

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
CURSO DE DOUTORADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

VICTOR IACOVINI

**Pequena política do Metropolitano – formação histórica e agenciamento imobiliário da Rede
Metropolitana de Transportes (1867-2022)**

São Paulo

2023

VICTOR IACOVINI

**Pequena política do Metropolitano – formação histórica e agenciamento imobiliário da Rede
Metropolitana de Transportes (1867-2022)**

Versão Corrigida

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL, SOB RESPONSABILIDADE DO(A)
AUTOR(A) E ANUÊNCIA DO(A) ORIENTADOR(A).

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.
São Paulo, 07 de julho de 2023

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de São Paulo para
obtenção do título de Doutor em Ciências.

Área de Concentração: Planejamento Urbano e
Regional.

Orientadora: Prof.^a Doutor^a Maria Beatriz Cruz Rufino.

São Paulo

2023

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.

Catálogo na publicação Biblioteca

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

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

Iacovini, Victor

Pequena política do metropolitano - formação histórica e agenciamento imobiliário da Rede Metropolitana de Transportes (1867-2022) / Victor Iacovini; orientadora Maria Beatriz Cruz Rufino. - São Paulo, 2023.
359.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

1. Metrô. 2. Trens Urbanos. 3. Infraestrutura de Transportes. 4. Discurso. 5. Mercado Imobiliário. 6. Shopping Centers. I. Rufino, Maria Beatriz Cruz, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em: <<https://fichacatalogica.fau.usp.br/>>

IACOVINI, V. **Pequena política do Metropolitano – formação histórica e agenciamento imobiliário da Rede Metropolitana de Transportes (1867-2022)**. 2023. Tese (Doutorado em Ciências) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2023.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Profa. Dra. Maria Beatriz Cruz Rufino (presidenta)

Instituição: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo USP

Julgamento: _____

Profa. Dr(a). Márcia Sandoval Gregori (membro externo)

Instituição: Faculdade de Comunicação e Design (Oswaldo Cruz)

Julgamento: _____

Prof. Dr. Geraldo José Calmon de Moura (membro externo)

Instituição: Universidade Anhembi-Morumbi

Julgamento: _____

Profa. Dr(a). Luciana Nicolau Ferrara (membro externo)

Instituição: Universidade Federal do ABC

Julgamento: _____

Prof. Dr. Paulo César Xavier Pereira (membro interno)

Instituição: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo USP

Julgamento: _____

Às Gildas, minha avó/matriarca e minha mãe, pela criação, apoio, suporte e acolhimento sempre. Amo vocês indescritivelmente!

Ao meu irmão mais velho/melhor amigo, Rodrigo, por ser presente, preocupado e atencioso. Você é minha Monica Geller!

Ao meu afilhado Antony e à Lina, *pequeños* revolucionários!

Aos “metrolinos” queridos (Mari, Ana Lígia, Dani, Luísa, Oliver, Kyioto, Carolina...) por compartilhar interesses, dados, discussões e muitas coisas.

À Danielle Klintowitz, amiga, parceira, mentora, que nos deixou cedo demais para ir a outros carnavais.

À Marina Harkot, colega de doutorado, que teve a vida interrompida brutalmente.

Aos meus amores-mundo, espalhados por São Paulo-Fortaleza-Port Orchard-Greater Toronto Area.

Agradeço minha orientadora de mestrado/doutorado Prof.^a Dr.^a Maria Beatriz Cruz Rufino por me acolher, orientar e guiar meus passos ao longo desses anos de pós-graduação na FAU-USP.

Agradeço ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP por acolher e propiciar o ambiente para o desenvolvimento da pesquisa de doutoramento (e de mestrado). Especialmente aos Professores/as Paula Santoro, Paulo César Xavier Pereira, Raquel Rolnik, Karina Leitão, Catharina Caio Santo Amore. E à Secretaria da Pós, especialmente Cilda Gonçalves de Oliveira e Diná Vasconcellos Leone.

Agradeço a Bolsa de Doutorado recebida do CNPq, fundamental para dedicação e realização da pesquisa.

Agradeço à “bancada cearense” da FAUUSP (Camila Aldigueri, Hulda Wehmann/Pedro Portela, Sara Rosa, Rafael Moura, Larissa Viana, Amíria Brasil). E aos meus primeiros professores-orientadores Prof.^a Dr.^a Clélia Lustosa/DEGEO-UFC (por me introduzir ao planejamento urbano) e Prof. Dr. Renato Pequeno/DAUD-UFC (por me introduzir à prática de pesquisa e ação no planejamento urbano). E à “bancada do Pici”, do DEGEO-UFC, que veio para São Paulo, Edna Vieira e Kamilla Lima, amigas queridas desde 2009.

Agradeço a Banca do Exame de Qualificação, Prof.^a Dr.^a Beatriz Rufino, Prof.^a Dr.^a Luciana Ferrara e o Prof. Dr. Paulo César X. Pereira, pela avaliação e contribuições ao trabalho em andamento.

E agradeço à Banca de Defesa da tese, com Prof.^a Dr.^a Márcia Sandoval Gregori e Prof. Dr. Geraldo José Calmon de Moura pela contribuição final ao trabalho.

Agradeço também minha analista Marina Pedro por me ouvir anos e anos falar de problemas acadêmicos e me incentivar a pensar, sentir e balancear melhor as tarefas e os desejos da vida.

“Caía a tarde feito um viaduto
E um bêbado trajando luto me lembrou Carlitos
A lua, tal qual a dona de um bordel
Pedia a cada estrela fria um brilho de aluguel.” (Elis Regina, 1979, O bêbado e a equilibrista).

“Todos os dias é um vai e vem
A vida se repete na estação
(...)
E assim chegar e partir
São só dois lados da mesma viagem
O trem que chega é o mesmo trem da partida
A hora do encontro é também despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida” (Maria Rita, 2003, Encontros e Despedidas).

“E eu peço a Oxalá e então,
Sempre vai nos guardar
Dai-nos forças pra lutar, sei vai precisar
No trem, meu bom, é assim, é o que é
Então centenas vão sentados e
Milhares vão em pé
E em todas as estações, ali preste
Atenção aos PF's
O trem para o povo entra e sai
Depois disso, o trem já se vai
Mas o que é isto? Esquisito
E várias vezes assisti
Trabalhador na porta tomando borrachadas
Marmitas amassadas, fardas, isso é a lei?” (RZO, 1999, O Trem).

IACOVINI, V. **Pequena política do Metropolitano – formação histórica e agenciamento imobiliário da Rede Metropolitana de Transportes (1867-2022)**. 2023. Tese (Doutorado em Ciências) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2023.

RESUMO

A desigualdade sócio-espacial e a morosidade na expansão das redes de transporte público coletivo de alta e média capacidade sobre trilhos colocam a compreensão da formação, ritmos e agenciamentos da Rede Metropolitana de Transportes como questões de primeira grandeza no campo do planejamento urbano e regional. A problemática da Tese: o desenvolvimento desigual da Rede Metropolitana de Transportes (RMT) na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) entre 1867 e 2022. O trabalho visa contribuir para uma futura superação da abordagem fragmentada dos estudos (transporte versus imobiliário; trem versus metrô). Os objetivos: 1) compreender a formação discursiva duma mentalidade de governo “economizada”, sob dominância de temas, preocupações e propostas econômicas; 2) entender os modelos de produção do espaço e provisão de infraestruturas, de transportes metroferroviários e de negócios imobiliários; 3) revelar os lugares, tempos e ritmos heterogêneos na produção, circulação e realização da metrópole e do metropolitano. A hipótese: no bojo duma estratégia histórica de reforma neoliberal do Estado, as táticas de privatização do patrimônio estatal (agenciamento imobiliário, concessões, PPPs) produzem movimentos retóricos e mudanças espaciais na RMT, com o mote de superar a arritmia crônica e a dependência financeira. O método combina aportes teóricos do marxismo humanista (Lefebvre, entre outros) e do estruturalismo (Foucault, entre outros) numa abordagem histórica, materialista e dialética. O material estudado inclui, principalmente: revisão bibliográfica, levantamento e análise documental e discursiva, além de materiais iconográficos (mapas e fotos) e espacialização de dados (Google Earth). A Tese está estruturada em três partes que, por sua vez, estão divididas em itens e subitens. Cada Parte corresponde a um período no qual identificamos a dominância dum certo modelo de sociedade (arqueoliberalismo, desenvolvimentismo, neoliberalismo). Que discorrem sobre: a mentalidade de governo (2, 6, 10); o modelo de negócio (3, 7, 11) e as transformações decorrentes na geografia da metrópole paulista (4, 8, 12). Mais as considerações de cada parte e finais (5, 9, 13, 14) que sintetizam os principais argumentos. O avanço da privatização do patrimônio estatal (e do agenciamento imobiliário) produz uma retórica de inovação capitalista no setor metroferroviário mas não a esperada superação da arritmia crônica nem da dependência financeira históricas das empresas e da rede como um todo.

Palavras-chave: Metrô. Trens Urbanos. Infraestrutura de Transportes. Discurso. Mercado Imobiliário. Shopping Centers. Empreendimentos Imobiliários.

IACOVINI, V. **Small politics of the Metropolitan – historic formation and real estate agencing of the Metropolitan Network of Transportation (1867-2022)**. 2023. Tese (Doutorado em Ciências) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2023.

ABSTRACT

Socio-spatial inequality and the delay in the expansion of public transport networks of high and medium capacity on rails make the understanding of the formation, rhythms and agencies of the Metropolitan Transport Network as issues of the first magnitude in the field of urban and regional planning. The thesis' problem: the uneven development of the Metropolitan Transport Network (RMT) in the Metropolitan Region of São Paulo (RMSP) between 1867 and 2022. The work aims to contribute to a future overcoming of the fragmented approach of studies (transport versus real estate; train versus subway). The objectives: 1) understand the discursive formation of an “economized” government mentality, under the dominance of themes, concerns and economic proposals; 2) understand the models of space production and provision of infrastructure, metro-rail transport and real estate business; 3) reveal the heterogeneous places, times and rhythms in the production, circulation and realization of the metropolis and the metropolitan. The hypothesis: in the midst of a historic strategy of neoliberal reform of the State, the tactics of privatization of state assets (real estate agency, concessions, PPPs) produce rhetorical movements and spatial changes in the RMT, with the motto of overcoming chronic arrhythmia and financial dependence. The method combines theoretical contributions from humanist Marxism (Lefebvre, among others) and structuralism (Foucault, among others) in a historical, materialist and dialectical approach. The material studied mainly includes: bibliographical review, documentary and discursive survey and analysis, as well as iconographic materials (maps and photos) and data spatialization (Google Earth). The Thesis is structured in three parts which, in turn, are divided into itens and subitens. Each Part corresponds to a period in which we identify the dominance of a certain model of society (archaeoliberalism, developmentalism, neoliberalism). Which discuss: the government mentality (2, 6, 10); the business model (3, 7, 11) and the resulting transformations in the Geography of the metropolis (4, 8, 12). Plus the considerations of each part (5, 9, 13, 14) which sintetize the main arguments. The advance of the privatization of state assets (and real estate agency) produces a rhetoric of capitalist innovation in the metro-railway sector, but not the expected overcoming of chronic arrhythmia or the historical financial dependence of companies and the network as a whole.

Keywords: Subway. Urban Rail. Transportation Infrastructure. Discourse. Shopping Center. Real Estate Development.

Lista de Figuras

Figura 1 – “O trem inaugural da Estrada Dom Pedro II em 29-3-1858, hoje Estrada de Ferro Central do Brasil” (Brasil Ilustrado, 1943 apud Biblioteca Nacional).	25
Figura 2 – Organização e financiamento de obra por contrato (Connolly, 2018)	49
Figura 3 – Organização e financiamento de empreendimento por concessão (Connolly, 2018)	49
Figura 4 – Organização e financiamento de obra por administração direta (Connolly, 2019)	50
Figura 5 – Organização e financiamento de obra especulativa (Connolly, 2018)	50
Figura 6 – Estações pioneiras da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (cerca 1867)	60
Figura 7 – Estações pioneiras da Estrada de Ferro Sorocabana (cerca 1875)	61
Figura 8 – Estações pioneiras da Cia. Carris de Ferro de Santo Amaro (c. 1885-1900)	62
Figura 9 – Evolução das estações pioneiras da Estrada de Ferro da Cantareira (c. 1894-1965)	63
Figura 10 – Estações da linha tronco da EFN/EFCB (c. 1889-1920)	64
Figura 11 – Mapa de vias e estações construídos entre 1867 e 1897 (“Geração 1”)	72
Figura 12 – Síntese das propostas de rede de alta capacidade para São Paulo (1927-1929, HMD, 1968a)	79
Figura 13 – Mapa de vias e estações construídos entre 1897 e 1927 (“Geração 2”)	87
Figura 14 – Restaurante na Estação da Luz (1902?)	90
Figura 15 – Antigo bar da Estação Mairinque (anos 1910)	91
Figura 16 – Estação do Norte (Roosevelt): melhoramentos no interior pela atual reforma (OESP, 1935)	92
Figura 17 – Bar existente na Estação Roosevelt (s.d., s.n.)	93
Figura 18 – Bar da Estação Evangelista de Souza em funcionamento (2002)	93
Figura 19 – A Revolta Paulista de 1924 ou a 2ª revolta tenentista – o comando das tropas legalistas reunido na Estação Guayauna, sede provisória do Governo do Estado de São Paulo (Geiesbrecht, R. M., s/d; autor não identificado).	97
Figura 20 – Getúlio Vargas saúda do trem apoiadores aglomerados na plataforma (ALESP, 2008; autor não identificado).	98
Figura 21 – O “Fantasma da Morte”, trem blindado nº6 em setembro de 1932 (MORGAN, A., 1934; autor não identificado).	99
Figura 22 – “A Estação de Vila Matilde, subúrbio da Central do Brasil, foi parcialmente destruída pela explosão de uma bomba de fabricação caseira, na madrugada de ontem. O DOPS diz que é sabotagem. – Pág. 29” (FSP, 16/04/1967).	100
Figura 23 – Manifestação popular na Estação Anhangabaú: “QUEREMOS METRÔ P/ ITAQUERA” (CMSP, 1983).	101
Figura 24 – Implosão do Edifício Mendes Caldeira para a construção da Praça-Estação da Sé, escombros e a Catedral ao fundo (CMSP, 1975)	102
Figura 25 – Perspectiva artística da Estação Penha com Terminal e edificações comerciais e/ou residenciais nos terrenos adjacentes (CMSP, 1983)	103
Figura 26 – Organização, financiamento e construção da Linha 1-Azul do Metrô-SP (1966-1974)	143
Figura 27 - Maiores contratos da primeira fase da implantação da Linha 1-Azul em 1971/1972 (CMSP, 1973)	143
Figura 28 – Organização, financiamento e construção da Linha 3-Vermelha do Metrô-SP (1975-1988)	145
Figura 29 – Perspectiva da Estação São Bento com edifício administrativo (HMD, 1968b)	147
Figura 30 – Perspectiva da Estação São Bento com espaços comerciais (HMD, 1968b)	148
Figura 31 – “De Itaquera à Barra Funda – um Grande Canteiro de Obras” (PMSP & CMSP, 1979)	159
Figura 32 – Barra Funda e Itaquera, subúrbios ferroviários (PMSP & CMSP, 1979)	159
Figura 33 – Planta do mezanino e perspectiva da Estação Barra Funda (PMSP & CMSP, 1979)	160

