medidas austeras ao sistema ferroviário (“racionalização”) e houve desestatização e desnacionalização da frota marítima mercante (Dreifuss, 1981). (...) Já o Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED), previsto para o período 1968-1970, colocou o setor de transportes como uma de suas prioridades e manteve a orientação do PAEG de adequar as tarifas aos custos de cada modalidade (Barat, 1978). Logo, é possível perceber que os planos lançados pela ditadura não previam investimentos massivos na infraestrutura de transporte, ainda que a considerassem fundamental para o processo de desenvolvimento econômico. Por serem modais cuja operação dependia de recursos orçamentários, o transporte ferroviário e o transporte marítimo foram os principais alvos dessa política de racionalização, o que os distanciava ainda mais da situação do transporte rodoviário.” (Okumura, 2018, p.19)

De volta à cidade de São Paulo, a expansão da malha rodoviária nesse período se intensificou por todo o território, e a indicação pelo regime militar de Paulo Maluf (1969-1971) como prefeito biônico atuou no sentido de restringir o planejamento local ao vincular a solicitação e liberação de recursos ao Governo Federal conforme os termos de sua agenda política (Otero, 2020). Dessa época é a construção do viaduto Júlio de Mesquita Filho, objeto de estudo deste trabalho e sobre o qual nos aprofundaremos no próximo capítulo, e também outras importantes vias elevadas, como o Elevado Presidente João Goulart, o Minhocão; o viaduto Plínio

de Queiroz, ao longo de trecho da avenida Nove de Julho; o viaduto Beneficência Portuguesa, sobre a avenida Vinte e Três de Maio; e viadutos que compõem a Ligação Leste-Oeste, como os viadutos Bresser, Guadalajara e Trinta e Um de Março. Além de rasgar o tecido urbano de maneira indiscriminada, prejudicando a população que habitava essas regiões e utilizando-se da abertura de vias e viadutos como forma de remover cortiços e habitações populares, a implantação dessas estruturas criou um vasto contingente de áreas residuais em seus baixios e entornos. Assim, grandes quantidades de espaços livres, canteiros, áreas ociosas com pouca regulamentação edilícia, de uso e ocupação surgiam pela cidade, dando margem a diversas formas e irregularidades, de moradias precárias e ocupações até depósitos, lixões e estacionamentos clandestinos.

A partir da década de 1990, conforme já previsto no Plano de Avenidas, as áreas residuais nos baixios de viadutos começaram a ser utilizadas pela administração pública para instalação de serviços e equipamentos sociais, como albergues para pessoas em situação de rua, e mesmo algumas formas de comércio popular, como sacolões e feiras livres. Foi a partir do começo dos anos 2000 que se passou a pensar, com base em experiências internacionais, no uso desses espaços em parcerias com entes privados. Apesar da legislação municipal permitir a solicitação de cessão desses espaços e das ações desenvolvidas por pequenas organizações da sociedade civil, a prática não é difundida a ponto de garantir autonomia de funcionamento ou de fomentar a construção de política pública focada nessas áreas. Dessa forma, ao longo dos últimos anos, e com o aumento de ocupações irregulares nos baixios de viadutos, as gestões municipais têm apresentado diferentes formas de lidar com o tema. É o caso do edital dos baixios do Viaduto Júlio de Mesquita Filho e entornos, lançado em 2016 pela gestão Fernando Haddad, e do edital dos baixios do Viaduto Antártica (Viaduto Oberdan Cattani), Viaduto da Lapa (Viaduto Comendador Elias Nagib Breim) e Viaduto Pompéia (Viaduto Missionário Manoel de Mello), lançado em 2019 pela gestão Bruno Covas, ambos encerrados devido à falta de interessados - posteriormente, conforme iremos apresentar adiante, o edital dos três viadutos foi desmembrado em processos licitatórios independentes, que serão analisados neste capítulo. Apesar de algumas diferenças entre os textos, a opção por ceder as áreas à iniciativa privada é unânime, assim como a necessidade de exploração comercial para a viabilização das propostas.

Provocado por ocupações e usos indesejados nos baixios de viadutos, o poder público vem, ao longo de 30 anos e com maior ênfase nas últimas gestões municipais, buscando formas de promover modos alternativos de apropriação desses espaços. Como veremos no item a seguir, a proposta de maior força e abrangência,



no sentido da inserção num programa de política pública minimamente estruturado, é o atual projeto de concessão e permissão de uso dessas áreas, de 2019, e que ainda encontra barreiras das mais diversas ordens para alcançar a sustentabilidade econômica. No entanto, a utilização dos vãos livres de viadutos para fins comerciais, culturais, de lazer e serviços é difundida e consolidada em muitas cidades, sobretudo as globais e que partilham das mesmas questões urbanas de São Paulo. Tomaremos, aqui, 4 experiências diferentes entre si: o Viaduc des Arts, em Paris; o Westway Flyover, em Londres; o projeto Under the Elevated, na cidade de Nova Iorque; e os viadutos Bukit Merah e West Coast, em Singapura. Para isso, elaborou-se um breve diagnóstico territorial dos projetos, bem como o contexto histórico e social em que se inserem, e abordaremos os instrumentos legais que permitiram a realização de cada um, a fim de fazer uma análise comparativa com a realidade de São Paulo e do projeto proposto pela municipalidade.

## Viaduc des Arts (Paris)

Construído e inaugurado em 1859 pela *Société de Chemin de Fer Paris/ Strasbourg* para a implantação de linha férrea “cujo objetivo era interligar a Praça da Bastilha à região do bosque de Vincennes, percorrendo o *12ème arrondissement* na transversal, sentido Oeste-Leste” (Loiola, 2016, n.p), o viaduto fazia parte do anel ferroviário de Paris. A linha entrou em declínio a partir da década de 1930 “com a crise econômica associada à crescente concorrência do metrô, ocasionando perda substancial de passageiros” (idem, 2016, n.p) e acabou por ser parcialmente desativada em 1969, ocasionando a deterioração do viaduto de cerca de 1,5 km de extensão. Na sequência, em meio às mais intensas intervenções na cidade desde as reformas urbanas de Haussmann, foi apresentado, em 1983, um plano de implantação de eixos verdes e a “transformação da antiga linha de Vincennes em um parque linear, incluindo aqui a intervenção no viaduto da avenida Daumesnil”.



Figura 1. Vista da rua do Viaduc des Arts. (fonte: Semaest)<sup>2</sup>

2 <https://www.semaest.fr/la-semaest/nos-realizations/realisation/viaduc-des-arts-12e-553>

(ibidem, 2016, n.p). A parte superior do viaduto foi, então, convertida em parque linear, a *Promenade Plantée*, que se estende por mais 3 km fora da antiga linha férrea e cujas obras foram finalizadas e entregues em 1997. Importante salientar que os arcos de sustentação do viaduto já eram ocupados de forma orgânica e espontânea antes mesmo da elaboração do projeto, que “uniformizou o que a cidade já havia reinterpretado (...) a variedade de interpretações já estava de alguma forma contida na estrutura existente, permitindo assim, a nova leitura” (ibidem, 2016, n.p). Por fim, em 2004, a propriedade do viaduto foi transferida à *Semaest*, sociedade de economia mista, pelo prazo inicial de 18 anos, período no qual seria responsável por administrar, gerir e alugar os espaços comerciais. Atualmente, os 62 arcos abrigam oficinas e ateliês de moda, design, decoração, artesanato, arte, cultura, além de cafés e restaurantes em espaços que variam entre 150m<sup>2</sup> e 460m<sup>2</sup>.

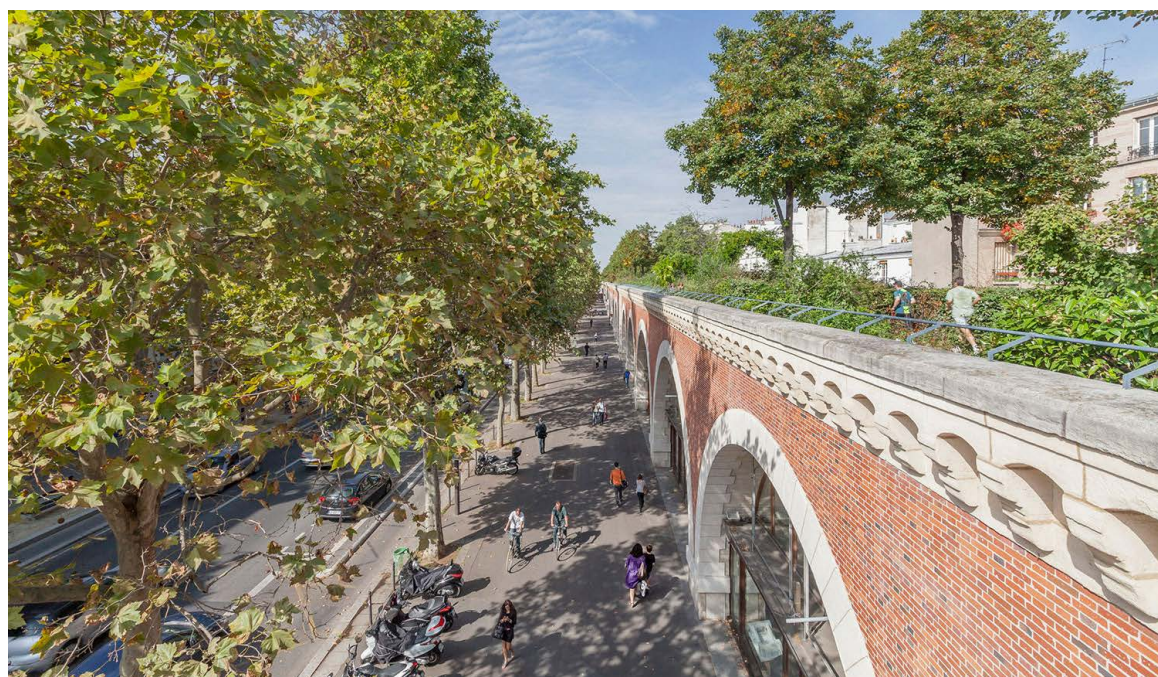


Figura 2. Vista superior do Viaduc des Arts (fonte: *Le Viaduc des Arts. Métiers de création*)<sup>3</sup>

---

3 <http://www.leviaducdesarts.com/fr/viaduc-361.html>

## Westway Flyover (Londres)

O elevado Westway, de cerca de 4 quilômetros de extensão, foi construído entre 1962 e 1970 para comportar um trecho da rodovia A40, que faria a conexão entre a área central da cidade e a secção oeste de um pretenso anel viário, parcialmente implantado. A via constitui um segmento do sistema de 4 anéis viários proposto pelo poder público na década de 1960 com o intuito de minimizar o denso fluxo de carros, prevendo a construção de diversas vias expressas que cortariam a cidade numa disposição radiocêntrica. A adoção de um plano que priorizava o transporte individual e que propunha a desestruturação da malha urbana existente e desconsiderava sua população gerou grande polêmica e uma série de protestos, que influenciaram na descontinuidade da construção dos demais trechos e anéis previstos no projeto inicial. Estima-se que mais de 3 mil famílias tenham sido impactadas pela desapropriação e demolição de imóveis para a construção do elevado, além dos danos causados para milhares outras que continuaram na região convivendo com barulho, poluição e descontinuidade urbana. Em decorrência da organização da população e do fortalecimento de sua luta, em 1971 foi fundado o *North Kensington Amenity Trust*, hoje chamado *Westway Trust*, organização sem fins lucrativos que trabalha em parceria com as autoridades locais. O *Westway Trust*, através do *Westway Estate*, detém a posse e o direito de gestão de toda a área sob o elevado, de mais de 90 mil m<sup>2</sup>, com o objetivo de ajudar a promover o uso do espaço de forma assertiva e responsável, com a participação da comunidade local.



Figura 3. O Westway Flyover após a finalização das obras, anos 1970 (fonte: *International Times*)<sup>4</sup>

---

4 <https://internationaltimes.it/the-sound-of-the-westway/>



Figura 4. Moradores afetados pelas obras exibem faixas em manifestação, anos 1970. (International Times)<sup>5</sup>



Figura 5. Intervenções atuais no Westway Flyover, xanos 2010. (fonte: UrbanEye)<sup>6</sup>

5 <https://internationaltimes.it/the-sound-of-the-westway/>  
6 [https://urbaneye.org.uk/portfolio\\_page/westway-flyover/](https://urbaneye.org.uk/portfolio_page/westway-flyover/)

## Under the Elevated (Nova Iorque)

O *Under the Elevated* consiste em um projeto desenvolvido pelo *Design Trust for Public Space*, organização sem fins lucrativos, junto ao Departamento de Transporte de Nova Iorque, para recuperar e transformar o espaço público sob os mais de 1000 km de extensão de estruturas elevadas existentes na cidade, que incluem linhas de trem e metrô e vias expressas, com foco sobretudo em bairros de populações minoritárias e de baixa renda. Essas estruturas possibilitaram o crescimento econômico e a expansão física de Nova Iorque, mas não sem um custo à integração e à coesão da malha urbana, criando espaços residuais e vazios urbanos. O projeto se desdobrou em duas fases, sendo a primeira dedicada ao levantamento e inventário dessas áreas, à categorização de tipologias, ao desenvolvimento de oficinas de trabalho nos territórios com participação social, à criação de instalações provisórias em duas regiões (Chinatown e Bronx) e, por fim, à elaboração de planos de ação em contextos específicos. A segunda fase, chamada *El-Space: Creating Dynamic Places Under the Elevated*, propõe a implantação de projetos piloto em espaços pesquisados e analisados na fase anterior. O primeiro piloto foi realizado em 2018 no bairro de Sunset Park, no Brooklyn, sob o viaduto da Gowanus Expressway, construído na década de 1940, no trecho do cruzamento entre a 36th Street e a 3rd Avenue, próximo ao terminal marítimo. A proposta da intervenção era de melhorar a relação entre o bairro e a orla e a segurança pedonal de moradores e usuários do bairro através de estratégias de design urbano, iluminação e infraestruturas ecológicas.

Figura 6. Projeto-piloto Sunset Park El-Space, 2018. (fonte: Design Trust for Public Space)<sup>7</sup>



Figura 7. Processo de consulta aos moradores da região durante a elaboração do projeto, 2017 (fonte: Design Trust for Public Space)<sup>8</sup>



7 <https://www.designtrust.org/projects/under-elevated/>  
 8 <https://www.designtrust.org/projects/under-elevated/>

## Bukit Merah Flyover e West Coast Viaduct (Singapura)

O elevado Bukit Merah corresponde ao trecho inicial da *Central Expressway (CTE)*, uma das principais vias expressas e que faz a ligação entre o centro e a região norte de Singapura, e foi inaugurado na fase final das obras da CTE, em setembro de 1988. O viaduto West Coast, por sua vez, está inserido na *West Coast Highway*, importante via arterial ao sul de Singapura com cerca de 11 quilômetros de extensão, dos quais 5 km correspondem ao viaduto, cujas obras foram finalizadas em 2006. Ambas as vias fazem parte da ampla rede viária de Singapura, inaugurada pelas obras da *Pan Island Expressway (PIE)* em 1962, e que hoje soma mais de 160 quilômetros de vias expressas e atravessa todo o território. A implantação de um Estado forte após a separação de Singapura do que hoje se conhece como Malásia e a escassez de recursos naturais, dentre os quais, a terra - a extensão territorial de Singapura é de aproximadamente 730 km<sup>2</sup>, o equivalente à metade da área da cidade de São Paulo -, demandavam o controle das terras públicas, que hoje correspondem a cerca de 90% do território total. A *Singapore Land Authority (SLA)*, agência do governo responsável pela administração da terra, iniciou um processo de consulta pública, em 2015, para viabilizar a transformação e otimização dos espaços sob viadutos, de forma a permitir o engajamento público e ampliar atividades econômicas. Das propostas, adotou-se o viaduto West Coast e o elevado Bukit Merah como projetos-piloto. O viaduto West Coast recebeu infraestrutura elétrica e estruturas modulares para testar o interesse de grupos sociais e empreendedores em novos projetos e negócios nos espaços que seriam disponibilizados via aluguel comercial de curto prazo. Em janeiro de 2017 deu-se a inauguração oficial do espaço revertido em uma feira noturna de arte e com o teste experimental de uma horta urbana. A área sob o elevado Bukit Merah recebeu uma quadra esportiva e infraestrutura de água, energia elétrica e iluminação. O novo espaço de recreação comunitária, nomeado *Viaduct@JBM*, foi inaugurado em abril de 2017 em parceria com o *Tanjong Pagar-Tiong Bahru Citizens' Consultative Committee (CCC)*. Os CCCs são organizações civis de atuação local no território que desenvolvem programas sociais e estabelecem diálogo entre a comunidade e o governo.



Figura 8. Usuários no espaço sob o viaduto Bukit Merah (fonte: Singapore Land Authority)<sup>9</sup>



Figura 9. Usuários do espaço sob o viaduto WestCoast (fonte: Salt and Light Archery)<sup>10</sup>



9 [https://www.sla.gov.sg/qq1/slot/u143/Newsroom/Annual-Reports/2016\\_2017/AR16\\_17/final/corporate-review-managing-land-assets-page-02.html](https://www.sla.gov.sg/qq1/slot/u143/Newsroom/Annual-Reports/2016_2017/AR16_17/final/corporate-review-managing-land-assets-page-02.html)

10 <https://www.slarchery.sg/>

Os casos apresentados foram escolhidos para ilustrar a costumeira adoção de referencial estrangeiro na elaboração de projetos urbanos, mesmo quando inseridos em realidades diferentes da brasileira. Seja pelos processos de urbanização específicos de cada sociedade e pelo contexto histórico do objeto no qual se intervém, seja pelos agentes envolvidos nessa nova forma de se produzir o espaço público e pelo aparato jurídico-legal existente, a importação de estratégias e modelos prontos quase nunca tem o resultado esperado. Um aspecto em comum entre os 4 projetos analisados é a concessão da gestão e do direito de exploração dos espaços à iniciativa privada, embora esta assuma formatos diferentes (empresas de sociedade mista, trusts/organizações sem fins lucrativos, organizações da sociedade civil). Contudo, é possível notar um importante ponto de congruência mesmo em meio a essa variedade de figuras jurídicas: a especificidade de atuação dos agentes no território, no objeto pretendido e no campo de interesse. No caso de Paris, a *Semaest*, empresa de sociedade mista responsável pela administração do Viaduc des Arts e pela locação e gestão dos espaços comerciais em seus baixios desde os anos 2000, é especializada na promoção e revitalização do comércio de proximidade e do fortalecimento de uma economia que se desenvolva em torno de necessidades cotidianas, de formas inovadoras de comércio, de elos sociais e de geração de emprego local. São responsáveis pela seleção dos comerciantes e locatários dos espaços e priorizam atividades locais, artesanais e tradicionais em todos os espaços que administram na região do *12ème arrondissement*, além do Viaduc des Arts. É possível notar, dessa forma, a combinação de fatores que se desdobram de forma positiva sobre o espaço e a operação das atividades nele propostas, articulando experiência e capacidade técnica da empresa, responsabilidade com a comunidade local e inserção no contexto territorial.

Ainda considerando o aspecto da especificidade de atuação numa determinada temática, o caso de Nova Iorque representa um bom exemplo. O *Design Trust for Public Space*, responsável pelo projeto *Under the Elevated*, se define como uma incubadora que viabiliza a transformação da paisagem urbana através da articulação de órgãos do governo e colaboradores da sociedade civil. Em quase 30 anos de atuação, desde sua fundação em 1995, acumula experiência de trabalho em espaços públicos através de projetos de áreas como cultura, habitação, mobilidade, meio ambiente, agricultura urbana, infraestrutura, assistência e serviço social. Nesse sentido, a organização consiste num agente que, ainda que privado, trabalha para e pelo espaço público, seu reconhecimento, valorização e fortalecimento no âmbito do desenvolvimento social e urbano. Em relação ao projeto *Under the Elevated*, foi possível unir o conhecimento técnico e de gestão do espaço público às necessidades das populações diretamente afetadas, que tiveram papel determi-

nante nas definições de ações e atividades. Ao fim da fase 2 do projeto, foi elaborada uma publicação que documenta os processos desenvolvidos, desafios e aprendizados da reivindicação e recuperação de espaços públicos em áreas residuais, como uma forma de “legado” ou mesmo um manual para novas intervenções.

Outro elemento considerado, em maior ou menor grau, é o impacto causado por aquelas estruturas no desenho urbano dos bairros e na vida de seus moradores, e também a inclusão dessa população nos processos de decisão e elaboração das propostas. No caso de Londres, o *Westway Trust* foi fundado na década de 1970, logo após a inauguração do elevado Westway, para prestar apoio à população do bairro de North Kensington, impactada pelas desapropriações para as obras e pelas novas dinâmicas urbanas delas decorrentes. Apesar de se tratarem de figuras jurídicas diferentes, a Semaest e o *Westway Trust* operam seguindo preceitos parecidos. O *Westway Trust* é responsável por garantir o desenvolvimento e a manutenção da terra que corresponde ao *Westway Estate* em benefício das populações que vivem e trabalham na região, seguindo a compreensão de bem-estar sustentável baseada em 3 princípios: o bem-estar social, o bem-estar ambiental e o bem-estar econômico. A preocupação em fortalecer a comunidade, os vínculos sociais e a economia local são determinantes na seleção de projetos a serem apoiados e desenvolvidos. E diferente do *Viaduc des Arts*, que possui foco direcionado para comércio, serviços e economia local, o *Westway Trust* é mais abrangente em suas áreas de atuação e funciona como uma verdadeira rede: além de restaurantes e lojas, possui programas de incentivos à cultura e às artes, ao esporte e bem estar físico, e à educação.

Por fim, considerando o modelo de gestão da terra pública, a experiência de Singapura se mostra interessante por centralizar tal gestão em uma agência do governo, diferente dos demais casos estudados e do caso de São Paulo. Os planos de ação nos dois viadutos que receberam as intervenções foram desenvolvidos em parceria com as CCC locais, uma espécie de OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) de atuação territorial, e com as chamadas *Grassroots Organisations*, movimento sociais horizontais, focados no fortalecimento de agentes locais, mas a implantação de fato das ações propostas se deu por tal agência, a *Singapore Land Authority (SLA)*. É importante observar as circunstâncias que garantem a viabilidade desse modelo: a existência de um órgão público centralizado e exclusivamente destinado à administração de terras e imóveis públicos parece ser determinante para o sucesso das propostas. Na outra ponta, a atuação de agentes locais preocupados em integrar os novos espaços comunitários e a população residente e usuária dos bairros garante o reconhecimento das práticas

ali desenvolvidas, sejam elas a implantação de quadras esportivas, pistas de skate ou de espaços de lazer e de atividades culturais. Não apenas o uso do espaço é importante para sua ativação, mas também a identificação de seus usuários com tal uso. Nesse sentido, a participação do público se faz essencial, assim como pudemos observar também nos demais casos estudados.

Ainda que todos os exemplos apresentem forte caráter comercial, existe uma notória inserção desses personagens no contexto local da comunidade, uma triangulação coerente entre o espaço, locatários/concessionários e usuários. Diferente do modelo adotado em São Paulo, que tem o maior valor de outorga como critério de seleção do concessionário e desconsidera a inserção desses agentes na vida cotidiana da comunidade, os projetos selecionados apresentam a preocupação de fortalecer a economia local e a comunidade através da priorização de pessoas, projetos e negócios que tenham relação com o espaço que ocupam. Este aspecto, a nosso ver, constitui uma das principais diferenças, se não a maior, entre as experiências internacionais e a paulistana: embora todas se utilizem da exploração comercial desses espaços residuais, naquelas é possível perceber a intenção de melhoria e recuperação social e urbana prevalecendo sobre ganhos financeiros. No caso de São Paulo, o processo é comandado pela capacidade de investimento do interessado, muitas vezes inviabilizando iniciativas menores e que teriam, eventualmente, maior potencial de transformação local, como veremos a seguir.

## **1.2 Práticas e políticas na cessão de áreas públicas no município de São Paulo: observações a partir dos baixios de viadutos**

Neste item, propomos analisar a legislação municipal que trata da cessão de áreas públicas nos baixios de viadutos desde os anos 1990, com a intenção de compreender os efeitos dos avanços neoliberais na formulação de políticas públicas. Na sequência, situaremos tais transformações nas experiências em áreas residuais na cidade de São Paulo, tomando como referência o edital publicado pela Prefeitura, em 2016, para o viaduto Júlio de Mesquita Filho, na região central, e os editais publicados a partir de 2019 para os viadutos Pompeia, Lapa e Antártica, na Lapa.

### **1.2.1 A evolução dos mecanismos legais: do uso público à privatização dos baixios de viadutos em São Paulo (1989-2020)**

Nossa escolha pelo recorte temporal está vinculada à gestão de Luiza Erundina (1989-1992), primeira prefeita democrática e diretamente eleita após a promulgação da Constituição Federal, em 1988. Embora Jânio Quadros, prefeito da cidade entre 1985 e 1988, tenha sido eleito por voto direto, optamos por nos ater ao período da redemocratização do País neste trabalho. Apesar do caráter republicano e popular da gestão, não houve a consolidação de uma política pública orientada para as áreas de baixios de pontes e viadutos, tema deveras específico dado o contexto de necessidade de reformas profundas na administração pública naquele momento. De fato, tal reforma na organização institucional foi pensada pela gestão, tendo como diretrizes balizadoras “os princípios da descentralização do poder na cidade, da modernização das estruturas e da valorização dos servidores, tendo por referência a melhoria dos serviços públicos.” (Martins, 1997, p.1). A premissa da descentralização se estruturava, sobretudo, na implantação de governos locais através de Subprefeituras, em substituição às Administrações Regionais existentes, e teriam “real autoridade técnico-administrativa, dotadas da necessária infra-estrutura para responder pela Administração Municipal ao nível da respectiva região” (Martins, 1997, p.2), de forma a aproximar a relação entre poder público e sociedade civil. Contudo, apesar da efervescência do momen-

to pós-Constituinte, as elites políticas e econômicas paulistanas não se mostravam abertas a esses ideais progressistas e mesmo vanguardistas, e o Projeto de Lei da Reforma Administrativa, apresentado em maio de 1991, sequer chegou a ser votado pela Câmara Municipal. Por outro lado, as experiências de plenárias populares e conselhos gestores desenvolvidos durante a gestão foram essenciais para a consolidação da participação democrática na administração pública e criou precedentes para as instâncias consultivas e deliberativas atuais. Finalmente, embora a gestão Erundina não tenha formulado normativa que tratasse diretamente das áreas nos baixios de viadutos, a cessão da área municipal localizada sob o Viaduto Paulo VI, na zona oeste, à Cooperativa de Catadores Autônomos de Papel, Papelão, Aparas e Materiais Recicláveis - Coopamare foi de extrema importância para a construção de políticas públicas voltadas para a população em situação de rua, até então invisibilizadas pelo Poder Público. A partir da ponderação de Domingues Jr. (2004) de que

Ao término da gestão Erundina (em 1992), contudo, e a partir da gestão de Paulo Maluf e, posteriormente, de Celso Pitta na prefeitura de São Paulo, tentou-se dismantelar o fórum da população de rua, e as políticas públicas realizadas no governo anterior. Iniciou-se a perseguição aos catadores e à população de rua em geral, através da “limpeza” de viadutos e da tentativa da proibição do trabalho de catador de papelão (p.128)

podemos mesmo suscitar a hipótese de que as políticas desenvolvidas para essas áreas a partir das gestões municipais seguintes tinham como principal intuito uma espécie de “limpeza urbana” higienista e transvestida de propósitos urbanísticos.

Na legislação referente ao período ora analisado, notam-se sutis mudanças quanto às formas de uso e de ocupação das áreas nos baixios de pontes e viadutos da cidade, enquanto os avanços mais consistentes observados dizem respeito ao que compreendemos como comercialização do espaço público, no geral, e de tais espaços residuais, especificamente. Durante a gestão de Paulo Maluf (1993-1996), foi sancionada a Lei Municipal nº11.623/1994, a primeira normativa a versar sobre o tema. A lei previa a cessão das áreas localizadas nos baixios de pontes e viadutos via termo de permissão de uso (TPU), a título precário e gratuito, ou seja, sem a cobrança de contrapartida e por tempo indeterminado. Porém, é o artigo 1º que determina, mesmo que indiretamente, a real destinação de uso das áreas ao definir entidades de caráter social, filantrópico ou assistencial sem fins lucrativos como prioritárias para a outorga, permitindo a exploração de estacionamento de veículos ou a instalação de dependências de obras sociais ou beneficentes. Sob esse aspecto, ainda que houvesse a intenção, por parte do Poder Público, de permitir a exploração desses espaços por terceiros e de transferir a eles as responsabi-

lidades de zeladoria e guarda do patrimônio municipal, note-se que as propostas de uso visavam mais a ocupação e utilização das áreas, ou mesmo promover a do que ganhos financeiros sobre eles. O Decreto Municipal nº35.004/1995 regulamentou a lei e deu outros possíveis usos dos espaços para além dos já definidos anteriormente, tais como a ocupação por órgãos municipais ou a implantação, por particulares, de equipamentos de uso público, como teatros ao ar livre, quadra poliesportivas, parques infantis e feiras e exposições. Em relação ao trâmite de procedimentos administrativos, já nesse momento se adotou a necessidade de apresentação de projeto das intervenções previstas, assim como do programa a ser implementado. De certa forma, as disposições dessas normativas pautaram a política desenvolvida pelas gestões seguintes no tocante aos usos, sofrendo apenas alterações pontuais e mantendo certa coesão na destinação das áreas dos baixios. As maiores mudanças observadas se deram pela ampliação do rol de figuras jurídicas permitidas a participar dos processos licitatórios, indicando justamente a abertura da exploração dessas áreas ao mercado.

Em 2002, a gestão Marta Suplicy (2001-2004) promulgou a Lei Municipal nº13.426/2002 em complemento à lei anterior, apresentando pela primeira vez a possibilidade de concessão onerosa de uso para exploração pelo privado através de processo licitatório e pelo prazo máximo de 20 anos. O valor da contrapartida mensal a ser paga pelo concessionário seria definido pelo Poder Público tomando em consideração a metragem quadrada da área concedida e a localização da estrutura na cidade, premissa essa que pode ser interpretada como o prenúncio da comercialização desses espaços. Importante ressaltar que o Decreto Municipal nº43.122/2003 dessa mesma gestão regulamentava as leis de 1994 e 2002, e estabeleceu como critério de seleção de proposta, em caso de licitação para concessão onerosa de uso, apenas o de maior valor de contrapartida financeira, desconsiderando as propostas de uso apresentadas e as potencialidades e especificidades de cada lugar. Por outro lado, a lei introduziu também a necessidade de utilização dos valores recebidos a ações de remoção e atendimento das populações ocupantes dessas áreas, através da destinação dos montantes ao Fundo Municipal de Habitação - FMH ( $\frac{2}{3}$  dos valores arrecadados seriam destinados à construção de moradias para atender às famílias) e ao Fundo Municipal de Assistência Social - FMAS ( $\frac{1}{3}$  dos valores arrecadados seria investido em alternativas de acolhida da população em situação de rua e em moradia provisória), conforme decreto regulamentador.

Durante a gestão Gilberto Kassab (2006-2012), foi editado o Decreto Municipal nº48.378/2007 que regulamenta as duas leis mencionadas e cuja principal altera-

ção consistiu no fortalecimento e na centralização dos procedimentos previstos na Secretaria Municipal de Coordenação de Subprefeituras - SMSP que antes cabiam às Subprefeituras específicas. As principais diretrizes dadas pela normativa existente foram mantidas, como a estipulação de prazo máximo de 20 anos para casos de concessão onerosa de uso, a cobrança de valores mensais e os parâmetros de precificação e a exclusividade do maior valor de contrapartida como critério de seleção de proposta. Ainda no mesmo ano, foi publicada a Lei Municipal nº14.652/2007 que apresentou duas grandes alterações, no sentido da consolidação de uma política urbana com viés financeiro: a obrigatoriedade de pagamento de remuneração mensal nas concessões e permissões de uso, dispensadas as “(...) agremiações carnavalescas, os centros desportivos comunitários, os clubes desportivos e sociais ou entidades que prestem relevantes serviços sociais e culturais(...)” (São Paulo, 2007); e a aplicação de sanções e multas na ocorrência de atrasos ou falta de pagamento da remuneração. Mais do que uma política focada em questões urbanas e sociais e voltada para a recuperação e ocupação de áreas residuais, foi sendo estruturada uma série de instrumentos que permitiam e viabilizavam a exploração econômica dessas áreas, processo esse que se intensificou ao longo dos anos 2000 e que foi institucionalizado pelas gestões municipais após 2017, com a aprovação do Plano Municipal de Desestatizações - PMD, do qual falaremos mais à frente.

No âmbito da legislação ora tratada, a gestão Fernando Haddad (2013-2016) não apresentou normativa de revogação ou regulamentação às já existentes, no entanto, desenvolveu extenso trabalho acerca dos baixios de viadutos na tentativa de elaborar uma política mais consistente e uniforme, tomando como projeto-piloto o Viaduto Júlio de Mesquita Filho, localizado no Bexiga, região central da cidade. O edital apresentado em 2016 será apresentado e analisado no item a seguir, juntamente aos editais elaborados durante as gestões João Dória/Bruno Covas/Ricardo Nunes (2017-presente) dos viadutos Pompéia, Lapa e Antártica, localizados na Lapa, na zona oeste.

A leitura realizada até aqui evidencia o que percebemos como um processo de deslocamento na forma como as áreas de baixios de viadutos são percebidas e tratadas pelo Poder Público. Embora não houvesse, nos anos 1990, um plano de ações estruturado acerca desse tema, é notório o gradual abandono das pautas sociais e urbanas - ainda que essas permeiem os argumentos e justificativas ao longo do tempo - e a adoção de uma lógica embasada na exploração comercial do espaço público ao longo dos anos 2000. Porém, foi a partir de 2017 que esse processo se intensificou e se institucionalizou com a criação da então Secretaria Municipal



de Desestatização e Parcerias - SMDP e a elaboração do Plano Municipal de Desestatização - PMD, que abarca diversos projetos das mais variadas ordens, sendo o *Programa de Ativação de Baixos de Viadutos* um deles. A criação de uma pasta destinada a tratar exclusivamente de processos e programas de privatização, desestatização e parcerias com a iniciativa privada respondeu às promessas de campanha do então candidato a prefeito de desonerar o orçamento público de gastos tidos como secundários ou desnecessários, e segue como bandeira da atual gestão Bruno Covas/Ricardo Nunes. A justificativa apresentada se limitou a apontar a necessidade de cortes de gastos públicos devido ao estrangulamento orçamentário pelo qual passava o Município à época, garantindo, assim, a destinação de recursos a áreas prioritárias, como saúde, educação, habitação e transporte.

No contexto do referido programa, o Decreto Municipal nº58.727/2019 regulamentou a cessão das áreas nos baixios dos viadutos, agora prevista pela Lei nº 16.703/2017, que instituiu o Plano Municipal de Desestatização em sua totalidade. Se, por um lado, a nova legislação não se aplica às áreas já ocupadas por entidades e organizações da sociedade civil, por outro, deixa-as de fora por completo de participar de eventuais licitações. O intuito exclusivo de explorar economicamente essas áreas transpõe livre de reservas ao manter a exigência de pagamento de contrapartidas mensais à municipalidade, sem a discriminação prévia da metodologia considerada para o cálculo de tais valores e tampouco dos critérios de seleção de melhor proposta. Conforme veremos e aprofundaremos no próximo item ao analisar os editais elaborados com base na nova normativa, as atividades permitidas e incentivadas nas áreas de concessão de uso são de interesse coletivo (socioculturais, educacionais, de saúde, esportivas, de lazer), de natureza econômica (de natureza comercial e serviços, de natureza recreativa e de lazer), e será permitida também a exploração de anúncios, nos termos das leis vigentes, junto ao desenvolvimento de outras atividades. Pode-se interpretar a permissão de propaganda como uma intenção do Poder Público em obter áreas “patrocinadas” por grandes marcas que exerçam atividades vinculadas àquelas desenvolvidas nas áreas de concessão. A título de exemplo, um espaço onde se desenvolvam atividades esportivas e recreativas, como quadras de futebol e academias, poderá explorar anúncios de marcas como Adidas, Nike, Decathlon, SmartFit, que poderiam arcar com os custos de manutenção da área e das estruturas. O decreto, inclusive, autoriza a contratação de terceiros e a realização de parcerias para o desenvolvimento das atividades propostas. Isto é, não só o permissionário terá ingerência sobre o terreno público, mas também as demais empresas a ele vinculadas, estabelecendo de forma deveras impositiva os usos e as relações no espaço.

A lei prevê a autorização de eventos de iniciativa privada ou pública, que deverão ser gratuitos e abertos ao público em geral. Ao mesmo tempo, é garantida a exclusividade do permissionário em exercer atividades econômicas em tais eventos, ainda que realizados pela Municipalidade. Esse controle caberá ao permissionário, que poderá reprimir eventual comércio informal, atividade essa atribuída exclusivamente a órgãos de policiamento e salvaguarda do patrimônio público. Ainda sobre as obrigações dos permissionários e concessionários, um ponto merece destaque: não apenas as funções de manutenção das áreas são repassadas aos particulares, como limpeza e conservação, como também a responsabilidade de instalar câmeras e equipamentos de vigilância eletrônica, cujas imagens serão integradas ao Centro de Controle Operacional da Prefeitura e ao sistema de segurança do *Programa City*, projeto lançado em 2017 em parceria entre o Poder Público e entes privados de integração desses equipamentos.

Por fim, em relação às contraprestações mensais pelo uso da área, é prevista a concessão de incentivos na forma de descontos, que podem chegar a 80% sobre o valor do preço público, com a intenção de garantir que o permissionário viabilize a requalificação da área. As condições de enquadramento se dão pela instalação de equipamentos temporários, podendo eles serem: equipamentos de esporte, recreação e lazer, como playground, academia ao ar livre, quadras e áreas esportivas; elementos paisagísticos, como quiosques, bicicletários, bancos, bebedouros, guarda-sóis, decks; e instalações de sanitários públicos, além dos previstos nas obrigações do concessionário. Além disso, também serão consideradas para efeito de requalificação atividades de interesse coletivo, cuja programação deverá ser apresentada mensalmente à Subprefeitura responsável. O decreto determina, por fim, a destinação dos recursos arrecadados como pagamento da concessão de uso ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Social - FMD, criado pela Lei Municipal nº16.651/2019 e que tem como objetivo o financiamento e expansão de ações que promovam o desenvolvimento da cidade, sobretudo nas áreas de saúde, educação, segurança, habitação, transporte, mobilidade urbana e assistência social.

Colocados os principais pontos obtidos a partir da leitura dos textos das leis referentes à concessão de baixios de viadutos, nos debruçaremos a seguir sobre os editais públicos lançados a partir de 2016, a fim de melhor compreender como a legislação se reflete na prática nas propostas de intervenção nessas áreas.

## 1.2.2 Experiências recentes e ocupação do espaço público em São Paulo: entre apropriação e privatização

Neste item, faremos uma análise comparativa entre as experiências mais recentes e emblemáticas nas áreas em baixios de viadutos nos últimos anos - a proposta do edital para o Viaduto Júlio de Mesquita Filho, lançado em março de 2016 (Gestão Fernando Haddad), e os três editais para os Viadutos Lapa, Pompéia e Antártica, lançados entre 2019 e 2021 (Gestão Bruno Covas). Contudo, antes de partirmos para as análises propriamente ditas dos editais e termos de referência, faremos um breve relato dos estudos que embasaram e precederam o processo licitatório do Viaduto Júlio de Mesquita Filho, e que ainda servem de referência para os projetos em andamento.



Figura 10. Proposta de intervenção do Edital do viaduto Júlio de Mesquita Filho: Áreas disponíveis (fonte: São Paulo Urbanismo)<sup>11</sup>

11 <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/upload/se/arquivos/APRESENTACAO%20JULIO%20DE%20MESQUITA.pdf>

A partir de informações obtidas no relatório “*Nota Técnica - Baixos de Viadutos*”<sup>12</sup> (São Paulo, 2016e), desenvolvido pela São Paulo Urbanismo em 2016, e também em entrevista concedida, em agosto de 2022, pelo senhor Marcelo Fonseca Ignatios, responsável pela Superintendência de Estruturação de Projetos da empresa entre 2013 e 2021 pudemos traçar a cronologia do desenvolvimento de estudos relacionado às áreas dos baixos de viadutos no período mais recente. Em outubro de 2011, fora instituído um Grupo de Trabalho Intersecretarial (GTI), sob coordenação da Secretaria Municipal de Coordenação de Subprefeituras - SMSP, que tinha como objetivo principal a atualização de dados relativos às áreas em baixos de pontes e viadutos na cidade de São Paulo e a uniformização dos procedimentos de outorga desses espaços. O trabalho do GTI se estruturou, inicialmente, a partir da atribuição da SMSP pela zeladoria e manutenção de viadutos e pontes e de seus baixos e dos trabalhos de manutenção preventiva desenvolvidos pelas equipes de cada Subprefeitura. Foram levantadas e identificadas as obras de arte por subprefeitura, assim como a situação das áreas públicas sob cada uma, principalmente em relação à existência e regularidade de ocupações. Na sequência, representantes dos demais órgãos que compunham o GTI foram questionados a respeito de outros aspectos, como

- SIURB: programação das ações de manutenção, restauro e liberação das pontes e viadutos aptos à concessão, bem como a definição de diretrizes de ocupação compatíveis com a operação e manutenção destas estruturas;
- CET: avaliação da viabilidade da ocupação de determinadas áreas de baixos de pontes e viadutos considerando o impacto no trânsito;
- SMC: levantamento sobre pontes ou viadutos tombados pelos órgãos de proteção do patrimônio histórico ou situados em áreas envoltórias;
- SEMPLA: relação de todas as concessões em vigor dos espaços públicos sob pontes e viadutos e o levantamento de valores de locação por m<sup>2</sup> conforme a região.” (São Paulo, 2016e)

Ao fim do trabalho do GTI, no princípio de 2012, foi elaborado o *Relatório Técnico sobre Aproveitamento de Pontes e Viadutos* com a proposta de levar aos subprefeitos os principais pontos levantados e de planejar ações para viabilizar as concessões, tanto em relação às ocupações existentes quanto às questões de segurança das estruturas. Foi sugerida também a implementação de um projeto-piloto, sendo o Viaduto Júlio de Mesquita Filho um dos três viadutos apresentados como ap-

---

12 Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/BVD\\_NotaTecnica.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/BVD_NotaTecnica.pdf)

tos a receber intervenções. Cabe lembrar que durante a gestão de Gilberto Kassab, encerrada em dezembro de 2012, as subprefeituras estiveram sob o comando de coronéis da Polícia Militar, de forma que a gestão de Fernando Haddad representou mudanças significativas nesse contexto. A partir de 2013, a Secretaria adotou um entendimento mais amplo acerca da zeladoria e manutenção dos espaços públicos sob sua jurisdição, e solicitou à SP Urbanismo e à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU estudos urbanísticos que embasassem o planejamento para intervenções nas áreas em baixios de viadutos a partir da concessão a particulares. Assim, o trabalho nasceu na SP Urbanismo em 2014 com o intuito de formatar uma política pública capaz de ampliar a capacidade de atuação das subprefeituras naqueles espaços a partir da exploração comercial. Em relação a esse trabalho que precedeu a elaboração do edital de concessão onerosa do Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Marcelo Ignatios diz:

Vamos lembrar que há quase dez anos, 2013 e 2014, a agenda de concessão e PPP de espaços públicos não existia, era uma coisa ainda muito rudimentar. Falava-se muito em TPU [Termo de Permissão de Uso], que é a grande figura que dá vazão de forma rápida, que resolve os problemas em curto prazo na cidade. Esse assunto de baixos de viadutos se insere nessa vontade da Secretaria de Subprefeituras, que era a responsável pelos problemas - ela fazia a gestão dos problemas, nos baixios de viadutos. Ela não tinha uma visão urbanística, então naquele momento ela fala "Olha, tem esse trabalho que já foi iniciado, uma radiografia, uma fotografia de todas as pontes e viadutos de São Paulo" (...) Montaram o grupo, era um processo físico gigante, e a gente fez a síntese do processo que ia ficar como um registro, sem definir priorização, filtro, classificação, o que tem potencial de cessão pro privado, o que é só uma ponte sobre um rio. (...) Nosso papel no processo foi o de separar o joio do trigo, gerar a partir daquele processo quais eram os viadutos úteis para uma concessão, uma atividade privada.

Nesse contexto, o viaduto Júlio de Mesquita Filho foi escolhido pela Subprefeitura da Sé como seu projeto-piloto e a SP Urbanismo formulou o material do processo licitatório, publicado em março de 2016. Tendo em vista as fragilidades implicadas na concessão via termo de permissão de uso, optou-se pela *concessão de uso onerosa* pelo prazo inicial de 10 anos. O edital definia a área do Viaduto Júlio de Mesquita Filho e entornos, no trecho compreendido pelo polígono formado pela Rua Major Diogo, Rua Jaceguai, Rua Quatorze de Julho e Rua Professor Laerte Ramos de Carvalho, apesar do referido viaduto se estender desde a Rua Avanhandava até o Viaduto Jaceguai e possuir outras áreas passíveis de ocupação e requalificação. O critério de seleção adotado foi o de maior valor de investimento pela iniciativa privada. Ao fim do prazo regimental, o certame não recebeu propostas e a licitação foi declarada deserta.

A concessão da área tinha como finalidade a “requalificação urbanística, ambiental e paisagística (...) manutenção e zeladoria, como conservação e limpeza, visando o desenvolvimento de atividades de conveniências cotidianas, bem como, atividades sócio-culturais e/ou sócio-educacionais” (São Paulo, 2016a). A concessionária seria responsável pela execução de obras no local, prestação de serviços e atividades e exploração econômica. O valor total da licitação era de R\$12.761.153,00, sendo destes, R\$1.984.066,00 em contrapartidas mínimas ao município, em obras e benfeitorias, tais como a requalificação, reforma e arborização de passeios, praças e canteiros, iluminação e os chamados bens reversíveis, a serem instalados pela concessionária durante o período de vigência do contrato e posteriormente entregues ao Poder Público.

No que diz respeito ao processo licitatório, cabe aqui indicar alguns pontos técnicos. As condições de participação permitiam apenas pessoa jurídica, individualmente ou em consórcio, capaz de comprovar patrimônio líquido de no mínimo 5% do valor estimado da proposta. Tais condições acabaram por excluir a possibilidade de participação de microempresas, empresas de pequeno porte e associações sem fins lucrativos, em decorrência dos valores necessários para investimento. No mais, estava prevista, como garantia de fiel cumprimento das obrigações contratuais, a manutenção de garantia de execução de contrato de 5% do valor do contrato até o início da operação, e de 2% do valor do contrato no período restante de sua execução. Em relação à gestão do complexo e à exploração comercial, a concessionária seria responsável pela seleção dos permissionários, com os quais seria estabelecido contrato de direito privado para a cessão de uso, por locação ou arrendamento dos espaços. Neste caso, seria permitida a cobrança ao permissionário de “valor composto do preço público e contribuição proporcional para as despesas ordinárias e extraordinárias de manutenção, conservação e zeladoria da área comum do complexo”. (SÃO PAULO, 2016a). Trata-se dos chamados ‘*Projetos Associados*’, tema que recebeu pouca atenção no texto e que se restringiu a tratar de atividades de cunho comercial e de questões técnicas pontuais, como manutenção e zeladoria do espaço e fornecimento de água, energia elétrica e dados para o devido funcionamento das instalações. Pouco foi abordado em relação às atividades socioculturais, educacionais, esportivas e de lazer a serem executadas pela concessionária, e tampouco tratou-se de contrapartidas relacionadas a esse tema.

De forma geral, o edital pareceu dar ênfase ao aspecto burocrático e jurídico do processo licitatório, enquanto o Termo de Referência se resumiu a tratar de objetivos e diretrizes de uso genéricos e parâmetros de ocupação, definindo, por

exemplo, taxa máxima de ocupação, taxa de permeabilidade, coeficientes de aproveitamento e incentivo ao uso de fachada ativa, além de indicar soluções construtivas relativas ao uso de materiais e ao cercamento das áreas descobertas. Ainda, no que tange a questão de acessos e fruição pública, é notória a exigência pela livre circulação e permanência da população, sem qualquer forma de cobrança pecuniária. Antes de avançarmos, faz-se necessário destacar alguns dos objetivos e diretrizes elencados, a fim de melhor compreender as intenções para o local. Dentre os principais objetivos, temos:

Promover a qualificação urbana, ambiental e paisagística do objeto e outros espaços públicos locais, em consonância com sua importância histórica e geográfica;

Promover a ocupação e utilização do objeto, de forma a dinamizar a frequência local, tais como atividades comerciais, de serviços sociais, culturais, educacionais, recreativas ou esportivas de forma integrada e harmônica com as atividades da região;

Promover a conservação e limpeza do objeto, contribuindo com a atratividade, permanência e segurança locais;

Gerir o objeto de forma que a programação e amplitude das atividades perenes e transitórias atenda estratos diversos da população, de moradores a frequentadores, de crianças a idosos e de diversas faixas de renda; (São Paulo, 2016b)

Já as diretrizes eram:

(...)

- Melhorar os percursos dos pedestre no passeios públicos e no objeto, implantando acessibilidade universal, eliminando obstáculos e irregularidades e ordenando os elementos de sinalização e mobiliário urbano;

- Integrar o objeto com o entorno, através do diálogo entre suas áreas cobertas e descobertas e os passeios, travessias, espaços livres, canteiros ajardinados, vegetação e atividades do entorno;

- Garantir a fruição pública total das áreas descobertas do objeto e privilegiar a implantação de fachadas ativas nos espaços com valor comercial com acesso direito aos passeios públicos;

- Implantar mobiliário urbano (bancos, lixeiras, luminárias, dispositivos de sombreamento, mesas, cadeiras, guarda-sóis) nas áreas cobertas e descobertas do objeto, de modo a torná-lo convidativo para a permanência das pessoas;

- Melhorar a iluminação pública, garantindo a visibilidade dos

espaços, com eficiência operacional e melhorando as condições de segurança;

- Melhorar a acessibilidade, instalando vagas de estacionamento para veículos e bicicletas;

- Melhorar o conforto ambiental, em seus aspectos térmico, visual e acústico, de forma a fazer dos baixos do viaduto áreas com aptidão para permanência prolongada;

- Adotar materiais e técnicas construtivas sustentáveis e práticas de gestão que promovam o uso racional da água e de energia, que favoreçam a reciclagem dos materiais utilizados, o reuso das águas pluviais, a coleta seletiva e a destinação adequada dos resíduos produzidos; (São Paulo, 2016b)

Por outro lado, esse caráter um tanto genérico observado sobretudo na construção dos objetivos acima listados foi questionado e explicado pelo senhor Marcelo Ignatios durante nossa entrevista. Por se tratarem de áreas residuais e não edificáveis, os espaços nos baixios de viadutos apresentam certa fragilidade jurídica e urbanística, ficando seu uso e ocupação eventualmente sujeitos a lógicas que fogem à republicana e ao controle público. Segundo o senhor Marcelo Ignatios, o trabalho da SP Urbanismo ia no sentido de elaboração de ações que pudessem ser replicáveis em outros espaços da cidade:

A gente mudou os paradigmas exatamente porque via que as ações não eram replicáveis, o que fazia em um não dava pra fazer em outro. Então a gente montou o edital de uma maneira que fosse o mesmo raciocínio e pudesse ser aplicado em outros espaços da cidade. Qual foi o critério para a escolha desse piloto e de futuros viadutos? Teria que ser acessível a pé e teria que ter uma condição de inserção urbana, não adianta passar de carro, tem que chegar a pé. E como a gente faria ser replicável? Sem cravar muito uma medida, de metro quadrado, uso específico; a gente dava elementos referenciais de visão dos espaços, não falava o que tinha que ter, era tudo referencial. O fato de estar solto desse jeito talvez permitisse abrir para outros espaços, outros baixios de viadutos. E aí tinha uma questão que era: a gente definiria encargos mínimos, que também não eram padronizados em nenhuma concessão de viaduto - para esse espaço tem que, no mínimo, entregar isso, tantos metros quadrados, sem cobrança de ingresso, tem que ter banco, mesa, espaço de estar. Então, a gente definia mínimos públicos. Como estabelecer uma lógica de que, no mínimo, o interesse público está resguardado aqui? O resto, se quer fazer um cinema 3D e cobrar 100 reais o ingresso, não importava, desde que fizesse minimamente o pactuado. Os critérios eram esses de replicabilidade, encargos públicos mínimos e sem cravar o programa de necessidades.



A partir dessa análise, podemos fazer observações e levantar alguns questionamentos. Inicialmente, notam-se dois movimentos distintos e complementares em torno das ações pretendidas pela Administração Pública: (i) a ocupação dos baixos de viadutos, espaços de difícil inserção urbana e pouco normatizados, e (ii) a requalificação e integração de espaços públicos e áreas verdes dessa região. A previsão de contrapartidas de melhorias num trecho específico do bairro assegura a intenção de valorizar uma pequena parcela do bairro, principalmente se considerarmos a exclusão de outros espaços da licitação, como os trechos junto à Rua Santo Antônio e à Avenida Nove de Julho. Cabe aqui, portanto, questionar as motivações da Municipalidade na elaboração do edital, uma vez que este parece, inicialmente, tratar da utilização dos baixos do viaduto em questão, mas em seguida opta por deixar de fora áreas relevantes para o projeto e para o bairro, ao mesmo tempo em que menciona a necessidade de requalificação da região devido à sua importância histórica, cultural e social, e acaba restringindo as ações a algumas porções do território. O texto aborda a questão da atratividade turística da região devido à vida cultural existente e à proximidade de teatros e outros equipamentos culturais, assim como de cantinas e restaurantes tradicionais, o que pode levar a crer que a restrição do projeto a um perímetro específico esteja relacionada à tentativa de valorizar apenas aquele trecho, e não à implementação de melhorias gerais para o bairro, como se faz crer.

Em relação aos critérios de seleção das propostas, cabe a observação de alguns pontos. Conforme mencionado anteriormente, a escolha se daria pelo maior valor de investimento privado e, em caso de empate, seria escolhida a proposta que apresentasse o menor cronograma de execução de obras e o maior número de investimentos nas áreas externas. Importante ressaltar que o edital foi elaborado nos termos do Decreto Municipal nº48.378/2007, cujo artigo 12 estabelece, de forma expressa, que o uso da área pretendido pelo licitante não poderia constituir critério de classificação. Porém, o item *XII - Critérios de análise e seleção das propostas* do edital previa a combinação de metodologias de seleção e classificação, conforme se percebe no trecho: “o maior investimento conciliado com o melhor desenvolvimento na ocupação do complexo e a gestão da proposta das atividades de conveniências cotidianas, redução de impacto ambiental, bem como, o atrativo paisagístico e turístico do complexo” (São Paulo, 2016e). Ainda que, de nossa parte, haja concordância sobre a necessidade de se estabelecer critérios outros que não apenas o da maior contrapartida pecuniária, entendemos também que os critérios apresentados não apresentam objetividade, nem permitem quantificação para análise. No geral, o texto proposto conflita diretamente em alguns pontos com a legislação em que está fundamentado, principalmente no tocante à

qualidade projetual e ao estabelecimento de objetivos e diretrizes, como veremos mais à frente. Considerando o caráter progressista da gestão Haddad, responsável pela elaboração do edital em questão, no tocante à política urbana, surge aqui um questionamento quanto à inação no que concerne a legislação dos baixios de viadutos - por que não se alterou a base normativa de forma que planos mais coerentes com o contexto socioespacial fossem priorizados? No Diário Oficial da Cidade de 31 de maio de 2016, após a realização de audiência pública para discussão do projeto com a comunidade, foi publicada a seguinte manifestação do gabinete da Subprefeitura da Sé:

Em devolutiva aos pontos levantados pela Audiência Pública, realizada em 19 de maio de 2016, às 18 horas, na escola Celso Leite, a Comissão considerará, preferencialmente, na análise das eventuais propostas pretendidas ao Complexo Julio de Mesquita Filho, iniciativas que fomentem projetos sociais que privilegiem plano de inclusão social de morador de rua, pela dignidade do trabalho; espaços de convivência e atividades para educação, recreação, lazer e esportes, por playground e equipamentos de ginástica, as crianças e adolescentes das escolas próximas e moradores da região; coleta seletiva; instrução social por meio de processos teatrais infantis; projetos de economia solidária, entre outras composições que equacionem o equilíbrio social e comercial pretendido no objeto do edital, para melhor fruição do espaço por todas as pessoas. (p.9)<sup>13</sup>

Nota-se, pela leitura das diretrizes constantes no termo de referência e pela manifestação da Subprefeitura, haver certa preocupação por parte da Municipalidade em garantir o real desenvolvimento local e o reconhecimento da importância da inserção da comunidade nesse processo. Porém, novamente, o projeto foi desenvolvido em cima de uma normativa que não condiz com tais entendimentos e que prioriza uma abordagem mercadológica da produção do espaço. Essa dualidade contraditória entre o permitido e o ensejado suscita dúvidas quanto à possibilidade de viabilização do projeto. Havia de fato, por parte do Poder Público, a intenção e a convicção de que seriam recebidas propostas para o edital concebido nesses termos? E caso fossem recebidas, como seria feita essa análise, uma vez que a legislação exigia apenas parâmetros objetivos que desconsiderassem o uso pretendido para o local, ao mesmo tempo em que havia compromisso de avaliar aspectos subjetivos para a seleção da melhor proposta? Ao fim da análise, resta a sensação de que o projeto foi desenvolvido mais como um laboratório de experiências do que como uma proposta real de intervenção. No mais, tendo em vista

---

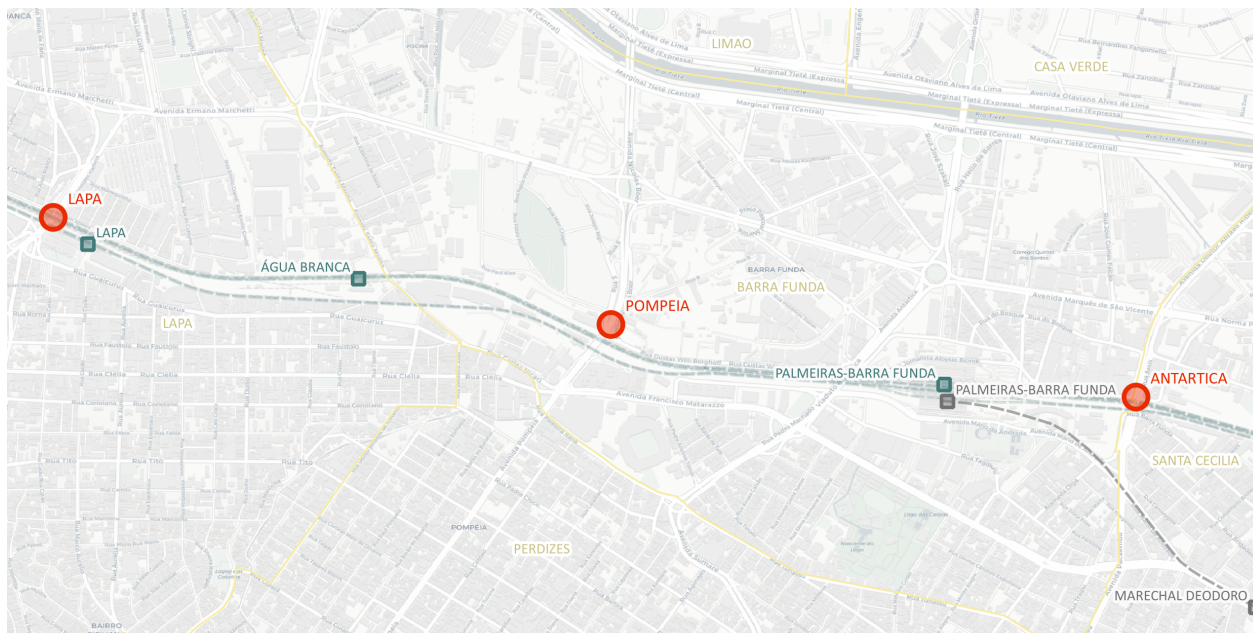
13 Ata de reunião disponível em: <http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipID=6G7L3QPB5UMD8e9EDQK46M20JGB&PalavraChave=-viaduto%20julio%20de%20mesquita%20filho>

ainda a ausência de diretrizes categóricas quanto ao uso do espaço no âmbito de atividades de cunho social, cultural e educacional durante o período da concessão e o direcionamento apenas à exploração comercial do espaço, percebe-se a adoção de um entendimento favorável à mercantilização do espaço em detrimento de políticas públicas de fato capazes de transformar o território. Por outro lado, a ênfase em aspectos projetuais demonstra uma credulidade por parte da Municipalidade de que o projeto arquitetônico seria capaz de resolver questões urbanas e sociais mais profundas. Por fim, o alto valor do contrato e as exigências de contrapartida e de comprovação de patrimônio provocaram a exclusão de pequenos comerciantes locais e associações que tivessem vínculos com o bairro, favorecendo grandes empresas e investidores alheios às especificidades da região, o que acabaria por criar espaços descontextualizados e sem capacidade de criar relações com o entorno.


Com base na experiência do Viaduto Júlio de Mesquita Filho e nos estudos desenvolvidos pela SP Urbanismo, a Gestão João Dória/Bruno Covas começou a desenvolver novos modelos de cessão de uso das áreas nos baixios de viadutos, agora estruturados no Programa de Ativação de Baixios de Viadutos, no âmbito do Plano Municipal de Desestatização - PMD. A formatação de um programa específico e a centralização das ações na Secretaria Executiva de Desestatização e Parcerias - SEDP permitiram que o trabalho se desenvolvesse com maior celeridade, sobretudo com o apoio da São Paulo Parcerias<sup>14</sup> na elaboração do instrumental necessário. Se até 2016 a Prefeitura parecia testar as possibilidades de intervenção nessas áreas numa espécie de laboratório de instrumentos urbanísticos, a partir de 2017 ficavam nítidos os novos rumos e o empenho que a gestão destinaria para lidar com o assunto. Assim, em junho de 2019, já sob o governo de Bruno Covas, foi lançado o edital único que visava a concessão individual das áreas nos baixios e adjacências de 03 viadutos - Viaduto Antártica (Viaduto Oberdan Cattani), Viaduto da Lapa (Viaduto Comendador Elias Nagib Breim) e Viaduto Pompéia (Viaduto Missionário Manoel de Mello), localizados na Subprefeitura da Lapa, zona oeste da capital, região de concentração de população de alta renda.

---




14 A São Paulo Parcerias consiste em sociedade de economia mista integrante da Administração Pública Indireta, vinculada à Secretaria de Governo Municipal, e constituída com o objetivo de estruturar e desenvolver projetos de concessão, privatização e parcerias público-privadas.



### CONTEXTO

 Viadutos selecionados para analisar na pesquisa

LAPA: Viaduto missionário Oberdan Cattani  
 POMPEIA: Viaduto missionário Manoel de Mello  
 ANTÁRTICA: Viaduto Elias Nagib Breim

 Estação de metrô  Estação de trem  
 --- Linha de metrô --- Linha de trem  
 Distritos



Fonte: GeoSampa, CartoDB (2022)  
 Elaboração própria

Como não foram apresentadas propostas válidas, o certame foi encerrado e decidiu-se pela realização de nova licitação, agora individualizada por viaduto. Dessa forma, entre 2019 e 2021 foram publicados 03 novos editais, sendo que o referente ao Viaduto Pompéia contemplava a outorga via permissão de uso onerosa, e os referentes ao Viaduto Lapa e Viaduto Antártica se utilizaram de concessão de uso onerosa. De forma geral, essas duas modalidades apresentam algumas diferenças, mas permitem o mesmo fim - a cessão da área para exploração por terceiros. O termo de permissão de uso consiste em um instrumento precário, sem definição de prazo de duração e, portanto, sem garantia de segurança ao permissionário. Nesse sentido, o contrato de concessão de uso se mostrou instrumento mais interessante para os dois lados, pois permite maior segurança ao concessionário ao investir no local, e também maior liberdade para o Poder Público fazer exigências. Faremos uma análise conjunta dos três instrumentos (01 termo e 02 contratos), pontuando, quando necessário, eventuais assimetrias. Entendendo que não nos cabe dissertar aqui sobre eventuais diferenças legais entre os dois instrumentos, iremos pontuar brevemente aquelas mais relevantes e seguiremos tratando dos três editais de forma conjunta. Acerca desse tema, a senhora Tarcila Peres, Secretária Executiva de Desestatização e Parceria - SEDP, em entrevista realizada em julho de 2022, explica:

Mapa 1. Localização dos viadutos referentes aos editais (fonte: elaborado pela autora)

O instrumento que a gente teve nesse último ano foi a permissão de uso, um instrumento ainda mais precário e amplamente utilizado pelas subprefeituras. Para gente pensar em qualquer tipo de intervenção a partir desse instrumento, além de considerar que o baixio de viaduto já traz limitações exatamente por conta da área, por não poder edificar, nem propor atividades que tenham consumo de energia, forro ou algo que possa comprometer a estrutura do viaduto, ou a circulação de ar. Então, são atividades bem limitadas, pela natureza do viaduto e pelo próprio instrumento. Para alguém empreender naquela área precisa ter segurança de que vai poder exercer aquela atividade, e é exatamente isso que uma TPU não tem, por ser um título precário, que pode ser revogado a qualquer momento. Para qualquer tipo de atividade de exploração comercial e econômica não é o ideal o empreendedor não ter esse controle. Então, no geral, ele topa entrar naquele lugar desde que não precise investir muito, de que exista uma relação justa, tem essas limitações. Mas a gente está trabalhando num projeto de lei para voltar a prever concessão de baixio de viaduto, porque na concessão se pode delimitar um período de tempo, ela tem começo meio e fim, se pode estipular obrigações de investimento, inclusive de melhorias no entorno, de zeladoria, atividades e é possível organizar melhor pelo instrumento ser melhor pra isso.

Nos casos dos contratos de concessão administrativa de uso, é estipulado um período de concessão de 10 anos, que podem ser revistos (ampliados ou reduzidos) a fim de garantir a viabilidade e sustentabilidade econômica da intervenção. Esse ponto é apontado na fala da senhora Tarcila Peres, acerca da maior segurança por parte da concessionária em relação à modalidade de concessão via TPU. Nesse caso, a rescisão do contrato pode se dar a qualquer momento, sem indenização ou ressarcimento pelas melhorias e investimentos no local, ao passo que, pela concessão de uso, em caso de retomada da área por interesse público, o poder concedente deve pagar indenização - porém, o texto do edital e do termo de referência não especificam esse cálculo. Em relação às obrigações e vedações das permissionárias/concessionárias, de forma geral, temos a necessidade de varrição, manutenção e zeladoria das áreas, bem como a instalação de sanitários públicos e sistema de vigilância eletrônica. No caso do Viaduto Pompéia, a permissionária deve disponibilizar pelo menos um equipamento de esporte, recreação ou lazer, além de realizar ao menos duas atividades gratuitas e de interesse coletivo por mês, podendo essas serem de cunho sociocultural, educacional, de saúde, esportivas ou recreativas, sempre mantendo os espaços livres de muros, gradis e qualquer forma de restrição de acesso, e sem cobrança de valores pecuniários aos usuários. O Viaduto Antártica e o Viaduto da Lapa, regidos por contrato de concessão de uso, devem executar o Plano de Ocupação proposto durante o processo licitatório

e que prevê a requalificação e exploração das áreas, mantendo-as “em bom estado de funcionamento, conservação, acessibilidade, sustentabilidade ambiental e segurança às suas expensas (...) durante toda a vigência do contrato.” (São Paulo, 2019). É também vedada a restrição de acesso, circulação ou permanência na área da concessão, bem como a cobrança de qualquer ordem.

Quanto aos direitos dos agentes privados, nas três áreas de concessão é permitida a realização de eventos e atividades gratuitas de interesse coletivo, para além das previstas obrigatoriamente, e a realização de atividades econômicas de natureza comercial e de serviço, como alimentação, bebidas, feiras, escritórios compartilhados, aluguel de bicicletas, etc. Nestes casos, a cobrança de contrapartida financeira ao usuário é permitida, contanto que não impeça seu acesso ou permanência na área. É permitida também a contratação de terceiros ou realização de parcerias para o desenvolvimento das atividades econômicas previstas, sendo o agente responsável pelos serviços prestados. Os três editais em questão tinham como critério de seleção o maior valor ofertado como outorga à exploração comercial das áreas. Isso significa que o plano de negócios apresentado pela licitante, sobretudo nos viadutos com contrato de concessão de uso (Lapa e Antártica), tinha maior relevância na análise da proposta do que o plano de ocupação e recuperação do espaço, pois é tal exploração comercial que garantirá a viabilidade da intervenção e a continuidade dos contratos. No caso do Viaduto Pompéia, por se tratar de TPU, foi estabelecido o valor máximo da contraprestação mensal a ser paga pelo permissionário de R\$12.115,00, valor este que pode receber descontos previstos pelo edital de até 80% caso sejam implantados incentivos de requalificação como contrapartida à realização de atividades de interesse coletivo e à disponibilização de instalações temporárias. Para os outros dois viadutos, os editais previam valores mínimos dos contratos que correspondem aos valores estimados de serem auferidos pelas concessionárias e a partir dos quais se definiram as contraprestações mensais mínimas. Vale ressaltar que as informações divulgadas pela Prefeitura de São Paulo no Diário Oficial da Cidade se referem apenas aos valores de contrato, sendo eles de R\$11.863.711,00 (Viaduto Antártica) e R\$10.355.057,00 (Viaduto Lapa); não foram localizados os valores das contraprestações mensais acordados entre concessionária e poder concedente, restando apenas valores mínimos indicativos: R\$2.636,00 (Viaduto Antártica) e R\$1.582,00 (Lapa). Conforme previsto em lei já mencionada, esses valores são transferidos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Social - FMD, para financiar outros projetos de desestatização no âmbito municipal.

Sobre diretrizes de uso e ocupação do solo, tem-se que, respeitadas a legislação urbanística municipal, cabe ao permissionário/concessionário destinar a área da concessão para os fins definidos pelo edital, respeitando a exigência de realizar as atividades obrigatórias e, facultativamente, as atividades de interesse coletivo, atividades econômicas e eventos, e a disponibilização de instalações temporárias. Para fins de maior elucidação, cabe esclarecer cada uma das atividades mencionadas. São atividades obrigatórias: a realização da limpeza, conservação e ajardinamento da área de permissão; a instalação de sistema de monitoramento para o controle da circulação de pessoas, integrando-o ao Centro de Controle Operacional e ao Programa City Câmeras, e a disponibilização de 1 módulo de sanitário público. As atividades de interesse coletivo devem ser disponibilizadas a título gratuito, sendo estritamente vedada a cobrança pecuniária para acesso ou participação. A oferta de tais atividades ensejaria descontos da contraprestação mensal no caso do Viaduto Pompeia. Elas podem ser: socioculturais ou educacionais (biblioteca fixa ou itinerante, espaços de leitura, cinema ao ar livre, apresentações teatrais e musicais, aulas e cursos diversos, exposições e intervenções artísticas); de saúde (atendimento médico, vacinação, atendimento psicológico, campanhas de conscientização à prevenção de doenças, distribuição de medicamentos populares); e esportivas, recreativas ou de lazer (atividades de danças, yoga, treinos de ginástica diversos, treinos esportivos e outras atividades esportivas). As atividades econômicas podem ser de natureza comercial e/ou de serviços, tais como alimentação e bebidas, conveniência, hospitalidade, feiras, escritórios compartilhados (co-working), aluguel de bicicletas, patinetes e afins; e anúncios, inclusive em equipamentos paisagísticos. No caso das atividades econômicas, seriam aceitas cobranças de contrapartidas pecuniárias que não impedissem o acesso ou permanência de pessoas na área de permissão. Por fim, as instalações temporárias podem servir como suporte para a requalificação das áreas, sendo elas: instalações temporárias fixas (quiosques e contêineres; equipamentos públicos esportivos, de recreação e lazer, playground, academia ao ar livre, pista de skate, quadras e áreas esportivas; elementos paisagísticos, assentos, (veículos de venda de comida, food trucks, aparelhos portáteis de entretenimento e afins). Por fim, são determinadas, também, diretrizes de requalificação da área de concessão que, de forma geral, valorizam a sustentabilidade ambiental da intervenção, sem grandes impactos urbanos no local, sobretudo em relação à produção de resíduos sólidos, acústico e térmico; a acessibilidade às todos os cidadãos; a preservação do patrimônio público e da estrutura do viaduto; a fruição pública da área e a existência de espaços livres de acesso e de permanência, e a segurança dos usuários.

A partir dos pontos aqui levantados, nota-se uma maior preocupação por parte da Municipalidade com os usos dados ao espaço público, e parece haver maior intenção em regulamentar e fiscalizar as atividades exercidas. Neste sentido, os editais parecem ter avançado ao supostamente preservar o interesse público. Por outro lado, os altos valores cobrados como contraprestações mensais ou valores de contratos trazem à tona questões sobre quais seriam os possíveis interessados aptos a explorar esses espaços e que tipo de atividades exerceriam, recaindo sobre o mesmo problema que o edital de 2016 no que diz respeito a possíveis fracassos e novos seccionamentos espaciais. No caso destes três viadutos, porém, há de se considerar que a região em que estão localizados é menos adensada que a do Viaduto Júlio de Mesquita Filho, servindo mais como local de passagem e conexão entre diferentes modais de transporte urbano. De toda forma, a exclusão de pequenos investidores e organizações por razões econômicas não denota uma intenção republicana no que se refere à participação da vida cotidiana local, mas apenas uma forma de ‘fechar a conta’ e viabilizar um modelo de negócio financeiro.

Com base nas análises elaboradas a partir da leitura da legislação e dos editais públicos, podemos tirar algumas ponderações sobre os editais de concessão de baixos de viadutos e sobre possíveis consequências dos processos privatizadores pretendidos pela atual gestão municipal. Além disso, considerando que os três editais tiveram interessados e vencedores, iremos também nos debruçar ligeiramente sobre eles a fim de tentar compreender e traçar o perfil desses empreendedores. O resultado deserto do edital unificado de 2019 incitou a readequação de alguns pontos, sobretudo na garantia da viabilidade econômica das propostas, o que se reflete no instrumento utilizado (permissão ou concessão de uso). Sobre isso, a sra. Tarcila Peres, durante entrevista, fala:

A Lapa foi uma Subprefeitura parceira, a gente identificou algumas áreas que teriam potencial para fazer um desenvolvimento de atividades, os projetos estão em andamento, mas a pandemia atrasou bastante. Até pela natureza do trabalho, a gente sabe que não tem como fazer cobranças pro Bolla que está lá embaixo do Viaduto Pompéia. Ele é um comerciante simples, com uma estrutura pequena, a gente teve que ter tato para lidar com ele, se não, tira ele e será que vai ter outro Bola querendo fazer outra coisa ali? Já no Viaduto Antártica e no Lapa, que são concessões, a gente já tem um perfil de empreendedor diferente, com um pouco mais de capacidade, o projeto já é mais complexo, ambos vão começar a ser implementados agora. Atrasamos por conta da pandemia, agora que estamos retomando vai começar a ter obra ali, uma ocupação mais efetiva porque foi descontinuado por conta da pandemia, foi congelado.



Conforme publicação no Diário Oficial da Cidade, o termo de permissão de uso do Viaduto Pompéia foi assinado em 25 de junho de 2020, em nome de Adriane Alves do Nascimento, ou “*Bolla Churrasco em Casa*”, e são organizados eventos gastronômicos no local. O contrato de concessão de uso do Viaduto Antártica foi assinado em 19 de fevereiro de 2021, em nome da Social Service Comunicação MKT Ltda, vinculada ao empresário Michel Farah, que atua com melhorias urbanas, parcerias público-privadas e adoção de praças e espaços verdes na cidade de São Paulo. Por fim, o contrato de concessão do Viaduto da Lapa foi assinado em 21 de julho de 2022, em nome da Viva a Lapa Concessionária SPE Ltda, consórcio formado pela Urbacom Consultoria e Participações Ltda. e Nacional Shopping e Planejamento e Reestruturação de Shopping Center Ltda. Uma das sócias desta última empresa atuou como sócia-diretora e esteve à frente do consórcio Novo Mercado Municipal, responsável pela requalificação do mercado municipal de Niterói, no Rio de Janeiro.

Dos três casos analisados, o último é de fato o mais emblemático no que tange a exploração comercial de espaços públicos pelo mercado, pela notória desconexão entre agente e objeto. A emergência de um nicho de mercado especializado na privatização de espaços públicos, como o observado, suscita de aprofundamento em outro momento, dada a complexidade das relações implicadas. Mais do que surpreender, o exemplo ilustra o ponto que defendemos aqui - a evolução da legislação e dos instrumentos legais tem permitido, cada vez mais, a entrada e a conquista desses atores externos ao território na disputa pelo espaço público. Isso não é o mesmo que dizer que não possa haver parceria entre o público e o privado, mas é preciso inverter a lógica de investimento nas áreas. As propostas aqui estudadas, ainda que adotem vieses diferentes, focam na exploração comercial do espaço, delegando ao mercado a resolução de questões sociais. Seria mais interessante a participação de pequenos investidores locais ou de organizações sem fins lucrativos e associações de moradores que pudessem propor um plano de utilização da área, sem terem necessariamente o compromisso de transformar a ocupação do espaço em ações rentáveis. A privatização não pode, ou não deveria, ser adotada como solução indiscriminadamente. O Plano Municipal de Desestatização reforça esse entendimento da cidade como espaço gerador de renda, e não de cidadania, e sua desconexão com o real acaba por forçar, tanto ao mercado quanto à população, estratégias de planejamento e ação mal elaboradas e sem respostas satisfatórias. Enquanto o espaço urbano for tratado como mera mercadoria a ser disponibilizada à iniciativa privada, estaremos insistindo nos mesmos erros e em experiências frustradas.

### 1.2.3 A realidade dos baixios de viadutos por trás dos projetos urbanos: moradia precária e pobreza urbana

Ao estudar e discutir a implantação de projetos urbanos no contexto do domínio da lógica neoliberal e da mercantilização do espaço, um aspecto parece ser sistematicamente relegado do debate público e mesmo da atenção da população em geral – a invisibilização de populações já marginalizadas e apagadas pelo Estado e pela sociedade e o descumprimento de seus direitos básicos. Quando focamos o olhar nas áreas em baixios de viadutos, quaisquer que sejam as intervenções previstas, esse processo se mostra ainda mais violento. Partiremos, inicialmente, do caso dos editais de concessão dos baixios dos viadutos na região da Lapa para exemplificar um *modus operandi* difundido amplamente pela cidade. Em entrevista realizada com a senhora Tarcila Peres, Secretária Executiva de Desestatização e Parceria, foi questionado o encaminhamento dado a eventuais ocupações irregulares por moradias nas áreas a serem cedidas, como era o caso do Viaduto Antártica, ao que foi respondido caber à subprefeitura garantir o devido atendimento a essas pessoas. De fato, a legislação municipal atribui às subprefeituras a responsabilidade pela remoção e encaminhamento dos ocupantes em casos de intervenções em baixios de viadutos, porém não está prevista nenhuma forma de apoio ou atendimento habitacional, ficando a cargo da Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB ou da Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social – SMADS o devido atendimento. O que ocorre, por diversas vezes, é a remoção das famílias de seus locais de moradias, seguido por algum atendimento provisório – como o pagamento de auxílio aluguel por 12 ou 24 meses – e sem qualquer forma de acompanhamento social, perpetuando a situação de vulnerabilidade daquelas populações.

A título de exemplo de como o Poder Público vem tratando essas situações, tomaremos a ocupação irregular nos baixios do Viaduto Antártica. O primeiro edital de concessão do espaço foi lançado no princípio de 2019, momento em que existiam algumas pessoas ali vivendo em barracas e moradias improvisadas. Naquele mesmo ano, na altura da revisão intermediária do Programa de Metas – PdM<sup>15</sup> daquela gestão (2017-2020), foi criada uma nova meta no âmbito da SEHAB, que previa desmontar 14 ocupações em entroncamentos e vias arteriais ou marginais. Para o cumprimento de tal meta foram listadas 14 áreas na cidade, sendo uma

---

15 Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa\\_de\\_metas/2019-2020%20-%20Programa%20de%20Metas%20-%20Revis%C3%A3o%20Program%C3%A1tica.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa_de_metas/2019-2020%20-%20Programa%20de%20Metas%20-%20Revis%C3%A3o%20Program%C3%A1tica.pdf)

delas justamente os baixios daquele viaduto, embora não tenham sido apresentados os critérios de escolha nem mesmo os encaminhamentos dados às pessoas afetadas. Essa articulação se mostra problemática por uma série de motivos, a começar pelo fato da meta estipulada pelo PdM estar desassociada do planejamento macro da Secretaria e responder a definições impostas por demandas externas à pasta. Além disso, a concomitância entre a inclusão da área do baixio do viaduto no PdM e a necessidade de desocupação do espaço para a implantação da intervenção prevista pelo edital parece indicar certo descaso do Poder Público em relação aos ocupantes, sobretudo se levarmos em conta que o atendimento social/habitacional prestado – pagamento de R\$400,00 mensais pelo período de 24 meses, sem vinculação a atendimento habitacional definitivo – garantiu apenas o deslocamento daquelas pessoas para outro lugar, em condições igualmente precárias. O que se nota, portanto, é a mobilização e destinação de recursos humanos e financeiros do Município para o atendimento de interesses do mercado mais do que aos interesses públicos e de uma população extremamente vulnerável.