Figura 34 – Itaquera: a “cidade operária” da COHAB-SP (PMSP & CMSP, 1979)	161
Figura 35 - Estações com proposta de ampliação da operação comercial (CMSP, 1992)	162
Figura 36 - Obras da Linha Leste Oeste em Santa Cecília e Itaquera, 1978 (CMSP, 1979)	163
Figura 37 - Figuras da nova concepção de exploração imobiliária do Metrô-SP em 1983 e 1984 (CMSP, 1984; 1985)	166
Figura 38 - Shopping Matarazzo: empreendimento associado Shopping-Estação (OESP, 1989)	167
Figura 39 – “Metrô de São Paulo – Trechos Prioritários” (1978)	174
Figura 40 – Estações do subúrbio da EFS Amador Bueno-Mairinque (1928-1938)	177
Figura 41 – Estações da Variante de Poá da EFS (1934-1958)	178
Figura 42 – Síntese das propostas de rede de alta capacidade para São Paulo (1945-1961, HMD, 1968a)	180
Figura 43 – Estações do Ramal Jurubatuba EFS (1940-1969)	182
Figura 44 – Mapa das vias e estações construídos entre 1927 e 1957 (“Geração 3”)	185
Figura 45 – Integração Metrô-Ferrovia na Estação Luz, Metrô-Automóvel na Estação Santa Cruz e Metrô-Ônibus na Estação Ana Rosa em 1975 (CMSP, 1976)	188
Figura 46 – “Município de São Paulo – Áreas com serviços públicos” (HMD, 1968a)	190
Figura 47 – Linhas suburbanas da E.F. Central do Brasil (RFFSA) e da E.F. Sorocabana (HMD, 1968 ^a)	191
Figura 48 – “Proposta de Rede do Metrô” (HMD, 1968a)	192
Figura 49 – “La Città Moderna” (Chiodi) e “O Metropolitano em São Paulo” (Leão, 1945).	196
Figura 50 – Ação Cultural no Metrô em 1990 (CMSP, 1991).	210
Figura 51 – Organização, financiamento, construção e operação da Linha 4-Amarela pelo Metrô-SP e ViaQuatro (2004-)	253
Figura 52 – Esquemas e tipos de sistemas tarifários (Pírez, 2009)	255
Figura 53 - Projeto de aproveitamento da futura Estação Luz (CMSP, 1990)	265
Figura 54 - Caderno de Empreendimentos Associados do Metrô-SP (CMSP, 2014)	270
Figura 55 – Fluxograma da organização, agentes e fluxos econômicos dum Shopping Center (Gasperin, 2018)	284
Figura 56 - Shopping Center Metrô Tatuapé em construção (1996) e inaugurado (1997), CMSP (1997)	286
Figura 57 - Shopping Metrô Santa Cruz, Boulevard São Bento e Shopping Metrô Tatuapé (2002)	287
Figura 58 – Shopping Metrô Itaquera e Shopping Metrô Tucuruvi (2014; s.d.)	288
Figura 59 - Projeto-Programa da Estação Palmeiras-Barra Funda	300
Figura 60 – Cronograma da Linha 7-Rubi (CPTM)	344
Figura 61 – Cronograma da Linha 10-Turquesa (CPTM)	345
Figura 62 – Cronograma da Linha 8-Diamante (CPTM)	346
Figura 63 – Cronograma da extensão operacional Itapevi-Mairinque da Linha 8-Diamante (CPTM)	347
Figura 64 – Cronograma da E.F. do Norte, Central do Brasil, 11-Coral (CPTM)	348
Figura 65 – Cronograma da Variante de Poá, Linha 12-Safira (EFCB/RFFSA/CBTU/CPTM)	349
Figura 66 – Cronograma do Tramway de Santo Amaro (CCFSA, Light, CMTC)	349
Figura 67 – Cronograma da Linha Tronco da E.F Cantareira (EFC)	350
Figura 68 – Cronograma do Ramal Horto Florestal da E.F. Cantareira (EFC)	350
Figura 69 – Cronograma do Ramal ou “Guapira”, “Guarulhos” ou “Cumbica” (EFC)	351
Figura 70 – Cronograma do Ramal Jurubatuba [1] (EFS)	352
Figura 71 – Cronograma do Ramal Jurubatuba [2] (CPTM)	352
Figura 72 – Cronograma da Linha Sul (FEPASA>CPTM)	353
Figura 73 – Cronograma Linha 9-Esmeralda (CPTM)	354

Figura 74 – Cronograma Linha 1-Azul (Metrô-SP)	355
Figura 75 – Cronograma Linha 3-Vermelha (Metrô-SP)	356
Figura 76 – Cronograma Linha 2-Verde (Metrô-SP)	356
Figura 77 – Cronograma Linha 5-Lilás (Metrô-SP)	357
Figura 78 – Cronograma Linha 4-Amarela (Metrô-SP)	357
Figura 79 – Cronograma Linha 15-Prata (Metrô-SP)	358
Figura 80 – Cronograma Linha 13-Jade (CPTM)	358

Lista de Gráficos

Gráfico 1– Vias (km) e Estações (Est) construídos em 1867-1897 (“Geração 1”, por Cia)	66
Gráfico 2 – População paulistana, extensão das linhas de bonde e passageiros transportados em bondes (anos selecionados)	75
Gráfico 3 – Vias (km) e estações construídas entre 1897 e 1927 (“Geração 2” por Companhia)	85
Gráfico 4 – Vias (km) e estações (Est) construídas na “Geração 1” e “Geração 2” (por Companhia)	85
Gráfico 5 – Vias (km) e estações (est) construídas entre 1927 e 1957 (“Geração 3” por Companhia)	186
Gráfico 6 – Vias (km) e estações construídas entre 1897 e 1927, 1927 e 1957 (“Geração 2” e “Geração 3” por Companhia)	186
Gráfico 7 – Cesta mensal de transporte em horas equivalentes do Salário Mínimo (PMSP, 1947-2022)	257
Gráfico 8 – Receita Bruta e Receita Não Tarifária (CMSP, 1994-2021)	267
Gráfico 9 – Receita Bruta e Receita Não Tarifária (CPTM, 2003-2021)	303
Gráfico 10 - Investimentos anuais em expansão e manutenção do Metrô-SP (1971-1988)	340
Gráfico 11 - Investimentos anuais em expansão e manutenção do Metrô-SP (1989-2008)	340
Gráfico 12 - Investimentos anuais em expansão e manutenção do Metrô-SP (2009-2018)	341
Gráfico 13 - Investimentos anuais em expansão e manutenção do Metrô-SP (2009-2018)	341
Gráfico 14 - Total anual de investimentos Metrô-SP e CPTM (1998-2018)	342
Gráfico 15 - Participação percentual do total anual de investimentos Metrô-SP + CPTM (1998-2018)	342
Gráfico 16 - Subvenção econômica à operação do Metrô-SP, anos selecionados (1976-2018)	343
Gráfico 17 - Subvenção econômica à operação da CPTM (2004-2018)	343

Lista de Tabelas

Tabela 1 – População dos Distritos de São Paulo (1940 e 1946)	81
Tabela 2 – Preço do metro quadrado mensal por Estação (CMSP, março/1974)	152
Tabela 3 – “Pesquisa sobre valor das áreas comerciais em recintos semi-fechados” (CMSP, 1974)	153
Tabela 4 – “Pesquisa sobre valor dos imóveis” (CMSP, 1974)	154
Tabela 5 – Atividades bar/lanches/restaurantes ao longo da Linha Jabaquara/Liberdade	156
Tabela 6 – Resultado Operacional da Linha Santana-Jabaquara com tarifa de US\$ 0,08 (1971-1981)	168
Tabela 7 – Resultados econômicos da Companhia do Metropolitano de São Paulo (1975-1985)	171

Tabela 8 – Preços vigentes da hora do Salário-Mínimo e do Bilhete Unitário paulistano e expressão do poder de compra do assalariado (anos selecionados 1967-1975)	172
Tabela 9 - Espaços ofertados nas Estações e proximidades do Metrô-SP (2015-2019)	269
Tabela 10- Dados dos espaços comerciais ofertados por Linha do Metrô-SP (CMSP, 2015-2019)	272
Tabela 11 - Dados dos espaços comerciais ofertados por “Grupo” do Metrô-SP (CMSP, 2015-2019)	273
Tabela 12 - Dados dos espaços comerciais ofertados por estação do Metrô-SP (CMSP, 2015-2019)	273
Tabela 13 - Dados dos espaços comerciais nas estações por número de espaços ofertados (CMSP, 2015-2019)	275
Tabela 14 - Planilha de áreas, valores e condições para obtenção da Carta de Autorização de Uso (CAU) do WiFi (CMSP, 08/06/16)	277
Tabela 15 - Terminais de Ônibus Urbanos, áreas de concessão e áreas edificáveis (CMSP, 2019)	280
Tabela 16 - Terminais de Ônibus Urbanos não edificáveis e áreas de concessão (CMSP, 2019)	280
Tabela 17 - Empreendimentos associados do Metrô-SP (2004-2017)	285
Tabela 18 – Dados dos Centros Comerciais na RMSP, RMJ, Capital e do Metrô-SP e concessionárias	290
Tabela 19 – Dados dos Centros Comerciais do Metrô-SP e concessionárias (2021)	291
Tabela 20 – Dados dos Centros Comerciais por Município na RMSP e RMJ (2021)	292
Tabela 21- Fases, fontes e CAPEX e VPL EBITDA do empreendimento	301
Tabela 22 - Preços de varejo dos espaços da CPTM (a partir de 23/05/19)	304
Tabela 23 – Taxas médias anuais de vias e estações ativadas ou desativadas, por geração, da Rede Metropolitana, do Trem Metropolitano e do Metrô (1897-2022)	316

Sumário

1	INTRODUÇÃO.....	17
1.1.	Lugares e movimentos da economia do poder	17
1.2.	Elementos e estrutura da Tese	23
	PARTE I	25
2	ARQUEOLIBERALISMO E FERROVIAS (1823-1934).....	26
2.1.	O Império e a origem da ferrovia brasileira.....	26
2.2.	Ferrovias, juros, colonização e libertação por A. Rebouças (1874).....	29
2.3.	Arqueoliberalismo da Primeira República (1889-1930)	32
3	ZONAS DE PRIVILÉGIO, LEGISLAÇÃO E MODELO DO NEGÓCIO FERROVIÁRIO.....	44
3.1.	Obras públicas e contratismo, arranjos típicos na América Latina.....	48
3.2.	Política pública e negócios privados: origens da ferrovia brasileira.....	51
4	SÃO PAULO E O TREM DE SUBÚRBIO	57
4.1.	As Companhias pioneiras: Linhas e Estações na Geração I (1867-1897).....	59
4.2.	Trens, bondes e as origens do metropolitano de São Paulo na Geração II (1897-1927)	74
4.3.	Agenciamento imobiliário nas grandes estações (1900-1935*)	88
5	CONSIDERAÇÕES I	94
	PARTE II	100
6	DESENVOLVIMENTISMO, TREM E METROPOLITANO (1934-1990)	104
6.1.	A República e a “locomotiva” paulista, o desenvolvimento da rede ferroviária.....	105
6.2.	Desenvolvimentismo no poder, de Getúlio a Sarney	106
6.3.	Uma “via média” paulista? De Carvalho Pinto a Quércia	123
6.4.	Desenvolvimento, neocapitalismo e planejamento: controvérsias de Gudin e Simonsen (1945).....	131
7	O MODELO DE NEGÓCIO ESTATAL.....	137
7.1.	Superar os monopólios privados: as empresas mistas ou estatais em debate.....	138
7.2.	Contratismo monopólico – a construção das Linhas 1-Azul e 3-Vermelha	141
7.3.	Agenciamento imobiliário: espaços comerciais em estações, galerias, shoppings e terminais	145
7.4.	O modelo na prática: expectativa versus realidade do negócio Metrô-SP (1968-1985)	168

8 SÃO PAULO, A METRÓPOLE E O METROPOLITANO.....	175
8. 1. As linhas de subúrbio da Geração III (1927-1957).....	175
8. 2. Metrô no Centro e Trem na periferia na Geração IV (1957-1987).....	187
8. 3. Urbanismo subterrâneo, revolução brasileira e a difícil hegemonia paulistana.....	194
9 CONSIDERAÇÕES II.....	205
PARTE III.....	210
10 NEOLIBERALISMO E METROPOLITANO (1990-2022).....	211
10. 1. A Nova República e a razão liberal-desenvolvimentista.....	215
10. 2. Neoliberalismo e desenvolvimentismo no poder, de Collor/Franco a Bolsonaro.....	215
10. 3. Neoliberalismo paulista, de Fleury a Doria.....	233
10. 4. Os neoliberalismos de G. Franco e de P. Guedes.....	244
11 CONTRATISMO DESLOCADO: A CONSTRUÇÃO E A PPP DA LINHA 4-AMARELA.....	251
11. 1. Não é só pelo vintém: nota sobre o tarifaço paulistano (1947-2022).....	253
12 REDE INTEGRADA, PRIVATIZAÇÕES E AGENCIAMENTO IMOBILIÁRIO NA METRÓPOLE CORPORATIVA-FRAGMENTADA.....	258
12. 1. Aceleração dos ritmos metropolitanos na Nova República (1987-2022).....	258
12. 2. Outros espaços nos trilhos: agenciamento imobiliário no Metrô-SP e na CPTM.....	262
13 CONSIDERAÇÕES III.....	307
14 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	311
REFERÊNCIAS.....	321
Apêndice 1 – Investimentos e subvenção econômica no Metrô-SP e CPTM (1971-2021).....	340
Apêndice 2 – Cronograma das linhas e ramais metroferroviárias (1860-2021).....	344
Apêndice 3 – Obras em andamento (Metrô-SP e CPTM).....	359

1 INTRODUÇÃO

1.1. Lugares e movimentos da economia do poder

Muitas cenas vistas e vividas no Brasil nos últimos anos evidenciam a importância, em vários sentidos, da palavra **movimento**. Na crise pandêmica, a facilidade com que o coronavírus se espalha e as polêmicas políticas para seu enfrentamento (os *lockdowns*, mais ou menos restritivos, China ou Brasil, por exemplo) impactaram profundamente os deslocamentos cotidianos e as empresas de transportes, comunicações e comércio. Movimentos político-partidários, articulações via redes sociais e deslocamentos são permitidos pelas infraestruturas de comunicações e transportes de massa. Seja pelas manifestações democráticas em praças, ruas e estações (como das várias categorias de trabalhadores que fizeram greves, como ferroviários, metroviários e trabalhadores de aplicativos) ou pelas turbas golpistas que invadiram sedes de poderes constitucionais em demonstração da fascistização de algumas das maiores democracias ocidentais (o Capitólio nos EUA, a Praça e os Palácios dos Três Poderes no Brasil, em 06/01/2021 e 08/01/2023, respectivamente).

| 17

Impensáveis cenas que mostram o esvaziamento dos espaços públicos de Xangai (e confinamento privado), e a invasão de palácios públicos em Washington e Brasília. Mostram a profunda relação política que temos com espaços públicos e privados e os eventuais desbalanceamentos de nossas vivências entre eles. Cenas de esvaziamento das maiores metrópoles do mundo em decorrência de medidas de confinamento das populações pela alta mobilidade e letalidade do vírus. Hospitais, UTIs e cemitérios lotados. Dispositivos eletrônicos e programas de chamada e reunião por vídeo substituindo o encontro presencial.

Enquanto empresas do campo virtual “bombam” (talvez com a trágica exceção do Twitter sob comando de Elon Musk), empresas de transporte entram em crise pela diminuição da demanda (ônibus, metrô etc.).

Estados e governos, em todos os níveis, são pressionados a intervir para salvar a economia das crises. Para melhor cuidar e proteger a vida de sua população. Defender a democracia, organizações e instituições.

Numa situação de “guerra” biológica e política (ou “biopolítica”, como diria Foucault, 2008) o poder mobiliza seus dispositivos, estratégias e táticas para assegurar sua defesa e suas finalidades. Na guerrilha pela civilização, o planejamento urbano converte o tecido natural em industrial, se faz contra a paisagem, acelerando a distopia do “pensamento sanitarista” e da “mentalidade de catacumba”, como analisa A. Krenak (2022: 58-68).

As cidades, com suas alianças e seus ritmos, reforçam ou resistem às hegemonias (Lefebvre, 2021). A **cidade é dispositivo** para promover pensamento e religião, a cidade colonial surge para juntar gente para rezar e para atirar em seus fortes/conventos e assim expandir seu domínio (Krenak, 2022). Para fazer tais

dispositivos “a gente devora montanhas e engole o subsolo da Terra para erguer cidades (...)” (idem: 59). Um pensamento de “mente reta, concreta e ereta de quem planeja o urbano”, para quem a sinuosidade dos corpos dos rios é insuportável (ibidem: 66). Corpos violentados pelo garimpo, madeireiras, governos que teimam em implantar infraestruturas – como na Paulicéia, que transformou o Rio Tietê “em esgoto” e o “tapou” o Rio Ipiranga, demonstrando desprezo mesmo pela memória da Independência (ibid.: 21-22). Construir e expandir o Estado nacional é tarefa da “alta política” ou da “grande política” (Gramsci, 2020). Conjunto de **ações estratégicas** do poder e da política na economia, da “arte de melhor governar” (Foucault, 2008). Inversamente, limitar ou diminuir o Estado “excessivo” é tarefa da “baixa política” ou “pequena política”, conjunto de **ações táticas** de “economização” da sociedade e do governo. Aqui estamos pensando o movimento de ampliar ou diminuir o Estado ou o mercado, com Foucault e Gramsci, que se dedicaram a compreender esse movimento por caminhos diversos. Movimentos opostos que podem ser nomeados como estatização e privatização, pelos sentidos opostos que possuem.