Essa mesma prática da preeminência dos interesses privados em detrimento do interesse público foi observada em outros casos recentes de intervenções no espaço público da cidade, como a reforma do Vale do Anhangabaú, em 2020, e o cercamento da Praça Princesa Isabel, em 2022, ambos na região central. Apesar de distintas, as motivações para as referidas intervenções tiveram um aspecto em comum – a ocupação dessas áreas por populações em situação de vulnerabilidade máxima, sobretudo pessoas em situação de rua e dependentes químicos. A numerosa e crescente presença desses últimos na região central, especificamente nos bairros de Campos Elíseos, Santa Ifigênia, Bom Retiro e Luz – a chamada “Craquelândia” –, desde meados dos anos 1990, desafia a capacidade do Poder Público em elaborar programas e políticas públicas que dêem conta da complexidade do tema. Porém, com exceção de alguns acertos pontuais, as gestões municipais seguem adotando posturas higienistas, punitivistas e policiaiscas, em parceria com o Governo do Estado de São Paulo e a Polícia Militar. Foi este o caso mais recente ocorrido na Praça Princesa Isabel, que passou a concentrar uma grande quantidade de dependentes químicos a partir de março de 2022, após ações policiais no entorno da Praça Júlio Prestes, até então ocupada pelo *fluxo*. Cerca de dois meses depois, novas ações foram realizadas, desta vez na Praça Princesa Isabel, dispersando as pessoas para outros pontos dos bairros e esvaziando a praça, que passou a receber vigilância contínua da Guarda Civil Metropolitana. Um mês após a violenta ação de 11 de maio, foi aprovada, em 14 de junho, a Lei nº17.815/2022, que garantia a transformação da praça em parque municipal, de forma a permitir a instalação de muros e grades em seu entorno. Contudo, não

foi este o motivo apresentado pelos vereadores que apresentaram o Projeto de Lei à Câmara Municipal, mas a necessidade de garantir “a proteção do patrimônio ecológico, a preservação do meio ambiente e a revitalização do centro histórico da nossa cidade.” (São Paulo, 2022). No documento de justificativa para a alteração proposta pelo PL, é feito um curto histórico da praça e também um relato acerca da reforma ocorrida em 2018:

O local passou a contar com uma quadra poliesportiva com alambrado, equipamentos de ginástica, mesas de jogos de tabuleiro e de piquenique. Também foi instalado um playground, Espaço Pet e locais para feiras de artesanato e food trucks. Foram instalados sanitários públicos (feminino, masculino e acessível) e construídos bancos de concreto, pista de corrida e um lugar para apresentações artísticas, além de novas lixeiras e bebedouros. Em 04/10/2019, 06 (seis) meses após o fim do acordo com a empresa que revitalizou a Praça Princesa Isabel, a praça já estava degradada devido a vandalismos. (p.121)<sup>16</sup>

A presença de pessoas em situação de vulnerabilidade é apenas indiretamente referenciada ao fim do texto, ao mencionar os ‘vandalismos’ que degradaram a praça rapidamente após a reforma. Embora presumível, a não menção à população que ocupava o espaço poucos meses antes é mais um indicativo do processo de invisibilização a ela relegado. O que se seguiu, então, é a consolidação da destituição de direitos dessas pessoas: a praça – agora parque – foi cercada para supostamente garantir a segurança de seus usuários, enquanto as pessoas em situação de rua e os dependentes químicos que antes ocupavam aquele espaço agora seguem em romaria por pontos da cidade, hostilizados por comerciantes, violentados por ações policiais, excluídos de políticas públicas. A essas pessoas, hoje, apenas restam o assistencialismo, de um lado, e o crime, de outro; o Estado se retirou.

O caso da reforma do Vale do Anhangabaú é, por sua vez, menos dramático, mas também aponta para o mesmo movimento de conflito e disputa pelo espaço. O espaço existente até a reforma, iniciada em 2020, havia sido projetado pelo arquiteto Jorge Wilhelm e pela paisagista Rosa Grena Kliass, após concurso público realizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil – IAB, em 1981 (Rolnik, 2019). O projeto inovou ao propor a construção de um túnel, transferindo para o subsolo o fluxo de automóveis e deixando o nível da rua livre para a circulação de pedestres e o uso livre do espaço. Assim como demais áreas do Centro Antigo, o Vale do Anhangabaú sofria com a falta de manutenção de suas instalações e passara a

---

16 Disponível em: <http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/NavegaEdicao.aspx?ClipID=5f817fd01bd820fd45f4a325e35a6dc6&PalavraChave=O%20local%20passou%20a%20contar%20com%20uma%20quadra%20poliesportiva%20com%20alambrado>

receber muitas pessoas em situação de rua, que ali se instalaram em barracas de acampamento ou dormiam ao relento, expostas à chuva, ao frio e a constantes ações higienistas de remoção por parte do Poder Público. Ao mesmo tempo, o vale se consolidava como importante espaço democrático na cidade, sendo palco de manifestações políticas, como durante o comício pelas Diretas Já, em 1984, shows e eventos culturais realizados pela Prefeitura, instalações e atividades artísticas e culturais e ponto de encontro de trabalhadores, jovens e skatistas. Mais que uma questão projetual, o vale passava por uma crise de gestão, assim como outros espaços públicos da cidade, no geral.

Em 2013, a Prefeitura recebeu como doação o desenvolvimento inicial do projeto de reforma do Vale do Anhangabaú e áreas adjacentes, elaborada pelo escritório de arquitetura dinamarquês Gehl Architects, a pedido do banco Itaú. Na sequência, as etapas de Estudo Preliminar e Anteprojeto foram elaboradas pela equipe técnica da São Paulo Urbanismo; em 2014, foi realizada concorrência para contratação de Projeto Básico, com utilização de recursos da Operação Urbana Centro – OUCe e, em 2017, foi feita a licitação para contratação de Projeto Executivo e de obras, com recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB (Otero, 2020b). As obras foram iniciadas em meados de 2019 e finalizadas nos primeiros meses de 2021, porém, a área permaneceu cercada e sem acesso à população enquanto o processo licitatório que tratava da concessão de uso era finalizado. Muito se questionou acerca da real necessidade de uma intervenção daquelas proporções, uma vez que o projeto previa a alteração completa do vale, e se os problemas existentes poderiam ser resolvidos com adequações pontuais. Por fim, a grande polêmica se deu em torno de dois pontos: o elevado custo de investimento, estimado inicialmente em R\$80mi, tendo ultrapassado os R\$100mi ao fim das obras, na região central, mais bem provida de espaços públicos qualificados que bairros periféricos, e especificamente num espaço que já possuía formas de uso e ocupação consolidadas e condizentes com o cotidiano da população usuária; e a previsão de concessão de uso à iniciativa privada após a finalização das obras. Em suma, a municipalidade utilizava vultosos recursos públicos para transformar uma área em certa medida já qualificada e, por fim, ceder sua gestão e exploração a agentes privados. Sem entrar no mérito da qualidade do projeto, repleto de referenciais internacionais que levantam dúvidas quanto à aplicabilidade no contexto paulistano, o que se apresenta, para nós, como o maior problema da intervenção é seu caráter excludente, tanto acerca da tomada de decisões prévia à implantação do projeto, quanto no tocante ao apagamento de populações marginalizadas da vida cotidiana local sem nenhuma forma de garantia de direitos. As pessoas em situação de rua que se concentravam em alguns pontos do vale, sobretudo sob o

Viaduto do Chá, foram expulsas por tapumes e máquinas retroescavadeiras, sem acompanhamento ou atendimento social e tendo como único destino a permanência na rua, excluídas das ditas melhorias urbanas e seu progresso.

Ao atuar de forma ostensiva no centro da cidade, não apenas com investimento de recursos financeiros, mas também através da expulsão dos ‘indesejáveis’, da desestatização de competências municipais e de múltiplas formas de flexibilização legal para garantir o domínio pelo capital imobiliário, a Prefeitura evidencia sua intenção de transformar a região em seu novo cartão-postal, livre da pobreza e da precariedade, ainda que apenas nas aparências. Por trás de obras milionárias e projetos urbanísticos ‘fora do lugar’, a realidade que salta aos olhos é de enorme desigualdade e disparidade entre as camadas que coexistem num mesmo território. As questões sociais por trás dessas realidades destoantes, tão explícitas e características da sociedade brasileira desde sua formação, foram colocadas como eixo central na formulação da Constituição de 1988, com a ampliação da garantia de direitos sociais nela prevista. Naquela altura, conforme Telles (2013),

(...) a questão social ganhou dimensão institucional evidente: enquanto ‘dívida social’ a ser resgatada para que este país esteja à altura de uma modernidade pretendida como projeto, foi incorporada à agenda política das forças opositoras que se articularam na transição democrática; com o fim do regime militar, compôs o elenco dos compromissos assumidos pela Nova República, foi proclamada como prioridade e se transformou em peça obrigatória do discurso oficial (p.14)

Contudo, em quase 35 anos desde sua promulgação, a CF/88 foi e ainda é alterada e dizimada por sucessivas emendas constitucionais e pelo mero não cumprimento de seus princípios fundamentais – a construção de uma sociedade livre, justa e igualitária; a erradicação da pobreza e a redução das desigualdades sociais e nacionais. Segundo Kowarick (2009, p.77), “Eles [os direitos básicos] podem estar na Carta de 1988, mas não se traduzem no fortalecimento de um campo institucional de negociação de interesses e na arbitragem de conflitos, nem em políticas sociais de alcance massivo (...)”. Desta forma, a destituição de direitos e a pobreza – ou, ainda, o que Kowarick define como ‘*vulnerabilidade civil*’ – permanecem sendo características constituintes de nossa sociedade, como um mal do qual não se pode livrar. Em relação a isso, Telles (2013) pondera que

(...) tal como uma sombra, a pobreza acompanha a história brasileira, compondo o elenco dos problemas e dilemas de um país que fez e ainda faz do progresso um projeto nacional. Pois espanta que essa pobreza persistente, conhecida, registrada e alvo do discurso político, não tenha sido suficiente para constituir uma

opinião pública crítica capaz de mobilizar vontade políticas na defesa de padrões mínimos de vida para que este país mereça ser chamado de civilizado. (p.18)

A ideia de construção de um Brasil moderno e democrático, assim, se fez pela inserção econômica do País no mercado internacional globalizado e pela desconstrução das regras da República oligárquica, mas mantendo a incivilidade nas relações sociais (Telles, 2013), dissociado de direitos políticos e do próprio princípio de cidadania. O indivíduo se estabelece na sociedade antes como ‘consumidor’ de direitos do que como cidadão que deles usufrui, sendo reservado, às camadas mais pobres, “o espaço da assistência social, cujo objetivo não é elevar condições de vida mas minorar a desgraça e ajudar a sobreviver na miséria (Sposati, 1988). Esse é o lugar dos não direitos e da não cidadania.” (Telles, 2013, p.26).

Numa cidade como São Paulo, que se pretende global e que prega o progresso econômico, a destituição de direitos e de cidadania nos casos aqui apresentados – e em diversos outros que ocorrem cotidianamente e incessantemente – desvela todo o atraso intrínseco à nossa sociedade. Portanto, à discussão acerca do acesso democrático ao espaço público e ao meio urbano é imprescindível que se trate, também, sobre desigualdade e pobreza pois, enquanto se mantiver a atual dinâmica da produção capitalista do espaço, a real democracia continuará sendo substituída pela democracia direta do capital (Vainer, 2013), entendendo que “(...) este projeto de cidade implica a direta e imediata apropriação da cidade por interesses empresariais globalizados e depende, em grande medida, do banimento da política e da eliminação do conflito e das condições de exercício da cidadania.” (Vainer, 2013, p.78). Daí, o problema dos projetos de transformação urbana que muitas vezes importam modelos de países e realidades tão distintos, permeados pela lógica de mercado e da cidade como mercadoria: não apenas a invisibilização de populações vulneráveis, mas a própria transformação da pobreza urbana em ambiente – o ‘entorno social’, nas palavras de Vainer – e a exclusão por completo de tais populações da vida política. Sob nosso olhar e o controle do capital, a cidade vai se transfigurando em mercadoria de luxo, acessível a alguns poucos e controlada por interesses privados, cada vez mais *oikos*<sup>17</sup> e menos *polis*.

---

17 No artigo “O conceito do comum: notas introdutórias”, Silveira e Savazoni (2018) trazem o termo grego ‘oikos’, que se pode traduzir como ‘casa’ ou, ainda, como o espaço da vida privada, em oposição ao termo ‘polis’, que se refere ao espaço da vida pública. Nesse sentido, entendemos que a cidade guiada pela lógica neoliberal vem se desenvolvendo cada vez mais como o espaço da vida privada, em detrimento da vida pública.





capítulo

# 02



A possibilidade do Comum nos  
bairros populares: produção e  
apropriação do espaço no Bexiga

Iniciamos este capítulo propondo o aprofundamento e a compreensão do território do Bexiga a partir de sua constituição histórica e social, a fim de tentar capturar seu significado não apenas enquanto meio físico, mas também das relações sociais que se estabelecem na produção do espaço e de suas transformações ao longo do tempo. Antes de adentrarmos na historicidade do bairro no contexto da cidade de São Paulo, nos dedicamos brevemente a alguns entendimentos prévios e de ordem metodológica: a origem do nome ‘Bexiga’, as justificativas pela adoção da grafia com ‘é’, e não ‘i’ e a definição de um perímetro do bairro no âmbito deste trabalho. Entendemos que esses pontos introdutórios são essenciais para avançar na leitura e evitar eventuais dissensos. Ainda que não haja concordância em alguma questão, trata-se de escolhas feitas de maneira ativa ao longo da pesquisa e da compreensão do bairro e de sua história, representando um ponto de vista, sem que se imponha sobre outros.

Retomar a história da região e mesmo da cidade de São Paulo desde as últimas décadas do século XVIII nos parece importante para entender as raízes do Bexiga para além dos imigrantes italianos. Ainda que a presença dessa cultura seja inegável e marcante até os dias atuais, compreender a pluralidade e heterogeneidade do bairro nos ajuda a fazer uma leitura melhor e mais coerente da vida do bairro. Assim, tentamos dar espaço e reconhecimento a todos os povos que o constituem: negros, italianos, nordestinos e as novas levas de imigrantes que chegam. Na sequência, nos dedicamos aos processos urbanos, econômicos e sociais durante o século XX que culminaram na construção do viaduto Júlio de Mesquita Filho, no final dos anos 1960, bem como de outras vias expressas na cidade. As imersões físicas e textuais nos deram a dimensão da importância do viaduto para o bairro e das transformações decorrentes de sua implantação, tanto em relação ao meio físico e urbano quanto a seu desenvolvimento social. Por fim, encerramos a abordagem histórica ainda no final do século XX, quando se constrói no imaginário da população o Bexiga como um bairro de cultura italiana, em detrimento de sua própria história e de parte de sua população. Ao mesmo tempo, observamos também a consolidação de seu caráter popular dada a quantidade de habitações precárias e cortiços e a conflituosa sobreposição com o tombamento do bairro. Essas últimas décadas são de extrema relevância para a conformação do tecido social atual e para o entendimento do cenário existente e de sua complexidade. No último item, tratamos da introdução ao Comum e das interpretações do conceito adotadas neste trabalho a partir da leitura de autores como Pierre Dardot e Christian Laval, David Harvey e João Tonucci Filho. Já aqui, propomos uma abordagem prática ao comum a partir de referências bibliográficas recentes que nos ajudam a perceber o território por esse viés.

Talvez seja este o capítulo que mais detém a essência deste trabalho. Ainda que a análise do bairro, as pesquisas de campo e as entrevistas abordadas no capítulo 3 sejam responsáveis pela compreensão do Bexiga atual, pouco se poderia depreender delas sem os entendimentos agora apresentados. Nesta pesquisa, centralizada no viaduto Júlio de Mesquita Filho e seus baixios, é vital conhecer o território anterior e posterior à sua construção. Nesse sentido, buscamos referências daquela época que não retratassem apenas o caráter técnico do viaduto e as melhorias de acesso ao resto da cidade, mas que tivessem um olhar próximo ao bairro e possibilitassem uma leitura humana do impacto das intervenções ali perpetradas. O artigo de Frederico Branco, “Tempo do Bexiga, o que a terra comeu”, publicado no jornal O Estado de São Paulo, em 29/10/1972, logo após a finalização do viaduto, nos ajuda a pensar nesse período de transição entre o velho bairro e o que ainda havia por entender como novo:

No Bexiga, deixando de lado o modismo atual, nós nos defrontamos de fato, cara a cara, com a brutal irreversibilidade de um processo de especulação imobiliária que, sob a cortina de fumaça de belas palavras e planos grandiosos com vias expressas, ligações rápidas e adequação urbanística e que tais está ultimando a liquidação do pouco que resta de um bairro que foi dos mais representativos de São Paulo, com caráter, usos, tradições, sons, cheiros e cores únicos, encravado no coração de uma metrópole cada vez mais impessoal e padronizada.(...) Do antigo Bexiga, em suma, resta apenas o traçado primitivo e tortuoso das velhas ruas de louca topografia. A Grande Transformação de São Paulo, propelida pela especulação imobiliária, transformou-o num bairro como outro qualquer. (...)Melhor mesmo é mudar de bairro e de assunto – pois o velho Bexiga acabou para sempre e a única coisa que se pode fazer é desejar que a terra lhe seja leve. (p.152)

Cinquenta anos mais tarde, nos defrontamos com os mesmos dilemas e as mesmas lóstimas. De fato, aquele velho Bexiga acabou após a construção do viaduto, como não poderia deixar de ser, mas acreditamos que um outro ainda existe e resiste sob a terra, em seus rios, suas populações, suas histórias. O ‘novo’ Bexiga carrega o velho em si, e é isso que buscamos nesta pesquisa.

## 2.1 O Bexiga entre os séculos XIX e XX: constituição socioterritorial e inserção do bairro na cidade

Estudar e compreender o bairro do Bexiga vai além de explicações acerca da origem do nome e de sua grafia correta, ou da polêmica em torno de seus limites. É preciso ir a fundo, voltar no tempo, entender a história de sua formação, sua localização e inserção na cidade de São Paulo ao longo dos últimos três séculos, as populações que o formaram e que ali se mantém, sua cultura única e pulsante. Ao mesmo tempo, é necessário também um tanto de resignação e aceitação de que nem tudo pode ser capturado e compreendido de forma racional – como dizia Armando Puglisi, o Armandinho do Bixiga: “O Bixiga é um estado de espírito. Você sente quando está no Bixiga, você cheira a Bixiga.”. Contudo, faz-se necessário pontuar, de início, alguns entendimentos adotados neste trabalho que se referem justamente à grafia e à localização do bairro, entendendo tais escolhas como posicionamentos históricos e ideológicos.

As hipóteses para a origem do nome do bairro, por mais variadas que sejam, apresentam a grafia “Bexiga” em comum. No começo do século XIX, antes mesmo do primeiro loteamento do bairro, que teve início a partir de meados dos anos 1870, Auguste de Saint-Hilaire (2021), em sua passagem pela província de São Paulo no ano de 1819, relatou:

Indicaram-me a hospedaria de um indivíduo conhecido por Bexiga, que tinha, mesmo em São Paulo, vastas pastagens. Para essa hospedaria me dirigi. (...) depois de ter passado diante de um lindo chafariz e de ter em seguida atravessado a ponte de Lorena, construída de pedras, ponte sobre o ribeirão Hynhangabahú, cheguei à hospedaria do Bexiga. (p. 166)

Ainda, segundo Marzola (1979),

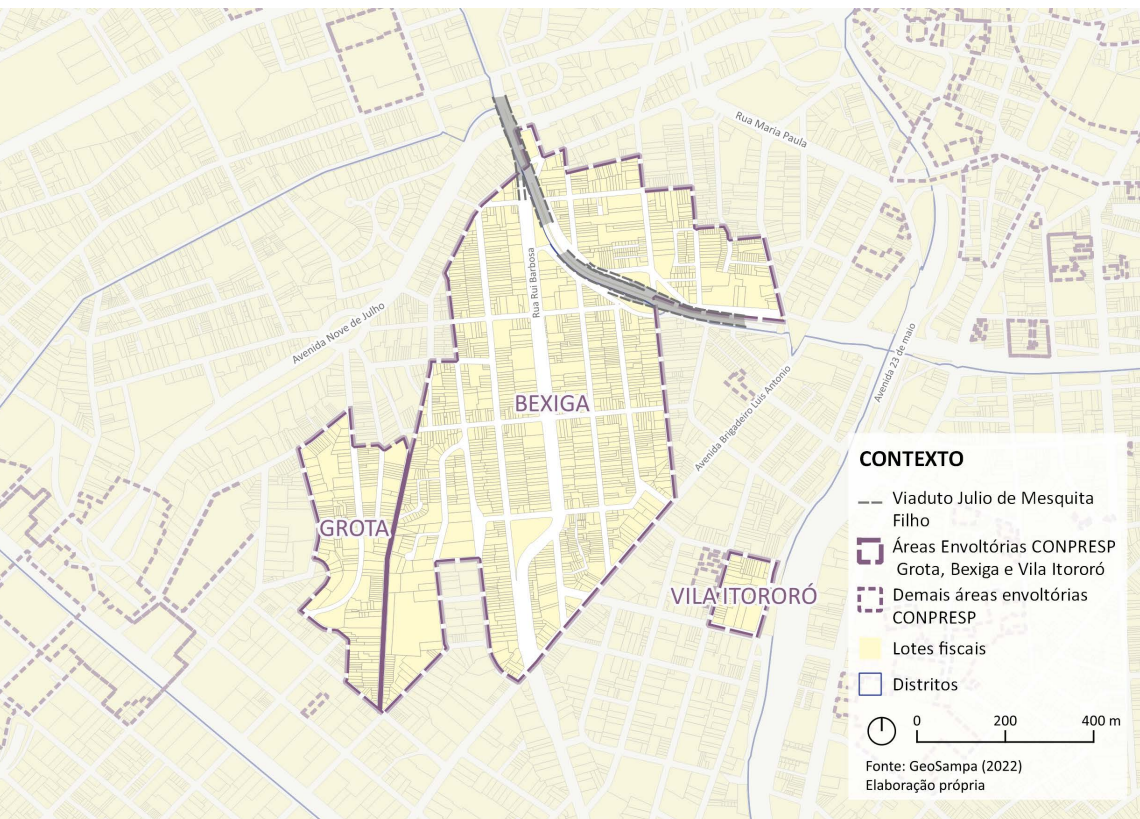
O primeiro documento, datado de 30 de janeiro de 1793, especifica que proprietários de carros deveriam conduzir 250 carradas de pedra do Bexiga ao Chafariz da Misericórdia, que estava sendo construído. É a citação mais antiga que se conhece da palavra Bexiga como nome da região. E como esse documento é de janeiro de 1793, deduz-se que em 1792 o bairro já era conhecido por esse nome. (p.37)

Tomando, então, como referência o ano de 1792, temos que a região junto aos ribeirões Anhangabaú, Bexiga e Saracura já era conhecida como ‘Bexiga’, ainda que não se saiba ao certo a origem de tal nome. Fato é que apenas um século mais

tarde chegaria à região a grande leva de imigrantes europeus, sobretudo italianos, cuja presença acabou por definir o caráter e a cultura do bairro, que passou a ser informalmente denominado “Bixiga”, dado o sotaque daquela população. Tal construção no imaginário coletivo do Bexiga como bairro italiano se deu em torno de um ‘ideário europeizante’, segundo D’Elboux (2020), apagando a presença anterior e histórica de populações afrodescendentes, tão caras ao bairro. Assim, adotamos o uso do nome Bexiga não por purismo linguístico ou histórico, e sim para enaltecer a multiculturalidade da região e as populações preteridas ao longo de sua história.

No que diz respeito à localização do bairro e a seus limites, cabe esclarecer que o Bexiga não existe como distrito ou bairro oficialmente na administração da cidade, atualmente. A região da antiga Chácara do Bexiga equivale, hoje, ao bairro da Bela Vista, que abrange a área que chamamos de Bexiga. Daí a necessidade de definir o perímetro do território neste trabalho, não com intuito de se pretender unânime ou de delimitar o que é ou não o Bexiga - tarefa impossível -, mas por se tratar de pesquisa acadêmica e de suas imposições. Desta forma, adotamos alguns referenciais para nos ajudar a determinar a demarcação territorial da área do Bexiga, embora saibamos que o bairro não se resume a tais indicadores.

O primeiro referencial adotado se refere à área de tombamento designada pela Resolução nº22/2002, do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP, que decide pelo tombamento e preservação de elementos no bairro da Bela Vista. O artigo 1º determina o tombamento e suas respectivas áreas envoltórias dos seguintes elementos urbanos: Praça Amadeu Amaral, Praça Dom Orione, Escadarias das ruas Treze de Maio e dos Ingleses, Encostas e Muros de Arrimo da rua Almirante Marques Leão e Arcos da rua Jandaia, bem como outros imóveis e conjuntos arquitetônicos, alguns dos quais localizados fora dos perímetros de tombamento definidos pela mesma resolução. O artigo 2º trata da delimitação desses três perímetros, sendo denominados: Área do Bexiga, Área da Vila Itororó e Área da Grota, conforme nos mostra o mapa abaixo.



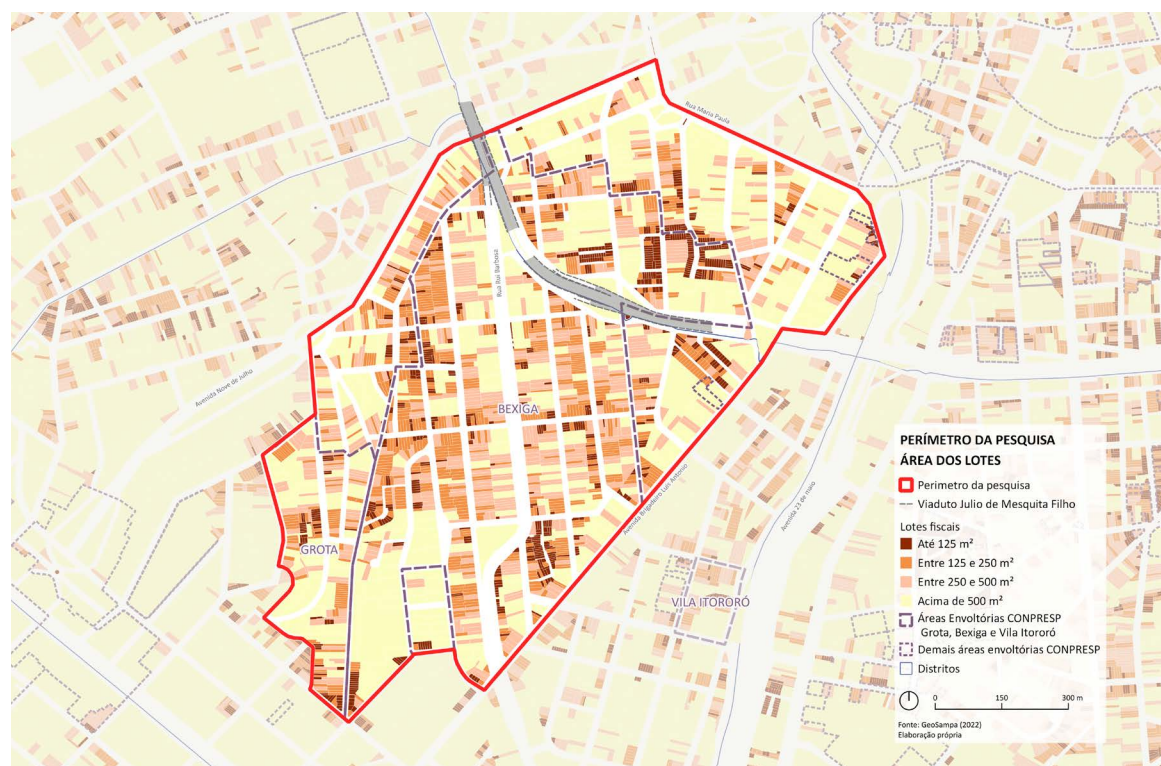
*Mapa 2. Perímetros de tombamento definidos pela resolução do CONPRESP (fonte: elaborado pela autora)*

Das três áreas estabelecidas pela resolução, consideramos duas - a Área do Bexiga e a Área da Grotta - como ponto de partida para a delimitação do perímetro adotado neste trabalho. A Área da Vila Itororó não é absorvida por entendermos que se trata mais de um conjunto de imóveis com valor histórico e que não existe uma coesão territorial entre ela e o Bexiga, sobretudo por estar inserida numa região mais valorizada da Bela Vista e com aspectos físicos distintos. Embora à época da publicação do documento a Vila Itororó estivesse em situação de encortiçamento, fato esse que poderia estabelecer alguma relação com o caráter popular do Bexiga, parece-nos que a delimitação da área pouco tem a ver com vínculos existentes entre os dois - embora não estejamos afirmando que esses não existam -, mas mais pela localização dentro do bairro da Bela Vista.

Outro parâmetro utilizado leva em consideração a morfologia do tecido urbano e a configuração dos lotes, que remontam à época do loteamento do bairro, no final do século XIX. Uma parcela considerável do bairro localiza-se em áreas baixas, próximas às várzeas de córregos como o Saracura e o Bexiga, o que, à época, dificultava o acesso da região a partir do centro histórico, bem como a ocupação dessas regiões alagadiças e, por vezes, íngremes. De acordo com D’Elboux (2020, p.29),

Os aspectos físicos do sítio condicionaram o modo de ocupação do loteamento original e arredores. Enquanto nas áreas mais vulneráveis e insalubres, ou seja, nas terras mais baixas e próximas dos cursos de água, se instalaram famílias mais pobres, muitas delas afrodescendentes, nas áreas mais altas e valorizadas se instalaram famílias de maior poder aquisitivo, que desfrutavam das melhores vistas, melhores condições de salubridade e infraestrutura. Essa distinção de classes sociais se materializou também nas dimensões dos lotes e padrões adotados para as edificações. A título de exemplo, temos a rua 13 de Maio, em que os imóveis, em sua grande parte, foram edificados em lotes estreitos e profundos: uma manobra do desenho do loteamento que possibilita o maior número de lotes e menor custo na implantação do sistema viário.

Dessa forma, procuramos ampliar os limites das áreas já estabelecidas a partir do critério de tamanho dos lotes e tipologia das construções nas proximidades, em busca de alguma homogeneidade territorial e também social. Por fim, ativemo-nos também ao caráter histórico e à importância de algumas ruas no surgimento e na consolidação do bairro e que acabaram excluídas do mapeamento do CONPRESP, como é o caso da rua Santo Amaro e da rua Jandaia (ver Mapa 3).



Mapa 3. Localização do perímetro do Bexiga adotado na pesquisa (fonte: elaborado pela autora)

Uma última questão que gostaríamos de observar diz respeito à delimitação da Área do Bexiga pela resolução do CONPRESP e a sobreposição com os limites administrativos da cidade. Como se percebe a partir do mapa acima, a porção

norte do perímetro, embora denominado “Área do Bexiga”, no âmbito do bairro da Bela Vista, está localizada no distrito da República, enquanto o restante de fato corresponde ao distrito da Bela Vista. Essa divergência entre perímetros é um indicativo da imprecisão e fluidez territorial do bairro e, justamente por isso, ao estudar o Bexiga, não devemos nos ater com tanto afinco à delimitação física de suas fronteiras, mas considerar aspectos imateriais que o definem com, quiçá, mais refinamento. São esses aspectos que buscamos discutir, também, neste trabalho, como a formação de sua população e as relações estabelecidas entre si.

### 2.1.1 Origens históricas e formação social do Bexiga: bairro negro, bairro imigrante e bairro popular

Conforme já apresentado, a primeira menção histórica que se tem do bairro do Bexiga com este nome é do ano de 1793, mas a história da ocupação da região remonta a tempos anteriores. O núcleo original do qual se tem registro surgiu no Sítio do Capão, em meados do século XVI, sendo posterior e consecutivamente reconfigurado e chamado de Chácara da Samambaia e, enfim, Chácara do Bexiga. A região localizada nas proximidades e nas várzeas dos córregos Anhangabaú, Saracura e Bexiga se caracterizava pelas densas matas, vastas áreas alagáveis e encostas de grandes aclives, circunstâncias que lhe garantiram relativa preservação e isolamento, de forma que, ainda que próxima ao núcleo central da cidade, manteve-se pouco povoada até o loteamento do bairro, em meados do século XIX.

A ocupação inicial do que mais tarde seria o Bexiga se deu em torno do Largo dos Piques, hoje Largo da Memória e já não mais inserido no perímetro do bairro. O Largo dos Piques, ou apenas Piques, era uma região de ladeiras e encostas junto ao córrego do Anhangabaú, na altura da Ponte do Lorena, responsável pela transposição do córrego e pela ligação com o núcleo urbano original da cidade.

Conforme se pode observar pelo mapa ao lado, o Largo dos Piques era a área formada pelo triângulo resultante da convergência entre a rua da Palha (rua Sete de Abril), rua do Paredão (rua Coronel Xavier de Toledo) e o Caminho de Sorocaba (rua da Consolação/ rua Quirino de Andrade). Este era um importante caminho de acesso ao núcleo urbano primário, por onde entravam tropeiros vindos do interior e de estados do sul do País, sobretudo a partir do século XVIII, momento em que a cidade começou a ganhar certa relevância regional como entreposto





Mapa 4. Localização do Largo dos Piques (fonte: elaborado pela autora)

comercial por sua localização geográfica em relação ao porto de Santos. Desta forma, os Piques e a Ponte do Lorena representavam importante acesso à cidade e, dada a necessidade de pouso de tropas e seus animais, surgiram pequenas estalagens às margens do Anhangabaú, bem como

(...) a residência do chacareiro e depois estalajadeiro Antônio Bexiga, [que] localizava-se no início da hoje Rua Santo Antônio ou no início da Rua Santo Amaro. E era também nesse mesmo local que se erguia um vasto rancho que servia de pousada aos que vinham das bandas de Sorocaba a fim de vender, aqui, seus animais, preferindo expô-los no Largo dos Piques, onde se realizava, em dias certos, uma espécie de feira livre. (Marzola, 1979, p.39)

Em princípios do século XIX, a cidade crescia lentamente, organizada em torno de sua área central, entre o rio Tamanduateí e o córrego do Anhangabaú, e mesmo em direção a oeste, com a expansão para além da margem direita do córrego e com o loteamento do que se chamou de *Cidade Nova*, em torno do Largo ou Campo dos Curros, atual Praça da República. Enquanto isso, a região baixa compreendida entre os córregos do Saracura, Bexiga e Itororó já se configurava como Chácara do Bexiga e preservava seu aspecto selvagem e pouco alterado (Marzola, 1979). Tais condições de proximidade com a área central, de dificuldade de acesso

e de esparsa povoação garantiam à região, talvez mesmo a partir do século XVIII, uma possibilidade de concentração e reduto de escravos fugitivos e aquilombados. Lucena (1984, apud Castro, 2008) aponta importantes indícios históricos da existência de um quilombo na região:

As capoeiras e campinas que havia em torno do Tanque Reúno, no Bexiga, como em outros pontos da baixada em que corriam o Anhangabaú e o Riacho Saracura, serviram de esconderijo onde se aquilombavam negros rebelados. Esses matos eram convidativos para esconderijos. Em 1831 foi feito um documento com a tentativa de fechar o acesso ao Anhangabaú ao Bexiga, cujo objetivo era impedir o trânsito de escravos fugitivos para o Bexiga. (p.57)

A recente descoberta, em 2022, de resquícios arqueológicos do Quilombo Saracura após o início das obras da Linha 16- Laranja do Metrô na atual Praça Catorze Bis e proximidades da Avenida Nove de Julho, sob a qual se encontra o córrego Saracura, reforça a presença histórica da população negra no bairro, anterior mesmo aos imigrantes italianos, cuja cultura se suplantou às demais ainda nos dias de hoje. Muito embora a história oficial da cidade não se aprofunde ou mesmo trate desse aspecto, a história oral do bairro, transmitida entre gerações, reconhece e legitima o papel de centralidade dos negros na constituição da identidade do bairro e luta contra seu apagamento histórico. Não à toa, a quadra da Escola de Samba do Vai-Vai nasceu nesse ponto com o nome de Cordão Vai-Vai da Saracura (Castro, 2008). Outro elemento importante que revela a ocupação da região antes do loteamento do bairro, no final dos anos 1870, é o traçado de algumas ruas na parte mais baixa em paralelo ao córrego Saracura Grande, afluente do Saracura, sobretudo as ruas Doutor Lourenço Granato e Cardeal Leme, em contraste com o desenho ortogonal das quadras superiores.

As grandes transformações econômicas e sociais que acometeram o País a partir de meados do século XIX, impulsionadas principalmente pela expansão da cultura cafeeira no interior paulista, a transferência do eixo político-econômico do Nordeste para o Sudeste desde o século anterior e a assinatura da Lei Áurea, em 1888, estabeleceram novas dinâmicas também na cidade de São Paulo, transformando o território. A cidade começava a se urbanizar e se industrializar com maior velocidade, e novos bairros começaram a ser abertos pela cidade a partir do loteamento e arruamento das antigas chácaras, como Bexiga/Bela Vista, Santa Efigênia, Campos Elíseos, Barra Funda, Consolação, Brás e Bom Retiro. As políticas nacionais de incentivo à imigração a partir de meados do século XIX se refletiram também no vertiginoso crescimento populacional de São Paulo na virada para o século XX e ao longo das décadas seguintes, conforme mencionado no capítulo

anterior. De acordo com Rolnik (2022), em 1870, São Paulo tinha uma população de 32 mil habitantes, dos quais um terço era negro e, apenas três décadas mais tarde, dos 240 mil habitantes, 150 mil eram estrangeiros. Importante ressaltar que tais políticas imigratórias pretendiam não só atrair mão de obra para a inserção do Brasil num novo sistema de produção baseado no trabalho livre, mas também de embranquecer sua população. Ainda segundo Rolnik (2022),

O embranquecimento e a europeização passam então a se constituir como projeto de uma cidade que desejava ocultar não apenas a escravização de indígenas e negros que foi a base de desenvolvimento, mas também a presença de seus descendentes, homens e mulheres livres e pobres: negros, indígenas, caipiras, que constituíam o mundo popular na São Paulo colonial. Reiterava-se o racismo através da constituição de uma hierarquia social baseada em cor, religião e referência cultural, sustentada desumanização de indígenas e negros constituída pela escravidão. (p.30)

Essa intenção de sobrepor a cultura existente por um ideário de sociedade branca e europeia é facilmente observada na construção da identidade do Bexiga no curso do tempo. Apesar da ocupação prévia do território por populações negras, a grande presença de imigrantes italianos ali a partir dos últimos anos do século XIX acabou por definir o bairro como reduto italiano da cidade.

Acerca do processo de loteamento do bairro, ressaltamos a venda, em 1878, da Chácara do Bexiga a Antônio José Leite Braga, que, já naquele ano, “promoveu o arruamento de toda a área, iniciando depois a venda das respectivas datas, por preços ao alcance de todas as bolsas, a fim de formar, o mais depressa possível, um novo bairro para a cidade paulistana” (Marzola, 1979, p39). Já no ano seguinte, jornais anunciavam a venda de terrenos nos *Campos do Bexiga* e, ainda segundo Marzola (1979, p.60), “as primeiras ruas a se formarem no Bexiga foram a do Vale do Andorra (atual Santo Antônio), do Valinho (Major Quedinho), do Antônio Prado (Major Diogo), Av. Celeste (13 de Maio), Misericórdia (Abolição)”. Esse perímetro de arruamento inicial se localiza numa área um pouco acima em relação à várzea do córrego Saracura, que só receberia arruamento posteriormente, constando parcialmente nas plantas oficiais da cidade apenas a partir de 1905, o que nos leva a crer que a atual configuração do bairro se deu a partir de momentos e aspectos distintos, tal qual uma colcha de retalhos. A leitura mais atenta de mapas e plantas históricos<sup>18</sup> consultados ao longo da pesquisa permite compreender que,

---

18 Neste trabalho, utilizamos mapas e plantas cartográficas da cidade de São Paulo para estabelecimento de referências geográficas. Entre eles: as Plantas da Cidade de 1842, 1855, 1868, 1881, 1890 e 1918; disponíveis em: [http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/index.php](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/index.php)

diferente do entendimento comum que se tem do Bexiga como bairro inicialmente destinado e ocupado por camadas populares, “sua composição era heterogênea e suas construções serviram a atores sociais diversos(...). Essa leitura é importante na desmistificação do Bairro como essencialmente popular, homogêneo e sem segmentação social.” (Terra, 2021, p.35). De acordo com Gonçalves (2014),

As características do terreno determinaram que algumas porções do loteamento fossem destinados à população de mais alta renda (nas vertentes que vinham do Triângulo Histórico e naquelas que iam em sentido do espigão da futura Avenida Paulista), tendo como consequência a determinação de áreas destinadas às populações de baixa renda, na área de várzea do ribeirão Saracura. A população negra, marginalizada, ficou, portanto, concentrada na região dos brejos e alagadiços da planície de inundação do córrego. (p.79)

Assim, podemos compreender melhor como se deu a ocupação do bairro a partir de sua topografia. A região mais alta, hoje denominada Morro dos Ingleses, foi inicialmente habitada por imigrantes ingleses e escoceses, em sua maioria, bem como por brasileiros abastados, e contava mesmo com um campo de golfe do São Paulo Country Club. A existência de lotes e construções maiores que nas áreas mais baixas do bairro indica justamente essa heterogeneidade de ocupação. A porção localizada logo abaixo, entre as cotas 780 e 770 a leste, se adensou e consolidou rapidamente a partir de lotes compridos e estreitos, em sua maioria ocupados pela população italiana que chegara junto com o surgimento do bairro como tal. E, por fim, conforme mencionado anteriormente, na região mais baixa, entre as cotas 770 e 760, temos a várzea do Saracura, historicamente ocupada por escravos aquilombados e seus descendentes. A pontuação da existência de estratos sociais tão diversos no mesmo território é importante para a compreensão das dinâmicas sociais do bairro e sua configuração. Temos, portanto, que o momento anterior à consolidação do bairro como tal, ou seja, de seu loteamento e abertura de ruas, foi marcado pela presença de uma população negra que imprimiu ao território fortes e incontestáveis marcas, essenciais à cultura e à história do Bexiga.