Como Foucault, diferenciamos também estratégia e tática, formulação e implantação no curso dum processo histórico de formação de pensamento e prática de um modelo de sociedade. Quando usamos o paradigma da guerra ou da luta social, temos que pensar nos efeitos analíticos disso. Se há um conflito e uma organização do combate social e político pelos grupos envolvidos, isso implica em analisar as “peripécias” da guerra como códigos, estratégias, instrumentos e táticas (Foucault, 1979: 226).

Se pensarmos o processo de formação de nossa sociedade nacional, moderna, como sendo de uma colonização multissecular pautada por guerras e conflitos, temos que entender o papel das estratégias e táticas usadas para nos fazer colônia e colonizados. Como analisa Krenak (2022), a **cidade-dispositivo colonial** como Itanhaém (SP) tem forte que é também convento, junta gente para rezar e atirar; uma estratégia de dominação colonial com táticas militar, política e religiosa – coroa, caravela, cruz, canhão. No geral temos uma **estratégia** (planejar e coordenar operações econômicas, morais, militares, e políticas na condução de uma guerra ou estado de defesa) feita dum conjunto de **táticas** específicas (métodos e manobras de procedimento durante a batalha) para expandir e defender certo Estado seus poderes.

A colônia é um empreendimento de extensão do domínio e do território da metrópole. Toda uma rede de objetos, ditos e não ditos, é construída para dar suporte ao poder e aos fluxos da Coroa, seu patrimônio e suas rendas, monopólios e privilégios comerciais. Naus, portos, caminhos, fortes, vilas são alguns dos instrumentos feitos e usados pelo e para o sistema colonial e o imperialismo, antigo e moderno.

Toda uma racionalidade histórica montada sobre a operação econômico-política planejada e coordenada pelo Estado metropolitano (português, no nosso caso) para conquistar e espoliar povos e patrimônios no além-mar. Acumular riquezas e garantir rendas à Coroa e seus estamentos ou classes privilegiadas. Explorando e movendo povos tradicionais de seus lugares originários rumo à escravidão, diáspora e

genocídio. Ainda que o imaginário colonial/colonizado produza, no fim do século XX, imagens idílicas de colônias jesuítas (“tão maravilhosa onde a vida por inteiro era regulamentada, onde reinava o regime mais perfeito do comunismo, pois as terras e os rebanhos pertenciam a todos”) e barcos (“com vida própria, fechado em si, livre em certo sentido (...) vai até as colônias procurar o que de mais precioso elas escondem naqueles jardins orientais”), expressos por Foucault (2013 [1967]: 29-30). O imaginário colonizado diverge da realidade colonial: a travessia do Atlântico como escravização rumo à América, o porão do navio “negreiro” contraposto à “beleza ensolarada dos corsários” (idem).

Todo um **dispositivo de movimento** é configurado para garantir os fluxos de coisas, rendas, riquezas.

Todo um movimento histórico se faz para ampliar o Estado metropolitano (sua administração, burocracia, patrimônio, poder, rendas e riquezas acumuladas) pela conquista de terras e mares mundo afora.

Não se vive, não se morre, não se move nem se ama numa “folha de papel” ou num “espaço neutro, branco” imóvel, mas sim num espaço “matizado, com zonas claras e escuras” (Foucault, 2013 [1967]: 19).

Multiplicam-se as “regiões de travessia” em rios, mares, caminhos; de passagem e de repouso (idem).

Espaços feitos a passagem e ao movimento: estradas, estações, portos, aeroportos; barcos, carros, trens, aviões. Até mesmo a justaposição de espaços distintos num mesmo lugar: bibliotecas, cafés, cinemas, feiras e barracas, jardins, museus, praças, trens e metrô – “**contraespaços**” e **lugares outros nas cidades**, centros ou margens (ibidem: 19-26). Vários “espaços especializados”, “visuais” e “musicais”, criados na arquitetura, no urbanismo, na burocracia, no corpo – elementos verbais e visuais pelos percursos urbanos (Lefebvre, 2022 [1971]: 184-185). Tempos e espaços relacionados e localizados ou um “**lugar temporalizado**”, acúmulo ou consumo de tempos, **ritmos** lentos ou rápidos, fortes ou fracos – aspectos dum movimento ou devir (Lefebvre & Regulier, [1986] idem: 138).

O poder e a autoridade transformam o espaço em instrumento de controle da cidade (ibidem: 141). O Estado, violento e fraco, para exercer domínio sobre a cidade e o território, se estabelece com ações ordenadas na vida pública, relações de troca políticas e econômicas (ibid.: 142). Alianças, cartas, pactos que edificam regimes políticos (e entre poderes políticos) e acontecem nas cidades – daí a importância das ligações entre as cidades e do gerenciamento político-estatal desses espaços (portos, mares; praças, portões, palácios, monumentos) onde ocorre a vida pública e os ritos políticos (ibid.: 147).

As interações – ou o ir e vir – entre sociedade política e sociedade civil, entre o público e o privado, acontecem no espaço urbano, polos e zonas de “transição” ou “imbricação” ao privado ou íntimo (ibid.: 146-148). Lugares espontâneos, de intrigas e conciliações, negócios e negociações, encontros e passeios onde se passam as cenas das lutas pela apropriação de usos e ritmos urbanos (Lefebvre & Regulier, [1986] idem: 148).

Redes de infraestruturas, comunicações, viações (marítimas e fluviais, rodo e ferroviárias, aéreas) com funções de conectar e mover pessoas e produtos. Linhas de passagem e pontos de parada. Integrar vastos territórios e nações, diversificar os meios de comunicação e transporte a disposição da sociedade.

Estruturar o espaço para as atividades produtivas de bens e serviços, das empresas e dos trabalhadores.

Forjar e conectar as dimensões pública e privada, histórica e cotidiana da formação nacional.

A longa estratégia de desenvolvimento funcional, produtivo e patrimonial no sentido do **Estado** (estatização) e depois no sentido do **mercado** (privatização); e uma “**terceira via**” (Estado e mercado) onde ambos se misturam. Processo que não ocorre rapidamente por revoluções ou reformas coordenadas em larga escala, mas principalmente por ações cumulativas em **pequena escala** – a formação e os movimentos na estrutura socioeconômica se passam em níveis distintos da **estratégia** (plano geral, interesses nacionais, objetivos) e das **táticas** (arquitetura, trincheiras e manobras no terreno).

Na primeira metade do séc. XX, as guerras mundiais e a grande depressão, uma corrente pela maximização da sociedade empresarial e do espaço econômico (Foucault, 2008). Agendas de governo definidas com um “mínimo vital” de programas sociais e maximizar relações privadas e capitalizadas com a terra urbana e rural, como sugeriu Röpke (1950) numa formulação do neoliberalismo alemão (idem: 193-197).

| 20

Expansão patrimonial do Estado (grande estratégia) e agenciamento imobiliário das empresas estatais e privadas (pequenas táticas) ganham corpo em sucessivos governos. Uma reforma gradual da estrutura político-econômica por décadas, arrefecendo e limitando planos específicos, que são subordinados às temporalidades dos interesses e alianças.

Contra esse Estado “hiperadministrativo” e sua expansão “excessiva”, uma ofensiva liberal pela “zona cinzenta” público/privada (infraestruturas, concessionárias, estatais). Uma manobra feita pelas trincheiras metropolitanas – estações, trilhos, túneis – “*Liberate the Tube!*” bradam Glaister & Travers (1995) para “revitalizar” o metrô de Londres com privatização, competição e finança privada.

A organização do trânsito é uma figura eficaz mobilizada por Foucault (2008) para ilustrar o sentido da renovação do liberalismo “tradicional” pelo “**neoliberalismo**”. Não se trata mais de deixar passar o tráfego ao bel-prazer dos motoristas (o tipo “manchesteriano”), nem de impor rotas e horários fixados (o “planismo”), mas instituir um “código de trânsito” que ordene os meios de transporte. Ou liberar e revitalizar os “tubos” e fluxos metroviários de interferências e dificuldades (o “londrino”), de Glaister & Travers (1995).

Nossa proposta se situa no que pode ser um nível intermediário do que Foucault (1979: 212) apontou para uma “história dos espaços” ou “história dos *poderes*” – que estudasse desde as grandes estratégias da geopolítica até **as pequenas táticas do habitat, da arquitetura institucional**, da sala de aula, da organização hospitalar, passando **pelas implantações econômico-políticas.**” (negritos nossos).

Estudamos aqui a formação da rede ferroviária e da rede metroviária, com foco na RMSP e nas empresas estatais (Metrô-SP, CPTM) e seu agenciamento imobiliário. O que passa pela implantação “econômico-política” e pela “arquitetura institucional” – que podemos chamar de geografia política ou **grande estratégia** – mas também as **pequenas táticas** usadas para expandir a (infra)estrutura como instrumento econômico-político dos poderes públicos e privados (Estado e mercado). Como é o caso da abertura gradual de mercados, privatizações e concessões, exploração comercial dos espaços nas redes – pequenas táticas de capitalização e extração de rendas na infraestrutura metro-ferroviária paulista.

A gestão de passagens e lugares; fluxos e fundos para sustentar “uma economia de poder própria do liberalismo” (Foucault, 2008: 89); tentar um arranjo entre os poderes (“o Estado, o dinheiro, a cultura”) em discussões e **projetos predeterminados enquanto rentáveis** ao “centro capital” (Lefebvre, 2021: 92).

Vários foram os “dispositivos” conceituados por Foucault, duas elaborações brasileiras nos ajudam a entender essa estrutura, elementos e usos possíveis, por Carneiro (2005) e Valeirão (2014). Carneiro com o “dispositivo de racialidade” brasileiro pelos elementos originais colocados por Foucault¹. Valeirão pela relação entre dispositivos e ideologia: um tipo de formação em determinado momento histórico para responder uma urgência – uma certa função estratégica dominante (idem: 106).

Voltamos à definição dum dispositivo de movimento para entender as táticas e a estratégia espaciais. Para sintetizar o conjunto: **pensamento** (discursos, enunciados, proposições), **ordem** (instituições, decisões, leis, medidas), **espaço** (arquitetura, urbanismo, planejamento) e **tempo** (ritmo, velocidade). Adicionamos urbanismo, planejamento e ritmo para reforçar a importância do espaço-tempo nos modos de governar e gerir os lugares sociais nas interações históricas e cotidianas – daí o **dispositivo de movimento**.

O pensamento e a “governamentalidade” econômica são expressos em discursos dos políticos. A construção, manutenção e mudança da ordem via instrumentos e instituições jurídicos. Os diversos tempos das ações sociais, os caminhos e ritmos das coisas e pessoas na cidade. As táticas político-econômicas para dominar e manter espacialidades particulares. Nosso **dispositivo de movimento**, de inspiração foucaultina, é a **coisa** que permite manipular os tempos “(...) que funciona implacavelmente e produz efeitos” movimentos de construção e destruição pelo capital (Lefebvre, 2021: 117).

Há um flagrante contraste entre a rapidez da urbanização e metropolização – uma “**eurritmia**” urbana-metropolitana (ritmos diversos e associados) com uma “**arritmia**” política (ritmos perturbados, dissociados) – e a lentidão da formulação de políticas sociais, nos termos de Lefebvre (2021: 74; 131).

¹ **Quais elementos constituem um disposto?** Discursos, instituições, organizações arquitetônicas, decisões regulamentares, leis, medidas administrativas, enunciados científicos, proposições filosóficas, morais, filantrópicas (Carneiro, 2005). É o conjunto heterogêneo destes elementos e a rede que se pode estabelecer entre o dito e o não dito (idem).

No modelo de sociedade brasileiro mudanças sociais são lentas para não perturbar a ordem vigente. Nossa democratização, marcada pelo conservadorismo, só permite um ritmo “paquidérmico” (Nobre, 2013: 173). Exemplos: 1) a inclusão do **transporte como direito social** na Constituição Federal e 2) o debate paulistano sobre a “**tarifa zero**”². Uma “lógica de travamento” retarda sistematicamente mudanças indesejadas (idem: 12). A “governabilidade” nas Câmaras com vetos e contornos para ampliar o espaço da situação, acomodar “cartilhas” políticas (nacional-desenvolvimentismo, neoliberalismo), resistir às Revoltas (jun./2013) e render “dividendo eleitoral” (ibidem: 13-14). O modelo é feito do “**condomínio**” e do “**superbloco**”: o quinhão de Estado conquistado para reprodução da máquina política e o bloco amplo que apoia o governo e retém poderes de veto e/ou contorno (ibid.: 15-16). Assim como o “**loteamento**” de cargos em empresas, autarquias, secretarias e ministérios dos governos com os aliados.

A política se dá como administração **condomínial**: os representantes têm direitos lastreados nas cotas do todo que tem em sua posse. Exercício do poder como administração **patrimonial**. Pautada por princípios de conservação e expansão, rendimento e representação, movimento e imobilidade. Uma **lógica de shopping center**: espaços e fluxos cuidadosamente ordenados para gerar rendas e dividendos.

| 22

A atual **rede metropolitana** de transportes sobre trilhos (RMSP e RMJ) é fruto de longa formação histórica que remonta aos primórdios da malha ferroviária nacional e paulista (anos 1850-1860), duma estratégia de modernização e integração do Império do Brasil e da Província paulista. Seus espaços (vias, estações, terras) são agenciados como bens imobiliários geradores de rendas de monopólio, na sedimentação de uma tática arquitetônica-urbanística rentista para ampliar suas receitas e capacidade de investimento.

Da origem na Império ao desenvolvimento da República, a rede ferroviária tem seu crescimento reduzido. Enquanto as demandas econômicas e demográficas de transporte crescem. E crescem também as necessidades financeiras de investimento e custeio. Nas grandes cidades as linhas de subúrbios e metrô levam décadas para serem realizados. As **redes metroferroviárias sofrem de arritmia crônica**.

A multiplicação das empresas e das superfícies de atrito entre elas tensionam a trama social. A competição entre as unidades produtivas por mercado, receitas, privilégios e/ou monopólios da formalização da sociedade mercantil com a política governamental (Foucault, 2008: 203-204). Necessidade crítica de programação de governos capitalistas e de “deixar essas empresas agirem”, se multiplicam também os conflitos e a necessidade de arbitragem jurídica e política (idem).

² (1) a inclusão do transporte como direito social na Constituição Federal só ocorreu em set./2015, desdobramento de debate que remonta à Assembleia Constituinte (1985-1988); (2) a proposta da “tarifa zero”, proposta e derrotada em 1990-1991 (Gregori et al, 2020; Singer & Justo, 2017) volta à agenda da Prefeitura de São Paulo (2022-2023). Exemplos da morosidade de “transformar a ordem por dentro da própria ordem” (Gregori et al, 2020), mesmo com longo empenho político e partidário de lideranças, movimentos e organizações.

Parte da arritmia metroferroviária decorre dos conflitos políticos e jurídicos entre as empresas. Se nas primeiras décadas ferroviárias a competição impulsionou a formação duma malha expansiva e fragmentada, nas últimas décadas a competição metro/ferroviária travou a expansão e integração de linhas metropolitanas. O Eixo Leste-Oeste na RMSP (Metrô-SP, RFFSA/CBTU, FEPASA) durou anos e só foi resolvido com arbitragem federal. Várias concessões e PPPs posteriores também enfrentaram contratempos e conflitos legais/judiciais. Como as Linhas 6-Laranja (Metrô-SP/LinhaUni), 8-Diamante e 9-Esmeralda (CPTM/ViaMobilidade).

1.2. Elementos e estrutura da Tese

Justificativa: a desigualdade sócio-espacial e a morosidade na expansão das redes de transporte público coletivo de alta e média capacidade sobre trilhos colocam a compreensão da formação, ritmos e agenciamentos da Rede Metropolitana de Transportes como questões de primeira grandeza no campo do planejamento urbano e regional. | 23

Problema de conhecimento: o desenvolvimento desigual da Rede Metropolitana de Transportes (RMT) na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) entre 1867 e 2022. O trabalho visa contribuir para uma futura superação da abordagem fragmentada dos estudos (transporte versus imobiliário; trem versus metrô).

Objetivos específicos: 1) compreender a formação discursiva duma mentalidade de governo “economizada”, sob dominância de temas, preocupações e propostas econômicas;

2) entender os modelos de produção do espaço e provisão de infraestruturas, de transportes metroferroviários e de negócios imobiliários;

3) revelar os lugares, tempos e ritmos heterogêneos na produção, circulação e realização da metrópole e do metropolitano.

Hipótese: no bojo duma estratégia histórica de reforma neoliberal do Estado, as táticas de privatização do patrimônio estatal (agenciamento imobiliário, concessões, PPPs) produzem movimentos retóricos e mudanças espaciais na RMT, com o mote de superar a arritmia crônica e a dependência financeira.

O método consiste numa síntese dialética entre o materialismo histórico e o estruturalismo.

Método: combinamos aportes teóricos do marxismo humanista (Lefebvre, entre outros) e do estruturalismo (Foucault, entre outros) numa abordagem histórica, materialista e dialética.

Material: revisão bibliográfica, levantamento e análise documental e discursiva, além de materiais iconográficos (mapas e fotos) e espacialização de dados (Google Earth).

Estrutura: A Tese está estruturada em três partes que, por sua vez, estão divididas em itens e subitens. Cada Parte corresponde a um período no qual identificamos a dominância dum certo modelo de sociedade (arqueoliberalismo, desenvolvimentismo, neoliberalismo). Que discorrem sobre: a mentalidade de governo (2, 6, 10); o modelo de negócio (3, 7, 11) e as transformações decorrentes na geografia da metrópole paulista (4, 8, 12). Mais as considerações de cada parte e finais (5, 9, 13, 14) que sintetizam os principais argumentos.

A **Parte I**, “Arqueoliberalismo e Ferrovias (1823-1934)”, versa sobre o desenvolvimento político, econômico e geográfico da ferrovia brasileira da construção do que chamamos de “arqueoliberalismo”, durante a vigência do Império (1823-1889) e da Primeira República (1889-1934).

A **Parte II**, “Desenvolvimentismo, Trem e Metropolitano (1934-1990)”, versa sobre o desenvolvimento metro-ferroviário (e suas dimensões) sob vigência do “nacional-desenvolvimentismo” e elementos que apontam uma ascensão do “neoliberalismo”, durante a República: Segunda República (1934-1937), Terceira Rep. (1937-1946), Quarta Rep. (1946-1967) e Quinta República (1967-1988).

A **Parte III**, “Neoliberalismo e Metropolitano (1990-2022)”, versa sobre as dimensões do desenvolvimento da Rede Metropolitana sob dominância do “neoliberalismo” na Sexta República (1988-2023*).

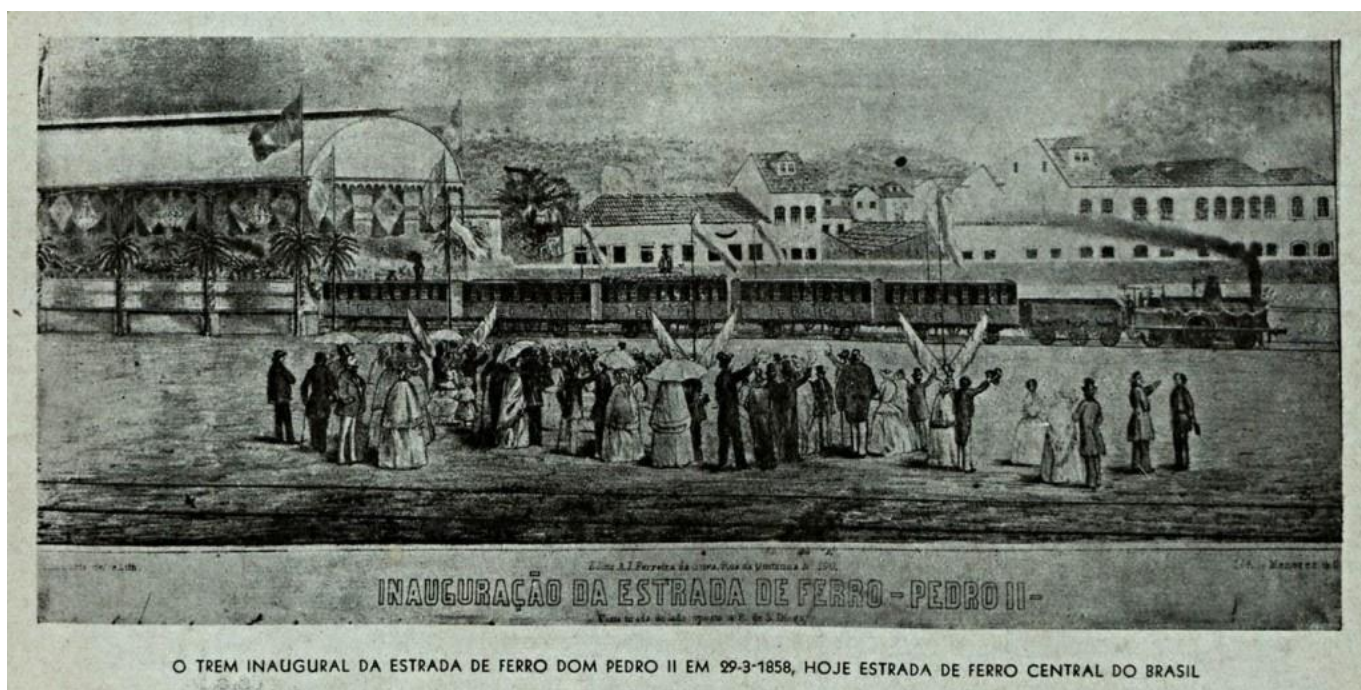


Figura 1 – “O trem inaugural da Estrada Dom Pedro II em 29-3-1858, hoje Estrada de Ferro Central do Brasil” (Brasil Ilustrado, 1943 *apud* Biblioteca Nacional).

Link: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=244414&pagfis=1894>.

2 ARQUEOLIBERALISMO E FERROVIAS (1823-1934)

O objetivo desta parte é compreender a origem das ferrovias no Brasil e em São Paulo e sua formação pelo modelo “arqueoliberal” no Império e na Primeira República (1823-1889, 1889-1934).

A implantação de ferrovias foi essencial para a manter a integridade territorial do Império, impulsionar a colonização, a lavoura e o comércio rumo ao interior. Política seguida principalmente pelas províncias mais ricas (como São Paulo), que investiram na construção e operação de ferrovias próprias.

Analisamos inicialmente as “falas do trono” (Câmara dos Deputados, 2019) – principal fonte dos discursos dos monarcas e parlamentares ao longo do Império (1823-1889). Nessa coleção encontramos os debates que ocorreram nas sessões parlamentares. Em tais falas, como ressalta Bonfim, a palavra nos traz a personalidade, os valores crenças e proposições de quem a pronúncia – “Diga-me que palavras usas e te direi quem tu pensas que és.” (in Câmara Federal, 2019: s/p). O material atesta a importância das construções e das ferrovias nos debates entre monarcas e parlamentares e a constituição política-econômica das ferrovias brasileiras.

| 26

Vemos nesse período (1823-1889, 1889-1934) a formação de um modelo de sociedade “arqueoliberal”. Conceito de Christian Laval (2020) - sobre as pesquisas de Michel Foucault e Pierre Bourdieu sobre o neoliberalismo – como novidade ou resgate do velho liberalismo do séc. XIX. No caso brasileiro temos resgates e novidades entre os modelos liberal e neoliberal, intermediados pelo desenvolvimentista.

Pela formação histórica dum modelo de negócio de concessões ferroviárias pelo ordenamento jurídico se dá a criação dum novo tipo de transporte e de um mercado determinado. Uma “abertura comercial estatizante” (Foucault, 2008) pelo Estado brasileiro com “privilégios” aos capitais locais e externos.

Na Cidade de São Paulo e arredores ocorre a formação dos trens de subúrbio no fim do séc. XIX. Várias companhias ferroviárias e empresas de outros ramos (agrícolas, extrativas, madeireiras, olarias, loteadoras etc.) passam a explorar a “zona de privilégio” (transportes e terras) de modo mais intensivo e rentável. Assim configurando a base da expansão urbana e da futura rede metropolitana.

2.1. O Império e a origem da ferrovia brasileira

Pelas Atas das Sessões coligidas pela Câmara Federal (1823-1889) temos o diálogo do soberano com parlamentares sobre os “graves ou serenos” problemas nacionais (2019: 16). Um farto material “de questões, de soluções, de ideias, de propósitos, de resistências, de afirmativas e de negações.” (ibidem:

17). Essa leitura nos informa sobre a importância da infraestrutura no debate político ao longo do nosso primeiro século de independência. A ferrovia como questão político-econômica de primeira ordem.

Disso tudo, selecionamos trechos relativos às obras, construção e administração de estradas de ferro.

Na Assembleia Constituinte (1823) **Dom Pedro I** alerta sobre a má condição do Tesouro Público e as medidas que tomou para recuperar as receitas (elevadas de 6 a 7 milhões no último ano de Dom João VI para 11 e 12 milhões em sua gestão) e a restauração do crédito bancário (ibid.: 31-32). Das ações em curso, relevo para as **obras militares** de muralhas, fortes, barreiras e quartéis; na **armada**, fragatas e barcos diversos em vários estágios; e nas **obras públicas**, reedificou-se o Palacete da Praça da Aclamação, calçamento e drenagem da Praça e travessas, consertou-se os aquedutos Carioca e Maracanã, repararam-se diversas pontes de madeira e de pedra e novas foram construídas, grandes partes das estradas foram consertadas (Câmara Federal, 2019: 33-34).

Na abertura da Assembleia Geral de 1852, **Dom Pedro II** fala, entre outros assuntos, sobre a repressão ao tráfico (de pessoas escravizadas), aumento das receitas públicas, tratados e, ao fim, nos “**melhoramentos materiais**” avultadas em leis para construção de estradas, navegação fluvial e marítima a serem estabelecidas em diversos pontos. Ressalta que as iniciativas podem ter efeitos positivos em desenvolver empresas e uma indústria nacionais, promover riqueza, progresso intelectual e liberdade prática dos cidadãos (idem: 366-367).

Em 1853 foram estipuladas as condições dos contratos para construção de **duas estradas de ferro** autorizadas por lei em 1852 - empresas da estrada de Mauá-Paraíba e navegação no Amazonas (ibidem: 371). A navegação e a ferrovia “(...) são sem dúvida um dos meios mais poderosos de promover a grandeza e prosperidade do Império.” (Câmara Federal, 2019: 374).

Em 1855 foi dada a notícia do início da construção da estrada de ferro para ligar a capital às províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Declara o Imperador: “O meu governo aplicará sempre a maior solicitude a esse melhoramento, que **há de marcar uma nova época entre nós.**” (ibid.: 389; negrito nosso).

Em 1864 a despeito da situação financeira (rendas inferiores às despesas) foi começado o prolongamento da **Estrada de Ferro Dom Pedro II** (ibid.: 463).

Em 1871, com o fim da Guerra com o Paraguai, o foco volta à economia: lavoura e comércio, introdução de “braços livres”, transportes e telégrafos: “Para isso convém melhorar e desenvolver as estradas comuns, os caminhos de ferro, a navegação fluvial a vapor e as linhas telegráficas, que suprimem as distâncias.” (ibid.: 520-521).

Em 1872 o melhoramento da viação ganha “auxílio compatível com as forças dos cofres públicos” para o governo cumprir seu “grandioso intuito”:

“Ele traduz-se no **assíduo cuidado com que o governo procura estender essa artéria de ferro** destinada a levar da orla marítima, onde por ora a nossa atividade se concentra, **a vida e o polimento às nossas regiões centrais, assim como às longínquas fronteiras do oeste**, onde ainda a **plácida quietação do deserto** separa-nos de povos predispostos a manter conosco fraternas e proveitosas relações.” (Câmara Federal, 2019: 531).

A “artéria de ferro” deve servir para ligar o interior e as fronteiras ocidentais à orla.

Em **1873** os interesses econômicos do Brasil requerem “maior e mais rápido desenvolvimento” do ensino, trabalho e das comunicações (ibid.: 543). Para a segurança futura da indústria sem prejuízos nem abalos em suas transformações, o “andar do tempo” do trabalho de “constituição territorial” deve acelerar (ibid.). Várias medidas econômicas foram tomadas: revisão das tarifas alfandegárias, melhoramento do meio circulante (moeda), desoneração de empréstimos à lavoura (via Banco do Brasil) e **auxílio para construção de estradas de ferro às províncias** do Império: “onde é **muito sensível a falta desse poderoso instrumento** de atividade e de riqueza.” (Câmara Federal, 2019: 549; negrito nosso).

São feitos estudos de **prolongamento** dos caminhos férreos particulares e provinciais (sem onerar o Tesouro nacional) em Pernambuco, Bahia, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul (idem: 543). Nesta última Província, a “**situação geográfica**” requer auxílio geral para garantir a segurança e a prosperidade entre o litoral e a fronteira do Uruguai, assim como os estados vizinhos (ibidem).

Em **1874** há o reforço da necessidade de **crédito** em “condições favoráveis” para a lavoura, o ensino profissional e a viação férrea (ibid.: 559). Em **1875** foram **concedidos novos favores** para construção de novas estradas de ferro (ibid.: 568).

Em **1877**, a Regente Dona Isabel informa que **prossegue a construção das ferrovias** D. Pedro II, Bahia, Pernambuco e não deve tardar o início daquela no R. G. do Sul (ibid.: 575). Esses e outros empreendimentos similares enfrentam **dificuldades** para obter capital externo. A crise da Guerra Franco-Prussiana (1870-1871) e da crise constitucional francesa (1877) abalam as finanças internacionais.

Como a receita pública não atingiu o montante previsto e as despesas e créditos usados para financiar obras diversas (inclusive ferroviárias), o Governo reduz gastos e recomenda executar só os melhoramentos inadiáveis. Refere-se a uma certa imprudência passada no uso de créditos para justificar a redução de gastos como empenho “prudente”:

“E porque **não fora prudente usar largamente dos recursos do crédito**, atenta a nociva influência que os empenhos contraídos exercem sobre o presente e o futuro, é de **bom conselho atender somente aos melhoramentos que não possam ser adiados**.” (Câmara Federal, 2019: 575).

Em resposta à Regente, os Deputados reforçam a importância das obras provinciais e lamentam a precária situação financeira, situação que os leva a oferecer todo o empenho para realização dos melhoramentos. Concordam com a opinião de que não se deve depender somente da receita ordinária e que não é prudente usar largamente créditos, devendo-se atender os melhoramentos urgentes (idem: 578).

Avaliam que a Lei da garantia de juros às ferrovias provinciais (2.450/1873) não teve o efeito esperado. Os capitais externos não afluíram como se esperava, seja pela desconfiança geral nas praças europeias ou por outras razões, a Lei era ineficaz e cabia examinar um sistema alternativo (Câmara Federal, 2019: 583).

Em **1881-1883** com o orçamento reequilibrado e um saldo, operações de crédito foram autorizadas para retomar melhoramentos e continuar obras das vias férreas (ibid.: 618-629).

No último ano do Império (**1889**) Dom Pedro II afirma ser preciso **maior empenho na extensão da rede de viação férrea** (ibid.: 673). Ele cita autorização de prolongamento das estradas nacionais ou concessão de garantias de juros como medidas direcionadas “para as que podem ser construídas **em condições vantajosas por empresas particulares.**” (ibid.; negrito nosso).

A expansão da rede ferroviária é ligada ao fortalecimento da imigração e desapropriação de terras devolutas nas margens das vias para instalação de colônias:

“Para fortalecer a imigração e aumentar o trabalho agrícola, importa que **seja convertida em lei**, como julgar vossa sabedoria, a **proposta para o fim de regularizar a propriedade territorial e facilitar a aquisição e cultura de terras devolutas**. Nessa ocasião resolvereis sobre a conveniência de conceder **ao governo o direito de desapropriar** por utilidade pública os terrenos marginais das estradas de ferro que não são aproveitados pelos proprietários e podem servir para núcleos coloniais.” (Câmara Federal, 2019: 674).

Solicita que a proposta seja convertida em lei e aplicada nas terras não aproveitadas nas beiras das ferrovias para incentivar colônias agrícolas de imigrantes. Similar à proposta debatida e reivindicada por abolicionistas – entre eles o Eng. André Rebouças (1874) e D. Isabel – no sentido de promover uma reforma agrária em benefício da população negra liberta em 1888. Embora a proposta acima seja dirigida a população imigrante europeia. O modelo de garantia de juros é objeto de análise de A. Rebouças (1874), a qual vamos nos reter brevemente.

2.2. Ferrovias, juros, colonização e libertação por A. Rebouças (1874)

Famoso abolicionista e engenheiro baiano, André Rebouças se dedicou ao estudo sistemático do modelo de garantia de juros aplicado às ferrovias e outras infraestruturas em vários países e no Brasil.