A partir da década de 1890, o bairro, agora oficial, começava a receber grandes números de imigrantes italianos, sobretudo aqueles vindos da região da Calábria, ao sul do país. Em relação à região de origem desses imigrantes, entendemos importante ressaltar alguns pontos. A começar, tais grupos, denominados ‘calabreses’, no geral não chegaram ao país através da imigração subvencionada, mas de forma espontânea, estando, pois, livres de vínculos e pendências com o governo brasileiro ou proprietários de fazendas (Lanna et all, 2011), e optando pela vida nos centros urbanos, em detrimento do trabalho rural. Neste sentido, Castro (2008) explica:

No caso do campo, os chamados meridionais, principalmente os calabreses, viam com reservas os trabalhos nas fazendas, pois as memórias das privações e dificuldades enfrentadas no mundo rural do sul italiano ainda se faziam presentes. Com resultado, sempre que possível esses grupos dirigiam-se aos centros urbanos. Ali, as diversas faces da imigração italiana também apareciam, pois tais grupos igualmente tinham suas peculiaridades de adaptação ao trabalho na cidade. Alguns elementos, mais afeitos às demandas do capitalismo industrial, não encontrarão muitos problemas ao se vincularem às fábricas e às nascentes vilas operárias de cidades como São Paulo. Bairros como o Brás, Mooca, Bom Retiro e Belém terão as suas vilas e nelas os seus imigrantes. (p.59)

Não era este, porém, o caso dos imigrantes calabreses que se estabeleceram no Bexiga e que “traziam consigo a forte determinação de viver por conta própria, sem se subordinar à vontade de um patrão, fosse ele fazendeiro, comerciante ou industrial” (Almeida, 1989 apud Castro, 2008, p.59). Esse aspecto autônomo encontrou meios de se desenvolver com maior liberdade num território que começava a se consolidar e expandir, caracterizado, principalmente, por lotes estreitos e compridos que tinham não mais de 10 metros de frente e que variavam entre 30 a 80 metros de profundidade. Os valores dos terrenos da região, mais baixos que em bairros próximos, como Campos Elíseos e Higienópolis, eram atraentes aos imigrantes recém-chegados que, ainda que pobres, possuíam algum recurso financeiro e conseguiram adquirir lotes e, muitas vezes, constituir patrimônio imobiliário (Lanna et al, 2011). A combinação desses dois fatores resultou em construções, realizadas pelos *capomastri* ou mestres de obras, que ocupavam os lotes inteiros, a fim de melhor aproveitar o terreno. Diferente do imaginário comum da figura do imigrante paupérrimo, a multiplicidade de condições daqueles que aqui chegaram sobretudo nos últimos anos do século XIX garantiu variedade construtiva ao bairro, que contava com sobrados luxuosos, habitações coletivas, moradias de aluguel e edificações de uso misto, no geral relacionadas às atividades de subsistência dos moradores, como sapateiros, alfaiates, costureiras, marceneiros e padeiros (Castro, 2008).

Outro ponto que gostaríamos de ressaltar, em relação a uma mesma origem dessa população, é a capacidade de atração e de construção de uma rede de pertencimento e de identidades no bairro. De acordo com Lanna (2012),

A maioria daqueles emigrantes originários do sul da Itália era constituída por homens jovens e que viajavam sozinhos, fossem ou não casados (...) Scalise afirma que apesar de intensa e permanente, envolvendo sucessivas gerações, a emigração da Calábria não significava o abandono da região de origem. O intenso movimento de ir e vir e os vínculos construídos com os que per-

manecem fundamentam esta característica migratória. De Clementi afirma que nenhuma viagem é sozinha porque há sempre uma decisão familiar que ampara e justifica o deslocamento e que reforça neste imigrante o familismo.(p.881)

A manutenção desses vínculos se desdobrava na própria comunidade que se estabelecia, como foi o caso do Bexiga. Após o período inicial de fixação e estruturação no novo país, famílias eram trazidas de além-mar ou aqui constituídas entre si, e amigos e conhecidos eram incentivados a juntar-se, com promessas de trabalho e oportunidades. Assim, foram sendo construídas relações baseadas em “laços de família e, sobretudo, de pertencimento a um *paesi* comum [que] estabeleciam redes de sobrevivência e sociabilidade” (Lanna, 2012, p.873). Ainda que a população moradora do bairro não fosse constituída unicamente por italianos calabreses, a expressiva concentração de imigrantes dessa região acabou, de certa forma, por suplantando a presença de italianos de outras origens - e mesmo de imigrantes de outros países - e por criar uma noção generalizada de identidade italiana. Contudo, mesmo com essa especificidade dos locais de origem das populações em diversos bairros da cidade, não se observavam guetos ou comunidades excluídas do restante da vida urbana. O próprio Bexiga, por mais que tenha se consolidado como reduto italiano, contava com a presença de imigrantes portugueses e espanhóis, bem como a já mencionada presença de ex-escravos e descendentes, sem que as práticas e sociabilidades constituídas por tais grupos tentassem

recriar o lugar de origem. Procuravam antes inserir-se na cidade de acolhimento mobilizando para isso sobretudo itinerários familiares. A parentela e grupos de origem comum eram fundamentais na chegada para viabilizar o trabalho e a moradia. Porém, não se tratava da recriação do *paesi*, mas de um investimento sobre e na cidade. (Lanna, 2012, p.886)

Desta forma, ainda que num primeiro momento pareça, aos olhos desatentos, que a cultura e a identidade italianas se expandiram de forma homogênea por todo o Bexiga, entendemos que tradições, costumes e culturas de cada grupo específico contribuíram na composição de uma nova identidade do bairro.

Conforme apresentado no capítulo anterior, a primeira metade do século XX foi de transformações sem precedentes na cidade de São Paulo. Conforme se consolidava como maior centro industrial e financeiro do país, a cidade passou a atrair, a partir dos anos 1930, migrantes de outras regiões do país, especialmente de Minas Gerais e de estados do Nordeste, ao passo em que a imigração estrangeira diminuía e a configuração da população paulistana se alterava. Até a década de 1940, metade da população não nativa da cidade era composta por estrangeiros,

italianos e portugueses em sua maioria; em 1970, cerca de 20% da população total era de origem mineira ou nordestina (Rolnik, 2022). O processo de industrialização e o vertiginoso crescimento econômico e territorial de São Paulo no início do século XX, decorrente em grande parte da acumulação de capital proveniente da economia cafeeira, fizeram da cidade uma terra de oportunidades também para trabalhadores de outros estados brasileiros em busca da vida urbana, e não mais apenas com destino ao campo e ao trabalho rural. Ao mesmo tempo, as desigualdades regionais pelo país se ampliavam na mesma proporção, sobretudo em relação aos estados do Nordeste e sua “economia estagnada, agricultura atrasada e pouco diversificada, grandes proprietários de terra, concentração de renda, indústria com baixa produtividade e também pouco diversificada” (Ferrari, 2005, p.29). Atrelado a esse cenário estavam as secas periódicas que castigavam expressivas porções do território nordestino, restando àquela população deixar suas casas em busca de subsistência e sobrevivência.

O fluxo migratório com destino ao estado de São Paulo, em especial à capital e à Região Metropolitana de São Paulo - RMSP, teve início por volta da década de 1930 e se intensificou durante as décadas de 1950 e 1960. Das populações que chegaram à capital, grande parte se dedicou à construção civil, ao emprego doméstico e aos serviços gerais, normalmente localizados nas regiões centrais, onde os altos valores de moradia impediam o acesso pela classe trabalhadora. Nesse contexto, enquanto muitos dos migrantes recém-chegados fixaram residência na periferia da cidade, o Bexiga se apresentou como uma opção viável, dada sua localização central e os aluguéis mais baixos à época, sobretudo em cortiços e pensões. Dessa forma, a população do bairro começou a se alterar com a chegada e o estabelecimento dos migrantes nordestinos, com maior intensidade a partir dos anos 1970. Apesar da escassa referência à população nordestina em pesquisas e estudos relacionados ao Bexiga, sua presença é perceptível na vida cotidiana, seja nos sotaques e expressões regionais que sobrevivem e se perpetuam nas novas gerações, seja nas músicas, na cultura e nas tradições que formam a identidade do bairro. Assim como ocorre à população negra, a população nordestina também foi e continua sendo desconsiderada da história oficial do Bexiga. Retomaremos esses processos de apagamento e suas causas nos próximos itens, ao tratar das intervenções viárias e urbanas no bairro em meados do século XX e dos estudos para identificação e tombamento de patrimônio histórico a partir dos anos 1990.

## 2.1.2 A construção do Viaduto Júlio de Mesquita Filho: projeto moderno e fratura no tecido urbano

A adoção do modelo rodoviarista focado no automóvel particular a partir de meados do século XX ocasionou o direcionamento do modo de se pensar a cidade, já contemplado anteriormente pelo Plano de Avenidas, e levado a cabo ao longo das décadas seguintes. A expansão territorial desenfreada aliada a esse novo modelo de circulação viabilizou a abertura de loteamentos nas periferias (Rolnik, 2022) e exigiu, ao mesmo tempo em que justificou, a alteração da malha viária existente. Enquanto as reformas urbanísticas que puseram parte do centro antigo a baixo no final do século XIX pretendiam garantir à cidade uma estética europeia a partir do alargamento de ruas e da construção de bulevares e marcos arquitetônicos de estilo eclético, as grandes intervenções viárias que se iniciaram na década de 1930 e se acentuaram a partir dos anos 1950 tinham a intenção de transformar São Paulo numa cidade do futuro, dominada por automóveis, viadutos e tráfego expresso. As melhorias urbanas pretendidas se restringiam, de certa forma, à circulação de automóveis e à ampliação da malha viária para melhor escoamento do trânsito, centradas em torno de um projeto de cidade global e moderna, agora nos moldes das cidades estadunidenses.

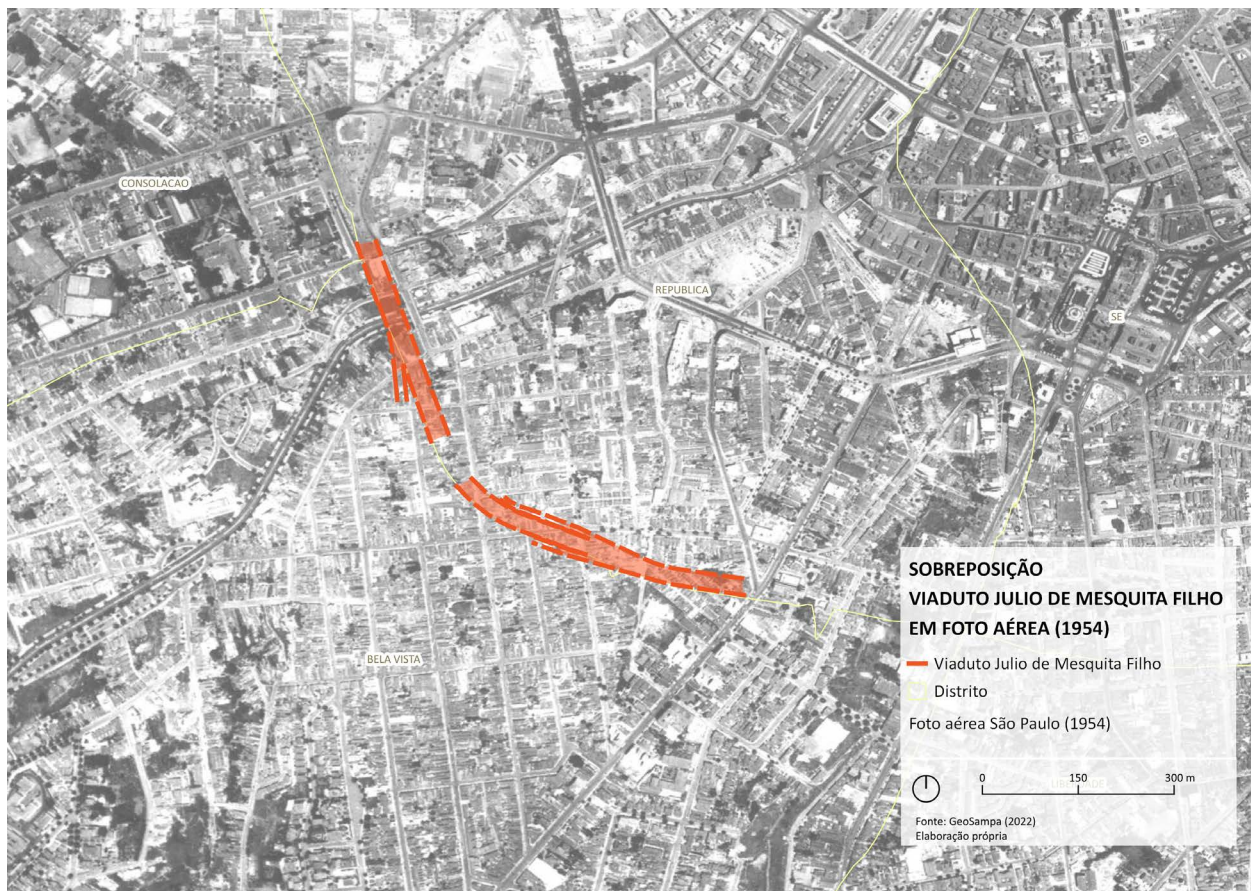
Construído nesse contexto, o viaduto Júlio de Mesquita Filho corresponde ao trecho da Ligação Leste-Oeste que atravessa o bairro de Bexiga e liga a Praça Roosevelt e o Elevado Presidente João Goulart à Praça Pérola Byington e, mais à frente, à avenida Radial Leste, responsável pelo caminho em direção à zona leste da cidade. As obras, iniciadas em 1969 e finalizadas em menos de dois anos, rasgaram o território demandaram grande quantidade de desapropriações e demolições de imóveis e, conseqüentemente, a expulsão de famílias ali estabelecidas por décadas. Tal cenário, porém, não parecia despertar a comoção da opinião pública. No artigo “Eis aí a Leste-Oeste”, veiculado em 15 de março de 1969 pelo jornal O Estado de São Paulo sobre as obras em curso do sistema leste-oeste, encontramos o seguinte trecho:

As velhas casas do velho bairro do Bexiga já estão sendo demolidas, em inúmeros quarteirões, dando um aspecto de ‘cidade bombardeada’. Também na Liberdade as demolições, com aquela finalidade, já foram iniciadas. Cinemas, lojas, prédios de apartamentos, o Teatro São Paulo, tudo já veio abaixo, para dar seqüência à Radial Leste-Oeste, uma das vias mais importantes para o descongestionamento do tráfego em São Paulo. (p.10)



Ainda a fim de compreender a percepção histórica do Bexiga por parte do Poder Público e sua falta de apreço pelo bairro no tocante às obras viárias na região central, encontramos uma singela observação no relatório “Os Melhoramentos de São Paulo”, elaborado pelo então prefeito Francisco Prestes Maia, em 1942, na altura de seu primeiro mandato: “Tem a particularidade de cortar um bairro próximo, mas depreciadíssimo - o Bexiga - que valoriza e integra no conjunto urbano” (Prestes Maia, 1942 p.10). Aqui, o prefeito abordava o terreno acidentado do setor sul da Primeira Perimetral ou Perímetro de Irradiação, por ele proposto, e as dificuldades de transposição de desníveis. É nesse sentido que se refere às obras viárias no trecho do Bexiga, correspondente ao Viaduto Jacaré e Viaduto Maria Paula, como potencializadoras de valorização e integração, antecipando em quase 30 anos a desconsideração pelos efeitos locais de intervenções de grande porte em áreas já consolidadas. A ideia de progresso que conduziu grande parte do século XX tentava aterrar as raízes e a história da Vila de São Paulo dos Campos de Piratininga sob camadas de asfalto, concreto e esquecimento. A São Paulo de meados do século XX fora rapidamente alçada à condição de metrópole e devia apresentar-se como tal: ruas estreitas, construções antigas e cidadãos pobres habitando cortiços não condiziam com a imagem que se pretendia para a cidade, de modo que, em nome do futuro e do progresso, memórias, vidas e direitos eram ceifados sem maiores preocupações ou constrangimentos.

Na época do início das obras do viaduto, o Bexiga apresentava malha urbana consolidada, com a maioria de seus lotes definidos e edificadas, conforme é possível perceber a partir do mapeamento VASP Cruzeiro, de 1954 (ver Mapa 5). Naqueles anos, entre as décadas de 1940 e 1960, a precariedade habitacional do bairro já despertava atenção do poder público, sobretudo em relação à quantidade de cortiços existentes, de forma que as intervenções para expansão viária eram vistas, também, como uma forma de remover dali aquelas populações, tidas como responsáveis pela degradação do bairro.



Conforme apontado, o viaduto se insere na ligação leste-oeste, prevista para compor o que seria a Segunda Perimetral e melhorar o tráfego de carros no centro da cidade. Em 14 de julho de 1969, o prefeito Paulo Maluf publicou o decreto que nomeava o viaduto, em homenagem ao jornalista Júlio de Mesquita Filho, falecido naquele ano, antes mesmo do início das obras, e especificava sua localização: “(...) viaduto a ser construído na ligação Leste-Oeste, passando sobre as ruas Conselheiro Ramalho, Major Diogo e Abolição, situando-se entre o Viaduto do Café e o Viaduto em construção na Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, no 17o subdistrito - Bela Vista.” (São Paulo, 1969). Apesar de sua inegável importância e do grande impacto sobre o território e sobre o desenvolvimento da cidade, poucas são as referências sobre a construção do viaduto, o processo de desapropriação de quarteirões, a demolição de imóveis e a expulsão da população residente. Chama-nos a atenção, nos estudos acerca da constituição histórica e social do Bexiga, a ausência de material dedicado a esse momento e às transformações decorrentes. O documentário “Bexiga Ano Zero”, de 1971, retrata com delicada crueza o fim daquele Bexiga e de suas “ruas velhas e estreitas, suas ladeiras, seus sobradões, suas casas no estilo compoteira copiadas da arquitetura romana (...) onde até pouco tempo havia tempo para se sentar na frente das casas e conversar, enquanto as crianças

*Mapa 5. Sobreposição do traçado do viaduto com foto aérea de 1954 (fonte: elaborado pela autora)*

pulavam corda nas calçadas.” (Emplasa, 1971)<sup>19</sup>. Em outro trecho, as imagens em preto e branco de crianças brincando na rua são substituídas por cenas de escombros, casas abandonadas e demolidas, quarteirões inteiros postos a baixo para a passagem do dito progresso:

E o trânsito mudou para dentro do bairro. As famílias tradicionais deixam o bairro quando começam as demolições. Garibaldi, Infanti, Parisi, Basilli, Pugliesi, Civilli. (...) As casas desapropriadas começaram a ser ocupadas de novo. Sem água, luz ou esgoto, essas casas acomodam por algum tempo famílias inteiras de marginais que, não tendo para onde ir, vão antecedendo a trilha das demolições. No início, apenas o teto e a sujeira, enquanto a demolição não vem; depois delas, os escombros e o lixo. Bexiga, um punhado de portas e janelas empilhadas entre esboços de grandes avenidas e viadutos. O Bexiga não se transformou, simplesmente desapareceu. (Emplasa, 1971)

Apesar da identidade exclusivamente italiana atribuída ao bairro, do tom deveras preconceituoso e da utilização de termos como “famílias tradicionais” e “famílias de marginais”, o documentário acerta ao problematizar o avanço de uma suposta modernidade em detrimento da vida cotidiana e das memórias daquela população, além de trazer imagens raras que bem ilustram aqueles anos. O cenário de “cidade bombardeada” mencionado no artigo do jornal O Estado de São Paulo<sup>20</sup> durante as demolições dos imóveis deu rapidamente lugar à dura realidade após a conclusão das obras: em 1971, o viaduto Júlio de Mesquita Filho era entregue à cidade às custas de sua memória e deixava um rastro invisível de destruição, apagamento e ruptura. Não apenas o patrimônio arquitetônico fora destruído, também dinâmicas sociais e a própria coesão territorial do bairro, dividido agora por uma barreira de concreto armado e inóspitas áreas residuais em seus baixios.

---

19 Documentário disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Ee5xRCsbsSE>  
20 O ESTADO DE SÃO PAULO. Eis aí Leste-Oeste. São Paulo, 15 de março de 1969. p.10.



*Figura 11. Imagem aérea do viaduto Júlio de Mesquita Filho após a conclusão das obras (fonte: São Paulo Antiga)<sup>21</sup>*

### 2.1.3 Abandono e degradação do bairro: encortiçamento e tombamento no Bexiga

A compreensão da formação social do Bexiga a partir dos principais grupos que ali se estabeleceram desde o início da ocupação do território se faz essencial, neste trabalho, para avançarmos sobre sua materialidade atual. Conforme elucidado anteriormente, embora o núcleo inicial do loteamento do bairro tenha se estruturado na forma de terrenos estreitos e próximos a áreas alagadiças, garantindo-lhes baixos custos se comparados a bairros próximos, o Bexiga se estabeleceu como um lugar plural e heterogêneo, ocupado não só por populações de poucos recursos financeiros mas também por uma classe média e mesmo pela burguesia cafeeira, a depender da localização de suas moradas. No geral, os mais ricos se concentravam nas áreas mais altas e próximas da avenida Paulista, em grandes construções e palacetes, enquanto as áreas baixas das várzeas de córregos eram ocupadas pelos lotes estreitos característicos. De fato, esse desenho da malha urbana é predominante no bairro, bem como o são as construções que se desdobram por dentro dos longos terrenos em corredores e quartos enfileirados. O Bexiga é diverso, e reconhecer sua pluralidade significa honrar a memória daqueles que o constituem, dar o devido lugar na história a todos que ali se fizeram e que ali,

---

21 <http://saopauloantiga.com.br/sao-paulo-em-1971/>

também, deixaram suas marcas. Ao mesmo tempo, há de se atentar à linguagem das construções outrora comum ao bairro e hoje escondida, dos referenciais que ainda restam, atrás de modificações e abandono.

Ao longo deste trabalho, procuramos enfatizar a presença e a relevância da população negra no território, a fim de evitar a manutenção de uma identidade puramente italiana. Isso não significa, contudo, uma proposta de revisionismo histórico ou a contestação da atuação dos imigrantes italianos e seus descendentes na construção do Bexiga. Nesse sentido, os *capomastri*, os mestres de obra italianos, foram responsáveis pela edificação da maioria das construções do bairro, e também pela introdução de um estilo arquitetônico *sui generis*, resultante da mistura de traços neoclássicos, ecléticos e barrocos, compondo o chamado 'estilo macarrônico' (Schneck, 2016), que terá reconhecida, anos mais tarde, sua importância enquanto patrimônio histórico e arquitetônico. Bem como o estilo característico, é necessário ter-se em conta as tipologias dessas construções, que dizem também daquela população e de seus modos de viver e de habitar. Desde o início da ocupação do bairro, após seu parcelamento, surgem habitações coletivas e de usos múltiplos, geralmente associando moradia, trabalho e lazer. Conforme aponta Lanna (2012).

A análise da série de obras particulares do AMWL [Acervo Municipal Washington Luiz] revela um bairro onde múltiplas formas do morar estão presentes: cortiços com casinhas em série ocupando os fundos dos longos lotes, porões habitados, casas isoladas ocupando o mesmo lote, sobrados individuais com requintes burgueses, casas com armazéns e lojas na frente, casas com oficinas nos fundos, casas com cocheiras. Enfim, uma pluralidade de arranjos que revelam a coexistência de diversos extratos sociais e para os quais a noção de habitação coletiva como precariedade não é nem adequada nem suficiente para contemplar as diversidades. (p.125)

Assim, as formas coletivas de morar, traduzidas em vilas e casas em miolos de quadras que dividiam áreas comuns, se apresentavam, inicialmente, mais como a identidade da população que ali se estabelecia e que procurava manter laços familiares e culturais, e não necessariamente como um entendimento de precariedade. Ao mesmo tempo, é necessário evitar a romantização de certos aspectos sociais e urbanos que podem, de fato, evidenciar displicência ou incapacidade de provimento por parte do Estado. Nesse sentido, é importante pontuar que a existência de cortiços é quase concomitante ao processo de expansão e industrialização de São Paulo nas últimas décadas do século XIX, dado o acréscimo populacional no período e a insuficiência em atender à nova população de maneira digna. Insufi-

ciência essa evidenciada pelo higienismo predominante nas normativas acerca do tema. O Código de Posturas do Município de São Paulo de 1886 se deu como resposta ao surto de varíola na cidade no ano anterior e inaugurou uma série de leis, normatizações e especificações para as habitações das camadas pobres. Inicialmente, definiu-se o chamado ‘perímetro de comércio’, correspondente ao núcleo original do município, dentro do qual não era permitida a construção de cortiços e outras formas de moradia coletiva. Para as demais regiões, eram estabelecidos parâmetros mínimos para a construção de novas moradias, seus gabaritos, desenho, dimensões, cubagem e equipamentos sanitários. Na sequência, foi publicado o Código Sanitário do Estado de São Paulo, em 1894,

“(…) mais rigoroso, refletindo a ascendência dos higienistas. Ao tratar das ‘habitações das classes populares’, proibia terminantemente a construção de cortiços e atribui à municipalidade a responsabilidade de fechar os existentes; não tolerava as casas subdivididas, que serviam de domicílio a muitos indivíduos, determinava que as casas destinadas às classes pobres deveriam ser construídas em grupos de quatro a seis, no máximo, e que as habitações insalubres deveriam ser saneadas ou demolidas.” (Bonduki, 2004, p.38)

Nota-se, então, a marginalização da população pobre e de seus territórios já na virada para o século XX que, se não levada a cabo na prática, pelo menos constava na legislação pertinente. Por um lado, as ações de fiscalização e da polícia sanitária se faziam presentes e, “embora incapazes de impedir a proliferação de cortiços e habitações precárias, dificultavam a construção de moradias clandestinas, exercendo uma ação repressora.” (Bonduki, 2004, p.39); por outro, a existência desse tipo de moradia era o que garantia a sobrevivência e permanência daquela população na cidade, o que fazia dos cortiços e moradias coletivas “essenciais para a reprodução da força de trabalho a baixos custos e, enquanto tal, não podiam ser reprimidos e demolidos na escala prevista pela lei e desejada pelos higienistas.” (Bonduki, 2004, p.39). O viés higienista aqui mencionado se apresenta justamente nas ações discriminatórias e punitivistas, orientadas antes pela tentativa de contenção do aumento desse tipo de moradia e menos pela solução de fato da pujante crise habitacional que se instaurava e que só faria piorar. Como um cão que corre atrás do próprio rabo, o Poder Público mantém até hoje, em certa medida, essa mesma forma de enfrentamento da questão habitacional nas áreas centrais.

No caso do Bexiga, a construção dessas moradias se deu, inicialmente, à margem da regulamentação, sobretudo nos imóveis destinados a aluguel, de acordo com Shcneck (2010). A autora, em sua dissertação de mestrado, elaborou levantamento de proprietários, imóveis e requerimentos oficiais de intervenção junto

à municipalidade e, a partir desse estudo, observa que “na medida em que a fiscalização se tornou mais rígida, acarretando multas e, às vezes, até demolição e reconstrução de obras já concluídas, a sujeição aos padrões construtivos impostos pelo poder público se mostrou um ‘mal necessário.’” (Schneck, 2010, n.p). Porém, ainda que esses imóveis se adequassem e fossem produzidos de acordo com a norma vigente, o crescimento populacional da cidade naquele início de século e a demanda habitacional decorrente dificultavam a execução de um controle efetivo em relação às condições de habitabilidade das construções. Assim, segundo Schneck (2010, n.p),

Entre os anos de 1912 e 1914, o bairro já dava sinais da proliferação das habitações coletivas e do processo de “encortiçamento” que viria a ocorrer nas décadas seguintes. A construção de barracões para oficinas e fabriquetas, casas de fundos ou mesmo vilas no interior dos terrenos (cujas áreas livres reduziam-se cada vez mais), a transformação de antigas cocheiras em residências, assim como os sobrados ocupados por duas residências, todos supostamente dentro dos parâmetros colocados pela legislação sanitária, ainda que a custa de embates contínuos entre proprietários e municipalidade, apontam para o aproveitamento exaustivo dos espaços ainda vazios. Por outro lado, as inúmeras intimações, multas e embargos, que por vezes envolviam um único processo, colocam em evidência o comportamento recorrente de proprietários e construtores, demonstrando a crescente perda de controle da situação por parte da Diretoria de Obras, frente ao acirramento da especulação imobiliária evidenciando a tendência do que iria ocorrer neste e noutros bairros populares da cidade nas próximas décadas.

A complexidade do cenário geral levou o Bexiga, bem como outros bairros centrais, à situação de alta densidade populacional e construtiva e de precarização das condições de salubridade das moradias das camadas mais pobres. O número de vilas, pensões e cortiços se acentuou em bairros como Bela Vista, Consolação, Campos Elíseos, Liberdade, Brás, Cambuci e Mooca, e nos anos 1960, sua população representava cerca de 18% do total de habitantes da cidade (Piccini, 2004), que contava com pouco menos de 4 milhões de pessoas; nessa altura, a Bela Vista era o distrito com a maior densidade populacional, ainda que apresentasse baixos índices de verticalização.

Em meados do século XX, o recrudescimento do quadro podia ser observado nos grandes complexos de cortiços do bairro e nas relações ali estabelecidas entre diversos atores sociais. A questão, agora, não se resumia mais a pequenos proprietários imigrantes que edificavam anexos nos fundos de seus lotes para receber familiares e lucrar com o aluguel recebido, mas de investidores, maiores ou

menores, dispostos a explorar a miséria da classe trabalhadora. Era o caso do sr. Francisco Barros, de família de fazendeiros, detentor de grande fortuna e da Vila Barros, o maior conjunto de cortiços conhecido pela historiografia da cidade (Domingues, 2017). Localizava-se entre as ruas Santo Amaro, Japurá e Jacareí, no trecho superior do bairro, e era formada por quatro conjuntos de casas: ‘Navio Parado’, ‘Vaticano’, ‘Pombal’ e ‘Geladeira’, construídos nos primeiros anos da década de 1920. Por cerca de três décadas, entre sua construção e a demolição de três dos quartos conjuntos que a formavam, em meados dos anos 1940, a Vila Barros representou com precisão o embate existente em torno da questão habitacional e do desenvolvimento da cidade. De um lado, um enorme contingente de trabalhadores pobres e mal remunerados que recorriam aos cortiços e outras formas de habitação coletiva, apesar das más condições sanitárias e construtivas desses imóveis e dos altos valores cobrados. Eram explorados pela iniciativa privada, que buscava extrair os maiores lucros possíveis a partir da cobrança de aluguéis exorbitantes; ao mesmo tempo, eram estigmatizados pelo poder público, cujas ações se restringiam, num primeiro momento, a determinar parâmetros de ocupação, fiscalizar e punir eventuais descumprimentos e, posteriormente e de forma mais agressiva, desapropriar quadras inteiras para viabilizar obras de melhorias e expansão viária, expulsando os moradores em direção às periferias. No caso da Vila Barros, após a demolição dos conjuntos Pombal, Geladeira e Navio Parado pelo poder público na década de 1950, com a finalidade de ‘limpar’ a área lindeira a uma avenida de irradiação prevista no Plano de Avenidas de Prestes Maia, o terreno foi adquirido pelo Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Industriários (IAPI), e foi erguido o conjunto residencial Japurá (Domingues, 2017). O Vaticano, cortiço remanescente, seguiu ocupado até meados dos anos 1980, quando foi clandestinamente demolido, em meio a estudos técnicos de tombamento. Situação parecida ocorreu com as moradias existentes no miolo do bairro, devastadas pela abertura do viaduto Júlio de Mesquita Filho, conforme apresentado anteriormente, e também do viaduto Armando Puglisi, durante os anos de 1960, bem como com o conjunto de sobrados ora encortiçados da rua Assembleia e Jandaia, demolidos no final da década de 1980, para ampliação do complexo da avenida 23 de Maio, momento em que foi descoberto um muro de arrimo do início do século, posteriormente denominado “Arcos da rua Jandaia” ou “Arcos do Jânio”. Desta forma, observamos que, durante todo o século XX, o Bexiga esteve sob a mira do poder público e de suas grandes obras intervencionistas, seja por sua localização central e estratégica para a conexão com o restante da cidade, seja pela precariedade das habitações coletivas e a política higienista de remoções e demolições.



Durante os anos 1980, em meio ao intenso processo de deterioração pelo qual o bairro passava, tanto de seus elementos físicos quanto da qualidade de vida de sua população, tiveram início os estudos que culminaram em seu tombamento. Não nos deteremos de maneira alongada nas discussões do tombamento do bairro, dada a complexidade e amplitude do tema, mas serão ressaltados alguns pontos principais, necessários para a compreensão do desenvolvimento da região nas últimas décadas. A criação do Departamento do Patrimônio Histórico - DPH, no âmbito da Secretaria Municipal de Cultura, em 1975, apontava a estruturação do trabalho pretendido técnico acerca da memória da cidade, da conservação de seu patrimônio e de seu inventário. No contexto de pesquisa, reconhecimento e identificação de bens de valor cultural e ambiental da cidade, surge a proposta do Inventário Geral do Patrimônio Ambiental e Cultural da Cidade de São Paulo, os Igepacs (Pavan e Oliveira, 2021). Nas palavras de Pavan e Oliveira (2021, p.78), “o Igepac caracteriza-se pelo desenvolvimento de um inventário realizado a partir da leitura da formação urbana de determinado território, considerando seus aspectos históricos, morfológicos, sociais e culturais”, não se prendendo mais apenas “à excepcionalidade e monumentalidade [do objeto], mas no entendimento do bem cultural como parte de um ambiente urbano complexo, repleto de relações paisagísticas, históricas, sociológicas e culturais.” (Pavan e Oliveira, 2021, p.78). Tais inventários serviram para embasar os estudos de tombamento na esfera municipal, deliberado pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo- CONPRESP.

Os estudos preliminares do Igepac-Bela Vista se iniciaram no começo dos anos de 1980 e previam a identificação de elementos considerados de interesse para o bairro. Inicialmente, foi definido um perímetro de estudo de acordo com o desenvolvimento da região, observado a partir da Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1897, momento em que se observa um aceleração desse processo, bem como os principais caminhos do período colonial, característica topográficas e unidade arquitetônica das construções (Katz e Ribeiro, 2021). Na sequência, foi feito um extenso trabalho de pesquisa e levantamento acerca de edifícios histórica e arquitetonicamente significativos, de elementos e componentes urbanos caracterizadores e registro fotográfico (idem, 2021).

As prerrogativas que tais estudos adotaram e a consolidação do inventário final acabariam por definir o Bexiga de inúmeras formas, inclusive no que tange o entendimento do território como genuinamente italiano, preterindo as influências negras e nordestinas, igualmente caras à sua identidade. Conforme bem explicita Cadena (2021),

O documento, construído a partir do conceito de Patrimônio Ambiental Urbano, pauta a história de formação do Bixiga sob a perspectiva da urbanização, considerando que esse processo teve início em 1880 com a chegada dos imigrantes italianos. Apesar de apontar a presença de negros libertos que deram origem a manifestações populares ainda presentes, como a escola de samba Vai-Vai, poucas referências são feitas aos grupos não italianos. No caso dos Nordestinos, eles são apontados pelo inventário como um problema que afeta “a alma do bairro” e contribui para a descaracterização do padrão construtivo local. (n.p)

O reconhecimento único da influência italiana na constituição do bairro parece-nos deveras equivocado ao desconsiderar por completo as ocupações e presenças anteriores ao loteamento e à chegada dos imigrantes. Assim como, um século antes, o Estado tinha um projeto de branqueamento da população brasileira através da imigração em massa, as definições às quais a burocracia estatal chegou através do Igepac-Bela Vista nos dão a entender que a supremacia da cultura branca e europeia segue vigente.

Como resultado, a proposta apresentada pelo Igepac-Bela Vista proveu os subsídios necessários para abertura do processo de tombamento do bairro em 1993, aprovado quase uma década mais tarde através da Resolução nº22/2002. Diferente dos estudos do Igepac-Bela Vista, que definiam um perímetro expandido e com sete subdivisões, a Resolução nº22/2002 definiu o tombamento de três áreas envoltórias - Área do Bexiga, com 569 imóveis demarcados; Área da Vila Itororó, com 36 imóveis; e Área da Grota, com 80 imóveis -, além de 217 imóveis isolados ou conjuntos arquitetônicos fora das áreas delimitadas e cinco elementos urbanos - praça Amadeu Amaral, praça Dom Orione, escadarias entre as ruas Treze de Maio e dos Ingleses, encostas e muros de arrimos na rua Almirante Marques de Leão e arcos da rua Jandaia. Porém, conforme bem aponta Somekh (2016, p.237), “a política de preservação, entretanto, encerrou-se com o tombamento”. De fato, a delimitação dos perímetros e de níveis de preservação lograram êxito, num primeiro olhar, ao proteger o patrimônio material do bairro, resguardando-o de intervenções drásticas que alterem a paisagem existente. Ao mesmo tempo, a legislação urbana das últimas duas décadas pouco fez em relação à proteção desse patrimônio. Ainda que planos diretores, leis de zoneamento e códigos de obras trabalhem na perspectiva do tombamento do bairro e de seus imóveis, não preveem os instrumentos necessários para a viabilização dessa pretensa preservação, e tampouco tratam da questão da “proteção do patrimônio cultural para além dos elementos tombados, não integrando a criação de projetos mais abrangentes para a preservação da esfera urbana do patrimônio cultural e de sua vinculação com outras diretrizes de política urbana” (Somekh, 2016, p.237).

Não se trata, ao fim e ao cabo, de questionar a metodologia e as consequências finais do tombamento do bairro, se acabou por congelá-lo mais que por preservá-lo - esse um amplo e subjetivo debate, e não cabe a este trabalho realizá-lo. Entendemos o tombamento e todas as dinâmicas a ele vinculadas como um motor de movimentação e transformação do bairro e das relações ali existentes. Nesse sentido, tomando as palavras de Schenkman (2021, p.325), “a preservação não é estática ou paralisante, assim como as transformações não são necessariamente tábulas rasas, e quase sempre são bem-vindas.” Na ausência de políticas públicas que deem conta de forma efetiva da preservação do patrimônio material e imaterial, resta, então, ao Bexiga e à memória de todos os povos que o habitam e o constituem a organização de seus moradores, admiradores e da sociedade civil em torno de uma preservação capaz de disputar o território frente a agentes e projetos que pretendem outras formas de espaço urbano e social.

## 2.2 O Bexiga no século XXI e a perspectiva do comum: disputas e produção do espaço urbano

Situado entre seu passado denso e complexo e um futuro incerto, o Bexiga ainda resiste como um dos últimos bairros populares na região central da cidade, embora venha enfrentando duros golpes à sua existência, seja pelo abandono deliberado por parte do poder público, abrindo, assim, possibilidades de atuação desregulada pelo mercado, seja pelo alinhamento ideológico entre ambos que, silenciosamente, se impõe no território sob o disfarce de recuperação e renovação urbana. Assim, o Bexiga adentra o século XXI entre a disputa e a resiliência de seus defensores, de um lado, e a chegada opressiva de agentes pouco republicanos, de outro. Neste item, faremos a introdução ao comum, retomando a conceituação desenvolvida nas últimas décadas e adotando como ponto de partida o famigerado artigo de Garrett Hardin, “A tragédia dos comuns” e os estudos desenvolvidos em resposta por Elinor Ostrom, ainda hoje referenciados nos estudos acerca do comum.

Apesar de seu recente reavivamento no meio acadêmico, sobretudo observado pela perspectiva das lutas mundiais pelo direito à cidade, do meio ambiente e da cibercultura, o comum não constitui um conceito recente. No primeiro capítulo do livro “Comum: ensaio sobre a revolução no século XXI” (2017), nomeado “Arqueologia do Comum”, Dardot e Laval fazem uma recuperação histórica e etimológica do termo, a fim de evitar equívocos e maus usos e também de avançar nos estudos acerca da prática. Em suma, o termo latino *munus* indica a “dupla face da dívida e da dádiva, do dever e do reconhecimento, própria do fato social fundamental da troca simbólica” (Dardot; Laval, 2017, p.24), embora não seja reduzido à condição de reciprocidade de origem privada, não se tratando, portanto, “primordial ou principalmente, de dádivas e obrigações entre parentes e amigos, mas, na maioria das vezes, de prestações e contraprestações referentes a toda uma comunidade.” (Dardot; Laval, 2017, p.25). A associação entre os termos *cum* e *munus* está, dessa forma, relacionada a uma “obrigação de reciprocidade ligada ao exercício de responsabilidades públicas” (idem, 2014, p.25), ou seja, ao princípio político da coobrigação, de forma a engajar todos numa mesma atividade. Já na terminologia grega, o termo se aproxima da instituição do comum (*koinón*) e do ‘por em comum’ (*koinónein*) aristotélicos, ou ainda, a ação de cidadãos de

produzir, por deliberação e legislação, costumes semelhantes e regras de vida que se aplicam a todos que buscam um mesmo fim. A instituição do comum (*koinón*) é fruto de um ‘por em

comum' que pressupõe sempre reciprocidade entre os que participam de uma atividade ou compartilham um modo de vida. (Dardot; Laval, 2017, p.26)

Adotando tais epistemologias do comum, identificamos um sistema de obrigação e mutualidade em torno de uma mesma atividade e um mesmo fim coletivo, próximo ao que hoje entendemos, grosso modo, como viver em comunidade, uma sucessão de direitos e deveres comuns a todos para garantia e manutenção da harmonia e bem estar. É nesse sentido que procuramos a aproximação entre o comum e o Bexiga, a partir da reprodução social e da produção do espaço, e sobre os quais nos aprofundaremos no próximo capítulo.

## 2.2.1 Da tragédia dos comuns ao Comum Urbano: conceitos e atualização do debate

Em 1968, a revista *Science* publicou o artigo “The tragedy of the Commons”, ou, “A tragédia dos Comuns”, de Garrett Hardin, biólogo e ecologista estadunidense que apontava, já na década de 1960, os perigos da exploração indiscriminada de recursos naturais aliada ao crescimento exponencial da população do planeta. Partindo da premissa de que “O problema populacional não tem solução técnica; requer a ampliação fundamental da moralidade” (Hardin, 1968, p.1243; tradução nossa), o autor defende que, diante do crescimento populacional e da finitude de fontes de energia renováveis e de recursos naturais, é necessário encontrar uma solução de ordem moral para tratar do problema, visto que a técnica não existe. Num texto repleto de afirmações preconceituosas, Hardin apresenta as soluções morais para os dois problemas trazidos.