Grande parte da análise foca em detalhes dos negócios feitos sob concessão governamental às empresas privadas, pagamentos de garantias de juros, taxas, prazos, rentabilidade etc. Rebouças defende a implantação do sistema ferroviário no Brasil com base nesse modelo que prevê a construção das estradas e sua operação com o pagamento de garantia de juros variáveis (1874). Ferrovias em eixos mais movimentados e estradas de rodagem complementares, portos e armazéns, canais e vias fluviais de modo

a constituir um sistema de transportes integrado e eficiente. Atrativo ao investimento privado, que seja financeiramente autossustentável (ou autofinanciado), com capacidade de investimento e retorno:

“(…) será necessário adoptar um systema de construção econômico – *self-supporting*; podendo fundar-se e substituir por si mesmo; capaz de pagar as despesas de custeio e de dar uma menos dividendos de 4% aos accionistas” (Rebouças, 1874: 118).

O sistema econômico “*self-supporting*” defendido pelo Engenheiro deve ser feito com investimento privado do capital inicial (preferencialmente), ter receita tarifária suficiente para custeio e excedente para reposição e expansão (poder fundar-se e substituir-se) e dar retorno integral do capital no mínimo em 25 anos (considerando os 4% ao ano).

Os custos de construção e operação são variáveis, assim como a taxa de retorno esperada e negociada nos contratos de concessão. No Brasil para construir 10.742 km de ferrovias em 16 províncias a preço médio (23.000\$ a 25.000\$) são necessários 268.571.000\$ (idem: 122). Os investimentos estipulados pelo Império e pelas Províncias permitiam até 7% em juros anuais (ibidem).

O sistema seria mais vantajoso ao Estado, do que o “**obsoleto systema de construção directa pelo Estado**”, pois o gasto com a garantia de juros é bem inferior ao montante dispendido para assumir todo o empreendimento – na E.F. Dom Pedro II seriam 1.400.000\$ anuais ao invés de 20.000.000\$ totais ao prolongamento.

| 30

O investimento nessa rede nacional impulsionaria o trabalho livre nas construções e na agricultura nos terrenos cortados pelas ferrovias: ‘Que riqueza não terá o Império se fizer os 10.000 km e colonizar os terrenos adjacentes?’ pergunta retoricamente o Engenheiro (ibid.: 122-123).

Para efetuar o projeto o Estado revisaria leis sobre desapropriação em vigor (Decreto 1.664/1855 e Lei 1.114/1860) para estabelecer fazendas e núcleos coloniais.

A “fórmula do futuro” consiste na divisão das grandes propriedades fundiárias entre emancipados e imigrantes:

“O fazendeiro ou o senhor do engenho, livre de suas dívidas, pela venda dos terrenos supérfluos, chefe de indústria agrícola, explorando suas machinas e preparando os produtos ruraes, imediatamente obtidos do sólo pelos colonos ou pelos emancipados.” (ibidem: 124).

A subdivisão do latifúndio é o meio mais eficaz para libertar servos, escravos e proprietários pela **generalização da pequena propriedade fundiária individual**, civilizar povos “bárbaros” e “semibárbaros” na Europa, África, América e Ásia, como defende Joseph Garnier (*in* Rebouças, 1874).

A “**emancipação completa dos escravos**” é a “mais instante e **indispensável reforma do Brazil**”, com as pessoas emancipadas se estabelecendo em colônias agrícolas e trabalhos urbanos (idem; negritos nossos).

O empenho de verbas na realização de obras e ações públicas em 1870-1873 foi muito baixo: 50:000\$000 do total previsto de 6.000:000\$000 – nos relatórios do Tesouro Nacional “acham-se sempre sobras nas verbas – obras públicas—”; “Que desamor as obras de utilidade publica!

Que resistência ao progresso e a iniciativa individual!” (ibid.: 196).

Outro dado que mostra o baixo investimento em obras no País é o número de portos de mar: são apenas 20 para uma população de 10 milhões de habitantes; a França tem 400 portos para 37 milhões de habitantes (Rebouças, 1874: 212).

Dentre as leis brasileiras as mais difíceis de se cumprir são as que autorizam obras de utilidade pública:

“Assistindo as discussões do parlamento, admirando o ardor dos debates, e **a superabundância dos discursos, crer-se-hia que a execução das leis de obras publicas succederia imediatamente** a votação. Mas a verdade é que votam-se as leis mais auspiciosas para o futuro deste paiz, e passam-se mezes, e passam-se annos sem que se pense seriamente em dar-lhes cumprimento!

Para que acumular exemplos?

O mal é orgânico: o mal é de raça.

(...) *não ha neste paiz amor e muito menos devoção ás obras de utilidade publica.*” (Rebouças, 1874: 218; **negrito nosso**).

| 31

O autor constata que entre discussões, debates e discursos do parlamento e a efetivação das obras públicas passam-se anos, mal “orgânico” da “raça” que não tem amor nem devoção às obras públicas. Uma crítica que contrasta o tom das sessões parlamentares registradas nas “falas do trono” e expõem a indignação do engenheiro com a lentidão da construção de equipamentos e redes de infraestrutura no Segundo Reinado. Ainda que sua retórica qualifique a não execução das leis de obras como mal orgânico à raça (brasileira? Parlamentar?) e tome a inação como essencial e não um problema político ou social.

Elogia o empenho paulista em “completar sua rede de caminhos de ferro” com várias linhas em construção³, a despeito da dívida de 9 mil contos do Governo geral, Rebouças (1874: 219).

O Brasil, como país grande e carente com muitos caminhos a construir, deve fazer uma rede racional e modesta: “Não façamos, pois, obras de luxo. Construamos a nossa rêde de caminhos de ferro nas condições as mais racionaes e as mais modestas” (idem: 247; **negrito nosso**).

Não devemos investir em grandes e dispendiosas redes (como Inglaterra e França) mas investir modestamente como os Estados Unidos (1830-1840):

“Ahi nós encontramos condições análogas ás do Brazil: muita terra e muitas aspirações, pouco capital e escassa população.

Seja a nossa fórmula: **Caminhos de ferro muitos e muito baratos para o Brazil.**” (ibidem: 248).

³ 1) São Paulo-Rio de Janeiro, 232,75 km; 2) Campinas-Limeira-S. J. do Rio Claro 80 km e estudos para Ramal Mogy-Guassu (150 km ao todo); 3) São Paulo-Sorocaba 138,6 km; 4) Campinas-Mogy Mirim com Ramal Amparo; 5) Ramais Indayátuba-Capivary e Piracicaba-Constituição (Ituana), idem.

Pelo conjunto da análise crítica de Rebouças podemos ler uma proposta liberal, centrada na implantação de uma rede ferroviária nacional de grande, média e baixa capacidade para interligar grandes centros, portos e os interiores provinciais. Rede a ser feita e administrada por empresas privadas e que sejam capazes de construir linhas e ramais do porte e no ritmo adequados às condições financeiras e econômicas locais. Caminhos muito e muito baratos que sejam *“self-supporting”* - para ultrapassar a *“construção directa pelo Estado”* - com colônias agrícolas para emancipados e imigrantes ao longo da rede.

Um Brasil moderno que supera carência de fundos e caminhos, que emancipa o povo escravizado, gera trabalhos assalariados e redistribui terras. Novas estradas e colônias como *“contraespaços”*, espaços racionais, modestos, capitalizados e produtivos. Novos núcleos agrícolas para trabalhadores livres e produção capitalista reconfiguram o imaginário contra velhas imagens das colônias jesuítas idílicas, como aquela expressa por Foucault (2013: 29) sobre a colônia maravilhosamente regulada pela vida religiosa.

Necessidade de superar a *“arritmia”* das obras públicas que se arrastam por anos a fio, execução das verbas em total contradição ao discurso parlamentar. Superar o ritmo patológico, a arritmia definida por Lefebvre (2021), ou o *“mal orgânico”* da lentidão, desamor ou falta de devoção caracterizado por Rebouças (1874). A aceleração necessária da construção dos transportes, dos investimentos e dos rendimentos. A generalização do mercado capitalista para financiar e administrar as ferrovias contra a lenta e obsoleta construção e gestão estatal.

A modernidade defendida por Rebouças – baseada no capital, na empresa, trabalho assalariado, pequena propriedade, rentabilidade garantida – reúne elementos fundamentais ao pensamento econômico liberal. Vencer a resistência ao progresso e à iniciativa privada, vencer o obsoleto desamor às obras. Não no sentido de construir um sistema ostensivo e pouco rentável, como o inglês ou o francês, mas um sistema modesto e extensivo como os Estados Unidos. Contra o luxo e o supérfluo para libertar mesmo os proprietários e completar a *“a mais indispensável reforma do Brasil”*: a emancipação dos escravos (idem).

Um *“arqueoliberalismo” brasileiro*, que mistura progresso e arcaísmo, economia política clássica com *laissez-faire* e regulação estatal, mensagens modernas com velhas ideias do patronato. Um mito moderno com longa eficácia simbólica.

Passemos aos discursos dos governantes na Primeira República, quando se desenvolve o pensamento liberal até a inflexão varguista (pós 1930).

2.3. Arqueoliberalismo da Primeira República (1889-1930)

Argumentamos que há um movimento entre um projeto societal “**arqueoliberal**” de Rebouças e outro projeto “**arqueoliberalista**” no primeiro período republicano (liberalismo econômico e autoritarismo político). Acima esboçamos a definição do primeiro termo após análise da obra de Rebouças com a noção bourdiesiana posta por Laval (2020: 172). Com um deslocamento histórico: ainda não estamos pensando o neoliberalismo da passagem do século XX ao XXI, pensamos o liberalismo do século XIX ao XX. Já o segundo termo é inspirado pela distinção liberalismo/liberismo (nas dimensões econômica e/ou política) feita por Antonio Gramsci dentro do “economicismo” do período (2022: 47-54).

O “liberismo” ideal distingue entre sociedade civil (atividade econômica) e sociedade política (Estado), a última não deve intervir na primeira. Mas dada a realidade prática na qual sociedade civil e Estado “se identificam”, o **liberismo** é a regulamentação estatal por via legislativa e coercitiva com finalidade consciente e não expressão espontânea da economia (Gramsci, 2022: 47). É um **programa político para modificar a estrutura econômica do Estado**, dos dirigentes e da distribuição de renda nacional, “quando triunfa” (idem). **Ou** fração do grupo dirigente que pretende **modificar a orientação governamental apenas, reformar a legislação** (comercial, indiretamente a industrial – o protecionismo em países pobres, limitada liberdade industrial e favorecimento de monopólios); alternar partidos dirigentes no governo, não fundar e organizar uma nova sociedade política ou uma nova sociedade civil (ibidem: 48).

| 33

Na Primeira República brasileira, vemos a montagem de um regime via regulamentação estatal com uma fração e partido dirigentes procurando manter uma orientação governamental com reformas legislativas pontuais, o republicanismo oligárquico “café com leite”. O Estado orientado a defender a ordem que permite uma certa “liberdade” econômica-corporativa regulada, mas que barra um programa político de reestruturação estatal-econômica mais profundo. Um **arqueoliberalismo brasileiro**.

Para entender o pensamento político e econômico da Primeira República analisamos os discursos presidenciais disponíveis na Biblioteca da República (Brasil, s/d) e compilados por Bonfim (2008).

Entre golpes e contragolpes, o regime republicano aprofunda a contradição entre duas liberdades fundamentais: a liberdade econômica (ampliada) e a liberdade política (reduzida). Um regime liderado por militares e civis que solidificaram uma aliança oligárquica em benefício do velho patronato.

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca (1889-1891) comunica a deposição da Monarquia e extinção do sistema representativo monárquico (Fonseca, 1889 *apud* Bonfim, 2008: 29). Anuncia o Governo Provisório e suas primeiras medidas. Tal governo é fruto duma “**revolução nacional**” de “caráter patriótico” para garantir ordem pública, direitos cívicos e liberdade (idem). No sistema administrativo e representativo são abolidos o Conselho de Estado e o Senado vitalício; a Câmara de Deputados é dissolvida (ibidem: 29-30). Com relação aos compromissos, tratados, contratos e obrigações, o Governo Provisório reconhece todos aqueles legalmente estatuídos, inclusive a dívida pública interna e externa (ibid.: 30).

O regime republicano anunciado por Fonseca (1889) é posto como ordem positiva: pública, de direitos e liberdade civis, em substituição à ordem monárquica, extinta junto aos cargos vitalícios. O fim do regime monárquico se dá sem romper com as obrigações e tratados políticos e econômicos firmados.

Na economia, o Ministro da Fazenda Rui Barbosa (1889-1891) incentivou a emissão de moeda e a criação de sociedades anônimas, gerando forte especulação financeira e falência de bancos e empresas, gerando a grave crise conhecida como “encilhamento”.

Uma forte crise política se instaurou com a formação de novo gabinete liderado pelo Barão de Lucena, tentativa de centralização de poderes, resistências militares e dissolução do Congresso pelo Presidente; contraposto por forças legalistas que forçaram sua renúncia em nov./1891 (ibidem).

Assume a Presidência da República o Marechal Floriano Vieira Peixoto (1891-1894) pela renúncia (e por convite) do Mal. Deodoro da Fonseca em 23/11/1891. Um levante da armada na Capital (RS e PA) – do Exército e de cidadãos de diversas classes – garantiu o reestabelecimento da Constituição e das leis suspensas em 03/02/1891 (Peixoto *apud* Bonfim, 2008: 36). O legalismo “armado” confrontou o presidente e o forçou a renunciar para restaurar a ordem.

A grande preocupação de Peixoto é “**com a mais severa economia e a maior fiscalização no emprego da renda do Estado**” (negrito nosso); nada traz mais miséria e mal-estar ao povo que as dívidas estatais, ampliadas pelas “despesas sem proporção com os recursos econômicos da nação, com as forças vivas do trabalho, das indústrias e do comércio” (ibid.). E recuperação da Fazenda, da moeda, do sistema bancário e do crédito nacional.

“8. Na grandiosa oficina em que se trabalha no progresso da pátria não há vencidos nem vencedores, grandes ou pequenos. São todos operários de uma obra comum.” (Peixoto, 1891 *apud* Bonfim, 2008: 38).

O Governo Peixoto também enfrentou forte instabilidade política e duas “rebeliões” (a Revolta da Armada, 1893-1894/RJ; e a Revolução Federalista, 1893-1895/RS). Contra os quais o “Marechal de Ferro” decretou várias vezes Estado de Sítio. As áreas de saúde e educação foram organizadas, regulamentadas ou reformadas (BPR, s/d).

O primeiro civil eleito diretamente a assumir a chefia do Poder Executivo da República, Bacharel José Prudente de Moraes e Barros (1894-1898), governou em meio a conflitos e lutas para consolidar a Constituição de 1891 e instituir o regime republicano. A República saiu vitoriosa, firmou-se na consciência nacional (Moraes Barros, 1894 *apud* Bonfim, 2008: 44-45). Enquanto a monarquia “caiu sem a menor resistência”, a República “defendeu-se heroicamente e venceu a poderosa revolta restauradora” – os primeiros anos do novo regime enfrentaram tensionamentos de vários grupos conservadores.

Para Moraes o novo regime é comparável a “**revoluções radicais**”:

“Não se realizam revoluções radicais, substituindo a forma de governo de uma nação, **sem que nos primeiros tempos as novas instituições encontrem a resistência e os atritos**, motivados **pelos interesses feridos pela revolução**, que embarçam o funcionamento regular do novo regime.” (Moraes Barros, 1894 *apud* Bonfim, 2008: 45; negritos nossos).

A institucionalização do regime republicano provoca anos de resistências e atritos pelos grupos que tiveram interesses contrariados e atentam contra o funcionamento das novas instituições democráticas. Especialmente o Congresso e a Presidência. Também existem grupos dentre os republicanos que atentam contra estas instituições, e que foram derrotados pelas forças legalistas. E não foram, nem poderiam, ser mencionados no discurso de posse do primeiro civil eleito Presidente da República.

Seu discurso enumera princípios, normas e realizações para guiar o Governo. Alguns deles são gerais ao regime democrático, Moraes Barros (*idem*: 46). Outros princípios são relativos à administração da Fazenda e da economia nacional:

“Administração da Fazenda Publica com a máxima fiscalização na arrecadação e no emprego da renda e com a mais severa e perseverante economia, **reduzindo a despesa de modo a equilibrá-la com a receita, extinguindo assim o déficit do orçamento**, convertido este em realidade;

(...) Pontualidade na satisfação dos **compromissos sucessivos**, que desde passado remoto tem-se acumulado em ônus pesadíssimos a transmitirem-se de geração a geração; e **resgate gradual da moeda fiduciária para elevar o seu valor** depreciado;

Animação à iniciativa particular para a exploração e desenvolvimento da agricultura e das indústrias, e introdução de **imigrantes** que, povoando o nosso vasto território, fecundem com o trabalho as suas riquezas inesgotáveis;” (Moraes Barros, 1894 *apud* Bonfim, 2008: 46; negritos nossos).