Em relação ao problema populacional e aos riscos de esgotamento de recursos naturais em decorrência do aumento da população, adota um viés malthusiano ao defender a necessidade do controle de natalidade a partir do que chama de coerção mútua mutuamente acordada. Ao afirmar ser “um erro pensar que podemos controlar a reprodução da humanidade a longo prazo por um apelo à consciência” (Hardin, 1968, p.1246; tradução nossa), dado o caráter egoísta e individualista do ser humano, em seu entendimento, Hardin determina o cerceamento da liberdade de reprodução como um acordo generalizado, ainda que indesejado, contra a ruína total e a miséria decorrente da superpopulação. Já em relação aos comuns, ou à tragédia dos comuns, apresenta a solução dos cercamentos e da privatização de sua exploração ou da forte regulamentação estatal, e se utiliza novamente do

entendimento do ser humano individualista e ganancioso destituído de maior racionalidade para justificar seus argumentos. Em suma, a tragédia dos comuns é explicada a partir de um exemplo: um pasto em área comunal (*commons*), de uso de todos, é livremente explorado pelos pastores, que tentam maximizar a quantidade de gado naquela terra, em busca de maiores ganhos. Num primeiro momento, as condições populacionais permitem essa configuração, mas a partir de certo ponto, entendido por Hardin como o incremento populacional, a lógica das terras comunais se compromete. Para ele, cada pastor tentará potencializar seus ganhos ao máximo e irá adicionar mais animais a seu rebanho, recebendo o retorno de investimento rapidamente. Ao mesmo tempo, o aumento da exploração e desgaste da terra decorrente desses novos animais não impacta diretamente em cada pastor, mas se dilui entre todos aqueles que a utilizam. Tem-se, assim, um exemplo deveras equivocado da individualização dos ganhos e da socialização dos ônus. “A ruína é o destino para onde se direcionam todos os homens, cada um em busca de seu próprio interesse, numa sociedade que acredita na liberdade dos comuns. Liberdade nos comuns traz ruína a todos.” (Hardin, 1968, p.1244; tradução nossa). O artigo de Hardin teve grande impacto nas discussões sobre a preservação de bens e recursos naturais, mas, no geral, foi utilizado para justificar a privatização de tais recursos, sob o argumento de que, dada sua importância, deveriam ser resguardados do mal uso da população – egoísta e gananciosa – e da má administração coletiva.

A partir da década de 1970, a cientista política Elinor Ostrom passa a desenvolver estudos em torno da gestão coletiva de bens comuns, em oposição ao pensamento de Hardin. Em texto introdutório, Silveira e Savazoni (2018) apresentam o trabalho mais reconhecido de Ostrom, “Governing the Commons: the evolution of institutions for collective action”:

Ostrom combate a ideia política que evoca a figura do Leviatã hobbesiano como o único soberano capaz de evitar o colapso da vida humana no planeta Terra. (...) Sua abordagem defende que as comunidades por meio de sistemas de auto-organização e de cooperação realizam uma gestão mais eficiente dos recursos do que quando seguem as normas impositivas de algum agente exterior. (Silveira e Savazoni, 2018, p.9)

Em entrevista concedida ao site Contretemps<sup>22</sup>, em 2016, o economista Benja-

---

22 A entrevista “Ne lisons pas les communs avec les clés du passé. Entretien avec Benjamin Coriat” está disponível em: <https://www.contretemps.eu/ne-lisons-pas-les-communs-avec-les-cles-du-passe-entretien-avec-benjamin-coriat/>. A versão traduzida para o português está disponível em: <https://eleuterioprado.files.wordpress.com/2017/01/nc3a3o-podemos-apreender-os-comuns-com-as-chaves-do-passado.pdf>

min Coriat e autor do livro “Le retour des Communs: la crise de l’ideologie propriétaire”, retoma o entendimento de Ostrom acerca dos comuns: prados, lagos, pesqueiros, florestas, águas subterrâneas, campos irrigados. “São comuns de pequenas ou médias dimensões, geridos por comunidades de residentes próximos que regulam as condições de acessos e de retiradas dos recursos.”. Nota-se que a abordagem de Ostrom dos comuns se vincula à ideia de ‘bens comuns’ e à gestão coletiva e compartilhada de tais recursos. Conforme nos aponta Tonucci Filho (2017), a pesquisa de Ostrom se embasava no entendimento das práticas culturais de uma determinada comunidade enquanto organizadora desses processos de cooperação, e não exatamente num ideário contra-hegemônico e de superação das estruturas sociais.

Sua obra foi influenciada não por socialistas coletivistas, mas por liberais como o pensador político francês Alexis de Tocqueville e pelo economista austríaco Friedrich Hayek, que compartilhavam do mesmo ideário de desconfiança quanto à intervenção estatal centralizada, e de defesa de um sistema democrático baseado no livre funcionamento do mercado (Wall, 2014). (...) Diferentemente de muitos economistas, a autora acreditava que a cultura de uma dada comunidade – como um conjunto compartilhado de valores, símbolos, normas, crenças, etc. – é um importante fator por trás do incentivo a comportamentos de cooperação e partilha. (Tonucci Filho, 2017, p.42)

Assim, reconhecida a importância e o caráter inovador do trabalho de Ostrom, entendemos que sua abordagem foca na capacidade de gestão desses recursos por comunidades, em oposição ao Estado e ao mercado, mas não busca avançar – e quiçá se quer entende dessa forma – na consolidação dessas práticas como uma nova lógica que possa se contrapor ao domínio do capital. De fato, para Ostrom, o conceito de ‘comuns’ diz respeito aos bens comuns, aos recursos naturais em si, a um objeto passível tanto de cercamentos quanto de uma gestão compartilhada. Conforme avançarmos, nos descolaremos desse entendimento à medida em que migrarmos do termo ‘comuns’ para ‘comum’, conceito este que se refere, a nosso ver, mais à prática coletiva e subversiva, e menos ao meio físico em si. Essa transição e ampliação do conceito é apresentada no livro “Bem Estar Comum”, de Michael Hardt e Antonio Negri (2009), entendendo o comum como um devir político no contexto da luta contra a lógica neoliberal que se impõe não apenas sobre os comuns, aqui enquanto bens e recursos, mas também sobre a própria existência humana. Para os autores, o comum refere-se à “riqueza comum do mundo material – o ar, a água, os frutos da terra e todas as dádivas da natureza” (Hardt; Negri, 2009), bem como, e principalmente,

(...) os resultados da produção social que são necessários para a

interação social e para mais produção, como os conhecimentos, as imagens, os códigos, a informação, os afetos e assim por diante. Esse conceito do comum não coloca a humanidade separada da natureza, seja como sua exploradora ou sua guardiã; centra-se, antes, nas práticas de interação, cuidado e coabitação num mundo comum. (p.8)

Em “Comum: ensaio sobre a revolução no século XXI” (2017), Pierre Dardot e Christian Laval partem da interpretação de Hardt e Negri para avançar na conceituação filosófica do comum, no singular. Ao abandonar o conceito de ‘comuns’, Hardt e Negri apontam a intenção de não mais se referirem ao termo como terras comunais pré-capitalistas destituídas pelos cercamentos, numa espécie de retorno a suas origens; mas de tratarem do comum como “o princípio filosófico que deve permitir que se conceba um futuro possível para além do neoliberalismo; de acordo com Hardt e Negri, ele é a única chave para um futuro livre do capitalismo.” (Dardot; Laval, 2017, p.200). Dardot e Laval entendem o comum como uma ruptura tanto com o capitalismo vigente quanto com o monopólio estatal sobre serviços públicos: “O comum está além do público e do privado” (idem). Assim, a mera ideia de propriedade é contestada, mesmo no caso da propriedade pública, “uma forma ‘coletiva’ de propriedade privada reservada à classe dominante, que podia dispor dela como bem entendesse e espoliar a população conforme seus desejos e interesses” (Dardot; Laval, 2017, p.15). O princípio do comum se trata, então, da negação da propriedade, não podendo, portanto, ser entendido como a reivindicação por uma propriedade coletiva, e sim pelo direito de uso coletivo e por uma destinação social. Podemos, a princípio, definir o comum como o movimento de

opor-se à tendência dominante de nossa época: a da ampliação da apropriação privada a todas as esferas da sociedade, da cultura e da vida. (...) uma nova forma de contestar o capitalismo, ou mesmo de considerar sua superação. (Dardot e Laval, 2017, p.16).

Ainda, segundo Harvey (2014):

o comum não deve ser entendido como um tipo específico de coisa, de ativo ou mesmo de processo social, mas como uma relação social instável e maleável entre determinado grupo social autodefinido e os aspectos já existentes ou ainda por criar do meio social e/ou físico. Existe, de fato, uma prática social de comunalização(...). No cerne dessa prática de comunalização encontra-se o princípio de que a relação entre o grupo social e o aspecto do ambiente tratado como um comum será tanto coletiva quanto não mercantilizada (p.145)

Já Tonucci Filho (2017) define o comum como a



(...) fronteira de resistência à subordinação de todas as esferas da vida humana e da natureza à lógica da competição e da apropriação exclusivista, sem entretanto recorrer à crença no papel civilizatório ou revolucionário do Estado, seja como regulador, interventor ou mesmo supressor do mercado. (p.23)

Esse entendimento se aproxima das afirmações de Harvey (2014) e de Dardot e Laval (2017), principalmente em relação à imaterialidade do conceito enquanto prática social e resistência, seja essa ao mercado ou ao próprio Estado. É importante ressaltar que, de forma geral, tal literatura acerca do princípio do comum não trata especificamente sobre a cidade e o urbano, mas tem como foco maior a resistência ao que se chama de novos cercamentos impostos pelo capitalismo neoliberal, tais como o “patenteamento de genes e formas de vida, a extensão das leis de direitos autorais sobre a criatividade e a cultura, a privatização da terra e das águas, o cerceamento da liberdade na internet, etc” (Bollier, 2014, in Tonucci Filho, 2017, p.38), ou seja, a ideia de propriedade à qual os autores se referem está mais associada aos meios de produção do que à propriedade da terra ou ao espaço urbano em si. A ideia do comum urbano vem sendo desenvolvida no meio acadêmico em tempos mais recentes, sobretudo a partir de experiências horizontais no espaço urbano, como em ocupações de prédios e terrenos ociosos e mesmo na organização em torno de espaços públicos, como praças e parques. Nesse sentido, voltamos a destacar que o comum não se vincula à matéria da propriedade pública ou privada e, pertencendo “à esfera da luta social e política, o comum se apresenta como um fazer coletivo da multidão.”(Dardot; Laval, 2017, p.205). Desta forma, o comum urbano atua de forma a permitir novas relações na produção do espaço urbano, deixando de restringir a ação da população à condição de participação social e ampliando ou mesmo criando a ideia de coprodução do espaço. Conforme afirma Tonucci Filho,

As lutas pelo comum na metrópole se cruzam e se somam às lutas pelo direito à cidade, particularmente nas resistências aos cercamentos, privatizações e despossessões associados ao urbanismo neoliberal, assim como nas experiências alternativas de construção de novos espaços comuns. (Tonucci Filho, 2017, p.105)

No item a seguir, trataremos com maior profundidade do conceito do comum urbano a partir do contexto da cidade neoliberal, na qual o domínio da produção do espaço pelo capital enseja, cada vez mais, novos processos de cercamentos, privatização generalizada e a conseqüente segregação e alienação espacial.

## 2.2.2 A volta ao Comum no contexto da cidade neoliberal: resistência e perspectivas de avanços

Conforme apresentado anteriormente neste trabalho, a lógica neoliberal se estende sobre a cidade contemporânea em todos seus aspectos, físicos e sociais, um como reflexo do outro, por ser o espaço urbano fruto da produção social, ou ainda, nas palavras de Magalhães (2015, p.10), “expressão e processo definidor da sociedade, ao mesmo tempo causa e efeito do social. É a reunião e o afloramento de processos e dinâmicas econômicas, sociais, políticas, culturais, que fazem a cidade e são feitos por ela”. Dominada pelas práticas neoliberais individualistas e alienantes, a cidade se torna um território de exclusão social, de expulsão das camadas mais pobres para regiões de alta vulnerabilidade social e ambiental, de negação da cidadania. Nesse aspecto, a privatização aparece como consequência da mercantilização de bens e serviços humanos e de recursos naturais. Ao mesmo tempo, a ideia de empresariamento urbano ou empresariamento do Estado ganha espaço na arena política ao dotar as cidades de características tipicamente empresariais, em especial no que tange o desenvolvimento econômico. Prefeituras e governos locais se empenham em realizar melhorias em suas cidades, a fim de serem mais competitivas e atrativas na disputa por recursos e investimentos privados. Para Harvey (1996),

“o novo empresariamento urbano se caracteriza, então, principalmente pela parceria público-privada tendo como objetivo político e econômico imediato muito mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos do que a melhoria das condições em um âmbito específico.”

A lógica do empresariamento urbano acaba por favorecer cidades e zonas específicas mais desenvolvidas que outras, aumentando a concentração de renda ao redor de empreendimentos e bairros e, conseqüentemente, ampliando desigualdades urbanas. No caso de São Paulo, a concentração histórica de investimentos em grandes projetos urbanos no quadrante sudoeste da cidade e atualmente também em parte da região central retrata bem essa condição para a viabilização de parcerias público-privadas. No caso do Bexiga especificamente, observamos um movimento que também responde à produção do espaço sob a égide do neoliberalismo, entendido

não como um processo que esvazia o Estado a favor da promoção do mercado, mas como um fortalecimento do Estado a partir

de uma forma reestruturada de sua atuação. Não se trata, assim, de Estado frágil, mas de um Estado forte neoliberal, cujas consequências geográficas abrangem processos socioespaciais de grande envergadura e profundidade. (Magalhães, 2016, p.36)

Mais do que projetos de privatização para o bairro, observados de forma mais pontual nos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho, o que se percebe no Bexiga é o extensivo abandono por parte do Estado de políticas públicas, tanto no âmbito urbano quanto social. A não ação se configura também como um projeto para a região, representada pela ausência de regulamentação adequada e mesmo pela discricionariedade de aplicação da legislação existente. É nesse contexto de recuo do Estado em um território socialmente frágil que surgem as possibilidades de organização pela sociedade civil e de ações coletivas em oposição à lógica neoliberal. Assim, para além da gestão compartilhada dos *comuns urbanos* como recursos materiais, tratamos aqui do *comum urbano* como princípio político de resistência e enfrentamento à ordem do capital a partir de um fazer insurgente, de “relações e práticas mutáveis de comunalidade, de entrelaçamento de diferenças, de compartilhamento e complementaridade que são produzidas pelos residentes urbanos nos seus engajamentos cotidianos entre si e com a cidade.” (Tonucci Filho; Magalhães, 2017, p.450).

Tonucci Filho propõe, em sua tese de doutorado “Comum urbano: a cidade além do público e do privado”, uma aproximação do comum com os conceitos lefebvrianos de cotidiano e apropriação que contribui imensamente a esta pesquisa. Lefebvre, percebendo o deslocamento do epicentro da reprodução do capital das indústrias para as cidades e suas implicações, foca seu olhar sobre a reprodução das relações sociais no meio urbano e sobre a vida cotidiana como modo de transformação do espaço. Para Lefebvre, a noção de vida cotidiana sob a égide do capitalismo fordista no pós guerra é subsumida ao capital e à burocracia estatal. O tempo de vida, ou de não-trabalho, reflete o modo de produção e de consumo massificado, legando ao cotidiano a mera condição de mercadoria consumível, “uma espécie de colonialismo interno do próprio espaço e da vida cotidiana, cujo resultado é a alienação generalizada, a expropriação do corpo e do vivido.” (Tonucci Filho, 2017). Assim como o capital expropria o trabalhador de seu trabalho, também espolia o cidadão da vida cotidiana e, no limite, de si mesmo. À luz da teoria da alienação de Marx no domínio do trabalho, “Lefebvre vai estender o estado de alienação para outras esferas. O homem não é apenas estranhado de si enquanto trabalhador, mas também no âmbito do cotidiano, das atividades reprodutivas, das relações com a natureza, com a cidade e o espaço.” (Tonucci Filho, 2017). Portanto, a propriedade privada capitalista, seja ela sobre os meios

de produção ou sobre a terra, representa o cercamento do comum e a alienação entre trabalhadores e seus meios de produção e reprodução. O cotidiano, então, ao mesmo tempo em que se mostra subsumido ao capital, apresenta uma brecha para transformação das relações, uma forma de resistência, tal qual o comum.

Em contraposição aos processos de alienação e de cooptação do cotidiano, Lefebvre retoma a teoria do valor de uso de Marx para explicar o conceito de apropriação, entendido como valor de uso, em oposição à propriedade, entendida como valor de troca. Segundo Seabra (1996), Lefebvre estabelece um conflito entre dois momentos: de um lado, o da apropriação, do uso, definido pelo afetivo, o imaginário, espontâneo, e de outro, o racional, da troca, da dominação técnica, da lógica e instrumentos. Este se ocupa da “destruição do espontâneo, do natural, e portanto do uso, não se realiza somente na natureza exterior, mas também na natureza interna do ser humano, o corpo, o sexo.” (Seabra, 1996) e, assim, as relações de propriedade acometem todos os domínios de existência e, por fim, o cotidiano. A apropriação, portanto, vai no sentido oposto: sua prática social permite ao homem resgatar seu cotidiano, apropriar-se de si e de sua própria natureza, desalienando-se. Em suma, os conceitos de cotidiano e apropriação se relacionam pela necessidade de um em atribuir sentido ao outro no movimento contrário à alienação, tanto dos corpos e do trabalho quanto do espaço.

Por fim, Lefebvre afirma que a apropriação só se dá de fato através da autogestão, sem a mediação de outros agentes, tanto o capital quanto o Estado, para que se possa tomar controle de sua vida e seu trabalho. A autogestão, assim como o comum, se apresenta como uma alternativa entre Estado e mercado. As lutas proletárias pela gestão coletiva dos meios de produção têm hoje sua ressignificação através dos movimentos sociais que pleiteiam o espaço urbano enquanto comum, apropriado e autogerido. Segundo ele,

A autogestão é definida como os saberes e o controle (no limite) por um grupo – uma empresa, uma localidade, uma área ou uma região – sobre as condições da sua existência e da sua sobrevivência em meio à mudança. Por meio da autogestão, esses grupos sociais são capazes de influenciar a sua própria realidade. (...) O crescimento da democracia é assim: ou a democracia entra em declínio – ou o direito à autogestão é trazido à definição da cidadania. (Lefebvre, 2003, apud Tonucci Filho, 2017).

Voltando novamente o olhar ao Bexiga, pudemos observar ao longo desta pesquisa, e conforme será apresentado no capítulo a seguir, a relação entre democracia e autogestão, sendo essa determinante para a existência da primeira. Entendendo a autogestão como o exercício ativo da democracia, ressurgem uma questão inerente

ao urbanismo neoliberal que se propõe democrático – a ideia de participação social. Apesar de soarem como ideias similares, o olhar em retrospecto evidencia as intenções de cada uma. Enquanto a autogestão se propõe de fato a capacitar um grupo ou uma sociedade, dotando-lhes de autonomia e poder de decisão, a participação social se afirma como uma instância pro forma, de caráter informativo, mas sem capacidade de deliberações populares consistentes. Daí a necessidade de se desvincular do Estado na organização da sociedade civil para o vislumbre de avanços.

Por fim, entendemos essencial a compreensão do caráter prático do comum urbano, e não apenas teórico, considerando que cada realidade a se debruçar, cada espaço, cada grupo social tem suas especificidades e particularidades. Ocupações de prédios ociosos por movimentos de moradia possuem sistemas organizacionais de manutenção, cozinhas e creches coletivas e assembleias de moradores que retratam com exatidão o comum, a autogestão, a vida cotidiana compartilhada. Ocupações de terrenos e glebas nas periferias urbanas também demandam organização interna do grupo em torno do comum, principalmente no frágil momento inicial, quando casas são construídas, vias são traçadas, redes de infraestrutura são implantadas e a vulnerabilidade das famílias é maior. Nessas ocupações, o senso do comum é, talvez inconscientemente, mais apurado, pois tanto a produção quanto a apropriação do espaço dependem de um esforço coletivo que, ainda que nem sempre em consenso, se guia por benefícios gerais, e não individualistas, como no restante da cidade do capital. Há ainda experiências do comum que passam pela agricultura urbana, escolas livres, intervenções em parques e espaços públicos. Talvez seja este o próximo passo a ser dado na disputa pelo comum na cidade neoliberal: desassociar os espaços públicos/de uso comum da égide da propriedade pública, numa tentativa de alinhamento entre teoria e prática e de autogestão capaz de se opor às políticas de privatização de tais espaços e, em busca por uma cidade mais acessível e democrática.



capítulo

# 03



Disputas pela apropriação do  
Viaduto Júlio de Mesquita Filho  
entre a lógica neoliberal e o  
Comum: experiências, conflitos  
e promessas

A força da alienação vem dessa fragilidade dos indivíduos, quando apenas conseguem identificar o que os separa e não o que os une. - Milton Santos

Mais que uma *obra de arte* ou uma via de tráfego expresso, o Viaduto Júlio de Mesquita Filho se apresenta como um palimpsesto que atravessa o tempo, a história e o bairro do Bexiga. Surge no início dos anos 1970 rasgando o bairro ao meio, demolindo casas e desabrigoando famílias, como símbolo da modernidade e do progresso econômico; nas décadas seguintes, materializa-se como cicatriz no tecido urbano, reconfigurando e segregando um território uno e histórico; finaliza o século XX deteriorado pela falta de manutenção e tomado por ocupações irregulares em seus baixios, de estacionamentos clandestinos a pessoas em situação de rua e dependentes químicos. Se, por um lado, sua condição de não-lugar e de espaço residual limita as ações por parte do poder público e afasta os interesses do setor privado, por outro, lhe garante certa liberdade em relação a usos e apropriações espontâneas e orgânicas. Assim, o viaduto entra no século XXI na iminência de si mesmo, objeto de disputa entre uma possível exploração comercial privatista e a apropriação pela vida cotidiana do bairro. Neste trabalho, mais do que dissertar sobre processos de privatização em curso, propomos uma reflexão sobre a lógica alienante que nos é imposta e sobre escolhas e rumos que tomaremos como cidade e, sobretudo, como sociedade, para resistir e transformá-las enquanto há tempo. É neste sentido que compreendemos o viaduto como um palimpsesto - um objeto-símbolo de uma época e uma mentalidade que já não servem mais a estes tempos, que se transforma e que exige transformação. Um objeto que nos permite olhar para o território, para a história, para o coletivo, mas que poderia ser outro: a Amazônia, o Pantanal, rios e mares, comunidades indígenas e ribeirinhas, favelas. A discussão sobre o viaduto é, na verdade, a discussão sobre o atropelamento de tudo aquilo que não responde à lógica do capital e da mercadoria e sobre como podemos *adiar o fim do mundo*. Como nos explica Ailton Krenak (2019),

Quando eu sugeri que falaria do sonho e da terra, eu queria comunicar a vocês um lugar, uma prática que é percebida em diferentes culturas, em diferentes povos, de reconhecer essa instituição do sonho não como experiência cotidiana de dormir e sonhar, mas como exercício disciplinado de buscar no sonho as orientações para as nossas escolhas do dia a dia. Para algumas pessoas, a ideia de sonhar é abdicar da realidade, é renunciar ao sentido prático da vida. Porém, também podemos encontrar quem não veria sentido na vida se não fosse por sonhos, nos quais pode buscar os cantos, a cura, a inspiração e mesmo a resolução de questões práticas que não consegue discernir, cujas escolhas não consegue fazer fora do sonho, mas que ali estão abertas como possibilidades. (p.51)



Assim como ele, também nós buscamos outras formas e outros lugares de onde obter cantos, cura, inspiração.

### **3.1 A retomada da região central no início do século XXI: o Bexiga na iminência da expansão imobiliária**

Ao tratarmos da região central da cidade, é necessário abordar, ainda que brevemente, seu processo de expansão durante o século XX e a transferência de seus 'centros' para outras regiões, a fim de melhor compreender o momento da suposta retomada pela qual a região central propriamente dita passa atualmente.

Conforme visto no capítulo anterior, São Paulo viveu um intenso crescimento populacional, industrial e econômico ao longo da primeira metade do século XX, o que ocasionou uma expansão territorial muitas vezes desorganizada e orientada para os interesses do setor imobiliário. Enquanto as periferias da cidade se urbanizavam de forma precária e desassistidas pelo poder público, bairros ricos e dotados de rede completa de infraestrutura urbana se estabeleciam nas proximidades do centro histórico. Ao mesmo tempo, a consolidação do modelo de transporte rodoviário demandou a expansão da malha viária, de forma a conectar o território, daí as grandes intervenções urbanas que tomaram a cidade sobretudo entre os anos 1930 e 1970. Essas obras de melhorias urbanas baseadas na abertura de vias expressas alteraram a paisagem urbana por completo, desmatando áreas verdes, canalizando e tamponando corpos d'água e, principalmente, removendo hordas de pessoas e suas moradias. Assim, ao mesmo tempo em que tais obras expulsaram as populações moradoras, transformaram também, por vezes, as regiões em áreas desérticas e inóspitas, dada a priorização ao automóvel particular, sobretudo na região central. É o caso do Terminal Bandeira, no coração do centro e de difícil transposição e circulação; do Parque Dom Pedro, antigo parque, hoje transformado em terminal de ônibus; da região da avenida do Estado, junto ao rio Tamanduateí; da avenida 23 de Maio, no trecho de cruzamento com o eixo Leste-Oeste; e da avenida Prestes Maia, na região da Luz.

Somado a esse contexto, temos, a partir dos anos 1960, o início da saída de bancos e empresas do Centro Histórico para a região da Paulista, e também do esvaziamento residencial de bairros próximos, como Brás, Mooca e Belenzinho (Rolnik, 2022). A transferência do centro financeiro paulistano para o eixo da avenida Pau-

lista, nos anos 1970, para a avenida Brigadeiro Faria Lima nas décadas seguintes e, mais recentemente, para a região da Berrini e Marginal Pinheiros, bem como de suas elites para bairros do quadrante Sudoeste, como Jardins, Pacaembu, Pinheiros, Moema, Itaim Bibi e Brooklin acabaram por redesenhar o espaço urbano e determinar a nova condição da região central, destinada à circulação de usuários de transporte público e transbordo intermodal. Contudo, cabe fazer aqui uma importante observação: apesar desse esvaziamento por parte de empresas, bancos e escritórios e de uma população moradora abastada, o centro de São Paulo manteve sua vida urbana consistente e ativa, movimentada pela classe trabalhadora e pelo comércio popular. Tratar do tema do esvaziamento ou decadência do centro apenas pela ótica do interesse do mercado reduz a própria cidade a relações meramente financeiras e pode acarretar no apagamento de uma parcela significativa de sua população, sua atividade econômica e sua história. Nesse sentido, Kowarick (2009) nos explica que “estes deslocamentos revelam decadência sociourbana em certas áreas, mas significam também novos dinamismos e potencialidades” (p.107) e, na sequência, avança no esboço das populações e atividades que constituem o Centro: concentração de empregos formais, linhas e redes de transporte público, equipamentos e serviços públicos, habitantes de cortiços, ambulantes, catadores de lixo, pessoas em situação de rua, hotéis e restaurantes de padrão popular, vasto comércio atacadista e especializado, bibliotecas, museus e cinemas. Assim, entendemos necessário enfatizar que, ao abordar a retomada da região central neste trabalho, adotamos o viés do espaço urbano, sobretudo no que tange a recuperação de áreas públicas e espaços negligenciados.

O movimento de saída do centro pela classe média-alta e alta não apenas transformou perfil de moradores e usuários, como o território em si. De acordo com Villaça, a partir da década de 1960, “os centros tradicionais foram deixados deteriorar” (2001, p.282), bem como suas construções:

Os edifícios do centro tradicional, abandonados, perderam seu valor imobiliário e foram deixados deteriorar. Assim, ao contrário do que essas classes afirmam, foi seu abandono que fez com que os edifícios se deteriorassem, pois não compensava mais mantê-los. Não foi a deterioração que provocou o abandono.” (idem, 2001, p.282)

Já a partir da década de 1970, começam a surgir iniciativas do poder público pela revitalização do centro, fortalecidas durante a década de 1990, como nos mostra Kara José (2010):

Na gestão de Luisa Erundina (1989-1992), foram realizadas ações procurando integrar a melhoria da paisagem urbana e de

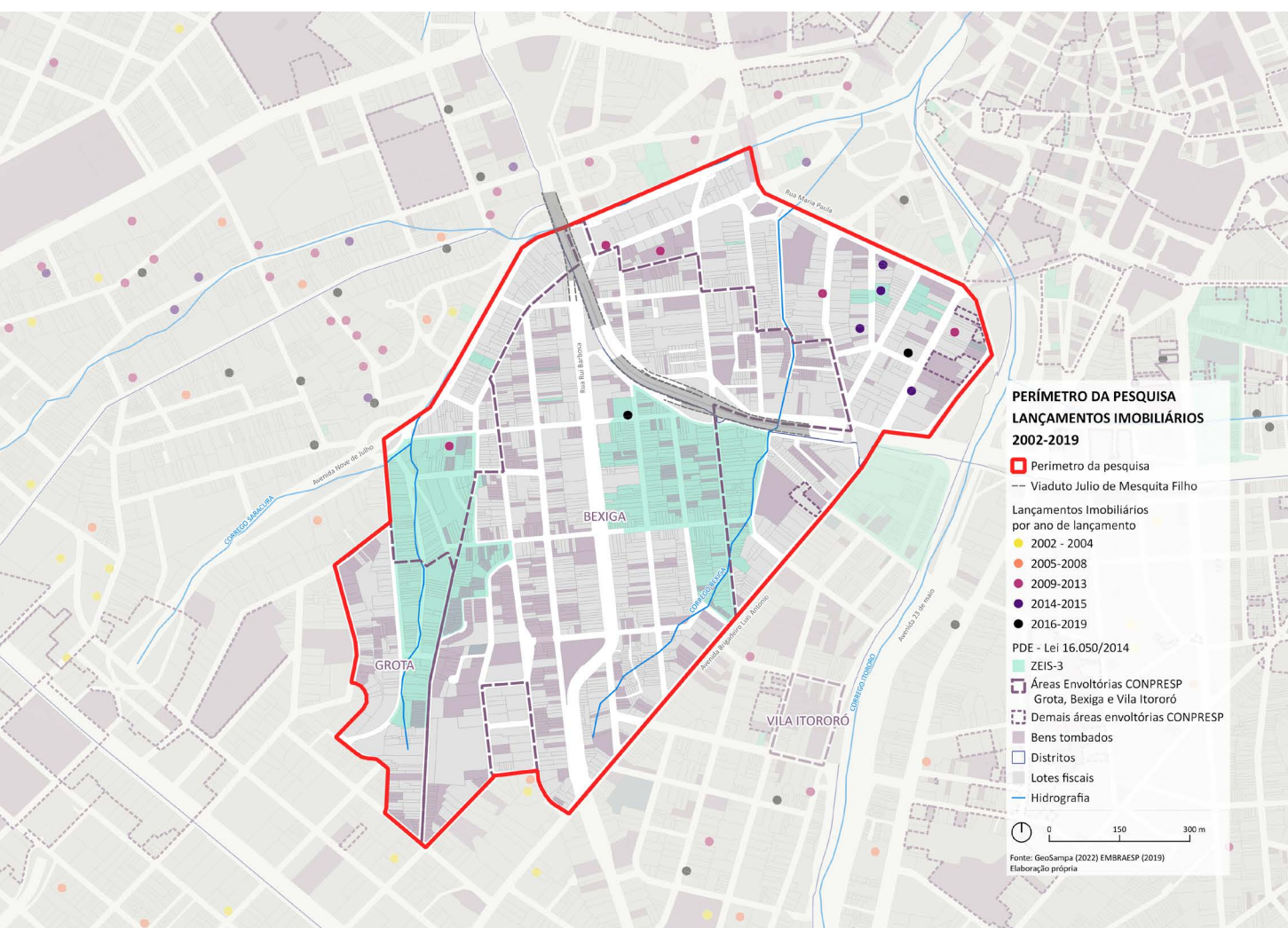
seus espaços públicos com a preservação do patrimônio histórico. Nesta época, foi finalizado o túnel no Vale do Anhangabaú, iniciado por Janio Quadros (1986-1988), e construída a grande praça articulada como Boulevard São João. (...) A ida do gabinete da prefeita para o Centro foi um fato bastante marcante desta gestão, na contramão do histórico movimento do poder político rumo a setores de deslocamento da elite econômica. (p.28)

De acordo com Otero (2020), a retomada da região central a partir dos anos 2000

se deu por três vertentes: a primeira pela ação do Estado, principalmente pela volta de segmentos da administração pública e pela implantação de equipamentos de lazer, a segunda pelos segmentos da população de baixa renda, que encontraram oportunidades solventes de aceder à moradia bem servida de infraestrutura, e a terceira pelos eventos e a oferta de atividades de cultura, processo que aproximou o centro do público jovem, com outras demandas pelo espaço. (p.80)

Assim, a expressiva retomada de interesse pelas áreas centrais por parte do mercado e o aumento dos números de lançamentos de empreendimentos residenciais voltam a transformar a região nestas primeiras décadas do século XXI, fazendo de distritos como Santa Cecília, República, Consolação e Barra Funda verdadeiros canteiros de obras. Ao mesmo tempo, no bairro do Bexiga, distrito da Bela Vista, tais movimentos se apresentavam mais modestos, e os motivos para essa suposta morosidade da expansão imobiliária sobre o bairro são diversos e, no geral, de caráter especulativo. Um fator importante a ser considerado é a estrutura fundiária do bairro já retratada no capítulo anterior, notoriamente composta por pequenos lotes com frente de não mais de sete ou oito metros, condição esta que demandaria a aquisição e o remembramento de ao menos três lotes para se chegar a um novo lote com tamanho condizente aos investimentos necessários para a viabilização de empreendimentos. Um segundo ponto a ser levado em consideração é o tombamento de imóveis e elementos do bairro e a delimitação das áreas envoltórias do Bexiga, da Vila Itororó e da Grota, instituídos pela Resolução nº22/2002, do CONPRESP. Por fim, a presença de muitos cortiços na região, a demarcação dessas áreas como ZEIS-3 e as exigências legais previstas em casos de intervenções podem ajudar a conter o avanço do mercado em partes do bairro. Contudo, se antes os novos empreendimentos se restringiam às áreas nos limites dos perímetros de tombamento, hoje já avançam sobre eles, contando inclusive com aval de órgãos de patrimônio histórico e ambiental. O alinhamento ideológico-político entre Estado e mercado constrói os acordos por dentro, sempre embasados em manifestações técnicas, supostamente isentas de decisões políticas. Quem vive o cotidiano do bairro de dentro dele, porém, percebe dois mundos antagônicos co-

existindo no mesmo espaço, um em que as leis são duramente aplicadas, e outro em que se altera sua interpretação sem pudores a fim de defender os interesses do mercado. O mercado imobiliário no Bexiga atual reproduz com precisão a máxima maquiavélica “Aos amigos, os favores. Aos inimigos, a lei.”



Mapa 6. Lançamentos imobiliários, áreas de tombamento e cortiços no perímetro do Bexiga (fonte: elaborado pela autora)

### 3.1.1 Dinâmicas urbanas e territoriais no Bexiga: entre a preservação e a renovação do bairro

Um estranho ao bairro que anda por suas ruas pela primeira vez provavelmente se surpreenderá com as dinâmicas e interações observadas, com o tempo que passa em outro tempo e que parece mesmo ter parados algumas décadas atrás, seja pelas casas antigas em ruas estreitas, seja pela vida que levam seus moradores. Não romantizar o Bexiga parece tarefa difícil, porém necessária para lidar com outra faceta de sua dura realidade: pobreza, sujeira, abandono, violência. É preciso dar um passo atrás e perceber o cenário inteiro, passado e presente, a fim de evitar lugares comuns e saber por quais caminhos avançar. Essa tem sido nossa tentativa neste trabalho até agora: compreender como o bairro chegou até este ponto e em qual momento se encontra atualmente, para, enfim, podermos pensar por onde e como seguir.

Desde o início dos estudos e levantamentos históricos no âmbito do Igepac-Bela Vista, o Bexiga foi objeto de interesse do poder público para garantir sua preservação e fomentar seu desenvolvimento de maneira condizente com suas necessidades. Temos como exemplo o projeto urbano desenvolvido para a Grota do Bexiga por Paulo Mendes da Rocha na década de 1970, o Parque da Grota, a partir de estudos desenvolvidos pela Coordenadoria Geral de Planejamento – COGEP, e contratado pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB. A proposta seguia os objetivos definidos pela COGEP de manter o caráter habitacional do bairro e de incentivar e ampliar as atividades culturais tradicionais (Giannotto, 2014, p.42) a partir da criação de um grande parque em torno do qual se desenvolveria o programa de necessidades, com a implantação de edifícios residenciais e equipamentos de saúde, educação e cultura. O Parque da Grota não chegou a sair do papel, talvez pela radicalidade das intervenções propostas, sobretudo aquelas que previam a demolição de imóveis menores e em más condições de preservação, para dar lugar à construção de edifícios de 15 andares (Giannotto, 2014, p.44), ou talvez pelo caráter deveras utópico do projeto moderno.

Em 1990, a EMURB novamente se debruça sobre o Bexiga, agora através do Concurso Nacional de Ideias para a Renovação Urbana e Preservação do Bairro do Bexiga. Este exemplo nos é caro pela centralidade da participação e inclusão da comunidade do bairro em todo o processo. A partir das diretrizes e premissas definidas pela municipalidade, foram apresentadas as propostas que seriam analisadas por um júri técnico, formado por arquitetos, geógrafos e historiados, e

votadas pelos cidadãos do bairro. De acordo com Giannotto (2014, p.58),

O concurso contou com a participação de trinta trabalhos, em uma primeira etapa foram excluídos aqueles: com maior fragilidade conceitual e formal; sem aderência às premissas básicas, tais como grandes alterações no sistema viário e grande número de desapropriações; que não contemplavam as especificidades do bairro, como por exemplo, verticalização em todo o território do bairro.

Nesta primeira etapa, foram selecionados nove trabalhos, dos quais três avançaram para a votação, realizada em dezembro de 1990. A proposta vencedora se fundamentava em preceitos como a reabilitação de moradia de interesse social, a implantação de equipamentos sociais, a valorização da memória e da cultura do bairro, a preservação de áreas importantes e de maior simbolismo ao bairro e a renovação urbana de áreas “de maior alteração viária e de maior comprometimento com a cidade vertical” (Feldman, 1991, p.83, apud Giannotto, 2014, p.62). Ainda assim, novamente, o projeto selecionado não foi implementado. Por fim, cabe lembrar que, à época do desenvolvimento de ambos os projetos, ainda não havia um reconhecimento oficial pelos órgãos de patrimônio acerca da importância histórica e arquitetônica do Bexiga e, em 1990, estavam em curso os estudos do Igepac que fomentariam o tombamento do bairro, em 2002. Essa sobreposição de ações previstas para o território talvez explique o não encaminhamento de um plano concreto, sobretudo do concurso, que apresentou uma proposta factível das intervenções.

Se até o final do século XX se notava um empenho da municipalidade em desenvolver e recuperar o Bexiga, o mesmo não pode ser afirmado nas últimas décadas. Após o tombamento de imóveis e dos perímetros já apresentados, parece-nos haver um abandono ou desinteresse em intervir no bairro de maneira propositiva, o que pode ser verificado pela ausência de programas de fomento à recuperação de imóveis tombados e de integração com a política urbana da cidade. Nesse aspecto, mesmo os planos diretores mais recentes têm uma postura de reconhecimento das especificidades do território, mas pouco versam sobre como atuar ali. A Operação Urbana Centro – OUCentro, de 1997, destinada à melhoria e revalorização da região central, exclui de sua área de intervenção os perímetros tombados sob o pretexto da necessidade de um plano específico para o bairro, que nunca chegou. Revogada em 2022, a OUCentro foi substituída pelo PIU Setor Central – PIU-SCE, que tampouco engloba essas áreas em seu perímetro de adesão ou aos perímetros expandidos. Hoje, resta ao Bexiga, no âmbito da política urbana, um apanhado de mapas com o diagnóstico territorial e definições de uso e ocupação

do solo, mas desvinculados de ações concretas, deixando um vácuo legal que é rapidamente tragado pelo mercado imobiliário e interpretado a seu bel prazer, muitas vezes sem considerar as particularidades do bairro. Assim, nos últimos anos, começaram a despontar no bairro diversos empreendimentos residenciais, ocasionalmente em desacordo com a legislação pertinente. Quando enviados ao CONPRESP para deliberação do corpo técnico, não são raros os casos de flexibilização excessiva da interpretação das leis alegando melhorias ao bairro, ainda que não sejam elaborados estudos nesse sentido. A leitura de atas de reuniões do conselho permite que se perceba a discricionariedade dispendida em algumas decisões, sobretudo nas que se referem à implantação de novos empreendimentos em áreas de interesse do mercado. Inicialmente mais tímidos, hoje promovem a demolição de imóveis sem se atentar ao cumprimento de exigências legais no caso de ZEIS ou de áreas tombadas e envoltórias, tendo mesmo o aval de órgãos de licenciamento, como veremos mais à frente, ao aprofundarmos na experiência do coletivo Salve Saracura. Fato é que a ausência de uma regulamentação urbanística mais coesa e capaz de articular os instrumentos vigentes vem promovendo a transformação predatória do bairro, o aumento dos valores dos aluguéis e a expulsão de seus moradores.