Os problemas destacados acima em negrito são as mesmas grandes questões enfrentadas pelo Estado brasileiro desde o fim do Império e agravados ao longo da República. A dita revolução não conseguiu ainda dar conta das questões mais fundamentais do país que perduravam.

O Governo Prudente de Moraes enfrentou oposição de diversos grupos políticos e tentativas de assassinato para estabelecer a representação das oligarquias agrárias, especialmente a paulista (militares florianistas, monarquistas e parte da classe média urbana). Enfrentou conflitos populares em Canudos/BA (guerra contra arraial de Antônio Conselheiro, 1896-1897), na Capital/DF (entre florianistas e monarquistas) e o fim da Revolução Federalista/RS (BPR, s/d).

O campineiro Bacharel Manoel Ferraz de Campos Salles (1898-1902), eleito pela segunda eleição geral para a Presidência da República, fez um discurso inaugural focado em firmar compromissos.

Assumindo a chefia do executivo federal em plena crise do “*funding-loan*”⁴, discorreu sobre a situação financeira nacional e as ações necessárias para superá-la. A primeira ação seria adotar e executar **uma política financeira** com providências **austeras** e efetivas do Congresso e do Tesouro (Campos Salles, 1898 *apud* Bonfim, 2008: 59).

⁴ balanço de pagamentos do pagamento de juros dos empréstimos internacionais.

O objetivo é a “**restauração financeira**” que amplie a capacidade produtiva e o comércio internacional (idem: 60). A situação na agricultura, no comércio e na indústria resume-se ao imperativo: “É preciso produzir.” (ibidem). Para ampliar a produção nacional é preciso expandir o povoamento pelo território, o que deve mobilizar as terras devolutas estaduais para estes fins (ibid.).

As preocupações do poder público então eram diversos **elementos da intensa crise financeira**:

- protecionismo inoportuno às indústrias artificiais com sacrifício dos contribuintes/Tesouro;
- emissão massiva de “papel inconvertível” causando depressão no valor da moeda;
- déficits orçamentários pelo “funcionalismo exagerado”, serviços puramente locais e aumento dos inativos;
- despesas extraorçamentárias sobre créditos extraordinários do Executivo e Legislativo;
- indenizações por sentenças judiciais com somas vultosas;
- “despesas intestinas”, compromissos com montepios e depósitos consideradas como renda ordinária;
- aumento constante da dívida flutuante em razão dos déficits e conseqüente aumento da dívida consolidada;
- má arrecadação tributária (de “rendas públicas”);
- descrédito moral em decorrência da “má política financeira”;
- desconfiança dos capitais nacionais e estrangeiros;
- a especulação financeira que se desenvolve como parasitas em organismo decadente;
- baixa da taxa cambial (“síntese” de todos os erros).

A lista de causas e efeitos da crise elencados por Campos Salles (1898 *apud* Bonfim, 2008: 62) coloca os principais problemas enfrentados pela República ao longo de sua história. Embora sejam enunciados pelo 4º Presidente da República, no 10º ano do regime, são questões que fazem parte do cotidiano econômico da Nação e passam a compor o imaginário de “problemas, perigos e inimigos”, como analisa Bonfim (2008). As dificuldades monetárias e financeiras enfrentadas pela jovem república tem raízes na histórica dívida pública da Independência (1822), agravadas pela expansão econômica e instabilidade política, pela Abolição, Proclamação, reforma bancária e plano econômico de 1888-1891.

Agir com energia contra “nossa decadência econômica e financeira” para nos conduzir a outro caminho as aspirações, os brios e credores da República (Campos Salles, 1898 *apud* Bonfim, 2008: 62). O programa do governo Campos Salles é: “**abandonando a política dos expedientes e dos adiamentos para tomar francamente a política das soluções**” (idem).

Esse Governo consolidou o poder oligárquico pela “política dos governadores”, apoio de grupos estaduais dominantes em troca da eleição e base no Congresso Nacional. Na economia, enfrentou a crise recorrendo à novo empréstimo londrino para saldar os compromissos (*funding-loan*).

O governo do paulista Bacharel Francisco de Paula Rodrigues Alves (1902-1906) começou com o “Manifesto Inaugural 1902” que expôs suas visões sobre governo e negócios públicos (Rodrigues Alves, 1902). Anuncia compromissos com a “mais alta magistratura do *paiz*”: a cooperação, a patriotismo

compartilhado com as “classes *sociaes*”, o fortalecimento do “*regimen republicano*”, a justiça e a tolerância, a circulação de ideias, o sufrágio eleitoral, as finanças e a administração dos negócios públicos (Rodrigues Alves, 1902: 5-6).

De natureza avessa ao exagero e à sedução pelo “aparatoso”, coloca entre seus principais objetivos políticos o Código Civil, a consolidação do Legislativo, o desenvolvimento “moral e material” do País, sistema eleitoral – enfim, o “*regimen de civismo e de liberdade.*” (Rodrigues Alves, 1902: 7-8).

Ainda sob o impacto da grave crise do “*funding-loan*” – de 1898 (e depois em 1914 e 1931) – impõe-se a necessidade da “mais rigorosa economia no dispêndio dos dinheiros públicos” e os “orçamentos equilibrados com verdade” (ibidem: 8-9; **negritos nossos**).

A economia nacional requer congregar interesses e necessidades das diferentes classes sociais: as “classes *productoras*”, lavoura, comércio; das indústrias, do trabalhador (ibid.: 9-11). Necessidades de créditos e capitais, força de trabalho, organização e representação política, apoio, iniciativa e tutela dos poderes públicos em prol da riqueza nacional:

“Todos os povos se batem *actualmente* **pela causa de sua produção e de suas indústrias**, agitando-se intensamente em favor do produtor e na conquista de melhores mercados. Os *paizes* novos, sem riquezas acumuladas, sem braços abundantes para a cultura de suas terras, sem instituições de *credito* que aparem e estimulem o trabalho e *luctando* ainda com todos os *vicios* de uma moeda má, não podem dispensar o apoio tutelar, mas cauteloso, dos poderes publicos e a sua acção bem-fazeja para anima-los nas fecundas iniciativas em prol do desenvolvimento de sua riqueza. Não se ha de descuidar o governo destes grandes interesses.” (Rodrigues Alves, 1902: 10; **italicos** destacam a grafia vigente à época).

Os povos e governos de “países novos” lutam pelo seu desenvolvimento contra faltas e vícios. O que implica que a ação em prol do desenvolvimento da riqueza pelo Estado está entre os grandes interesses a serem cuidados pelo Governo. O desenvolvimento produtivo nacional deve receber apoio cauteloso e tutelar sem piorar as condições financeiras, com efeito perturbador na balança de pagamentos, como ocorreu em 1889-1898.

Outros temas importantes ao desenvolvimento nacional mencionados são as questões relativas ao povoamento e colonização, saneamento da Capital Federal e melhoramento de seu Porto (idem: 11-12). A infraestrutura necessária ao desenvolvimento no campo e na cidade.

Realizar um amplo programa de povoamento e colonização a partir de terras devolutas dos Estados é medida vital para atração e uso “do concurso de braço e do capital” indispensável ao fortalecimento da economia (ibidem). Ampliar a produção e a riqueza nacionais requer também ampliar serviços fundamentais à circulação dos mesmos, **adicionar instrumentos de transporte** para facilitar a circulação de “braços” e produtos (ibid.: 11).

O saneamento da Capital Federal e a melhoria do Porto são questões primeiras ao desenvolvimento nacional. Um conjunto de providências custoso e demorado:

“A capital da *Republica* não *póde* continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de *atracção* de braços, de *actividades* e de *capitales* nesta parte do mundo.

Os serviços do melhoramento do porto desta cidade devem ser considerados como elementos de maior ponderação para esse *emprehendimento* grandioso.” (Rodrigues Alves, 1902: 12; itálicos destacam a grafia vigente à época).

Elementos decisivos para reposicionar o Rio de Janeiro, de “sede de vida difícil” para “notável centro” para trabalhadores, negócios e capitais. Melhorar as condições de higiene, vida e circulação na Cidade envolve uma **reforma** necessária à melhoria econômica e política não só da Capital Federal, mas de todo o País.

O Governo Rodrigues Alves ficou conhecido por três eventos/processos de grande repercussão política e social. O maior deles foi a reforma urbana da Capital – com o “bota-abaixo” de demolição e remoção de habitações populares para a periferia. Além de realizar o reaparelhamento de ferrovias e portos. O outro evento foi a primeira greve geral na Capital (ago./1903), iniciada por trabalhadores têxteis por aumento salarial e redução de jornada (idem).

No discurso inaugural do governo Affonso A. Moreira Penna (1906-1909) foram anunciados vários pontos do programa. Em especial aspectos ligados à economia e ao território. Para o progresso das diversas regiões do País, convém tomar ações para reverter as condições desfavoráveis e caminhar no sentido da “ânsia de progresso rápido” e conquistar novos terrenos (Penna, 1906 *apud* Bonfim, 2008: 92). O povoamento do território com imigrantes europeus era “um dos mais seguros elementos para acelerar o progresso e a grandeza da pátria” (idem: 98). Facilitando-se a aquisição da propriedade para fixar os imigrantes ao solo e não deslocar ao estrangeiro os capitais acumulados (ibidem).

Após visitar vários Estados, percebeu a situação superficial da lavoura, comércio e indústria e a carência de um vigoroso impulso à política econômica (Penna, 1906 *apud* Bonfim, 2008: 93).

A situação da lavoura e das receitas de exportação dos principais produtos agrícolas estavam em baixa, causando prejuízos aos produtores e operários (idem: 93).

A “origem do mal” é a instável cotação da moeda brasileira, tornando necessário adotar medidas para um “**regime da moeda sã**”, operar uma progressiva elevação do preço da moeda (ibidem: 94).

Para incentivar o comércio nacional e internacional o Governo deve melhorar os transportes:

“É preciso igualmente facilitar (...) a circulação dos produtos e a tal respeito deixei também assinalado no meu o vivo interesse que **merecerão do meu Governo o desenvolvimento da rede ferroviária e o aparelhamento dos portos.**” (Penna, 1906 *apud* Bonfim, 2008: 96; negrito nosso).

As obras para abastecimento, embelezamento e saneamento da Capital Federal deviam prosseguir com efeitos em dois níveis. No local, para melhoria das condições e comodidade de vida e higiene; e no nacional, para gerar “créditos de salubridade, civilização e progresso” para o Brasil (idem: 99). Melhorar as condições locais e melhorar a imagem do País como um todo. A “Conferência Internacional Americana”

realizada no Rio de Janeiro (1906) com o Secretário de Estado dos EUA (E. Root) distinguiu a Cidade do Rio, o Brasil e a América do Sul, deu novo alcance às relações políticas no “Novo Mundo” (ibidem: 100).

O Presidente Hermes R. da Fonseca (1910-1914) assume em situação crítica – cujos indícios de fraudes eleitorais permitiram à oposição questionar os resultados – e faz contraponto reconhecendo forte engajamento na campanha eleitoral e luta pela eleição (Fonseca, 1910 *apud* Bonfim, 2008: 112).

Assume com responsabilidades mais graves para com os encargos da Nação (idem). Declara que não levará mágoas e ressentimentos à Presidência, “não farei um governo de paixão”, mas sim “o governo da lei”, “um governo republicano”: serei o mandatário fiel da nação e o servidor abnegado e solícito do povo brasileiro”. (ibidem: 112-113; **negritos nossos**).

Sua visão de governante é de que a política não deve preterir a administração. A **política** não deve “entorpecer ou desviar a marcha dos altos interesses do Estado”. O Presidente “não se deve arvorar em diretor da política nacional: é a nação e não ele que faz política.” (ibid.). Seus **atos** devem ser **pautados** “**pela diretriz severa do bem público.**” (ibid.; **negrito nosso**).

| 39

Uma nação jovem e em formação, necessitada de importar “braços” e “ouro” para poder melhor explorar as riquezas e distribuir a justiça (ibid.). Ações necessárias: aprovação do Código Civil (promessa da Constituição de 1824), modernização do Código Comercial (de 1850) e da magistratura (ibid.: 114).

Nos problemas materiais, questões econômicas e financeiras “tem primazia sobre todas as outras” – situação da **monocultura** e **deficiência** de meios **de transportes** adequados a circulação das mercadorias. Situação felizmente se modifica pela diversificação das lavouras e multiplicação das vias de comunicação (ibid.: 116). As exportações se diversificam com outros produtos (além do café e da borracha), aliviando as importações, e dependem de propaganda eficaz para assegurar demanda e novos mercados.

O problema dos transportes ainda requer esforços complementares para execução de grandes e pequenas vias. Grandes linhas de penetração, pequenas linhas e ramais de ligação (em execução ou a serem executadas) para escoar as grandes massas de gêneros produzidas em regiões pouco servidas, avançam no “caminho das responsabilidades financeiras”, aliviar os fretes e atingir “tarifa equitativa” (Fonseca, 1910 *apud* Bonfim, 2008: 116-117).

Na economia anuncia seguir a política fazendária e monetária em curso. A produção nacional reclama uma **proteção** “racional e equitativa” aos produtos de origem brasileira (idem: 117). Na **finança**, há o anseio de “chegar ao regime metálico”, operando com prudência a Lei de 1899, com rigor na arrecadação de rendas e despesas públicas a “**conseguir orçamentos sempre equilibrados**”, sem recorrer a “meios artificiais ou planos de aventura” (ibidem). O plano financeiro segue o delineado em 1899 – a redução parcial de papel

moeda e das despesas públicas ao mínimo necessário para garantir a estabilidade cambial e convertibilidade da moeda – fortalecido o fundo de resgate e garantia pela Caixa de Conversão (ibid.).

O Governo Hermes da Fonseca rompeu a aliança SP-MG e enfrentou as revoltas da Chibata (1910) e do Contestado (1912-1916), a “revolução” em Juazeiro do Norte (1914) e manifestações operárias na Capital Federal (1913). Um programa de obras públicas de expansão de ferrovias, vilas operárias, escolas técnicas e universidade, vila militar e hospital do exército (CPOC/FGV, s/d). Na economia retomou a amortização da dívida externa e executou orçamentos superavitários na primeira metade do mandato; depois as contas públicas pioraram em decorrência da crise e desaceleração em 1913-1914 (BPR, s/d; CPOC/FGV, s/d).

O discurso de posse de Wenceslau Braz Pereira Gomes (1914-1918) seguiu os pontos do seu “manifesto” de campanha e consolidou um “**discurso-programa**” de governo (Brás, 1914 *apud* Bonfim, 2008: 129). O ponto central é a reforma dos costumes e leis eleitorais: “a lei não tem poder mágico de transformar a sociedade”, mas tem influência benéfica quando praticada com lealdade e modos salutarres (idem: 130).

A situação econômica do País é preocupante. O balanço deficitário importações/exportações no período 1908-1912, com importações (de 79,6 a 138 milhões de libras esterlinas) acima das exportações (14,1 a 74,6 milhões de libras), embora as últimas tenham crescimento absoluto e relativo maior (idem: 135). E déficit crescente no orçamento público 1908-1911, de 69 mil contos a 312 mil contos (ibidem: 138).

Com relação às condições geográficas, as **secas** ao norte do País requerem atenção e cuidados. As riquezas mineiras dos solos e a potência das águas requerem **soluções industriais**: fomentar a eletro-metalurgia, mover montanhas de “ferro e manganês” e grandes quedas d’água. A extensão territorial brasileira requer trabalhadores e capitais, colônias, colonos, transporte fácil e barato (ibidem: 136).

Mesmo com a longa crise financeira e a execução de “restauração financeira”, com muitos déficits comerciais e orçamentários que chegaram a paralisar serviços públicos (1898-1902), várias ações foram retomadas. Colonização, desenvolvimento da viação férrea, construção do Porto, aformoseamento e saneamento da Capital Federal com extinção da febre amarela (ibid.: 137).

A crise nacional piorou sob efeitos da **guerra europeia**. Perturbações nas exportações/importações, diminuição das rendas aduaneiras pela metade, moratória da dívida e novo *funding-loan*, emissão de moeda e baixa do câmbio são mencionadas (ibid.: 140).

O Governo Wenceslau Braz decorreu em plena Primeira Guerra Mundial, Guerra do Contestado e várias greves gerais de trabalhadores em São Paulo e no Rio de Janeiro em 1917, ano da Revolução Russa e da guerra contra a Alemanha. Sua política econômica foi marcada pela austeridade financeira e pela segunda valorização do café. E da promulgação do 1º Código Civil brasileiro (1916).

Autor dum discurso intrinsecamente crítico ao estado das coisas na República, Eptácio Lindolfo da Silva Pessoa (1919-1922) elenca uma série de temas e dados da grave da situação brasileira ao fim da Guerra Mundial.

Primeiramente problemas ligados à autonomia dos Estados federados em várias matérias em relação à União (Pessoa, 1919 *apud* Bonfim, 2008: 153-154). Em vários campos a autonomia estadual é vista como fator que enfraquece da União. É preciso estreitar a colaboração União-Estados para evitar desperdício de recursos e não sacrificar a União (idem: 154-156). Várias crises dos Estados acabam em recorrer aos créditos emitidos pelo Tesouro Nacional (lastreados nas receitas alfandegárias) que elevam a dívida externa, as emissões de moeda e mantém os orçamentos “sem medida nem freio” (ibidem: 156-157).

Nos orçamentos de 1914-1918 o déficit elevou-se a mais de um milhão de contos de réis, com empréstimos externos e **emissões** de papel-moeda para saldar compromissos, receitas diminutas das alfândegas, custo de vida elevado em função da guerra e elevação de despesas ministeriais perturbam a situação econômica nacional (ibid.: 157).

Para conseguir fechar o orçamento de 1919, vários Ministérios solicitaram créditos complementares; além de projetos no Senado para elevar os salários de várias categorias, Pessoa (1919 *apud* Bonfim, 2008: 160). Apesar da “situação penosa de tantas classes de servidores do Estado” não deveriam ter sido ampliados a ponto de consumir 60% da receita e “aumentar sem cessar a dívida pública.” (idem: 162).

Seu Governo deve fugir de novas despesas que não sejam para defesa militar, **saneamento** e as **secas** no norte (idem: 161). Ações para melhorar a arrecadação de impostos: rever isenções e concessões que “constituem privilégios odiosos e desigualdades injustificáveis” (ibidem).

Governo Eptácio Pessoa começou em meio à crise do fim da PGM, da Influenza (1918-1920) e da depressão econômica que derrubou o preço do café à metade. Nova intervenção no mercado, emissão de moeda e empréstimos em Londres. E a tensão que acabou em crise política com o descontentamento da oligarquia, militares e população urbana, especialmente o tenentismo e os conflitos de 1922 (BPR, s/d).

Sem muito conteúdo nos discursos inaugurais, os Governos de Arthur da Silva Bernardes (1922-1926) e Washington Luís Pereira de Sousa (1926-1930) transcorreram em meio à instabilidade política e diversas revoltas que eclodiram pelo país. Tenentismo se alastrou por vários estados (RS, SC, PR, SP, onde conseguiu o controle da Capital e forçou a fuga do Governador, Carlos de Campos) e na Capital em 1922-1924; a fundação clandestina do Partido Comunista Brasileiro (PCB) em 1922 e depois a Coluna Prestes, liderada pelo Tenente Luis Carlos Prestes que percorreu o interior do País contra os governos oligárquicos (BPR, s/d). Além do início da depressão econômica em virtude do *crash* financeiro de 1929.

Com a insistência paulista lançar candidato à Presidência em 1928/1929, os mineiros rompem a aliança. Mineiros gaúchos e outros dissidentes formam a Aliança Liberal (AL) que lança Getúlio Vargas (PRR) contra Júlio Prestes (PRP) para a eleição de 1930 (CPDOC/FGV, s/d). A situação vence e desencadeia uma reação da oposição radicalizada (AL e tenentistas) que articula uma “alternativa revolucionária” armada (idem). Com a impugnação de muitos parlamentares eleitos da oposição, o movimento se consolida com o assassinato de João Pessoa, pelo qual o Presidente Washington Luís foi responsabilizado falsamente. O golpe irrompe em outubro, declarando no dia 4: “**Estamos diante de uma contrarrevolução para readquirir a liberdade, para restaurar a pureza do regime republicano**” (CPDOC/FGV, s/d: 24; negrito nosso). Uma Junta Governativa (Generais Tasso Fragoso e Menna Barreto e Almirante Isaías de Noronha) substitui o Presidente da República e empossa Getúlio Vargas em novembro.

O movimento revolucionário de outubro de 1930 foi uma afirmação de nacionalidade. Alheio ao “exclusivismo de determinadas classes” por não ser predominante no civil, nas classes armadas, alto e baixo social, idades, sexos (Vargas, 1930: 15). As categorias sociais partilham “a construção de uma Pátria nova” aberta a todos (Vargas, 1930: 15).

| 42

O pensamento da Junta Governativa militar era de que só se podia restituir a liberdade, a lei e a justiça ao povo brasileiro pela força das armas contra “o regime de ficção democrática”:

“(…) a convicção de que **só pelas armas seria possível restituir a liberdade ao povo brasileiro, sanear o ambiente moral da Pátria**, livrando-a da camarilha que a explorava, **arrancar a máscara de legalidade** com que se rotulavam os maiores atentados á lei e á justiça — abater a **hipocrisia**, a **farça** e o **embuste**. E, finalmente, era vossa, também, a convicção de **que urgia substituir o regime de ficção democrática**, em que vivíamos por outro de realidade e confiança.” (Vargas, 1930: 17; sic; negritos nossos).

Uma retórica de restauração moral que justifica o levante armado: arrancar a “máscara de legalidade” da hipocrisia dum regime falsamente democrático. Repete-se um golpe de Estado para fundar um novo regime, como em 1889.

A contraditória liberdade-pelas-armas faz parte do imaginário político nacional e anima setores golpistas da sociedade (civil, militar, política). Mobilizado em momentos de crise hegemônica para desestabilização dos poderes instituídos. Na história republicana essa ‘solução’ foi usada várias vezes para tentar moderar o conflito social na base e no topo da estrutura de classes. O varguismo de 1930 expressa a ideia do golpe como estopim ao “movimento revolucionário”, embora seu legado político de transformação e expansão do Estado, dos direitos e políticas sociais lhe permita voltar ao poder mais tarde via sufrágio eleitoral.

O novo chefe de governo Getúlio Dornelles Vargas (1930-1945) ressalta um trabalho de reconstrução social e econômico para cimentar confiança no regime que começa (Vargas, 1930: 17-18). A começar por: “desmontar a máquina do **filhotismo** parasitário”, “o critério puramente político”, “vocaçãõ burocrática e a

caça ao emprego público” e o “**caciquismo** eleitoral” (idem: 18). Reconstruir o Estado com moral para exercício da função pública.

No terreno econômico são várias medidas para superar as dificuldades do crédito, produção e tributação. Um “programa de reconstrução nacional” é enumerado por Vargas (1930: 18-20):

- 1)** Concessão de anistia; **2)** extirpar agentes de corrupção física e moral com campanha e educação sistemática; **3)** difusão do **ensino público**, técnico-profissional; **4)** instituição de um **Conselho Consultivo** para trazer correntes de ideias novas; **5)** comissões de **sindicância** sobre os gastos dos governos anteriores e responsabilidades; **6)** **remodelação do Exército** para a defesa nacional; **7)** **reforma eleitoral** para garantir direito ao voto; **8)** **reorganização da justiça**, para tornar realidade a independência da magistratura; **9)** consulta sobre os poderes constituintes; **10)** consolidar normas administrativas e os quadros do funcionalismo; **11)** administração rigorosa da economia, **cortando despesas “suntuárias e improdutivas” para restaurar a finança e conseguir saldo orçamentário real** ; **12)** reorganizar o Ministério da **Agricultura**, rígido e inoperante, para as necessidades agrícolas; **13)** intensificar a policultura e adotar uma política internacional ; **14)** rever o sistema tributário para amparar a produção nacional mas abandonar o protecionismo artificial; **15)** instituir o Ministério do **Trabalho** para amparar e defender o operariado urbano/rural; **16)** promover a extinção gradual do latifúndio e a organização da pequena propriedade; **17)** “organizar um **plano geral, ferroviário e rodoviário**, para todo o país, afim de ser executado gradualmente, segundo as necessidades públicas e não ao sabor de interesses de ocasião.”. (Vargas, 1930: 18-20)

| 43

O grande conjunto de ações propostas pelo Presidente forma uma agenda para todo seu governo (tanto a Ditadura do Estado Novo, 1930-1945, como depois, em seu retorno ao poder, 1951-1954). Essa reforma teriam caráter estruturante, uma reconstrução e expansão das atribuições, capacidades e procedimentos do Estado brasileiro. Embora os aspectos políticos e constitucionais tenham sucumbido à manutenção do poder ditatorial-revolucionário – abolindo partido, cassando mandatos eleitos, perseguindo, prendendo, torturando e exilando opositores à esquerda e à direita – as pautas administrativas, sociais e o planejamento econômico, regional, setorial avançaram.

Ao longo do primeiro período republicano temos a expansão das pautas políticas e econômicas da oligarquia em conflito com os movimentos populares. A estruturação dos poderes e instituições republicanas tensionada entre forças conservadoras e progressistas, estratégias e táticas políticas e militares. Discursos e governos configuram os sentidos dos espaços de poder.

A malha férrea em expansão e as grandes cidades na encruzilhada entre reforma e revolução.

A luta por hegemonia entre frações decadentes da oligarquia e frações em ascensão da burguesia, classe média e operariado – o bloco urbano em formação. A luta sócio-política pela terra (defesa para uns, conquista para outros) e a luta econômica-corporativa pelo domínio dos caminhos (manobras territoriais para manter ou ampliar certas “zonas de privilégio”).

Golpes, guerras, insurreições, revoltas, revoluções – movimentações que configuram e reconfiguram o dispositivo. A ideia da república como um movimento revolucionário, com vários episódios, da Abolição 1888, a Proclamação (1889) até a revolução (1930). Um certo pensamento crítico da situação econômica e institucional. Combater crises econômicas e desequilíbrios orçamentários, excessos monetários, privilégios e desigualdades classistas e corporativas. E no reverso incentivar a iniciativa privada. Ações para ampliar as infraestruturas de transportes, a reforma da Capital Federal, esforços para promover a (i)migração e colonização do território. Defesa do regime contra movimentos populares e conflitos armados. Acelerar o progresso, conquistar terrenos e promover a iniciativa privada, como afirmou Affonso Penna (1906).

As mudanças dentro da ordem decorrem lentamente, enquanto as reivindicações e movimentos de oposição aceleram (há uma disritmia entre a ordem e a contestação). E o ritmo de institucionalização – normas e estruturas – estatal diminui (ver a cronologia da Câmara).

| 44

Acima resumimos alguns lugares comuns do conjunto dos discursos presidenciais em análise até aqui. Elementos constantes da formação discursiva presidencial (e mesmo monárquica) que expressam uma mentalidade de governo com predominância de preocupações econômicas (Foucault, 2008; Bonfim, 2008).

3 ZONAS DE PRIVILÉGIO, LEGISLAÇÃO E MODELO DO NEGÓCIO FERROVIÁRIO

“Quando tudo estava pronto, os senhores comissários inauguraram o serviço e, tendo reiterado sua utilidade, exortaram os burgueses a prestar ajuda e **declararam à gente miúda que se houvesse o menor insulto, a punição seria rigorosa, dizendo tudo isso da parte do rei [...]**. Entretanto, a coisa foi tão bem-sucedida que já na primeira manhã foi grande a quantidade de carruagens cheias, comportando inclusive várias mulheres; mas no fim da tarde a multidão foi tão grande que era impossível aproximar-se, e nos outros dias deu-se o mesmo, de tal maneira que se pode ver por experiência própria que o maior inconveniente é ver toda aquela gente nas ruas esperando uma carruagem para entrar e quando ela chega, está cheia. O que é uma pena, mas nos consolamos, pois sabemos que virá uma outra em meio quarto de hora.” (relato de Gilberte, irmã de Pascal sobre a inauguração das carruagens coletivas em Paris – D.-R. Dufour, 2013: 87; negrito nosso)

Aqui resgatamos a origem dos transportes entre política pública e negócios privados (Lewis, 1991).

Com o rápido avanço da urbanização e das aglomerações em grandes cidades pelo mundo a partir de fins do século XVII, o transporte de passageiros dentro das cidades se torna um problema mais grave. Soluções inovadoras são necessárias para dar vazão aos volumes massivos de passageiros.

Tem origem em Paris o “transporte coletivo” em carruagens coletivas com tração animal, roteiro fixo, planejado e cobrança de passagens. Em 1662 Blaise Pascal obteve privilégio real para instalar rotas de carruagens para fazer percurso de um bairro a outro em Paris, as “*carroces a 5 sols*”. Apesar do sucesso, o Parlamento proibiu o acesso do povo às carroças “para maior comodidade dos burgueses e pessoas de mérito” (Leão 1945: 150; Dufour, 2013: 86-87).

Nos anos de 1819, 1824, 1825 empresários solicitaram autorização para transporte coletivo dos cidadãos com destino fixo; a concessão foi de 1828 (idem). O sucesso das primeiras empresas logo provocou o surgimento de várias outras no mercado, gerando dificuldades na conservação das ruas e da demanda, como mostra um relatório de 1854 (ibidem). Para solucionar os problemas de custo, demanda e manutenção, as companhias existentes se fundiram em 1855 na “Companhia Geral dos Ônibus” sob controle público (ibidem). A formação de um mercado concorrencial, ainda que sob permissão estatal, gerou no longo prazo uma situação descontrolada que necessitava dum controle superior, como a CGO. (Mais tarde com o “*Métropolitain*” o modelo parisiense centralizado de propriedade dos equipamentos e da rede de transporte servirá de exemplo para outras redes).

| 45

São construídas as “estradas de ferro americana” (invenção de Nova York) em Paris (ibid.: 150-151). Nas primeiras décadas de funcionamento, o número de passageiros cresceu **14,3 vezes** (de 30 a 430 milhões) e o número de viagens por habitante (hábito de viajar, em **6 vezes**, de 20 a 125), entre 1860 e 1900 (idem). Em 1890 foi criada a “Comissão do Metropolitano” para responder à crise dos transportes (ibidem).

Nesse meado de século, muitas cidades passavam pelo advento de dois ‘instrumentos’ técnicos e econômicos: a grande indústria e a ferrovia (idem). Ambos impulsionavam as cidades para além de seu centro. A vida urbana passa a ter um conjunto de condições generalizadas pelo desenvolvimento do capitalismo industrial e dos transportes:

“1) *Condições de transportes* - (...) envolve questões da viabilidade urbana, da disciplina de tráfego, da densidade de tráfego e da circulação, da movimentação e do estacionamento dos meios de transportes individuais e coletivos, (...) das exageradas distâncias diárias a percorrer, do movimento cotidiano centrípeto e centrífugo das pessoas e das coisas e da congestão nas zonas mais adensadas.

2) *Condições de higiene* - Problemas referentes aos males que resultam da super-população (...), da excessiva densidade das classes menos favorecidas (...).

3) *Condições sociais* - Problemas de urgente solução derivados da deficiência de relações humanas, de eventuais crises de trabalho, de excessivas distrações, da estratificação social (separação das classes), do adensamento nos centros urbanos e “anemia” nas zonas circundantes.

4) *Condições econômicas* - (...) custo de vida, à dificuldade de abastecimento alimentar, à exagerada concentração de valores econômicos e industriais.

5) *Condições estéticas* - Problemas que se concretizam na falta de beleza de alguns bairros, no desenvolvimento dos novos núcleos periféricos, sem centros de vida local, sem orientação técnica, sem dignidade construtiva, irregulares e desordenados.

6) *Condições de defesa* (...)

7) *Condições de vida das zonas periféricas* - Problemas que surgem da necessidade de ordenamento das novas populações que se formam no contorno das cidades, geralmente de vida ligada às indústrias.” (Leão, 1945: 29-30).

Vários conjuntos de problemas interligados e agravados pelo avanço avassalador do crescimento urbano-industrial. Nenhum dos ‘problemas urbanos’ enfrentados por engenheiros, arquitetos, urbanistas (etc.) é de fácil resolução. Eles complexificam a tarefa de ordenamento e planejamento de cidades.

Na segunda metade do século XIX as ferrovias passam a ser a solução adotada por várias grandes cidades para transportar as massas pelos centros. Abaixo algumas das principais linhas pioneiras na implantação de linhas urbanas (com datas aproximadas de início de implantação e inauguração):

- 0) a primeira estrada de ferro urbana de Londres (1855-1863) - embrião do “*Metropolitan Railway*”;
- 1) a ferrovia circular “*Ringbahn*” de Berlim (1871-1877);
- 2) a linha “*Elevated*” (elevado) de Nova York (1872-1874);
- 3) a linha urbana em Berlim “*Stadibahn*” (sic, *Stadtbahn*, 1875*-1882);
- 4) o “*Metropolitan District Subway*” circular de Glasgow (1891*-1896);
- 5) o “metropolitano” primitivo de Viena (*Wiener Stadtbahn*, 1892*-1898);

| 46

Os projetos do citados por Leão (1945) e suas datas de construção indicam um período médio de implantação de **5,66 anos**, com grande variação entre 8 anos em Londres (1855-1863) e 2 anos em Nova York (1872-1874).