Inseridos em nossa área de estudo, temos dois empreendimentos recentemente entregues pela incorporadora Magik JC Empreendimentos Imobiliários. O primeiro a ser viabilizado foi o Bem Viver Bela Vista, localizado na rua Luiz Porrio, 415; o segundo, apenas alguns metros dali, é o Bem Viver Centro Novo, na rua Santo Antônio, 820, junto à lateral do viaduto Júlio de Mesquita Filho. Ambos tiveram as obras iniciadas em 2020, no âmbito do Programa Casa Verde e Amarela, antigo Programa Minha Casa, Minha Vida, e foram licenciados como Habitação de Interesse Social 2 – HIS 2, destinado à aquisição por famílias com renda mensal entre 3 e 6 salários mínimos. Os apartamentos possuem 1 ou 2 dormitórios, área total variando entre 24 e 38m<sup>2</sup> e são comercializados a partir de R\$159.000,00, o que significa a cobrança de mais de R\$6.000,00/m<sup>2</sup>, valor superior à média praticada no bairro mesmo em unidades habitacionais que não se enquadram como HIS. Devemos pontuar, a respeito do empreendimento Bem Viver Bela Vista, sua inserção no perímetro de tombamento definido pela Resolução n°22/2002, do CONPRESP, e a existência de dois imóveis tombados contíguos a ele, que, segundo o artigo 3º da resolução, enseja a necessidade de “coerência com o imóvel classificado como NPI, ou NP2 ou NP3, e deverão ser previamente aprovadas pelo Departamento do Patrimônio Histórico e pelo CONPRESP” (CONPRESP, 2002, p.2). No processo de licenciamento, ao ser remetido ao Departamento de Patrimônio Histórico – DPH para análise quanto à demolição do imóvel existente

e à pertinência do projeto desenvolvido, o parecer técnico reduziu o entendimento de “coerência com o imóvel” à limitação de gabarito de altura no recuo frontal da nova construção, ignorando se tratar de uma torre de 17 pavimentos, em total dissonância com o entorno. Encaminhado ao CONPRESP, as duas reuniões que trataram do processo mantiveram o entendimento de que o mero alinhamento do gabarito do recuo frontal com o imóvel ao lado é suficiente para garantir a coerência do imóvel e do bairro, e deferiu a demolição do prédio residencial de 3 pavimentos e a construção do empreendimento.

Em entrevista com André Czitrom, sócio e CEO da Magik JC, procuramos entender quais os motivos que levaram a empresa, até então focada em bairros como Santa Cecília e Vila Buarque, ao Bexiga, e quais as especificidades em se atuar nesse contexto. Nas palavras de Czitrom, o avanço sobre o bairro se deu por uma tendência territorial da empresa, dada a proximidade entre os bairros, e também por fins de experimentação. Após o primeiro projeto, dois outros terrenos<sup>23</sup> foram comprados para a implantação de empreendimentos, dado o interesse e a alta busca pelo anterior. Em relação ao perfil dos moradores, disse que, considerando os três empreendimentos existentes, tem-se que cerca de 60% dos novos moradores vindos do próprio bairro e que muitos deles antes viviam em cortiços da região. Outra especificidade apontada está relacionada à composição familiar: diferente dos novos moradores dos empreendimentos da Vila Buarque, jovens, solteiros e sem filhos, no Bexiga parece haver uma procura pelo o que Czitrom define como um público tradicional, isto é, famílias com filhos em busca de apartamentos com dois dormitórios – há de se lembrar que os apartamentos não possuem mais de 40m<sup>2</sup>.

Por fim, sua abordagem em relação ao tombamento e restrições de construção no bairro merecem destaque. Apesar de se manifestar a favor da preservação do patrimônio arquitetônico da cidade e do bairro, Czitrom aponta a condição como um empecilho para o desenvolvimento do bairro: “A forma como é feita, apesar de bem intencionada, assusta. Tanto o empreendedor imobiliário como de outros setores, para abrir uma loja, por exemplo, e enfrentar esses mesmos problemas.” Continua com uma afirmação bastante contundente: “É uma região que, na minha opinião, sempre vai ter maiores dificuldades no seu desenvolvimento e no seu desenho por conta de questões sociais e territoriais, mas também por conta dessa dificuldade em virtude de seu tombamento.” Por coincidência, exemplifica sua fala citando o caso mencionado há pouco do alinhamento do recuo frontal do

---

23 Existe um terceiro empreendimento da Magik JC na região, o Bem Viver Brigadeiro, localizado na avenida Brigadeiro Luís Antônio, 903, já fora de nossa área de pesquisa.



Bem Viver Bela Vista, exigência feita pelo técnico responsável pela aprovação do projeto para supostamente garantir a continuidade visual do imóvel ao lado. Nesse ponto, existe uma concordância quanto à discricionariedade da interpretação e da aplicação da lei, embora a partir de prerrogativas distintas: enquanto Czitrom condena a exigência da municipalidade por julgar o muro uma solução estética feia, nos preocupa a descaracterização da paisagem urbana local e a permissividade que envolve essas tomadas de decisões. Ao mesmo tempo, reconhece que as características mais ricas do bairro se devem justamente à manutenção do patrimônio: sua essência bairrista, sua importância histórica e cultural, as ruas sinuosas e a topografia acidentada que configuram miolos de bairro mais resguardados. Embora diga acreditar que poucas pessoas conhecem a região e que a necessidade por altos investimentos em publicidade para atrair o público para lá afasta o interesse comercial do mercado imobiliário, temos observado o caminho inverso nos últimos anos: o aumento significativo de demolições e novas obras dentro e fora dos perímetros de tombamento, justificados pela municipalidade pelo adensamento promovido e pela otimização da infraestrutura existente no bairro, ainda que a destinação final das unidades habitacionais produzidas não seja o público almejado. Assim, resta-nos a impressão de que, entre as intenções de preservação ou de renovação do bairro, tanto o patrimônio histórico quanto a população do bairro saem perdendo, dados os processos de expulsão e gentrificação que vêm tomando contornos mais evidentes. E o Bexiga, que tanto resistiu nas disputas que travou ao longo de sua história, começa lentamente a se curvar ao mercado.

### **3.2 Experiências de privatização e apropriação nos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho: ambições e limites**

Desde a conclusão das obras do viaduto Júlio de Mesquita Filho e de sua abertura para circulação, em princípio de 1971, propostas de formas de ocupação das áreas em seus baixios são objeto de debate e polêmicas. Em pesquisa realizada no acervo digital do jornal O Estado de São Paulo, foram encontrados cerca de 12 artigos no período entre 1971 e 1973 relacionados aos usos pretendidos para essas áreas. Cabe ressaltar, de início, que o trecho do viaduto que se inicia imediatamente após o túnel sob a praça Roosevelt e que cruza sobre a rua Avanhadava e a avenida Nove de Julho antecede em alguns anos as obras do trecho maior, que cruza sobre a rua Santo Antônio e se estende até a praça Pérola Byington - a partir do qual passa a ser denominado viaduto Jaceguai. Tal trecho inicial foi inaugurado ainda na gestão do prefeito Faria Lima (1965-1969), e recebia a denominação de viaduto do Café, nome esse que ainda hoje é utilizado ocasional e informalmente, mas no âmbito administrativo e mesmo no entendimento geral, corresponde de fato ao viaduto Júlio de Mesquita Filho. Por esse motivo, ao pesquisarmos a área no acervo das décadas de 1970 e 1980, buscamos também referências ao viaduto por essa outra nomenclatura, e observamos que a mesma deixa de ser utilizada a partir da década de 1990.

Pertencente à Empresa Municipal de Urbanização - EMURB à época, o espaço foi cogitado, ao longo dos anos, como sede da Escola de Samba Vai-Vai e da Cooperativa Paulista de Teatro, como Escola Municipal de Música e outros usos de interesse comum. Acabou, porém, sendo ocupado informalmente como estacionamento de carros, até que, em novembro de 1976, a empresa lançou concorrência pública para contratação de administração e exploração de serviços de estacionamento de veículos nos baixios do viaduto do Café, viaduto Júlio de Mesquita Filho e viaduto XIV Bis. Embora não se saiba ao certo o desfecho dessa concorrência, posteriormente reeditada em 1979, é notório o uso dessas áreas de forma a perpetuar seu aspecto residual e destituído de urbanidade, apesar das possibilidades existentes e apresentadas à municipalidade. De certa forma, o atual cenário reproduz ainda hoje essa forma de perceber os espaços em baixios de viadutos, ao mesmo tempo em que é necessário reconhecer avanços pontuais ao longo dos últimos anos. As diferentes menções ao viaduto encontradas no levantamento em matérias de jornais e em sites de notícias apontam algumas transformações im-

portantes que denotam a percepção dessas áreas. Entre meados dos anos 1960, quando foi anunciado o projeto do viaduto, e os primeiros anos da década de 1970, após a finalização das obras, as matérias focavam na necessidade da ligação entre a praça Roosevelt e a avenida Radial Leste e na melhoria do já caótico trânsito da cidade. Em poucos anos, já eram feitas denúncias e reclamações acerca das ocupações das áreas dos baixios, sobretudo em relação à presença de lixo, de estacionamentos irregulares e à falta de zeladoria; é neste momento em que a municipalidade apresenta a proposta de concessão dos espaços para exploração comercial. Entre os anos 1980 e o princípio dos anos 2000, as poucas menções encontradas tratam de assuntos relacionados aos casos de violência nas proximidades do viaduto, apontando de forma deveras enviesada a degradação da região. A partir da década de 2010, são encontrados artigos que mencionam projetos de revitalização das áreas dos baixios, sejam os vinculados ao Grupo Silvio Santos e à polêmica sobre o terreno junto ao Teatro Oficina, seja sobre o edital da gestão Fernando Haddad, e mesmo editoriais e cartas abertas em defesa de intervenções democráticas. Porém, a visibilidade que o tema recebeu por um período logo foi substituída, nos anos seguintes, pelo costumeiro desinteresse que orbita ao redor de tais fragilidades relacionadas ao espaço urbano. Assim, nos últimos anos, as matérias que mencionam o viaduto consistem mais em pequenas notas indicando pontos comerciais nos baixios dos viadutos como programação de lazer ou gastronomia. Por outro lado, observamos o considerável aumento de artigos denunciando abusos por parte do poder público ao remover de forma violenta as pessoas que habitam os diferentes pontos dos baixios. Dessa forma, notamos que, embora não se tenha desenvolvido uma política duradoura e consolidada destinada à ocupação desses espaços, eles parecem despertar interesses e questões diferentes daqueles de 50 anos atrás - felizmente. Nesse sentido, retomar as ocupações e transformações dos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho ao longo dos anos se faz necessário para entender grupos e pautas envolvidos, e os caminhos que vão sendo construídos pela comunidade e pelo poder público, ainda que em defesa de interesses divergentes.

### 3.2.1 Um olhar sobre o realmente existente nos baixios do viaduto: concessões e ocupações

Conforme apresentado no capítulo 1, a partir da década de 1990, estruturou-se, no âmbito municipal, uma série de ações voltadas para a cessão das áreas em baixios de viadutos, via termo de permissão de uso (TPU), para finalidades de cunho social, filantrópico e assistencial. Embora a gestão de Luiza Erundina tenha representado uma mudança na forma como a municipalidade tratava essas áreas, a lei municipal 11.623, de 14 de julho de 1994, sancionada pelo então prefeito Paulo Maluf, foi a primeira a oficializar tal posicionamento. Até então, os espaços eram tidos como logradouros públicos e passíveis de exploração de estacionamento de veículos, como se observa a partir de dois decretos municipais do final dos anos 1980 (decretos nº 21.942/1986 e nº24.198/1987), que tratavam da transferência, entre EMURB e CET, de permissões já outorgadas visando a “exploração direta ou indireta de estacionamento de veículos, das áreas de propriedade municipal, integrantes das seguintes vias e logradouros públicos do Município” (São Paulo, 1986), e nos quais se encontravam discriminadas as áreas nos baixios do Viaduto Júlio de Mesquita Filho. Essa mudança de paradigmas norteia o recorte temporal deste trabalho, pois entendemos que, ainda que incipiente, a legislação, aliada às experiências anteriores mencionadas também no capítulo 1, deu início ao longo percurso de reconhecimento das áreas em baixios de viadutos não apenas como espaços residuais excluídos do restante do espaço urbano, mas como potencialidades a serem desenvolvidas e inseridas no cotidiano da cidade.

A pesquisa de campo permitiu observar, ao longo dos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho, as diferentes formas de ocupação dessas áreas e como se inserem no cotidiano do bairro. A maior parte dos espaços é ocupada por pequenos estabelecimentos comerciais que possuem termo de permissão de uso. Ainda que o instrumento tenha caráter precário, o que possibilita que o poder público retome o imóvel a qualquer tempo, os permissionários estão no mesmo local há cerca de 20 ou 30 anos e constituem parte consolidada do bairro. Conforme nos explicou Marcelo Ignatios em entrevista, a política de concessão de TPU visava inicialmente possibilitar a pessoas sem condição de inserção no mercado formal o exercício de atividade comercial, neste caso. No geral, são pessoas de baixa renda que não poderiam arcar com o aluguel de espaços regulares e que acabariam numa condição de informalidade. Nas palavras de Ignatios,

Numa época de neoliberalização, de empresariamento de tudo, de privatização do espaço público, existia uma política social com o suporte do TPU, para a Prefeitura fazer uso dos seus espaços ociosos, prédios vazios, por ter condição de controlar o preço. Valeria mil no mercado, mas por ser o Estado, cobra-se cem e se corrige uma disfunção. Nesse caminho, faltou, na minha visão, uma política pública estruturada desses TPUs. Se esses espaços são instrumentos de ingresso de pessoas desfavorecidas e marginalizadas ao mercado de trabalho e de geração de renda, que isso esteja no guarda-chuva de uma política pública, que exista um gerenciamento de quem está lá, se está cumprindo com seu papel, se está melhorando de vida.

Ainda que grande parte dos TPUs anteriormente cedidos sigam vigentes, o instrumento não é mais utilizado para a cessão de novas áreas. Assim, conforme apresentaremos, os novos espaços seguem outra lógica de uso, evidenciando ainda mais as falhas na coordenação desses espaços e a ausência de uma política pública estruturada em substituição à dos TPUs. Abre-se, assim, margem para a entrega dessas áreas ao mercado que, ao menos por enquanto, não possui interesse em explorá-las.

O primeiro contato direto com o estudo de caso se deu por volta de 2017, naquele que talvez seja o momento embrionário desta pesquisa. Na época, o trecho do viaduto na altura da rua Santo Antônio ainda não era ocupado pela academia do Gibi, e a praça do outro lado da rua ainda servia de moradia para dezenas de desabrigados. A região aparentava constante situação de insegurança e diversos eram os relatos de pequenos furtos e mesmo assaltos mais violentos. Andando pela rua Santo Antônio, ao passar sob o viaduto, a sensação era de estar, de fato, cruzando linhas inimigas. A projeção do viaduto sobre a rua custa 15 ou 20 passos para ser superada e se chegar ao outro lado, de volta à segurança relativa da região central e à vida cotidiana do bairro. O mal aspecto daquele curto trecho de calçada que sobrava aos pedestres era tamanho que, nos poucos minutos gastos para o percorrer, o tempo parecia ficar em suspenso. Algum tempo depois, já em 2018, os ocupantes da praça foram removidos e a área foi gradeada pela Subprefeitura, e assim permaneceu por todo aquele ano. Apesar de um certo alívio aos sentidos visuais e olfativos, ainda não era um trajeto isento de angústia, sobretudo à noite. No mais, expulsar pessoas em situação de rua e isolar a área para impedir outras formas irregulares de ocupação não parecia uma decisão coerente pois, ainda que não seja um espaço que garanta dignidade, garante pelo menos proteção do frio, da chuva e da bruta violência das ruas. Nos anos seguintes, entre 2019 e 2020, a grades foram removidas e teve início uma longa e silenciosa obra, sem placas ou explicações. Foi apenas durante a pandemia que a nova praça foi inaugurada



## Sacolão Avanhandava

O percurso foi feito conforme mostrado acima, com início pela rua Avanhandava, sob o outrora denominado viaduto do Café, junto à praça Roosevelt. Este trecho concentra lojas e serviços que funcionam em sistema de permissão de uso, conforme a legislação mais antiga.



Figura 12. O viaduto Júlio de Mesquita Filho visto da rua Avanhandava (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)



Figura 13. O Sacolão Avanhandava à direita e o Mercado de Flores à esquerda (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)

Do lado direito da rua, na altura do número 230, funciona o Sacolão Avanhandava (A), com acesso pela lateral, junto à escadaria que dá acesso à parte superior do viaduto e, mais acima, à rua Augusta. Em conversa com a gerente do estabelecimento, senhora Núbia, nos foi informado que o sacolão ocupa o espaço há mais de 22 anos e que é pago um aluguel à Prefeitura pela permissão de uso do espaço, mas não soube informar o valor. O sacolão fica numa das extremidades do viaduto, sendo o pé-direito consideravelmente baixo numa das laterais do espaço, com não mais de 3 metros de altura. Foi possível observar a existência de dutos de ventilação forçada e aparelhos de exaustão, que garantem a salubridade e arejamento necessários para o funcionamento de comércio voltado para o setor de abastecimento e alimentos. Junto ao sacolão funcionam dois boxes comerciais, um dos quais é administrado pelo senhor Jorge (B), que vende caldo de cana e refrigerante. Ele disse trabalhar ali há mais de 20 anos e pagar uma taxa à Prefeitura pela exploração do espaço; apesar de não saber precisar quanto, afirmou ser um valor baixo. Ao lado, fica o box comercial do Alexandre (C), que vende pastel e salgadinhos, também há cerca de 20 anos. Diferente do informado pelos outros permissionários, Alexandre disse ser proprietário do ponto e que “se fosse vender, valeria mais de uns R\$100.000,00”. Mas, contraditoriamente, disse também pagar um valor para a Prefeitura pelo uso do espaço.

## Mercado de Flores Avanhandava

Do outro lado da rua ficam o Mercado de Flores Avanhandava (D) e a escadaria que dá acesso à avenida Nove de Julho, garantindo a conexão entre os quatro níveis - rua Augusta, viaduto Júlio de Mesquita Filho, rua Avanhandava e avenida Nove de Julho. Na floricultura, na visita realizada em 2020, conversamos com o senhor Agnaldo, responsável pelo local, que falou sobre o histórico da área e o processo de solicitação de uso do espaço. Ele nos contou sobre sua trajetória no ramo de flores e plantas:

Eu já era comerciante de flores na região, na Praça Roosevelt, e desde aquela época eu já procurava algum outro lugar, maior, melhor, na região. Eu já tinha feito o pedido, protocolado o pedido na prefeitura para esse espaço aqui. Como era um espaço muito grande para floricultura, e as floriculturas vinculadas, permissionárias da prefeitura geralmente são quiosques, espaços pequenos, aqueles do Araçá, Largo do Arouche, então eles achavam aqui muito grande para floricultura. Então, não autorizaram, mas eu deixei lá. Enfim, passou um tempo e aqui começou a



ter problema de morador de rua, problema de habitação errada, era uma cracolândia. As pessoas não conseguiam passar aqui, os moradores não tinham segurança, não tinham paz, o pessoal era roubado ali na frente, aqui no meio, era tudo escuro, emparedado. Enfim, quando tava muito ruim, eles me chamaram. Como eu tinha protocolado, tinha isso lá registrado, e eles me chamaram para ver a ideia, mas isso foi 20 anos depois, muitos anos depois. Eu já nem me lembrava mais, nem tava aqui no bairro, a Praça Roosevelt tinha sido reformada, eu nem tava mais aqui. E a gente pegou. E aqui estava tão deteriorado... E como é um espaço muito grande, eles ofereceram pra várias floriculturas dividirem o espaço e fazerem um mix de lojas. Como estava muito ruim, no ato da licitação, não houve interessados, então eu disse que ficaria com a área toda. Na verdade, na época eu tinha duas empresas, a gente dividiu em duas o espaço e hoje já unificou. Então, a gente fez a revitalização, tudo com recurso próprio, a Prefeitura só liberou. (...) A gente foi arrumando, limpando, iluminando, clareando e acabou que o pessoal foi dispersando.

*Figura 14. O interior do Mercado de Flores (acervo pessoal)*



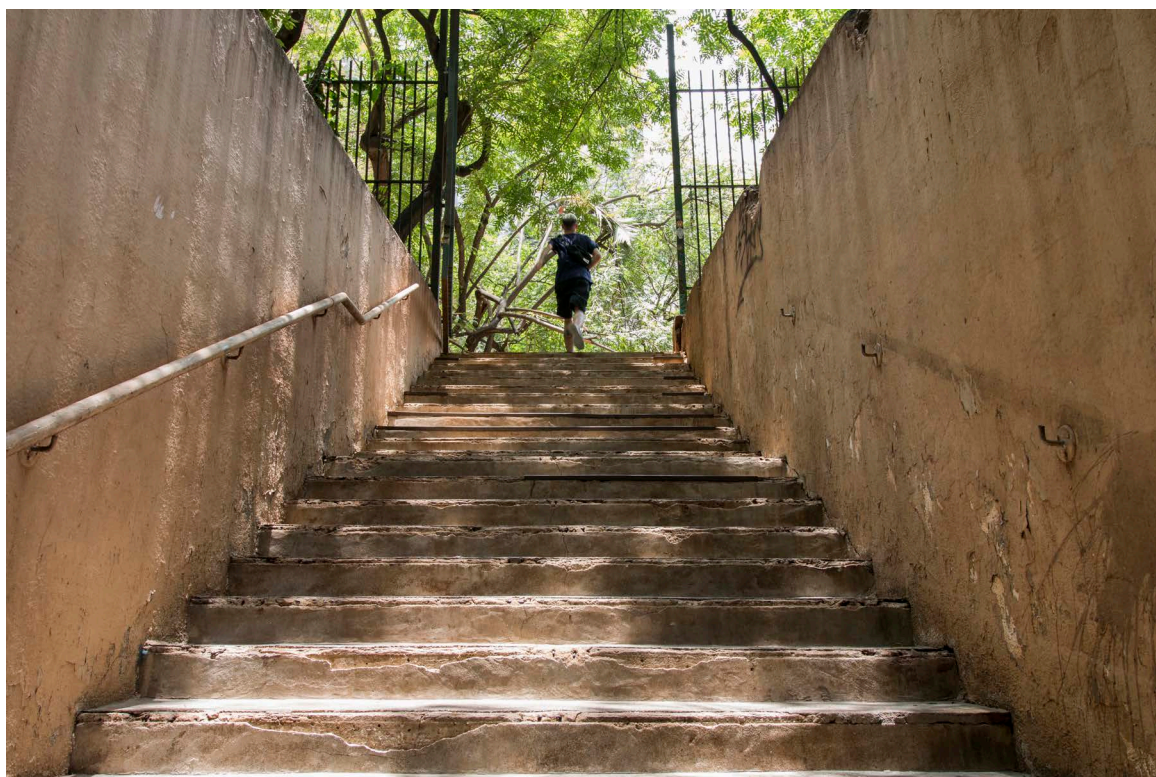
A partir da entrevista, pudemos perceber as fragilidades do formato de concessão das áreas via TPU, sobretudo para os permissionários. Os investimentos a serem realizados para a viabilização das atividades deveriam ser custeados pelo interessado, mesmo que não houvesse definição prévia do tempo de duração do termo. Agnaldo nos informou, assim como outros fariam, que foi o responsável por arrumar o piso, as goteiras, instalações elétricas e hidráulicas, mas apenas quando questionado. No geral, o relato foi muito positivo, sem ênfase em eventuais dificuldades de relação com a prefeitura. Sua fala, talvez a mais longa das colhidas naquele dia, demonstrou uma sensação de dever cumprido perante à comunidade local, principalmente nos trechos em que trata da recuperação e das melhorias do espaço e da repercussão e do apoio dos moradores. Abaixo, reproduzimos outra parte da conversa:

Tiramos as paredes que tinha, colocamos vidro. Foi uma dificuldade para colocar porque, como era um lugar muito 'perigoso', a Prefeitura não queria que a gente colocasse vidro, porque o pessoal ia quebrar, mas eu disse que a gente se responsabilizaria. Então, foi uma batalha, mas no final deu tudo certo, conseguimos nos instalar. E houve uma comoção no bairro a favor da gente, porque aí o pessoal podia passar na rua. Flor é um produto que quem não é consumidor não se sente prejudicado. Foi uma coisa que ficou bom pra todo mundo, para a gente que é comerciante, para os moradores, para as pessoas que passam e frequentam. Então, hoje você passa aqui na rua do lado [a escadaria que faz o acesso entre a Rua Avanhandava e a Avenida Nove de Julho], onde não se podia passar para tomar ônibus, tá limpinho, a gente cuida. A gente abre e fecha aqui nos horários determinados, que a gente tem um acordo com a prefeitura. Então, abro aqui às 6 horas da manhã e às 22 horas, quando a gente fecha, fecha também ali o acesso, para não ter problema das pessoas se acumularem ali pra roubar e tal. A gente iluminou por nossa conta, aqui na frente a gente limpou, essas lâmpadas que eu tenho do lado de lá e do lado de cá ficam acesas 24 horas.

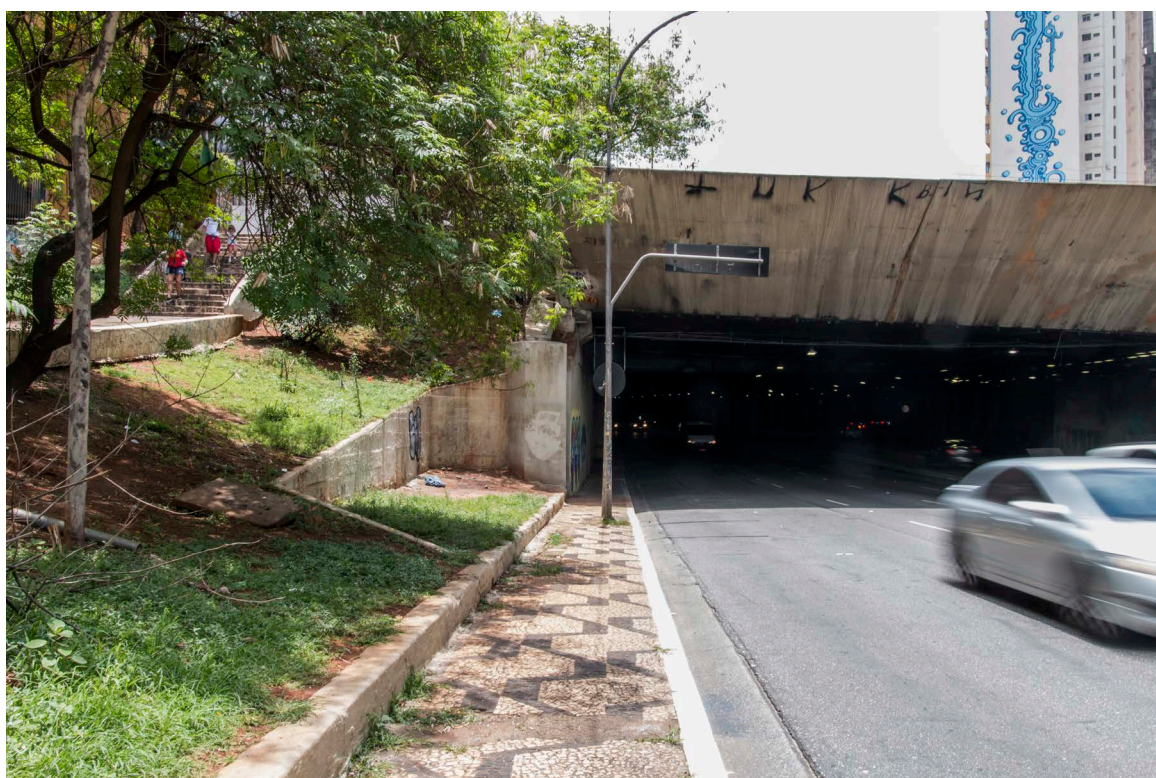


*Figuras 15. Escadas laterais de acesso à avenida Nove de Julho e à parte superior do viaduto (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)*

*Figuras 16. Escadas laterais de acesso à avenida Nove de Julho e à parte superior do viaduto (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)*



*Figura 17. Viaduto após o túnel sob a Praça Roosevelt (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)*



## Complexo #9

Cruzando o viaduto Martinho Prado, sobre a avenida Nove de Julho, acessamos a rua Santo Antônio, altura em que as áreas nos baixios do viaduto são ocupadas de forma diferente das anteriores, seguindo protocolos mais recentes. A maior delas, na altura do número 800, consiste em um grande lote murado que se estende até a avenida Nove de Julho e que hoje abriga o espaço Complexo #9 (E). Definido por seus idealizadores como ‘centro esportivo e cultural’ e supostamente aberto à toda população, o espaço foi cedido pela Prefeitura e inaugurado em março de 2019. Anteriormente, entre 2010 e 2017, funcionava no local o Centro de Referência Especializado para População em Situação de Rua da Bela Vista – Centro POP Bela Vista e, após a mudança de endereço para outro ponto do bairro, o espaço ficou sem uso.

À época da primeira visita de campo, em fevereiro de 2020, o espaço funcionava como anexo à Academia Gibi, então localizada num imóvel alugado na rua Martinho Prado e cujos fundos interligados permitiam acesso interno entre ambos, e sediava eventos abertos ao público em geral, como feiras gastronômicas e atividades esportivas. Contudo, ainda em 2020, já durante a pandemia, a Academia Gibi encerrou as atividades naquele local e foi transferida para o espaço do Complexo #9, que passou a ter acesso restrito e condicionado ao pagamento de mensalidade. As tentativas de realizar entrevista com ao menos um dos sócios foram infrutíferas, de forma que as informações das quais dispomos foram obtidas na primeira visita ao local, em conversa informal com uma funcionária do espaço, através de notícias em sites e de publicações no Diário Oficial do Município, embora essas não sejam muito esclarecedoras e tampouco garantam o princípio da publicidade dos dados.



Figura 18. Viaduto no trecho sobre a avenida Nove de Julho. À esquerda, o Complexo #9 (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)

Na rápida conversa com a funcionária do Complexo #9, em fevereiro de 2020, fomos informados que a área fora cedida pela Prefeitura após licitação e que a proposta do espaço é realizar ações de mobilização no bairro e promover acesso aos esportes para pessoas que não podem pagar os valores cobrados pelas academias. Solicitamos a tabela de valores referente às mensalidades cobradas e constatamos que, de fato, esses são, no geral, inferiores aos praticados em outras academias na região central. No Diário Oficial também foram poucas as informações encontradas, relacionadas sobretudo a procedimentos licitatórios, como informes sobre recebimento de carta de intenção pelo interessado e formalização de termo de cooperação. Os extratos dos termos, porém, nunca foram disponibilizados, tampouco os valores pagos pelos permissionários à municipalidade. Por fim, conseguimos mais dados sobre o projeto no site da prefeitura. Em suma, os sócios encaminharam solicitação de concessão do espaço em 2017 e, em 2018, tiveram início as obras de revitalização do espaço, com melhorias das instalações hidráulicas e sanitárias, iluminação e paisagismo. Em 2021, o termo de permissão de uso, cujo prazo máximo é de 03 anos, foi renovado, e as atividades no local seguem como referência de boas práticas, ao menos no discurso oficial, ao aliar espaço público, esportes e lazer e ações comunitárias. De fato, a equipe do Complexo #9 realiza muitas atividades sociais no espaço a fim de fortalecer o senso de comunidade, como campanhas de doação de sangue, distribuição de cestas básicas, arrecadação de roupas e brinquedos e aulas abertas aos moradores do bairro.



*Figuras 19. Interior do Complexo #9 (acervo pessoal)*

Localizada do outro lado da rua Santo Antônio está a praça Álvaro de Carvalho Aranha (F), que faz parte do mesmo termo de concessão de uso do Complexo #9. A área foi reformada em 2020 com recursos privados e permaneceu fechada meses após a conclusão das obras por conta das regras de restrição social em espaços públicos, em decorrência da pandemia. Atualmente, a praça, que é cercada por gradis de meia altura, permanece aberta durante o dia e é fechada à noite pela própria equipe da academia. Antes da parceria que resultou na reforma da praça, o espaço era ocupado por pessoas em situação de rua e chegou a ser gradeado pela Subprefeitura da Sé após a expulsão dessas pessoas sem o devido acompanhamento social. Mais acima, seguindo pela rua João Passalacqua, existe outro trecho dessa praça (G), atualmente ocupado por pessoas em situação de rua e barracas de acampamento. O espaço fica todo sob o viaduto e encostado em construções ao fundo, sendo muito escuro, úmido e insalubre. Por se tratar da mesma praça, supõe-se que a área seria reformada pelos responsáveis pela academia, mas além da instalação de guarda-copos em alguns trechos da calçada, nada foi feito no local desde 2020.



*Figuras 20. Interior do Complexo #9 (acervo pessoal)*



*Figura 21. Praça revitalizada pelo Complexo #9 sob o viaduto, no trecho da rua Santo Antônio (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)*



*Figura 22. Praça parcialmente revitalizada, com moradias de pessoas em situação de rua, sob o viaduto, no trecho da rua João Passalacqua (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)*



Continuando pela mesma rua, chegamos a um espaço livre sem denominação (H) com gramado e árvores e que normalmente se encontra desocupado de pessoas e objetos. Neste trecho, o viaduto está no nível das ruas em ambos os lados, mas não existe possibilidade de cruzamento para pedestres. Seguindo agora pela rua Professor Laerte Ramos de Carvalho, que margeia o viaduto, o terreno entra em leve declive e a estrutura do viaduto volta a se destacar do chão. Nas proximidades da alça de acesso, notamos, na última visita de campo, que o caixão perdido do viaduto possui algumas aberturas de cerca de 1,5m de altura, possivelmente servindo como moradia ou abrigo para pessoas em situação de rua.



*Figura 23. Alça de acesso ao viaduto na rua Professor Laerte Ramos de Carvalho (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)*

Ainda na rua Professor Laerte Ramos de Carvalho, antes do cruzamento com a rua Major Diogo, se abre de ambos os lados do viaduto a maior área dos baixios do viaduto (I), parcialmente coberta. Por ser um espaço grande e de fácil acesso, é utilizado por carroceiros e pessoas que trabalham com materiais recicláveis. No dia da primeira visita de campo, o espaço coberto próximo à rua Major Diogo estava densamente ocupado também por pessoas em situação de rua, em aparente situação transitória, ou seja, sem qualquer forma de construção ou de moradia consolidada, contando apenas com alguns móveis, objetos de uso cotidiano e barracas. Já no dia da última visita, esse mesmo espaço estava desocupado, e as barracas existentes estavam dispostas ao fundo, no trecho em que o pé-direito da área é mais baixo. Nas visitas, notamos que, apesar da escuridão e da má conservação

do local, os pedestres que transitam por ali não aparentam receio em atravessar por baixo do viaduto. De forma geral, parece haver uma convivência pacífica entre frequentadores da região e os moradores dos baixios, o que garante a esses últimos certa proteção de ações violentas por parte do poder público. Ao mesmo tempo, as condições de precariedade extrema em que vivem e a ausência de acesso a direitos básicos como saúde, saneamento e moradia evidenciam o descaso público não apenas com essa população, mas também com a região como um todo.



*Figura 24. Baixios do viaduto no trecho próximo à rua Major Diogo, com moradias de pessoas em situação de rua (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)*

Continuando neste trecho, duas grandes mudanças foram observadas entre a primeira e a segunda visita: do lado direito do viaduto (J), na rua Professor Laerte Ramos de Carvalho, a área descoberta era subutilizada, servindo apenas como estacionamento irregular, porém, recentemente foi criado pelos moradores do entorno, num canteiro existente próximo à esquina da rua, um pequeno jardim muito bem cuidado e que transformou a percepção daquele espaço, ainda que parte dele continue sendo utilizado como estacionamento. A segunda mudança, de maior impacto, se deu do outro lado do viaduto, na rua Catorze de Julho, também na área descoberta (K): o espaço havia sido cedido ao projeto Arena Bela Vista, sobre o qual falaremos a seguir, e contava com uma pequena quadra de futebol. Talvez pela inclinação do terreno e a impossibilidade de utilização da quadra para a finalidade inicial, a municipalidade implantou ali o Ecoponto Bela Vista.



Figura 25. Ecoponto Bela Vista (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)

## Arena Bela Vista

Atravessando a rua Major Diogo está o projeto Escolinha de Futebol Arena Bela Vista (L), talvez a experiência com o maior senso de comunidade das observadas nos baixios do viaduto. Trata-se de um projeto social cuja proposta é a inserção de crianças do bairro em atividades esportivas, visando “melhorar as oportunidades e qualidade de vida, além da saúde e desempenho físico dos jogadores e moradores da região.”<sup>24</sup> Fundado em 2017 por Antônio Carlos Lima após remoção acordada das pessoas em situação de rua que ocupavam o espaço, o projeto pretendia ser um espaço destinado a jovens e adultos, mas a presença maciça das crianças da região encaminhou-o para outros rumos. Contando inicialmente com uma estrutura improvisada, hoje a área é cedida pela Prefeitura, que também assinou termo de cooperação e, em 2018, realizou investimentos de cerca de R\$300.000,00, com recursos do Fundo Municipal de Esportes e Lazer, para melhorias da quadra, implantação de grama sintética, traves e alambrados. As cerca de 300 crianças e adolescente que participam do projeto têm entre 4 e 17 anos e recebem orientação social além das aulas de futebol. A exigência de que estejam na escola visa garantir sua educação e possibilidades fora do futebol. Atualmente, o projeto se sustenta a partir de parcerias, doações e contribuições de moradores.

---

<sup>24</sup> Texto retirado do site do projeto. Disponível em: <http://www.arenabelavista.com.br/sobre/>

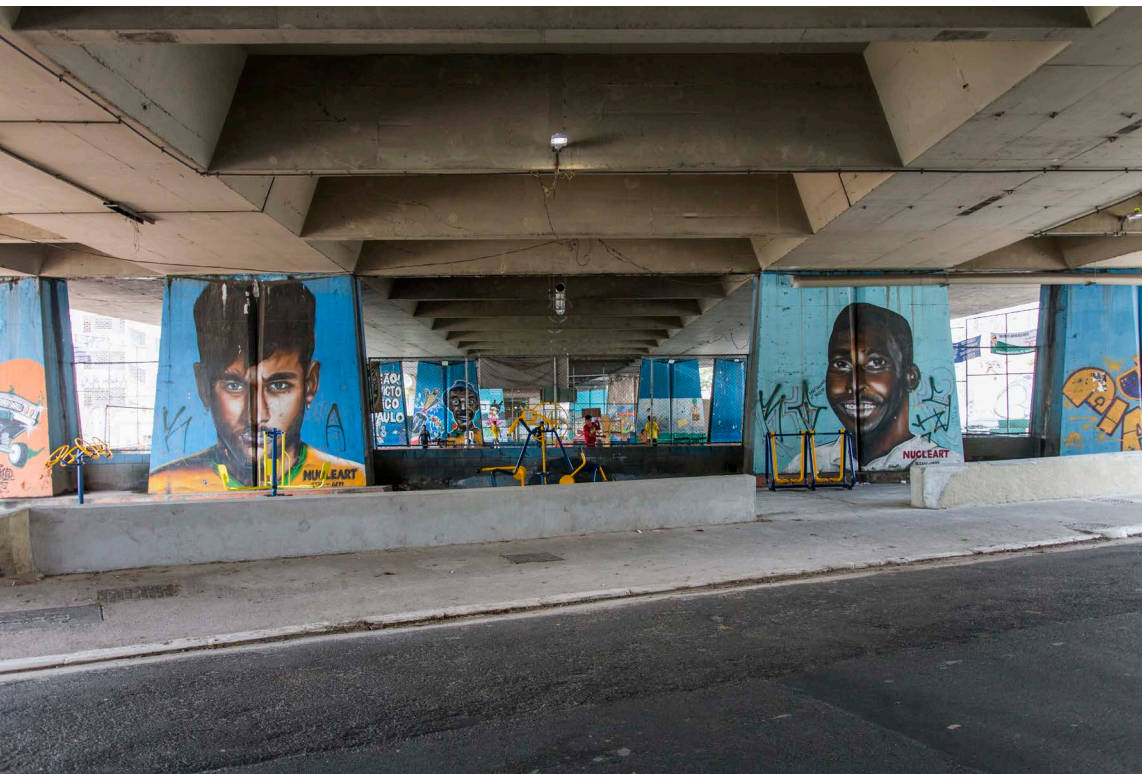


Figura 26. Quadra de futebol do Arena Bela Vista (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)

Junto à quadra principal, ainda sob o viaduto, há um pequeno recuo em relação à rua ocupado por aparelhos de ginástica da prefeitura (M), que aparenta ser pouco utilizado, dada a pouca atratividade do local, com focos de lixo e mato alto. Ao lado, na área descoberta, existe uma pequena praça e um cachorródromo (N). Seguindo pelo último trecho da rua Professor Laerte Ramos de Carvalho, antes de chegar no cruzamento com a rua Humaitá, ao lado direito do viaduto, e a rua da Abolição, ao lado esquerdo, observamos outra mudança positiva ocorrida nos últimos anos. O grande espaço de pé-direito alto (O) era, em 2020, gradeado e ocupado por alguns carros abandonados, entulho e lixo descartado incorretamente, além da falta de manutenção constante: goteiras, infiltrações, poças d'água, buracos no piso, calçamento quebrado, falta de iluminação e plantas crescendo junto ao concreto. Atualmente, o projeto Arena Bela Vista passou a ocupar também essa área, na qual foi construída nova quadra e um espaço de permanência para os usuários, além de algumas melhorias nas calçadas e na limpeza. Contudo, as condições estruturais do viaduto todo continuam sendo deveras precárias, com pontos de infiltração e gotejamento permanentes, situação comum a muitas das obras de arte da cidade.

## Sacolão da Bela Vista

Mais à frente, seguindo agora pela rua Jaceguai, temos o Sacolão da Bela Vista (P), sacolão municipal que ocupa o baixio há mais de 10 anos. O espaço é amplo e bem arejado, e se divide entre o sacolão propriamente dito e outros sete boxes comerciais, onde funcionam pequenos comércios, como açougue, uma venda de queijos e grãos, uma pastelaria e um restaurante famoso por sua coxinha; desses boxes, três estão vazios e, embora haja comerciantes interessados em ocupá-los, esses não recebem retorno da prefeitura, e tampouco é realizada nova licitação para permissão de uso.



*Figura 27. Área externa do trecho em que se situam os boxes comerciais e o Sacolão Bela Vista, na altura da rua da Abolição (acervo pessoal)*

Esses espaços funcionam em sistema de TPU, da mesma forma como os comércios na rua Avandava, embora aqui pareça haver maior rotatividade dos permissionários. Conversamos com o senhor Celso, da loja de queijos e grãos, que disse estar no mesmo local há mais de 22 anos e que paga à prefeitura uma taxa pelo uso do espaço, relacionada à metragem quadrada que ocupa; quando questionado sobre as instalações, respondeu que teve de arcar com todos os gastos, como reforma e instalações hidráulicas e elétricas, uma vez que a prefeitura ape-

nas permite a utilização do espaço, sem prestar outra forma de apoio; quanto às demais contas, informou que o consumo de água e energia é único para o espaço e que é feito um rateamento entre todos os comerciantes/permissionários.



Figura 28. Vista da entrada do Sacolão Bela Vista (acervo pessoal; fonte: João Cassaro Jr., 2022)

### 3.2.2 Ações e projetos públicos em áreas residuais: o impasse entre Estado e mercado

Neste item, retomaremos a proposta de ocupação dos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho encaminhada pela Prefeitura de São Paulo em 2016, agora também a partir do olhar dos usuários dos equipamentos e serviços ali existentes, bem como dos moradores e frequentadores da região do Bexiga. Se num primeiro momento a leitura do edital de chamamento público nos traz alguns questionamentos quanto ao formato de intervenção pretendido pela municipalidade e quanto à inclusão da população na proposta, as visitas de campos e as entrevistas realizadas durante o desenvolvimento da pesquisa nos permitem um olhar menos dualista, com nuances concretas a serem consideradas. Surgem, assim, interpretações e entendimentos diversos que nos mostram que, ao menos neste contexto

específico, a complexidade da situação não se esgota em análises textuais. É preciso compreender a realidade do território e suas dinâmicas, o cotidiano, as disputas, e para isso, é imprescindível buscar saber através daqueles que lidam direta e diariamente com esses aspectos. Cabe lembrar que o edital em questão não recebeu propostas por interessados, e compreender esses motivos se apresenta para nós como um desafio, ainda que permaneçamos apenas no nível das ideias exploratórias.

Logo após o lançamento do edital, em dezembro de 2015, sem realização de audiência ou consulta pública, moradores, comerciantes e coletivos do Bexiga se organizaram para fazer a leitura coletiva do texto proposto, e passaram a se organizar como resistência ao avanço do projeto, centralizados em torno, principalmente, do Terreyro Coreográfico. Aqui, nos utilizaremos das palavras de Vannuchi (2020) para nos aproximarmos desse importante ator na disputa pelos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho:

Terreyro Coreográfico é o nome de um projeto ou experimento ou, ainda, como propõe Andreia Yonashiro (2019), uma peça coreográfica, performada entre 2014 e 2017 por um grupo de dançarinos, arquitetos, urbanistas, artistas e filósofos no baixo do viaduto Júlio de Mesquita Filho, no bairro do Bixiga, a poucos metros de distância do Teatro Oficina. A experiência do Terreyro Coreográfico deriva da experiência do Teatro Oficina, embora não de forma inteiramente lógica ou linear. (...) As práticas do Terreyro Coreográfico também estiveram, de nascimento, vinculadas ao Fomento à Dança, um financiamento à pesquisa em dança contemporânea pela Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo, que permitiu ao grupo se dedicar à investigação das intersecções entre a arquitetura e a coreografia, a partir do gesto de estar no baixo de um viaduto construído no final dos anos 60 e que se encontrava fechado por grades e muros até aquele momento. As primeiras práticas realizadas ali foram aulas de dança e grupos de leitura, estabelecidas como formas iniciais de conhecer o espaço. Aos poucos, tiveram início ações como limpezas, plantios, celebrações, danças, construções, cursos, seminários, coreografias e mostras cinematográficas, guiadas pelo intuito de criar aberturas para que aquele lugar se realizasse enquanto espaço público (p.124).



*Figura 29. Aulas de dança, Terreyro Coreográfico, 2015<sup>25</sup>*



*Figura 30. Preparativos para a Festa Junyna, 2015.<sup>26</sup>*

25 e 26 Fonte: VANNUCHI, Luanda Villas Boas. O centro e os centros: produção e feitura da cidade em disputa. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-30032021-203003/pt-br.php>



Na altura do lançamento do edital, o projeto estava em desenvolvimento na área que a municipalidade pretendia conceder à iniciativa privada, sem ao menos comunicar previamente de sua decisão, não se sabe se por má fé ou se por mera desorganização institucional. De forma geral, as observações e questionamentos levantados conversam com a análise realizada no primeiro capítulo desta pesquisa, tendo como principais críticas a ausência de participação e consulta à população local quando da elaboração do edital e o critério de seleção de proposta de maior valor, desconsiderando a qualidade do projeto apresentado e excluindo pequenos comerciantes. Após mobilização e exigência de apresentação do edital, a Subprefeitura da Sé organizou reunião, em 03 de fevereiro de 2016, “por meio do seu site, com exigência de confirmação antecipada dos participantes e controle de entrada no auditório.” (Tavolari, Vannuchi, 2016, n.p). Ainda segundo Tavolari e Vannuchi (2016), as respostas aos questionamentos levantados pelos presentes demonstraram o despreparo das equipes técnicas que elaboraram e apresentaram o documento, dado o desencontro das informações fornecidas; por fim, foi estabelecido o compromisso de convocação de uma audiência pública exclusiva para a revisão da proposta. Neste ponto, a cronologia e o encadeamento dos fatos ficam um pouco comprometidos devido à ausência de informações por parte da municipalidade acerca dos trâmites do edital. Através de consulta ao site do Diário Oficial do Município, observamos que a abertura do edital foi feita em 29/12/2015, com prazo máximo de recebimento das propostas em 31/03/2016; porém, antes mesmo da data de finalização, é realizada outra publicação do mesmo edital, em 08/03/2016. As alterações quase imperceptíveis do novo texto nos fazem crer que resultaram da audiência pública prometida na reunião de 03 de fevereiro, e dão conta apenas de dois pontos: a permissão da participação de micro e pequenas empresas desde que organizadas em consórcio (item 5.3) e o direito à concessionária de determinar os encaminhamentos dos termos de permissão de uso já existentes no local para outros comerciantes (item 14.3). No mais, o texto foi pouco ou nada alterado, permanecendo igual até mesmo a data de recebimento das propostas, o que nos faz crer que não se tratava de novo edital, apenas de uma correção textual para acalmar os nervos da população do bairro.

Em maio daquele ano, o Terreyro Coreográfico lançou o manifesto “*Ao público o q é público*”, que foi entregue às pessoas presentes no evento *Audyência Demarcação*, nos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho (“*Viaduto Libertas*”), e que denunciava os riscos do projeto ensejado pelo edital. Em alguns trechos do manifesto, a valorização da coletividade e da preservação da história na atuação sobre o território fica em evidência:

O edital só reproduz um modelo esgotado de gestão e atuação da administração pública que loteia e leiloa terras públicas para entregar à administração e interesses privados e privatistas

Ao invés de fortalecer e dar voz ao público atuador que atua no próprio bairro

Decidiu-se de forma autoritária e monocrática que o público para o qual a concorrência do edital está aberta se restringe à iniciativa privada, empresas de grande porte – Monopólio!

Nada se considera sobre a vida cultivada vivida cultura de cada dia do bairro do Bixiga – Bandeirismo!

(...) O processo de gentrificação, não é uma hipótese, já está em processo nas linhas do próprio edital Que avança tentando seduzir o bairro com o “bonito nome” de requalificação urbana e paisagística Concordamos que é preciso um maior cuidado com o bairro e que seja necessário realizar melhorias urbanas

Mas que isso seja feito para o povo do Bixiga

Melhorias sem expulsão dos moradores do bairro

Sem impor uma única cultura ao bairro

É preciso respeitar aqueles que cultivam e cultivaram o bairro

Sem mudar uma memória que outros já construíram!<sup>27</sup>

Por fim, em 07/06/2016, foi publicado despacho, no DOM, de declaração de ausência de interessados, constatada a licitação deserta e findado o processo de licitação. Embora lidemos com a possibilidade de que a mobilização em torno do espaço afastou possíveis interessados, precisamos também compreender o contexto em que se insere a proposta do edital. Destacamos dois pontos essenciais para a compreensão da disputa por esse território, sendo o primeiro o antigo embate entre o grupo do Teatro Oficina e o grupo Sílvio Santos, que apresentaremos a seguir, e o segundo, a própria existência do viaduto e seus efeitos no espaço urbano do entorno.

No capítulo 1, apresentamos o processo de trabalho que culminou na escolha do viaduto Júlio de Mesquita Filho como projeto-piloto de intervenções em áreas de baixios de viadutos. Apesar dos critérios utilizados para a seleção do viaduto apresentados anteriormente (acessibilidade a pé, inserção urbana, replicabilidade do modelo), temos de levar em consideração um aspecto que atravessa os anos e

---

27 Texto retirado do site do Terreyro Coreográfico. Disponível em: <https://terreyro-coreografico.cc/manifestos/ao-publico-o-q-e-publico/>

a região e que acreditamos ter relação com a escolha da Prefeitura em atuar ali. Presente no imóvel localizado à rua Jaceguai desde a década de 1960, o Teatro Oficina resiste e luta, desde os anos 1980, por sua permanência no local e “contra os processos comumente nomeados ‘especulação imobiliária’, que reservam grandes partes da cidade para a extração de renda e interditam a possibilidade de existência em áreas bem localizadas aos usos não rentáveis.” (Vannuchi, 2020, p.126). À época, o grupo Silvio Santos – SISAN comprou e demoliu diversos pequenos imóveis na quadra em que se localiza a sede do Teatro Oficina, ainda não tombada e também ameaçada de ser vendida ao grupo SISAN. Após grande mobilização encabeçada por José Celso Martinez Corrêa, o Zé Celso, a sede do teatro foi tombada no âmbito estadual<sup>28</sup> e, em 1983, o Governo do Estado decidiu por sua desapropriação, salvaguardando o imóvel da exposição à especulação em curso. Contudo, o grupo SISAN manteve sua intenção em construir grandes torres comerciais nos terrenos contíguos ao teatro e, nos últimos anos, os projetos vêm avançando mesmo nas instâncias de preservação do patrimônio cultural.

A partir das mobilizações de grupos pela defesa da área do pretendido Parque do Bixiga, no terreno ao lado do Teatro Oficina e com o qual se relaciona visual e ambientalmente, e contra o alinhamento entre o Estado e os interesses do mercado ao ignorar a legislação vigente e permitir a construção das torres, percebe-se que a disputa não se restringe ao teatro ou ao parque, mas se expande para os baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho, para o bairro do Bexiga e para toda a cidade. Assim, nos questionamos se a escolha do viaduto como projeto-piloto no edital de 2016 estaria relacionada às intenções do mercado, na figura do grupo SISAN, em intervir e explorar aquele trecho do bairro. Aliás, a ideia de requalificar os baixios do viaduto não é recente: em 2005, um dos imóveis adquiridos e demolidos pelo grupo SISAN para a implantação do shopping center era o Templo Israelita Brasileiro Ohel Yaacov, primeira sinagoga sefardita de São Paulo, fundada em 1924 na rua da Abolição. Embora a sinagoga não funcionasse mais no local, a demolição de um imóvel com valor histórico ocasionou multa ao grupo de dez vezes o valor venal das construções existentes no terreno, por decisão do CONPRESP, além da cobrança de contrapartidas, das quais uma se destaca: a recuperação dos baixios do viaduto em frente ao quarteirão devastado, o Júlio de Mesquita Filho. O projeto foi desenvolvido pelos arquitetos Marcelo Ferraz, Marcelo Suzuki e Francisco Fanucci, ainda em 2005, e previa

---

28 O reconhecimento do imóvel como patrimônio cultural se deu primeiro no âmbito estadual, em 1983 e, posteriormente, no nível municipal, em 2003, e nacional, em 2010.

novas e modernas instalações para o Sacolão ali existente, uma biblioteca pública, espaços e equipamentos esportivos de lazer e convivência – crianças, jovens e idosos –, espaços para a instalação de bares, cafés, restaurante e serviços e, para satisfação de todo paulistano, o Espaço Adoniran Barbosa, destinado a guardar a memória e o acervo do ‘sambista da garoa’. (Ferraz, 2007, n.p)

O projeto de recuperação dos baixios foi inserido no escopo do projeto do shopping center, que já vinha sendo desenvolvido pelos arquitetos desde 2004. Cabe ressaltar que as intervenções não estão vinculadas, ou seja, as obras nos baixios do viaduto não dependem da aprovação e autorização de construção das torres comerciais e se tratam de uma dívida do grupo SISAN com a municipalidade; porém, esse projeto tampouco foi executado. Não cabe a nós fazer aqui uma análise aprofundada do projeto em questão, mas pelas imagens e pelo programa de necessidades proposto, percebemos uma solução um tanto genérica, sem conhecimento mais aprofundado da área, sua história e sua realidade. As fachadas de vidro e cadeiras Girafa<sup>29</sup> indicam o descolamento da proposta e a intenção em transformar um espaço popular em uma mera reprodução de referências estrangeiras, e os muros fechando todo o perímetro do espaço e a pouca permeabilidade e conexão entre os dois lados do viaduto reforçam os problemas já existentes de falta de segurança e fruição. Com isso, o que queremos ressaltar é a relação entre as propostas de recuperação dos baixios do viaduto direcionadas a um público específico, não o do bairro, mas um novo, a ser atraído pela promessa do projeto, e a crescente especulação imobiliária na região.

---

29 A cadeira Girafa foi desenvolvida por Lina Bo Bardi, Marcelo Ferraz e Marcelo Suzuki na década de 1980, sendo hoje consolidada como objeto de valor por seu design simples e, ao mesmo tempo, arrojado.

Figura 31. Croquis do projeto desenvolvido com contrapartida do grupo SISAN para os baixios do viaduto<sup>30</sup>



Conforme tratado no capítulo 2, a construção do viaduto Júlio de Mesquita Filho respondeu a uma lógica urbanística rodoviarista e excludente, demolindo imóveis e removendo moradores em nome da modernização e do progresso. Mas os efeitos nefastos não se resumem à violência perpetrada no território há mais de meio século, e continuam ainda hoje se fazendo presentes e se impondo cruamente na realidade do bairro. O viaduto segue como a fenda que é desde o momento em que surgiu e que será enquanto estiver de pé, visto que se mantém existente, aberto, como uma ferida infeccionada que impede a recuperação do todo. Os baixios e entornos são justamente esses outros corpos impedidos de cicatrizar e se inserirem no tecido urbano com maior fluidez, dada sua exposição à poluição dos carros e aos riscos que a alta velocidade e o grande fluxo de tráfego representam aos pedestres, a falta de manutenção das estruturas e de zeladoria dos espaços e a escassa regulamentação urbana. Para além de serem áreas residuais, são renegados e tratados como tal. Talvez, nosso trabalho principal seja o de compreender como e quais formas de uso e ocupação podem amenizar essa relação, numa tentativa de sanar, ainda que parcialmente, seu caráter residual. Acreditamos que as atividades propostas e defendidas pelo Terreyro Coreográfico vão nesse sentido, de reconhecer as condições e limitações do espaço e destacar seu potencial.

---

30 Fonte: <http://brasilarquitectura.com/#>

O projeto Baixo Libertas, desenvolvido entre 2015 e 2016 nos baixios do trecho do edital, promovia intervenções de pequeno impacto que aproveitariam a topografia do terreno para permitir a “captação da água da chuva pelo viaduto e armazenamento em um reservatório na parte mais elevada do terreno, onde o viaduto encontra a rua 14 de julho” (Terreyro Coreográfico, 2016), e a instalação de um espaço de convívio comum, focado nos “encontros, trocas, práticas corporais, artísticas, esportivas, espaço lúdico aberto à criatividade das crianças, mas também ao descanso, à conversa, ao comércio local” (idem, 2016). Os objetivos estabelecidos previam o aumento da permeabilidade física e visual dos baixios com o entorno, a retomada do contato com a natureza a partir das águas do córrego do Bexiga, que corre próximo sob a terra, o convite à entrada e à permanência no local, a integração entre as duas margens do viaduto e a configuração de vias de tráfego com velocidade mais reduzida, facilitando o trânsito de pedestres. Este nos parece um bom exemplo de como um projeto urbano pode transformar o espaço ao levar em consideração sua realidade, sem tentar impor uma lógica à qual não pertence. O projeto foi apresentado às gestões Fernando Haddad (2013-2016) e João Dória (2017-2020) e seria doado à municipalidade em caso de interesse por desenvolvê-lo; não foi o caso. Mesmo assim, o grupo entende um saldo positivo, ainda que o projeto apresentado não tenha seguido em frente. Usuários e moradores do entorno passaram a ocupar e se apropriar do espaço de outras formas, a partir das ações do Terreyro, mas de maneira independente, conforme observamos no seguinte excerto:

Conforme trabalhávamos no *Canteyro de Obras* os moradores do bairro foram se aproximando do baixo e realizando também outras atividades. Alunos de uma escola de teatro do bairro ensaiavam ali, crianças andavam de bicicleta, o *Povo da Rua* se sentia protegido e pernoitava no Baixo. Dissidentes da escola de samba *Vai-Vai* davam aulas de bateria de escola de samba aos domingos. Festas de dia-das-crianças, competição de boxe, etc. A formação da *Maloca Jaceguay*, uma auto-organização do *Povo da Rua* do entorno em uma comunidade. Até que em 2017 firmou-se ali uma escolinha de futebol, a *Arena Bela Vista*, projeto social do bairro para o bairro. Nesse sentido entendemos nosso projeto finalizado.<sup>31</sup>

---

31 Texto retirado do site do Terreyro Coreográfico. Disponível em: <https://terrecoreografico.cc/projetos/baixo-libertas/>

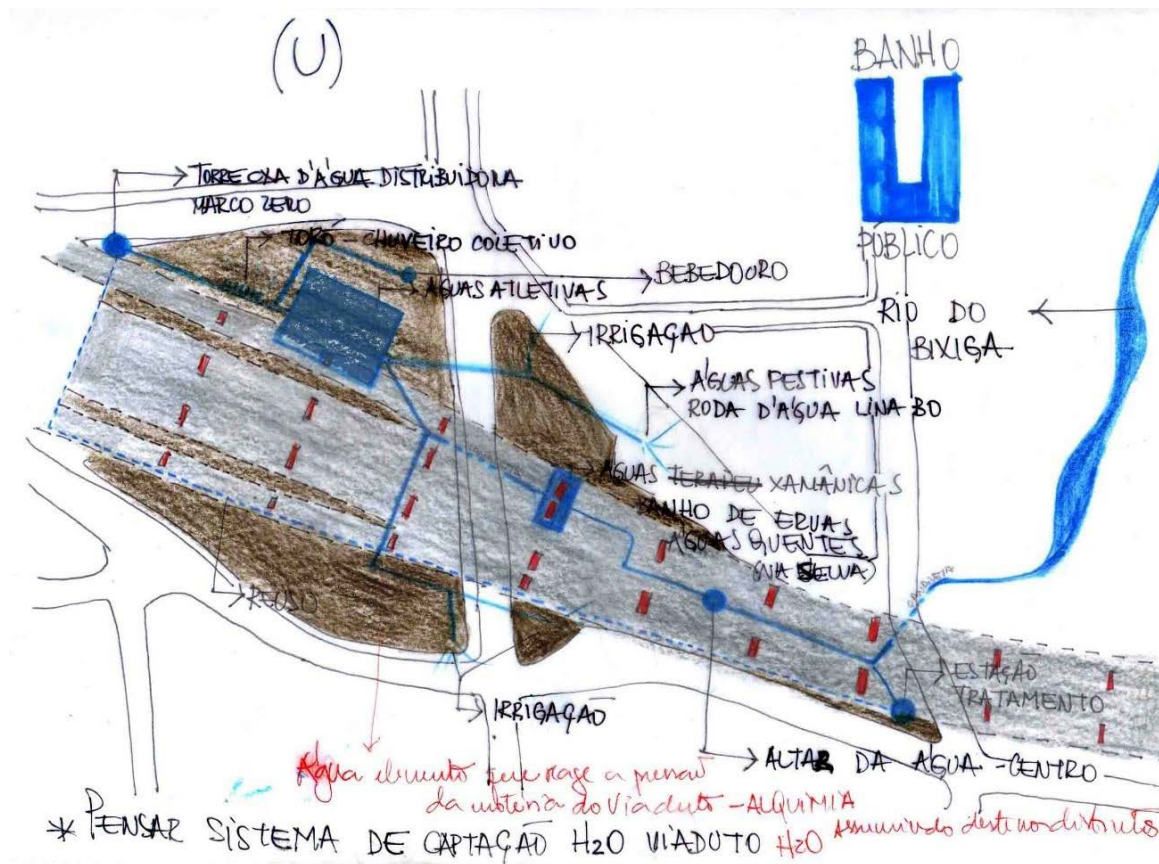


Figura 32. Croquis do projeto Baixos Liberta, desenvolvido para os baixios do viaduto pelo Terreyro Coreográfico<sup>32</sup>

É importante compreender a postura do grupo ao dizer entender seu projeto como finalizado após os diversos usos dados ao espaço e também após a implantação do Arena Bela Vista naquele mesmo espaço. Mais do que a necessidade de executar um projeto de própria autoria, o grupo defendia a existência de uma ocupação que dialogasse com o espaço e com a população. Não se trata, portanto, desta ou daquela proposta, mas dos interesses daqueles diretamente afetados e usuários do espaço. Assim, ao contrapor esses dois projetos entre si e também com o edital de 2016, percebemos que, para moradores e frequentadores, a discussão acerca da ocupação dos baixios do viaduto está mais relacionada à coerência dos usos e à integração com a comunidade do que à questão da privatização em si. Tal percepção se confirma a partir das falas de alguns de nossos entrevistados, conforme veremos adiante; de forma geral, as ocupações existentes nos baixios do viaduto não são contestadas ou problematizadas por se inserirem na vida cotidiana do bairro. Os sacolões, a floricultura, a escolinha de futebol e até mesmo a academia, que poderia gerar alguma polêmica, têm seu valor reconhecido como parte integrante do território.

32 <https://terreyrocoreografico.cc/projetos/baixo-libertas/>

### 3.2.3 A disputa pelos baixios do viaduto e pelo bairro: a prática de grupos, moradores e ativistas

Ao longo dos últimos anos, conforme a pesquisa e os estudos avançavam, o Bexiga foi se abrindo, mostrando suas inúmeras camadas e facetas, cada vez mais complexo e cativante. Em certo ponto, percebemos a necessidade de nos aproximarmos do bairro como um todo na mesma medida em que nos aproximávamos do viaduto, ao invés de tê-lo como fragmento. Essa percepção e a decisão de ampliar nosso olhar se justificam ao mesmo tempo em que endossam o argumento central deste trabalho precisamente por nos apontar os caminhos a seguir. Da mesma forma como o viaduto transforma o bairro desde o momento em que se decidiu por sua construção, o bairro também o define e dita seus rumos. Não é possível estudar o bairro sem o viaduto, assim como não é possível estudar o viaduto sem o bairro; suas histórias se refletem e se cruzam a todo momento, a vida cotidiana e as relações sociais que se dão num se dão noutro. A pesquisa histórica, as visitas de campo e as entrevistas trouxeram, de certa forma, uma iluminação maior: mais que uma estrutura inserida no coração do bairro, rasgando-o ao meio, o viaduto Júlio de Mesquita Filho representa um microcosmo do Bexiga. Ao ampliar nosso olhar para além do que era pretendido inicialmente, pudemos ter uma maior dimensão da essência do bairro, das relações ali imbricadas, da organização de seus moradores e das disputas em torno do território. A principal lição aprendida talvez seja esta: o Bexiga não se fez e não se faz individualmente, mas existe e resiste a partir da união e do sentimento de comunidade.

Muitas das ações realizadas no bairro têm como principal foco suas crianças, principalmente aquelas cujas famílias estão inseridas em alguma situação de vulnerabilidade social. O projeto Arena Bela Vista apresentado anteriormente é um exemplo da organização de moradores do bairro para garantir que permaneçam na escola e que tenham acesso ao lazer e aos esportes, e são inúmeras as iniciativas com essa finalidade de garantir segurança, oportunidades e o desenvolvimento de suas aptidões. É também imprescindível que tenham direito à infância, a brincar e a se comportarem como crianças, e muitas ações existentes visam justamente esse aspecto. Todos os anos, a Associação Amigos do Bixiga organiza o “Passeio do Papai Noel”, normalmente em meados de dezembro, quando o bom velhinho e seus ajudantes dão voltas pelas ruas do bairro distribuindo presentes para as crianças. O Dia das Crianças é uma data também bastante comemorada no bairro, com festas, comida, atividades, brincadeiras e entrega de presentes, organizados por moradores e associações em diversos pontos do bairro.



Existe ainda um dos mais bonitos e significativos projetos do bairro, a nosso ver: a Rua de Lazer Maria José, que acontece todos os domingos, na rua Maria José, organizado pela comunidade da rua em parceria com a Prefeitura de São Paulo. O programa Ruas de Lazer da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer teve início nos anos 1970 e prevê a interdição de ruas para tráfego de automóveis e a realização de atividades de lazer, organizadas pelos moradores do entorno. No caso da rua Maria José, a iniciativa de fechar a rua remonta aos anos 1960, vinculado a um programa anterior, o Ruas de Recreio. Já pelo programa atual, a comunidade Maria José se organizou e pleiteou a inclusão da rua em 2019, tendo início em meados daquele ano, todos os domingos e feriados. As experiências que tivemos em nossas visitas foram muito ricas e importantes para o conhecimento da vida em comunidade da região. Embora a destinação não seja exclusivamente para as crianças, são elas as que mais aproveitam a possibilidade de estar na rua para brincar, correr e jogar bola, mas também vimos senhores sentados em volta de tabuleiros de xadrez, como já não se faz há tempos, famílias comemorando um aniversário com mesa na rua, bolo, bexigas e decoração, crianças e adultos descendo a rua em carrinhos de rolimã, vizinhos fazendo churrasco e ouvindo música. Ainda mais curioso é saber que essas são práticas cotidianas do bairro, não apenas no momento em que a rua está fechada. Em diversos outros lugares, é comum se deparar com cenas como essas, em que a vida privada sai dos limites da casa e ocupa as calçadas espontaneamente, sendo mesmo parte da essência local. Talvez seja essa a real beleza da Rua de Lazer Maria José: a consolidação de uma vida de bairro já existente por todo o território, como uma espécie de reconhecimento dessas práticas e de sua importância para o convívio em comum. Aos moradores, parece natural estar ali, na rua, tomando sol numa cadeira de praia, bebendo café com um vizinho, jogando futebol ou baralho; as programações oficiais, como a projeção de filmes, shows, rodas de samba, oficinas e brinquedos infláveis, parecem ser tão importantes quanto as atividades mais corriqueiras. Não se trata de algo que vem de fora, num modelo pré-definido que se impõe sobre a realidade, mas justamente o contrário, uma possibilidade de exercer costumes, usos e rotinas num ambiente seguro e livre, sem os riscos representados por carros e motos, e fazendo da rua, ainda que apenas por algumas horas na semana, espaço dos cidadãos.



Figura 33. Rua de Lazer Maria José (acervo pessoal)

Dos muitos agentes, grupos e coletivos que existem no Bexiga, procuramos contato com alguns daqueles vinculados a projetos e pautas que entendemos mais pulsantes no atual momento, considerando as transformações pelas quais o bairro tem passado, como os efeitos da pandemia de COVID-19 no território, a ameaça ao patrimônio histórico e ambiental apresentada pelo avanço do mercado imobiliário, as obras do Metrô que levaram à descoberta de resquícios de um quilombo. Apresentaremos, pois, os grupos estudados e suas atuações, de forma a esboçar um maior entendimento da vida coletiva que se organiza em torno do Bexiga. Talvez o maior deles, a Rede Social Bela Vista funciona como um coletivo de coletivos (Avelar e Pereira, 2022), uma espécie de congregação ou conselho local que reúne mais de 40 organizações da sociedade civil, além de moradores e comerciantes do bairro, representantes de coletivos e pesquisadores de diversas áreas de estudo e atuação. A atuação do grupo se dá muito pela organização e articulação entre tais agentes do bairro e também junto a agentes externos, sobretudo o poder público, em prol do desenvolvimento local e do fortalecimento comunitário. Assim, acaba, por vezes, mediando conflitos inevitáveis em um contexto amplo e heterogêneo como esse que se apresenta. Nas reuniões mensais, as pautas são construídas de forma conjunta, normalmente focadas em assuntos específicos que algum participante queira apresentar, projetos para o bairro e assuntos de interesse geral, como problemas com descarte irregular de lixo e pontos viciados, falta de segu-

rança, vulnerabilidade de crianças e idosos e alagamentos. E mais recentemente, questões de outra ordem começaram a ser apontadas pelos moradores da região, como aumento de aluguéis em decorrência da crescente especulação imobiliária no bairro, despejos em habitações precárias e ameaças ao patrimônio histórico, arquitetônico e ambiental devido ao aumento de novas obras, muitas vezes em desacordo com a legislação. A concentração dessas pautas, no geral trazidas por membros de coletivos que atuam em temas específicos, é importante para difundir o conhecimento sobre tais questões, agregar aos trabalhos novos membros que possam contribuir diretamente com tais grupos e fortalecer as disputas em defesa do bairro.

Um bom exemplo das ações desempenhadas pela Rede e a partir dessa organização foi o apoio prestado à população de baixa renda durante o período mais grave da pandemia de COVID-19, principalmente durante o ano de 2020. A determinação de medidas de segurança e do *lockdown* a partir de meados de março daquele ano teve forte impacto econômico sobre trabalhadores informais e do ramo de comércio e serviços, muitos dos quais ficaram desempregados e impossibilitados de arcar com gastos mínimos de alimentação e moradia. Diante desse cenário, a Rede e outros grupos do bairro se mobilizaram para arrecadar cestas básicas e itens de higiene pessoal.

Um grupo que atuou nessa frente foi o Centro de Assistência Jurídica Saracura – CAJU Saracura, centro de apoio jurídico vinculado à Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas – FGV e que presta assessoria jurídica gratuita aos moradores hipossuficientes e em situação de vulnerabilidade social da região. Em entrevista realizada com as estudantes Helena Ambiel, atual presidente do CAJU Saracura, e com Ana Luiza Ferreira, estudante do 4º ano, foram apresentadas as frentes de atuação do grupo e sua estruturação. Fundado em 2019, o CAJU surgiu da articulação entre alunos, professores e pesquisadores da Escola de Direito<sup>33</sup> a partir da inserção e interação com o bairro. Conforme trazido na entrevista, houve também uma demanda de apoio jurídico por parte da Vai-Vai e sua inserção na comunidade, pelas necessidades de representação e amparo legal da população. Em relação aos participantes, o grupo é composto por cerca de 50 membros, sendo eles estagiários vinculado à faculdade, ex-alunos, professores e orientadores, muitos dos quais, pela fala das entrevistadas, buscam se dedicar e fortalecer o CAJU como forma de permanecer atuando a favor da comunidade do bairro. Um ponto a ser enfatizado é justamente a frequência do uso do termo

---

33 O prédio da Escola de Direito está localizado na rua Rocha, 233, inserido na malha urbana e na vida cotidiana do Bexiga.

“comunidade” ao longo da entrevista e como ela mobiliza os colaboradores. Após alguns minutos decorridos da entrevista, é perceptível que o que guia o trabalho ultrapassa a questão da localização e da proximidade física, pois existe de fato um sentimento de vida comunitária que permite uma inserção de membros ‘externos’ ao território respaldada pela própria população. Os casos assistidos são recebidos a partir de um formulário online disponível nas redes sociais e disponibilizados para as pessoas que entram em contato por outras vias, como e-mails e mensagens de celular, e selecionados após triagem que utiliza critérios socioeconômicos de renda máxima de até 3 salários mínimos. Outro aspecto bastante destacado foi o esforço para evitar a judicialização dos casos, a fim de evitar maiores desgastes ao assistido, exposto à demora processual. Dessa forma, o trabalho desenvolvido consiste em fornecer conhecimento acerca dos direitos da pessoa, estabelecer contato com as outras partes envolvidas, propor acordos, na tentativa de se obter uma solução sem a necessidade de abertura de ação judicial. Contudo, esgotadas as possibilidades e constatada a necessidade de judicialização, é feita uma nova análise interna do caso.

Considerando que o CAJU foi fundado em 2019 e iniciou sua atuação em 2020, muitos dos casos atendidos envolvem problemas decorrentes da pandemia de COVID-19, como despejos por atraso no pagamento de aluguel e demissões sem justa causa, somados ao grande número de casos envolvendo direito de família, sobretudo ao pagamento de pensão alimentícia e reconhecimento de paternidade. Ainda em relação à pandemia, dado o grande número de casos de despejos nesse período, foi realizado um mutirão virtual de assessoria, no qual foram orientados 29 casos relacionados a questões de moradia. A partir dos casos assistidos, as entrevistadas consideram esse um dos principais, se não o principal, problemas enfrentados pela população, e que tende a se intensificar com a valorização comercial dos imóveis na região. Por fim, numa abordagem agora mais focada na experiência como frequentadoras da região, pode-se perceber a forte relação entre a Escola de Direito e os estudantes em geral e o bairro, principalmente sob ameaça de mudança de prédio para as proximidades da avenida Paulista. Nas falas de ambas, a possibilidade de sair do miolo do bairro se mostrou problemática tanto pela interferência na atuação do CAJU e na relação com a comunidade como pelas relações que os estudantes desenvolveram e desenvolvem ali, também nas esferas privadas da vida. Neste trecho da entrevista, tornou-se evidente a integração entre os atores envolvidos e a importância que a causa possui coletivamente, não se restringindo apenas à prestação de assessoria jurídica individualmente, mas como uma forma de luta e resistência do bairro e da população.

Outro objeto em disputa no bairro diz respeito à região da chamada Grotta do Bexiga e à construção de empreendimentos residenciais em desacordo com a legislação que versa sobre patrimônio ambiental. Conforme tratado no capítulo anterior, a Grotta corresponde à região mais baixa do bairro, repleta de corpos d'água, nascentes, áreas de várzea e maciços arbóreos, escassos na região central. O coletivo Salve Saracura atua em defesa da preservação do patrimônio urbanístico e ambiental do bairro e se organizou em junho de 2019, a partir de demanda da Rede Social Bela Vista ao ser acionada por uma moradora do bairro que denunciava a futura construção de um prédio nas proximidades da nascente do córrego Saracura, na rua Garcia Fernandes. A fim de nos aprofundarmos nas questões em disputa e nas pautas defendidas, entrevistamos alguns membros do grupo, interdisciplinar e organizado de forma horizontal - Claudia Muniz, arquiteta, Rafael Funari, advogado, e Fabiana Lucena, engenheira ambiental.

De início, achamos importante ressaltar uma característica estrutural do grupo: a noção de horizontalidade e a ausência de hierarquias na condução dos trabalhos denotam práticas condizentes com uma ordem comunitária que faz sentido e funciona bem. O trabalho é organizado em torno de grupos de trabalho temático, com frentes técnico-jurídicas, urbanísticas e arquitetônicas e de comunicação social, além de se pensar o coletivo não como um serviço prestado, mas como uma plataforma de discussões e debates abertos à toda população e interessados. A primeira reunião do coletivo se deu na sequência da fala da moradora denunciante, no espaço da Livraria Simples, com a presença de cerca de 40 pessoas, algumas das quais participantes da Rede e de outros grupos. Enquanto o coletivo e o trabalho se estruturavam, as reuniões aconteciam semanalmente de maneira itinerante em diversos pontos do bairro, como nas casas de moradores, sedes de associações e do Museu de Memória do Bixiga, tendo como intuito de criar um enraizamento no bairro e ampliar a participação da população. Após a primeira denúncia, outros dois projetos foram identificados e passaram a ser acompanhados pelo coletivo. Atualmente, são três os empreendimentos monitorados, sendo dois inseridos na área de tombamento, localizados na rua Almirante Marques Leão e na rua Rocha, e um fora dela, localizado na rua Sílvia, junto à área de nascente do córrego, argumento utilizado para tentar barrar a aprovação do projeto junto à Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL. O trabalho inicial culminou na elaboração de denúncia enviada ao Ministério Público, referente a um dos projetos inseridos na área de tombamento, tendo sido aberto inquérito civil, apesar da continuidade das obras.

Assim como o CAJU Saracura, o Salve Saracura também estabeleceu parceria e trocas com a Vai-Vai, se inserindo rapidamente ao território e encontrando receptividade na comunidade e em outros grupos e coletivos atuantes do bairro. Esse ponto foi enfatizado durante a entrevista como uma especificidade de atuação no Bexiga, percebido pelos entrevistados como um bairro de ampla organização pela sociedade civil como forma de garantir participação social e, principalmente, de gerar resistência. Importante ressaltar, ainda, que embora pensemos na sociedade civil organizada em torno de um mesmo interesse – o bairro – a existência e articulação de tantos grupos, coletivos e associações é, muitas vezes, conflituosa e permeada por outras disputas, como não poderia deixar de ser. Nas palavras dos entrevistados, logo após a organização inicial e as primeiras reuniões do coletivo envolvendo a denúncia dos projetos, percebeu-se o caso como um problema sistêmico do bairro: o aumento da especulação imobiliária em áreas tombadas e a conivência do poder público, temas que acabaram sendo também trazidos para as discussões do coletivo. Nesse aspecto, apesar de ser um coletivo recente, o Salve Saracura vem se estruturando de forma bastante capilarizada, levantando pautas e disputas caras ao bairro e fortalecendo a sociedade civil organizada. Assim, ainda que o coletivo tenha se constituído inicialmente em torno da questão ambiental, outras questões são igualmente levantadas, sobretudo aquelas que representam, de alguma forma, a descaracterização da região e ameaças tanto à sua população quanto ao patrimônio histórico, arquitetônico, cultural e ambiental. O que se desprende das falas durante a entrevista e do histórico de ações do coletivo é uma intenção por um bairro autônomo em suas decisões, atento às necessidades reais do território, e menos pautado pelo capital e seus projetos alienantes e excludentes.

Muitas das entrevistas realizadas nesta pesquisa se deram de forma virtual, em decorrência das medidas de distanciamento social por conta da pandemia de COVID-19, o que acabou inviabilizando um aspecto que nos é de grande valia – o encontro presencial e a troca que apenas a proximidade física pode proporcionar. Houve uma, porém, realizada num momento de baixa de casos, que pode ser feita presencialmente e que nos deu a dimensão da importância desses encontros, mesmo para a pesquisa acadêmica. Fomos recebidos por Tim Ernani, diretor executivo do Museu Memória do Bixiga – MUMBI, e Nádia Garcia, coordenadora do Rede Social Bela Vista e jornalista do Portal do Bixiga, canal de comunicação do bairro, na sede do MUMBI, uma casa tombada do início do século localizada na rua dos Ingleses. O formato presencial e mais livre da entrevista, conduzida como uma conversa a partir das perguntas previamente enviadas aos entrevistados, nos permitiu uma experiência do real Bexiga: sentados em cadeiras na varanda, de frente ao muro baixo que dá frente para a rua, numa tarde de fim de outono, com

vizinhos passando e cumprimentando, alguns entrando para resolver pequenas pendências ou tirar dúvidas. Inicialmente, as entrevistas seriam separadas, de forma que a primeira metade se deu apenas com Tim; quando Nádia chegou, ainda estávamos cobrindo metade dos assuntos apontados, então ela se juntou a nós e a segunda metade da entrevista foi feita com os dois conjuntamente. Apesar de estarem ligados a organizações diferentes, desenvolvem trabalhos em parceria, através de outros grupos, como a própria Rede Social Bela Vista, de forma que unificar as entrevistas permitiu uma troca ainda maior. Por estarem ambos tão inseridos no contexto do bairro, e não vinculados a um projeto específico, como no caso dos demais entrevistados, tratamos de assuntos de ordem cotidiana, como o aumento da população em situação de rua, os efeitos da pandemia no bairro, preservação de patrimônio histórico, identidade do bairro e mesmo os projetos nos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho.

Em relação aos casos de situação de vulnerabilidade social durante a pandemia, Tim relatou significativo aumento de ocupações de imóveis, desocupados ou não, dos despejos de inquilinos e também da população em situação de rua. Quanto à última, abordou a situação com certo ceticismo, sobretudo no que se refere à recusa de recebimento de alguma forma de encaminhamento institucional. A proximidade e o contato quase diários desenham outras relações e formas de amparo, mais imediatas e direcionadas à pronta resolução de uma situação específica. Acerca da identidade do bairro, Tim definiu o Bexiga como um bairro afro-italo-nordestino, e explica que o apagamento da cultura negra e nordestina se dão como consequência do racismo estrutural sociedade brasileira e da predileção pela cultura europeia. Não se trata de um processo orientado pelos imigrantes italianos e seus descendentes, mas de um projeto construído e imposto pela própria sociedade. Diz ainda que, diferente de bairros como a Mooca, de fato majoritariamente italianos, a presença dos negros no Bexiga remonta cerca de 150 anos antes da chegada dos imigrantes, e que a convivência entre ambas as culturas e, posteriormente, também da cultura nordestina é o que constitui a real identidade do bairro. Trazendo o assunto para os tempos atuais, fala das novas levas de imigrantes, sobretudo de sírio-libaneses, haitianos e pessoas de países africanos, e diz que “o Bexiga é um bairro plural e quente”, se referindo às relações de proximidade e afetividade estabelecidas também por essas populações recém chegadas. Por fim, diz que percebe o Bexiga como “um bairro da periferia cravado no coração de São Paulo”, com forte senso de comunidade, com relações e laços formados na rua, a partir da vida cotidiana.

As transformações do perfil de moradores e frequentadores e as recentes investidas do mercado imobiliário no bairro foram as pautas que mais renderam em nossa conversa. Questionei se é possível notar algum movimento nesse sentido, ao que Tim respondeu que têm sido fortes os processos de gentrificação e expulsão nos últimos anos, e enfatizou a necessidade de organização e resistência para a sobrevivência do bairro. Mencionou a existência dos projetos residenciais acompanhados pelo Salve Saracura, com quem tem boas trocas e parcerias, e se mostrou descrente quanto ao cumprimento da legislação de licenciamento e de patrimônio quando falei sobre a inserção desses e outros projetos na área de tombamento. Ao mesmo tempo em que defende a preservação do patrimônio histórico, fala das adversidades que o tombamento representa para as famílias que moram em imóveis protegidos, seja pela falta de condições financeiras e de programas governamentais para recuperá-los ou apenas garantir uma mínima manutenção, seja pela dificuldade em conscientizá-las da importância desse patrimônio. O que resta, ao final e como bem sabemos, são inúmeros imóveis protegidos pelos órgãos de tombamento abandonados por seus proprietários à espera sabe-se lá de quê.

Neste momento, chega Nádia para sua entrevista e se junta a nós. Seguimos falando, agora, sobre os projetos existentes nos baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho. Tim conta que, em 2016, havia uma agenda por parte da administração pública de ocupação dos espaços públicos e que o projeto pelo qual é responsável, o Escadaria do Jazz, surgiu da mesma iniciativa. Sobre o edital, disse acreditar que não houve interessados devido ao alto custo de investimento para recuperar e ocupar os espaços, pelo menos no que diz respeito aos comerciantes do entorno. Tomamos como exemplo para discutir a ocupação dos baixios do viaduto a o Complexo #9, apresentado anteriormente. Tim e Nádia explicam que o uso do espaço pela academia tem como contrapartida a manutenção da praça em frente, que também pode ser utilizada pela população para eventos e atividades. Ambos se manifestam a favor da concessão, principalmente pela decorrente recuperação do espaço, lembrando-nos que a região costumava ser perigosa pela concentração de dependentes químicos e alto índices de furtos. A fim de comparar e exemplificar, Nádia toma o caso do Arena Bela Vista, também estudado nesta pesquisa. Ela nos explica que o responsável pelo projeto possui a concessão de uso do espaço, mas que, por se tratar de um projeto de cunho social, não recebe por isso e tampouco consegue captar recursos que poderiam ser aplicados na recuperação dos espaços no entorno, deveras degradados. Em contrapartida, o Complexo #9, ao cobrar mensalidades de seus alunos, consegue arrecadar verbas que, acredita-se, são utilizadas para manter o espaço da academia e a praça. Por fim, Nádia lembra que, antes da implantação das quadras do Arena Bela Vista, o espaço era ocupado



por pessoas em situação de rua e que houve resistência por parte da vizinhança devido à remoção e ao encaminhamento incerto dessas pessoas, mas que atualmente todos entendem a importância do uso daqueles espaços, e menciona o impacto dessas iniciativas em outros comércios do entorno, que também sofrem com a perda de clientes pela degradação e pelo sentimento de insegurança ocasionados.

As pesquisas de campo e as conversas e entrevistas com atores do bairro nos permitiram uma maior dimensão das relações que se desenrolam no território, ainda que pequena se considerarmos toda sua complexidade. A organização social do Bexiga, formal e informal, funciona como uma verdadeira rede que se abre e se expande em progressão geométrica. Compreender pautas, mobilizações, vínculos, afetos e desafetos, interesses e disputas, ainda que num mesmo contexto, nos parece um trabalho amplo e de caráter etnográfico e que, apesar de nos aguçar os sentidos e vontades, não se insere e nem cabe nesta pesquisa. Desta forma, tomamos uma parte reduzida de um grande universo para observar o todo com alguma assertividade e, assim, avançar em nossas investigações. No item a seguir, propomos a análise do estudo de caso e a verificação de nossa hipótese.



## considerações finais



Estudar o espaço urbano sempre se apresenta como uma tarefa complexa quando levamos em consideração a diferença dos tempos das coisas: enquanto a pesquisa acadêmica demanda paciente dedicação e observação do meio, atenção aos dados e análise rigorosa, a cidade, em sua completude, se desenvolve diariamente, seguindo dinâmicas muitas vezes vertiginosas aos organismos mais sensíveis. Ao finalizar a escrita dos capítulos, uma das sensações experimentadas é a de incompletude, mas, diferente daquela mencionada por Eco, que acaba por estender o trabalho indefinidamente, essa está na ordem da incapacidade prática de apreender todos os processos em curso num mesmo espaço. É preciso reconhecer os limites da pesquisa e de seu tempo, o que significa saber tanto quando deixar algo de fora quanto quando inserir um novo elemento, sem que, contudo, adentremos em caminhos desconhecidos e desnecessários. Nesse sentido, entendemos que a pesquisa carecia de seu tempo de amadurecimento para que pudéssemos dar os pesos apropriados a cada novo processo que despontava no bairro durante o decorrer da pesquisa. Foi o caso dos achados arqueológicos do Quilombo Saracura durante as obras do Metrô, em meados de 2022: apesar da evidente contribuição da descoberta à pesquisa, o aprofundamento nesse assunto demandaria certos desvios no trabalho no momento da conclusão da escrita. Entender esses limites e a necessidade de fechar e finalizar a pesquisa talvez tenha sido um dos processos mais difíceis, dada a quantidade de novos aspectos a serem explorados no Bexiga. Dos processos nos quais escolhemos nos aprofundar, apresentados no capítulo anterior, buscamos criar uma coesão capaz de refletir a hipótese levantada. Assim, considerando os objetivos propostos inicialmente, tanto o principal quanto os específicos, entendemos que foram atendidos nas discussões levantadas nos capítulos.

Considerando o objetivo específico (i) de *'discutir os processos de privatização/cercamento do espaço urbano em São Paulo, com foco na concessão de áreas públicas e nas propostas de concessão de baixios de viadutos, a fim de compreender a crescente mercantilização dessas áreas, sobretudo a partir dos anos 2000'*, tratamos, no capítulo 1, do crescimento da lógica privatista nas políticas urbanas e seu impacto na vida cotidiana. Olhando especificamente para as áreas nos baixios de viadutos, buscamos elencar os usos atribuídos a tais espaços nos últimos 30 anos, desde a cessão sem pretensões arrecadatórias via Termo de Permissão de Uso para entidades e organizações sociais, e posteriormente para pequenos comércios, culminando nas tentativas de concessão de grandes espaços à iniciativa privada. O levantamento da legislação referente a tais áreas foi essencial para compreender, no recorte temporal proposto, a evolução dos mecanismos utilizados. Avançamos, ainda, sobre os editais apresentados pela Prefeitura de São Paulo, com a intenção

de apreender tanto os elementos legais e técnicos propostos, quanto possíveis e eventuais resultados.

No capítulo 2, nos debruçamos sobre o bairro em busca de atingir o objetivo específico (ii) de *‘compreender o Bexiga, sua constituição histórica e as transformações decorrentes de intervenções e ações públicas e do mercado, sobretudo aquelas ocasionadas pela construção do viaduto Júlio de Mesquita Filho, nos anos 1960’*, bem como o objetivo específico (iii) de *‘aprofundar o entendimento sobre o conceito do Comum enquanto instrumento de disputa pelo urbano e como oposição à lógica neoliberal e aos processos de privatização e mercantilização do espaço’*. A contextualização histórica do bairro feita no início do capítulo possibilitou perceber as formas de ocupação do território, que tiveram impacto em toda sua constituição, desde o caráter popular da região, ainda hoje, até a série de projetos pensados para o bairro, passando pela construção do viaduto Júlio de Mesquita Filho, as muitas propostas de recuperação de seu espaço urbano, seu tombamento e seu abandono pelo Poder Público, chegando, por fim, ao atual cenário de uma suposta retomada e valorização por meio do mercado imobiliário. Entendemos esse percurso importante para a compreensão de alguns conflitos existentes no bairro e para a introdução do Comum como forma de suplantar as relações estabelecidas ditadas pelo Estado e pelo mercado. Nesse sentido, apresentamos a conceituação adotada neste trabalho do Comum e tentamos, já no capítulo 3, estabelecer uma relação entre teoria e a prática observada no território, através de grupos e organizações. Feitas essas observações, concluímos que o objetivo principal que propunha a *‘compreensão dessas áreas - os baixios do viaduto Júlio de Mesquita Filho - e das relações que as perpassam, observadas pela lente do Comum’* também foi alcançado, partindo em direção à hipótese da pesquisa. Conforme veremos a seguir.

A partir das experiências analisadas no capítulo 3, propomos algumas considerações importantes para a verificação de nossa hipótese acerca da possibilidade de existência de relações e práticas no Bexiga que permitam uma aproximação com o Comum. As pesquisas de campo e conversas com comerciantes dos baixios de viadutos nos suscitaram questões quanto às políticas ali praticadas (e abandonadas). Analisado por esse aspecto, os comércios locais que funcionam sob regime de concessão de TPU, como os sacolões e a floricultura, parecem responder positivamente à proposta inicial do instrumento, ainda que não se tenha consolidado uma prática efetiva de acompanhamento e monitoramento. Entendemos que, por mais que exista uma prática comercial e obtenção de lucro por parte dos permissionários, a lógica que balizava essa política se dava no sentido da ocupação de áreas públicas ociosas, e não nos ganhos financeiros que a municipalidade pode-

ria obter através delas. Lógica parecida é observada no projeto Arena Bela Vista, iniciativa de cunho social e sem fins lucrativos e que hoje se mantem de doações e parcerias. Mesmo no caso do Complexo #9, a academia que suscitou as inquietações que deram origem a este trabalho, parece haver uma relação de troca com a comunidade local na qual os lucros obtidos pelo pagamento das mensalidades são reinvestidos na manutenção das áreas cedidas. Os casos observados configuram, de fato, uma forma de apropriação privada do espaço público, mas, diferente das propostas dos editais apresentados nesta pesquisa, visam um interesse comum e desvinculado de uma lógica privatizadora do bem público. Ora, entendendo o Comum como um princípio de resistência que se orienta pelo estabelecimento de relações que fogem à lógica mercadológica e à própria ação estatal, não podemos afirmar que as ocupações nos baixios do viaduto se dão por esse viés. É nesse sentido que entendemos essencial para esta pesquisa a ampliação de nosso estudo de caso para todo o território do Bexiga.

Na etapa final do trabalho, se faz evidente que o reconhecimento do estudo de caso não poderia excluir o aprofundamento e a compreensão maior do contexto da organização social do bairro, mas entendemos também que esse foi um processo necessário a se percorrer. A cada visita de campo e a cada entrevista, novos agentes e novas informações surgiam, como um crescente e infinito quebra-cabeça a ser montado. Muitos foram os contatos estabelecidos, alguns frustrados, outros inviabilizados por questões de tempo e de agenda. Conforme já mencionado, o Bexiga se estrutura como uma verdadeira rede de pessoas, grupos e associações que representam os mais diversos interesses e pautas, e a seleção de alguns visava a possibilidade de contribuição de cada um a este trabalho, ainda que tais contribuições não se esgotem nos casos estudados.

De início, levantaremos alguns aspectos comuns aos grupos em relação à percepção acerca do bairro. De forma geral, o entendimento do Bexiga como uma comunidade que busca avançar num mesmo sentido, apesar das inúmeras divergências entre seus atores, orienta as ações no território, sejam elas no âmbito da proteção às pessoas em situação de vulnerabilidade, em defesa do patrimônio histórico e ambiental, do reconhecimento de sua história e sua cultura ou em resistência ao atropelamento generalizado atualmente promovido pelo mercado e pelo Estado. Embora de difícil verbalização, a existência de uma essência do Bexiga se apresenta como unanimidade por todos aqueles com quem conversamos, formal ou informalmente. A prática da vida comunitária se observa não apenas em organizações e reuniões, mas principalmente na vida cotidiana: saber o nome e a história de vizinhos e comerciantes, acolher o cachorro foragido e avisar seu dono,

estar entre os seus também fora da esfera privada do lar. O uso coletivo do espaço público e a colaboração na organização de eventos, como na Festa da Achiropita, nos encontros de Natal e de Dia das Crianças, em almoços solidários e na feitura do 'bolo do Bexiga' pelo aniversário da cidade vão, aos poucos, nos aproximando de uma vivência em comum e do Comum. No mais, as práticas dos grupos estudados que atuam pelo bairro nos guiam por esse mesmo caminho. O entendimento do Bexiga como um território uno e coeso, apesar de suas pluralidades e contradições, e a organização popular em prol de sua existência nos levam a crer que, de fato, as relações que se dão no e pelo bairro são orientadas por uma lógica que questiona a hegemonia do capital e que propõe arranjos sociais autônomos e horizontais. O Comum não se trata de algo a ser encontrado ou utilizado como diretriz para a ação popular, mas um devir, um trabalho em constante construção coletiva.

No item anterior, ao definir o viaduto Júlio de Mesquita Filho como um microcosmo do Bexiga, nos referimos tanto aos processos similares que se engendram em ambos quanto às possibilidades que um permite ao outro. O viaduto atravessa o bairro em todos os aspectos possíveis, o que torna impossível que não haja trocas e impactos de um sobre o outro. É nesse sentido que afirmamos que ambos se transformam e se retroalimentam, por serem, hoje, partes distintas de um mesmo todo: o viaduto é o asfalto, os carros, a fenda na cidade; os baixios são o bairro, a cicatriz, o desenrolar da vida urbana. Dessa forma, voltamos aos baixios de nosso viaduto e às disputas em torno deles e, conseqüentemente, também do bairro. Retomamos o projeto Baixo Libertas, do Terreyro Coreográfico, analisado anteriormente, a fim de exemplificar essa troca entre viaduto e bairro. A tese de doutorado de Vannuchi (2020) retrata o processo de ocupação do espaço, até então fechada por muros de tijolos de concreto, com o intuito de transformá-lo novamente em público. Em 2014, após a saída do estacionamento de viaturas da Polícia Militar que ocupava parte do baixio na altura da rua da Abolição, o grupo passou a adentrar o espaço e desenvolver atividades como aulas de dança e encontros de leitura. Conforme nos mostra Vannuchi (2020, p.135),

A presença no baixo era voltada a escutar o espaço, ter 'a escuta como ferramenta de trabalho' (Gallmeister, 2017a, p. 30). Pequenas ações foram sendo realizadas espaçadamente no tempo, a partir dessa escuta que, em determinados momentos, parecia evoluir para um diálogo. Essas intervenções não tinham a pretensão de ativar o baixo, de ocupá-lo ou de contribuir para que se tornasse convidativo ou melhorasse as condições de permanência ali, como vinha propondo alguns coletivos de urbanismo tático na cidade. Eram gestos coreográficos-arquitetônicos, que investigavam as possibilidades de abrir fluxos de movimento ali,

de abrir o baixo como um espaço público, mas não no sentido dos espaços públicos como propriedade privada do Estado<sup>34</sup>, como são tantas praças, parques e ruas.

Essa prática livre e orgânica não surge isolada e exclusivamente em torno do viaduto, mas da vivência de seus arredores e das necessidades da região. As experiências e atividades ali desenvolvidas não se dariam em nenhum outro lugar e em nenhum outro tempo pois se relacionavam diretamente com o contexto geográfico e temporal em que se deram. Ainda que a premissa não contemplasse se apropriar do lugar (Vannuchi, 2020, p.133), podemos fazer uma leitura das ações no sentido mais amplo do termo, propondo uma aproximação com o Comum. O espaço foi ocupado de maneira subversiva, contando até mesmo com a demolição de parte do muro existente para criação de acesso, sem que houvesse alguma forma de reivindicação de sua posse pelo grupo. Mais do que reconhecer a propriedade pública, a intenção em tornar o espaço novamente público era fazer dele pertencente a todos, apropriado coletivamente em favor de toda e qualquer pessoa. Dessa forma, o projeto Baixo Libertas pode ser considerado uma prática temporária do Comum nos baixios do viaduto, ainda que findado cerca de dois anos após o levante do Terreyro. Entendendo o Comum como um devir que oscila em sua existência ao longo do tempo e do território, acreditamos que ele *pode* existir no viaduto e no Bexiga através da resistência daqueles que lutam contra a lógica capitalista imposta. E assim como a luta pela democracia e pela cidade, o Comum se faz pela prática incessante e cotidiana.

---

34 Vannuchi (2020) refere-se aqui aos espaços públicos como aqueles de “propriedade privada do Estado”, a nosso ver, não como uma definição conceitual acerca do ‘espaço público’, mas como uma crítica à prática atual, por parte do Estado, face às áreas de propriedade pública. Seja pela concessão de tais espaços ao privado, seja pelo cercamento e gradeamento para controle de acesso, nota-se que essas áreas vêm sendo mobilizadas para atender interesses específicos de alguns grupos sociais, e não à população como um todo. É nesse sentido que reproduzimos o trecho acima, buscando dar ênfase à forma como o Estado tem gerido o patrimônio público, ao menos no caso da Prefeitura de São Paulo, e não propondo esse entendimento como uma definição de espaço público.







# **bibliografia**



AFFONSO, Rui de B. A. Descentralização e reforma do Estado: a Federação brasileira na encruzilhada. *Economia e Sociedade*, v. 9, n. 1, p. 127-152, 2016.

AGUIAR, Victor Martins de. Baixios de viadutos como desafio urbanístico: uma leitura das “terras de ninguém” nos viadutos Alcântara Machado e do Glicério. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

ANDERSON, Perry. Balanço do neoliberalismo. In SADER, Emir; GENTILI, Pablo (orgs.) *Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 9-23

ALVES, Rafael de Oliveira. Entre despossessão e apropriação, o direito à cidade: quando o comum é possível. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2013.

ARANTES, Pedro. F. O ajuste urbano: as políticas do Banco Mundial e do BID para as cidades. *Pós: Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, n.20, p. 60-75, 2006.

ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2016.

AVELAR, Milena Signor; PEREIRA, Simone Luci. Rede Social Bela Vista: ativismos urbanos, redes e dinâmicas comunicacionais no Bixiga. *Animus Revista Interamericana De Comunicação Midiática*, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.5902/2175497740935>

BAITZ, Ricardo. Uma aventura pelos elementos formais da Propriedade: nas tramas da relativização, mobilidade e abstração, à busca da contra-propriedade. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

BONDUKI, Nabil. *Habitação popular: contribuição para o estudo da evolução urbana de São Paulo. Repensando a habitação no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1983.

\_\_\_\_\_. *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

CADENA, Dirceu. IGEPAC-Bela Vista e o tombamento do Teatro Oficina: Representação, governo e contestação no Bixiga., *Confinos* [Online], 51 | 2021. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/38563>

CALDEIRA, Daniel. A. et al. Construindo o comum em São Paulo. In: ROLNIK, Raquel et al (org.) *Cidade, Estado, Capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 2018.

CANETTIERI, T. A produção capitalista do espaço e a gestão empresarial da política urbana: o caso da PBH Ativos S/A. *Rev. Bras. Estud. Urbanos Reg.* (online), Recife, vol. 19, n.3, p.513-529, set-dez. 2017.

CARLOS, Ana Fani A.; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel P. *A cidade como negócio*. São Paulo: Contexto, 2015.

CASTRO, Luiz Guilherme R. São Paulo e sua área central: planos, políticas e programas recentes. *Pós: Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, v.13, pp.60-85, 2003.

CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de; CALLIARI, Mauro; FREGONEZI, Bruna Beatriz Nascimento. Espaço público e eventos culturais – Achiropita e Vai-Vai. In: SOMEKH, Nadia; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. *Bexiga em três tempos: patrimônio cultural e desenvolvimento sustentável*. São Paulo: Romano Guerra, 2020.

CASTRO, Márcio Sampaio de. *Bexiga: um bairro afro-italiano*. São Paulo: Annablume, 2008.

CASTRO-COMA, Mauro; MARTÍ-COSTA, Marx. *Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad*. *EURE*, v.42, n.125, pp. 131-153, 2016.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

\_\_\_\_\_. *Comum: ensaio sobre a revolução no século XXI*. São Paulo: Boitempo; 2017.

\_\_\_\_\_. *Propriedade, apropriação social e instituição do comum*. *Tempo Social: Revista de sociologia da USP*, v.27, n.1, pp.261-273, 2015.

D'ELBOUX, Roseli Maria Martins; MOURA, Maira de. *Ocupação inicial e loteamento*. In: SOMEKH, Nadia; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. *Bexiga em três tempos: patrimônio cultural e desenvolvimento sustentável*. São Paulo: Romano

Guerra, 2020.

DOMINGUES, Carolina Gomes. Da Vila Barros ao edifício Japurá: quando o Moderno bate à porta. São Paulo 1920-1950. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

DOMINGUES JR., Paulo Lourenço. Estado, políticas públicas e cooperativismo. *Libertas*, Juiz de Fora, v.4 e 5, n. especial, p.118 - 131, 2004. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/libertas/article/view/18135/9387>

ECO, Umberto. Como se faz uma tese. São Paulo: Perspectiva, 2008.

FARIA, José Eduardo. O Brasil pós-constituente. Rio de Janeiro: Graal, 1989.

FERRARI, Monia de Melo. A migração nordestina para São Paulo no segundo governo Vargas (1951-1954) – seca e desigualdades regionais. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2005.

FERREIRA, Mariana Ribeiro Jansen. Políticas sociais frente à austeridade econômica brasileira. In: LACERDA, Antonio Corrêa de. O mito da austeridade. São Paulo: Contracorrente, 2019.

GIANNOTTO, Joice Chimati. Fedora e o Bixiga: uma comparação entre os projetos para o bairro do Bixiga (1974, 1990 e atualidade). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.

GIANNOTTO, Joice Chimati. As grandes obras viárias e os projetos de reabilitação. In: SOMEKH, Nadia; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. Bexiga em três tempos: patrimônio cultural e desenvolvimento sustentável. São Paulo: Romano Guerra, 2020.

GONÇALVES, Thiago Rodrigues. O lugar-samba no Bixiga: memória e identidade. Dissertação (Mestrado em Geociências e Ciências Exatas), Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Rio Claro, 2014.

HARDIN, Garrett. The tragedy of the commons. *Science*, v.162, n°3859, pp.1243-1248, 1968. Disponível em: DOI: 10.1126/science.162.3859.1243

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. Bem-estar Comum. Rio de Janeiro: Record, 2016.

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

\_\_\_\_\_. A loucura da razão econômica: Marx e o capital no século XXI. São Paulo: Boitempo, 2018.

\_\_\_\_\_. A brief history of neoliberalismo. Nova Iorque: Oxford University Press, 2005.

\_\_\_\_\_. A condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola, 2016.

\_\_\_\_\_. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, São Paulo, n. 39, p.48-64, 1996.

KARA JOSÉ, Beatriz. A popularização do centro de São Paulo: um estudo de transformações ocorridas nos últimos 20 anos. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2010.

KATZ, Vânia Lewkowicz; RIBEIRO, Cecília de Moura Leite. Processos de preservação do bairro do Bexiga. In: SOMEKH, Nadia; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. Bexiga em três tempos: patrimônio cultural e desenvolvimento sustentável. São Paulo: Romano Guerra, 2020.

KOGURUMA, Paulo. A saracura: ritmos sociais e temporalidades da metrópole do café (1890-1920). Revista Brasileira de História. São Paulo, v.19, nº 38, p.81-99. 1999. Disponível em:

KOWARICK, Lúcio. Escritos urbanos. São Paulo: Editora 34, 2000.

\_\_\_\_\_. Viver em risco: Sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil. São Paulo: Editora 34, 2009.

KRENAK, Ailton. Ideias para adiar o fim do mundo. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. O Bexiga e os italianos em São Paulo, 1890/1920. In: LANNA, Ana Lúcia Duarte et al. (org.). São Paulo, os estrangeiros e a construção das cidades. São Paulo: Alameda, 2011

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Bexiga, modos de morar, modos de viver. In: NASCIMENTO, Flávia Brito do; SILVA, Joana Mello de Carvalho; LIRA, José Tavares Correia de; RUBINO, Silvana Barbosa (orgs.) Domesticidade, gênero e cultura material. São Paulo: Edusp, 2017

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Aquém e além-mar, imigrantes e cidades. *Varia História*, Belo Horizonte, v.28, nº48, p.871-887. 2012

LEFEBVRE, Henri. *Critique of everyday life: The one-volume edition*. Londres: Verso, 2014.

\_\_\_\_\_. *A cidade do capital*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2021.

\_\_\_\_\_. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. A dimensão simbólica na cidade neoliberal: notas sobre a construção de subjetividades na produção social do espaço do neoliberalismo. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v.17, nº1, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2015v17n1p11>

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2008.

\_\_\_\_\_. *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade, violência*. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARTINS, Maria Lucia Refinetti. *DESCENTRALIZAÇÃO E SUBPREFEITURAS EM SÃO PAULO experiência da gestão 1989-1992: Prefeita Luiza Erundina de Sousa*, mimeo, 1997.

MARZOLA, Nádia. *Bela Vista*. São Paulo: DPH, 1985.

MORAIS, Lecio; SAAD FILHO, Alfredo. *Brasil: neoliberalismo versus democracia*. São Paulo: Boitempo, 2018.

MOTA, Carlos Guilherme; LOPEZ, Adriana. *História do Brasil: uma interpretação*. São Paulo: Editora 34, 2016.

NASCIMENTO, Denise M. et al. O mecanismo da Parceria Público-Privada como reforma do Estado. In: ROLNIK, Raquel et al (org.) *Cidade, Estado, Capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo*. São



Paulo: FAUUSP, 2018.

NASCIMENTO, Larissa Aparecida Camargo do. Entre sambas e rezas: vivências, negociações e ressignificações da cultura afro-brasileira no Bexiga. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2015.

NEVES, Bernardo et al. Lutas territoriais: resistência ao avanço do urbanos neoliberal. In: ROLNIK, Raquel et al (org.) Cidade, Estado, Capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo. São Paulo: FAUUSP, 2018.

NOGUEIRA, Vanessa Fabiula Pancioni. A influência do neoliberalismo na constituição de 1988, com enfoque no capítulo da 'Ordem Econômica'. Dissertação (Direito Político e Econômico), Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2010.

OKUMURA, Stella Harumi. Além da indústria automobilística: políticas de incentivo às rodovias do governo Washington Luís ao primeiro choque do petróleo (1926-1973). In: 7ª Conferência Internacional de História Econômica e IX Encontro de Pós Graduação em História Econômica. Ribeirão Preto, 2018. Disponível em: <https://bityli.com/rzb6t>

OLIVEIRA, Francisco de. Crítica à razão dualista: o ornitorrinco. São Paulo: Boitempo, 2013.

OLIVEIRA, Francisco de; BRAGA, Ruy; Rizek, Cibele. (org.) Hegemonia às avessas: economia, política e cultura na era da servidão financeira. São Paulo: Boitempo, 2010.

OTERO, Guido. Às margens do Elevado: a produção do espaço no entorno do Minhocão entre o virtual e o concreto. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

PAULANI, Leda M. A inserção da economia brasileira no cenário mundial: uma reflexão sobre a situação atual à luz da história. Boletim de Economia e Política Internacional, v.10, pp.89-102, 2012.

PAVAN, Ana Paula de Moura Souza; OLIVEIRA, Lícia de. Memória e preservação do patrimônio: o Igepac como fonte de informação e pesquisa. In: SOMEKH, Nadia; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. Bexiga em três tempos: patrimônio cultural e desenvolvimento sustentável. São Paulo: Romano Guerra, 2020.

PECK, Jamie; THEODORE, Nik; BRENNER, Neil. Neoliberal urbanismo: models, moments, mutations. SAIS Review, 2009, vol. 29, n° 1, pp. 49-66.

PEREIRA, Paulo César Xavier. (org.) Imediato, total e global na produção do espaço: a financeirização da cidade de São Paulo no século XXI. São Paulo: FAUUSP, 2018.

PERES, Ursula D.; SANTOS, Fabio Pereira. PEC 241/55 – Redução do Estado, aumento da desigualdade. Revista Economistas, n.22, pp.17-26, 2016.

PICCINI, Andrea. Cortiços na cidade: conceito e preconceito na reestruturação do centro urbano de São Paulo. São Paulo: Annablume, 2004.

PRADILLA COBOS, Emilio. Formas productivas, fracciones del capital y reconstrucción urbana en América Latina. In: Coraggio, J; Muñoz, R. (org). Economía de las ciudades de América Latina hoy: enfoques multidisciplinares. 1a ed. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento: 155-179 p. 2018.

\_\_\_\_\_. La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación em América Latina. Caderno Metrópole, v.16, n.31, pp. 37-60, 2014.

PRESTES MAIA, Francisco. Os melhoramentos de São Paulo. São Paulo: Gráfica da Prefeitura, 1942.

QUEIROGA, Eugênio. F. Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros. Tese (Livre-docência) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ROLNIK, Raquel. São Paulo: o planejamento da desigualdade. São Paulo: Fósforo, 2022.

RUFINO, M. B. C. Public-private partnerships and their implications for inclusive urbanisation in Brazil. Regions Magazine, v.303, p.14-15, 2016.

RUFINO, M. B. C.; PEREIRA, P. C. X. Segregação e produção imobiliária na transformação da metrópole latinoamericana: um olhar a partir da cidade de São Paulo. In: LENCIONI, Sandra; VIDAL-KOPPMANN, Sonia; HIDALGO, Rodrigo; PEREIRA, Paulo Cesar Xavier Pereira.. (Org.). In: Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago. 1 ed., 2011. p. 65-84.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem à província de São Paulo. Belo Horizonte: Garnier, 2021.

SANTOS, Boaventura de S.; MENESES, Maria Paula. (org.) Epistemologias do Sul. Coimbra: Almedina, 2009.

SÃO PAULO (Município). Nota técnica – Baixos de viadutos. São Paulo Urbanismo, 2016[e]. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/BVD\\_NotaTecnica.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/BVD_NotaTecnica.pdf)

SCHÄFER, Armin; STREECK, Wolfgang. Introduction: Politics in the age of austerity. In: SCHÄFER, Armin; STREECK, Wolfgang (org.). Politics in the age of austerity. Polity Press, 2013.

SCHENKMAN, Raquel. O tombamento da Bela Vista: Bexiga hoje. In: SOMEKH, Nadia; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. Bexiga em três tempos: patrimônio cultural e desenvolvimento sustentável. São Paulo: Romano Guerra, 2020.

SCHWARCZ, Lilia M.; STARLING, Heloisa M. Brasil: uma biografia. São Paulo: Companhia das Letras, 2015

SEABRA, Odette C. L. Os meandros dos rios nos meandros do poder – Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. São Paulo: Alameda, 2015.

\_\_\_\_\_. A insurreição do uso. In: Henri Lefebvre e o retorno à dialética. São Paulo: Hucitec; 1996.

SCHNECK, Sheila. Formação do bairro do Bexiga em São Paulo: loteadores, proprietários, construtores, tipologias edilícias e usuários (1881-1913). Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

SCHNECK, Sheila. Bexiga: cotidiano e trabalho em suas interfaces com a cidade (1906-1931). Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SILVEIRA, Sergio Amadeu; SAVAZONI, Rodrigo Tarchiani. O conceito do comum: apontamentos introdutórios; Liinc em revista, n. 1, v. 14, 2018. Disponível em: <https://revista.ibict.br/liinc/article/view/4150>

SOMEKH, Nadia. A construção da cidade, a urbanidade e o patrimônio ambiental urbano: o caso do Bexiga, São Paulo. Revista CPC, (22), 2016.

STREECK, Wolfgang. The politics of public debt: neoliberalism, capitalist development and the restructuring of the State. *German Economic Review*, v.15, n.1, pp. 143–165, 2013.

SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). *História econômica da cidade de São Paulo*. São Paulo: Globo, 2004.

TELLES, Vera da Silva. *Pobreza e cidadania*. São Paulo: Editora 34, 2013.

TERRA, Adriana Casarotto. *Entre centro e periferia: camadas, imaginários e a importância da rua na construção da identidade no Bexiga*. Dissertação (Mestrado em Filosofia) - Programa de Pós Graduação em Estudos Culturais, Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

TONUCCI FILHO, João Bosco Moura. *Comum urbano: a cidade além do público e do privado*. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.

TONUCCI FILHO, João Bosco Moura; CRUZ, Mariana de Moura. O comum urbano em debate: dos comuns na cidade à cidade como comum? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos Regionais*, v. 21, n.03, pp.487-504, 2019.

TONUCCI FILHO, João Bosco Moura; MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. A metrópole entre o neoliberalismo e o comum: disputas e alternativas na produção contemporânea do espaço. *Caderno Metrópole*, v. 19, n.39, pp.433-454, 2017.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Urbano Estratégico. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2013.

\_\_\_\_\_. Disseminating 'best practice'?: The coloniality of urban knowledge and city models. In: PARNEL, Susan; OLDFIELD, Sophie. *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*. Nova Iorque/Abingdon: Routledge, 2014.

VANNUCHI, Luanda Villas Boas. *O centro e os centros: produção e feitura da cidade em disputa*. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Linconl Institute, 2001.

\_\_\_\_\_. Reflexões sobre as cidades brasileiras. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

WALDMAN, Thais Chang. A São Paulo dos Prados, Ponto Urbe [Online], 13 | 2013. Disponível em: <http://journals.openedition.org/pontourbe/781>; DOI: <https://doi.org/10.4000/pontourbe.781>

YIFTACHEL, Oren. Critical theory and 'gray space': mobilization of the colonized. *City*, v.13, n.2-3, pp.240-256, 2009.

ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo: EDUSP, 2009.

## Legislação

SÃO PAULO (Município). Edital de Concorrência Pública 004/SGM/2019 e ANEXOS, 2019. [a]

\_\_\_\_\_. Edital de Concorrência Pública Júlio de Mesquita Filho e ANEXOS, 2016. [a]

\_\_\_\_\_. Termo de Referência para concessão onerosa de uso dos espaços situados nos baixios do Complexo Viaduto Júlio de Mesquita Filho, 2016. [b]

\_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 8.298, de 14 de julho de 1969.

\_\_\_\_\_. Lei Orgânica do Município de São Paulo.

\_\_\_\_\_. Lei Federal nº 8.666 de 21 de junho de 1993.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 11.623, de 14 de julho de 1994.

\_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 40.384, de 03 de abril de 2001.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 13.278 de 7 de janeiro de 2002. [a]

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 13.426, de 05 de setembro de 2002. [b]

\_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 43.122, de 23 de abril de 2002. [c]

\_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 44.279 de 24 de dezembro de 2003.

\_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 45.607, de 16 de dezembro de 2004.

- \_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 48.378, de 25 de maio de 2007. [a]
- \_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 14.652, de 20 de dezembro de 2007. [b]
- \_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014.
- \_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 16.402, de 23 de março de 2016. [c]
- \_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 57.443, de 10 de novembro de 2016. [d]
- \_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 16.651, de 16 de maio de 2017. [a]
- \_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 57.693, de 16 de maio de 2017. [b]
- \_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 16.703, de 4 de outubro de 2017. [c]
- \_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 58.262, de 05 de junho de 2018.
- \_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 58.637, de 22 de fevereiro de 2019. [b]
- \_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 58.727, de 26 de abril de 2019. [c]
- \_\_\_\_\_. Decreto Municipal nº 59.000, de 07 de outubro de 2019. [d]
- \_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 17.253, de 26 de dezembro de 2019. [e]
- \_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 17.258, de 07 de janeiro de 2020. [b]
- \_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 17.815/2022, de 14 de junho de 2022.

## Sites

A divisão do Bexiga. Espaço Público, 2018. Disponível em: <https://www.oespaco-publico.com.br/2018/02/06/a-divisao-do-bexiga/>

EMPLASA. Bexiga ano zero. (Documentário), 1971. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Ee5xRCsbsSE>

FAGUNDES, Gabriel; GOBATTO, Vinícius. Cortiços da Bela Vista e suas realidades ocultas. Esquinas, 2019. Disponível em: <https://revistaesquinas.casperlibero.edu.br/empreendedorismo-social/periferias/corticicos-da-bela-vista-e-suas-realidades-ocultas/>

FERRAZ, Marcelo. Olho sobre o Bexiga. Minha Cidade, São Paulo, ano 08, n.

087.00, Vitruvius, 2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/215>

Fui no Saracura beber água e não achei. Sampa Histórica, 2015. Disponível em: <https://sambahistorica.wordpress.com/2015/03/25/fui-no-saracura-beber-agua-nao-achei/>

LEITE, Luiza Gilbertoni; TRAMA, Pedro Flosi. O Arco da Destruição: políticas de apagamento no desenvolvimentismo do Regime Militar. ArchDaily, 2022. Disponível em: [https://www.archdaily.com.br/br/986807/o-arco-da-destruicao-politicas-de-apagamento-no-desenvolvimentismo-do-regime-militar?ad\\_medium=gallery](https://www.archdaily.com.br/br/986807/o-arco-da-destruicao-politicas-de-apagamento-no-desenvolvimentismo-do-regime-militar?ad_medium=gallery)

LOIOLA, Luís Eduardo. Viaduc des Arts, promenade plantée. Um recorte sobre a produção de espaço público em Paris. Minha Cidade, São Paulo, ano 16, n.189.02, Vitruvius, 2016. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.189/5980>

Luta pelo Quilombo Saracura é oportunidade de fortalecer futuro negro de SP. UOL, 2022. Disponível em: <https://www.uol.com.br/ecoa/colunas/opiniao/2022/07/17/luta-pelo-quilombo-saracura-e-oportunidade-de-fortalecer-futuro-negro-de-sp.htm>

MARTINS, Antonio. Bixiga, espaço ameaçado. 2016. Disponível em: <https://outraspalavras.net/blog/bixiga-espaco-ameacado/>

OTERO, Guido. Novo Anhangabaú: apagamento e elitização custando caro aos cofres públicos. LabCidade, São Paulo, 2020 [b]. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/novo-anhangabau-apagamento-e-elitizacao-custando-caros-aos-cofres-publicos/>

ROLNIK, Raquel. Como não livrar o Anhangabaú dos seus velhos problemas. LabCidade, São Paulo, 2019. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/como-nao-livrar-o-anhangabau-dos-seus-velhos-problemas/>

TAVOLARI, Bianca; VANNUCHI, Luanda Villas Boas. Concessão dos baixos de viadutos: armadilhas jurídicas. Labcidade, 2016. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/concessao-dos-baixos-de-viadutos-armadilhas-juridicas/>

TERREYRO COREOGRÁFICO. Ao público o que é público. Disponível em: <https://observasp.wordpress.com/2016/02/01/ao-publico-o-que-e-publico/>

Veja como ficou a Praça Princesa Isabel, em SP, após nova operação da polícia contra a Cracolândia. G1 SP, São Paulo, 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/05/11/veja-como-ficou-a-praca-princesa-isabel-em-sp-apos-nova-operacao-da-policia-contra-a-cracolandia.ghtml>

## Jornais e revistas

O ESTADO DE SÃO PAULO. Projeto modifica a Radial Leste-Oeste. São Paulo, 23 de dezembro de 1967. p.13.

O ESTADO DE SÃO PAULO. A cidade intranquila, ainda desumana. São Paulo, 25 de janeiro de 1969. p.10.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Eis aí Leste-Oeste. São Paulo, 15 de março de 1969. p.10.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Uma voz solitária, a que se calou. São Paulo, 10 de julho de 1969. p.13.

O ESTADO DE SÃO PAULO. E quando a Radial estiver terminada?. São Paulo, 12 de julho de 1970. p.36.

O ESTADO DE SÃO PAULO. É o velho Bexiga, que Maluf matou. São Paulo, 07 de agosto de 1970. p.15.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Frederico Branco. Tempo do Bexiga, o que a terra comeu. São Paulo, 29 de outubro de 1972. p.152.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Estacionamentos provocam denúncia na Câmara. São Paulo, 17 de abril de 1973. p.31.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Como fazer cortiços. São Paulo, 20 de agosto de 1985. p.14.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Prefeitura quer trocar cortiços por prédios. São Paulo, 13 de dezembro de 1989. p.18

O ESTADO DE SÃO PAULO. Prefeitura quer conceder e dar novo uso às áreas debaixo de viadutos. São Paulo, 13 de novembro de 2018. Caderno Metrópole, p.A13.