No caso parisiense, detalhado por Leão (1945), um longo debate atrasou por décadas a construção do metropolitano. Um projeto inicial foi apresentado em 1855 e um segundo pelo Conselho Geral do Sena em 1871 (o “*Chemin de Fer Metropolitain de Paris*” ou “*Métro*”, idem: 136). Em 1895 se problematizava a quem serviria um metropolitano e qual seria o efeito sobre Paris:

“Para que servirá vosso metropolitano?

Ele permitirá aqueles que podem ter uma casa e um jardim, ir morar nos arrabaldes e isso tornará o coração de Paris, onde está a riqueza, uma verdadeira cidade de trabalho durante o dia, deserta à noite. Sim senhores - o seu metropolitano vai enriquecer Enghien, Colombes, Nogent, etc. e arruinar o coração de Paris” (Sr. Grébauval ao Conselho Municipal em 1895 apud Leão, 1945: 153).

O argumento do Sr. Grébauval ao Conselho Municipal seria um exemplo precoce duma “**tese da ameaça**” de A. O. Hirschman (2019: 19) no debate político urbano. Para o autor tal tese significa que “(...) o custo da reforma ou mudança proposta é alto demais, pois coloca em perigo outra preciosa realização anterior.” (idem). No argumento em questão a realização do Metrô de Paris colocaria em risco o centro da cidade, sua vida e riqueza, em detrimento do subúrbio e dos burgueses. Veremos posteriormente a manifestação duma “tese reativo-reacionária” e doutra “tese progressista” (idem: 18) em São Paulo nos argumentos de Prestes Maia e Leão (1945).

Apesar das décadas de críticas o metrô parisiense foi implantado no fim do século (1896-1900) para a Exposição Universal de Paris de 1900.

Outro caso destacado por Leão (1945: 157) foi o da construção do metrô de Moscou nos anos 1930. Uma primeira proposta (1914) foi muito polemizada e rejeitada. Seguidos os anos revolucionários de 1910-1930, a população moscovita ganhava milhões e o hábito de viajar dos habitantes crescia exponencialmente, ao ponto da rede de bondes não suprir mais a demanda (idem: 157). O projeto do “Metrostói” acabou inserido no Primeiro Plano Quinquenal (1928-1932) e começou a operar no Segundo (1932-1937), sendo um dos projetos prioritários (Wolf, 1994). O cronograma definido pelo Politburo (Comitê Central do PCUS) e a Metrostói (Administração da empresa) para a primeira linha era audacioso (ou irreal): construir 13 km em 2 anos (1930-1932). Além da primeira linha, previa mais 62 km até 1936 – 73,5 km ao todo em 5 anos (Wolf, 1994: 54-55). A despeito da experiência internacional acumulada, que apontava um tempo médio de 5 a 6 anos para implantação de uma linha metropolitana, a direção política e a administração resolveram acelerar a construção e dobrar a meta: de 6 km em 2 ou 3 anos para 12 km em 2 anos (Leão, 1945: 157).). O caso moscovita impressionou Leão pelo cronograma supostamente executado em tempo recorde: 1) junho de 1931: começam os estudos detalhados e as obras; 2) entre julho/1931 e fim/1932, sondagens, cartas, estudos; 3) de 1933 a out./1934, a construção do primeiro trecho (13 km), Leão, 1945 (157). Wolf (1994), no entanto, mostra que da meta oficial de 12 ou 13 km em 24 meses, foram concretizados 11,5 km em 40,5 meses, o que demonstra um caráter contraditório do “tempo bolchevique” e a realidade problemática do “recorde” da Metrostói (idem: 321-323).

| 47

Por semelhanças e contemporaneidade entre o metrô de Moscou e a proposta para São Paulo, Leão (1945) considerou ser possível implantar 6 ou 7 km de metrô por ano em São Paulo. O argumento:

“A história do Metropolitano de Paris é análoga à história dos Metropolitanos de outras grandes capitais. Ela apenas se diferencia pela “época”, pelo “local”, pelos “protagonistas” (Leão, 1945: 155).

“Não será justo prosseguir sem dizer algo, sobre o caso de São Paulo que também tem sua história. **O problema**, como dissemos, **é sempre o mesmo, deslocado apenas no tempo e no espaço.**” (Leão, 1945: 158; negrito meu).

A história e o problema dos metropolitanos seriam sempre os mesmos. Apenas época, local, protagonistas seriam deslocados “no tempo e no espaço”. O fenômeno das aglomerações massivas, dos congestionamentos, dos centros adensados e do crescimento suburbano e da inevitável inserção dos trilhos de média e alta capacidade são os elementos dessa história-problema chamada de “metropolitano”. A racionalidade técnica expressa no argumento de Leão sobre Paris e Moscou entre fim do séc. XIX e início do XX abstrai completamente das variáveis e é deslocada como um modelo (um decalque) de metropolitano para São Paulo. Todos os elementos concretos – determinantes – para realização dum grande projeto complexo são considerados secundários. O complexo processo de concepção, discussão, projeto, financiamento, construção e operação de uma “rede metropolitana” no centro e subúrbios de

uma metrópole seria então algo natural, inescapável da transformação urbana. No planejamento do metropolitano produz e reproduz um discurso abstrato com relação às materialidades e determinações constitutivas da urbanização e metropolização e dos metropolitanos em si.

3.1. Obras públicas e contratismo, arranjos típicos na América Latina

Com a expansão dos capitais europeus e/ou norte-americanos na América Latina no séc. XIX, especialmente nas infraestruturas urbanas e regionais, nasceu um tipo de relação capitalista de produção. Um conjunto de relações com esse caráter foram tipificadas por Connolly (1997; 2018) a partir de casos no México. Essa seria a origem histórica do chamado “Contratismo”. Da “obra por administração direta” no período colonial, “contratismo monopólico” nos séculos XIX e XX até um “contratismo competitivo” do XX ao XXI (Connolly, 2018: 74-77).

Seus esquemas gerais da organização e financiamento de obras públicas e relações de agentes privados da construção (contratados) com o Estado (cliente-contratante) servem como ponto de partida para explorar obras paulistanas e esboçar arranjos correspondentes generalizáveis a outros casos brasileiros e quiçá latino-americanos.

“Es importante hacer hincapié en que los arreglos genéricos para la producción de obras públicas y sus representaciones gráficas no son más que esquemas abstractos. En la realidad, dentro de cada arreglo cabe un sinnúmero de configuraciones específicas, caracterizadas por el tipo de obra de que se trata, la manera de actuar, la nacionalidad de los agentes privados o públicos concretos y las relaciones entre ellos. Asimismo, se puede ir ampliando y profundizando en la caracterización de los arreglos, para incluir, por ejemplo, su forma de financiamiento, costo y rentabilidad, proceso de producción y calidad de la obra o servicio producido. El análisis y evaluación no se puede hacer en general, según el tipo de arreglos; es preciso conocer las configuraciones específicas en cada lugar y momento.” (Connolly, 1997: 28).

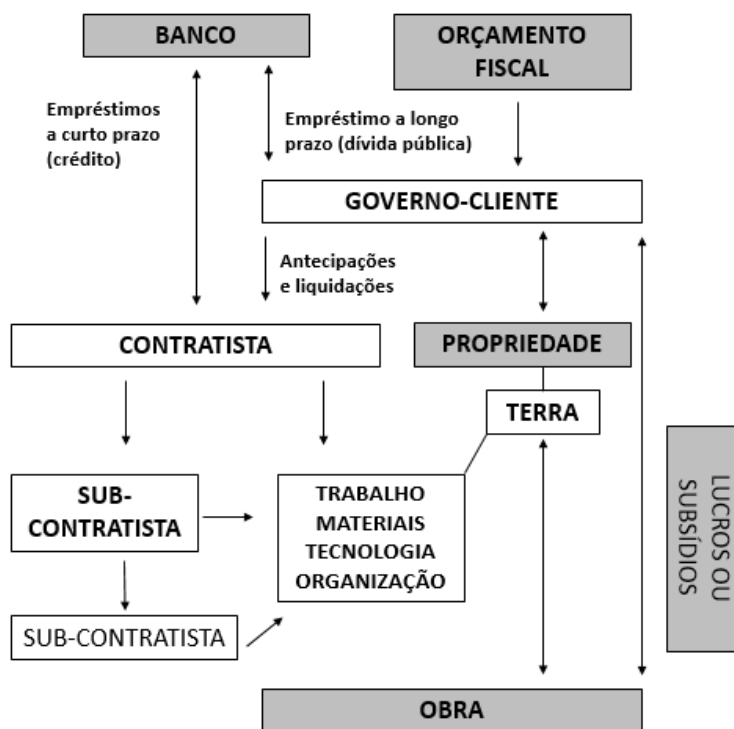
O conceito mais importante da autora é o “Contratismo” ou a obra pública construída por “contratação” de um agente privado: o Estado, via órgão regulador e/ou proprietário específico, encomenda o desenho, a obra e a administração do trabalho ao contratista privado. Após a entrega da obra, ele detém sua propriedade e todos os direitos de sua exploração. O financiamento da obra é feito tanto pelo crédito nacional ou internacional como pelo orçamento fiscal do Estado. A relação, portanto, é mercantil e assume uma forma contratual específica, pela qual o privado irá receber pagamentos na forma de antecipações e liquidações. A empresa ou o construtor recebe esses pagamentos em função das estipulações contratuais. O lucro provém de gerenciamento da obra e do contrato.

Num arranjo mais avançado e complexo a obra e/ou operação da infraestrutura se dá “**por Concessão**” ao agente privado. O Estado ainda pode manter o controle inicial e final (ser contratante e proprietário), mas já não detém todos os direitos de exploração das obras, serviços e do uso da propriedade. Esses foram

alienados contratualmente ao agente mercantil que vai construir e/ou explorar o empreendimento. Esse é um arranjo típico de portos, ferrovias e redes de abastecimento dos séculos XIX, XX e agora no XXI.

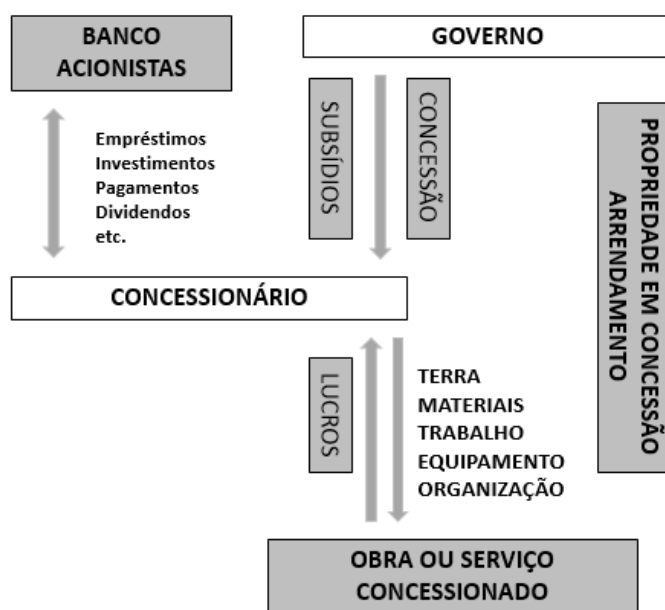
A concessão da propriedade funciona ao concessionário como um arrendamento de longo prazo: a obra e/ou serviço geram lucros e o Estado ainda pode aportar subsídios para as fases de construção e operação.

Figura – Organização e financiamento de obra por contrato (Connolly, 2018)



Fonte: Connolly (2018: 65); tradução e adaptação pelo autor.

Figura 2 – Organização e financiamento de empreendimento por concessão (Connolly, 2018)

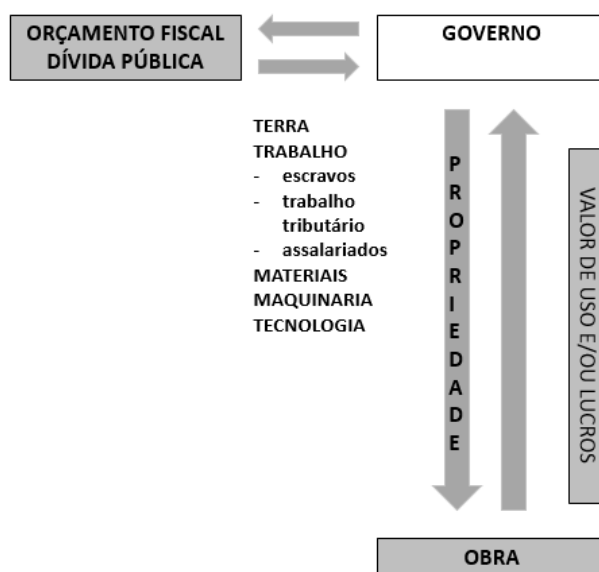


Fonte: Connolly (2018: 65); tradução e adaptação pelo autor.

A produção por “administração direta” era dominante no período colonial, mas foi substituída largamente por contrato e concessão. Embora ainda exista e seja utilizada, virou exceção (Connolly, 1997; Campos, 2015; Connolly, 2018). No Brasil temos as obras realizadas pelo Exército (admin. Direta). E em São Paulo as estatais CODASP (Cia do Desenvolvimento Agrícola de São Paulo) e CPOS (Cia Paulista de Obras e Serviços), ambas extintas no início do Governo Dória (2019).

As cias estatais, diferentemente do Exército, que é parte da administração direta, também realizavam os serviços e obras para outras cias estatais ou privadas sob contrato. Mesmo as estatais funcionavam como empreiteiras privadas e produziam sob relações capitalistas. Além de juridicamente serem enquadradas como “empresas públicas de direito privado” ou “sociedade de economia mista”.

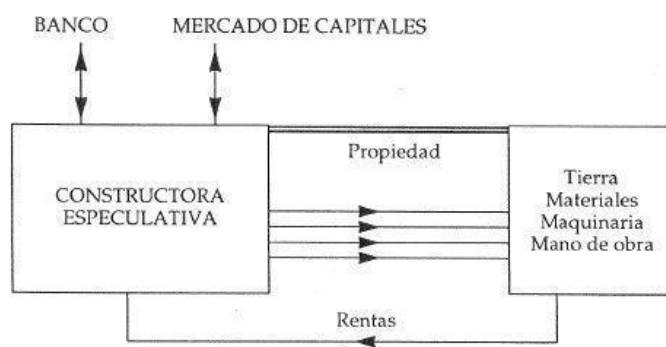
Figura 3 – Organização e financiamento de obra por administração direta (Connolly, 2019)



Fonte: Connolly (2018: 66); tradução e adaptação pelo autor.

Outra modalidade é a “construção especulativa”, mais comum na produção de obras mercantis. Nela o papel do Estado se resume em regular, aprovar e fiscalizar obras e usos. A empresa construtora detém a propriedade da obra e todos os direitos de exploração.

Figura 4 – Organização e financiamento de obra especulativa (Connolly, 2018)



Fonte: Connolly (1997: 24-27) apud Iacovini (2019: 17).

3.2. Política pública e negócios privados: origens da ferrovia brasileira

Após a Independência (1822) e a partir da Regência (1831-1840) o Governo Imperial começa a forjar uma política de melhoria das comunicações terrestres entre a Capital as Províncias, com ênfase na ferrovia como o “princípio cardinal” que iria reorientar uma “estratégia global de transporte” (Lewis, 1991: 8). Grandes ciclos econômicos regionais fortaleceram os “arquipélagos” da economia agroexportadora (café, açúcar, algodão...) que precisava modernizar o escoamento dos produtos ao mercado externo. A solução terrestre era implantar ferrovias regionais do interior aos portos. Sua função principal era transportar mercadorias e pessoas entre as regiões. A economia de “arquipélago” gerou verdadeiras “bacias ferroviárias” ao longo da “era ferroviária” (anos 1850-1950).

Marco pioneiro do processo é o Decreto Nº 101 de 31/10/1835, que autoriza a concessão de estradas de ferro para MG, RS e BA e dá outras disposições (Brasil, 1835⁵). Estabeleceu um modelo de concessão e privilégio exclusivo do espaço de longo prazo (40 anos) e impôs certas condições: limitação das tarifas máximas, obrigação de reconstruir estradas sem taxa adicional (caso sejam prejudicadas as existentes), passar por Cidades e/ou Vilas designadas pelo Governo e começar a obra em no máximo 2 anos do contrato, com expansão mínima de 5 léguas anuais (Artigo 4º, idem)⁶.

| 51

As décadas seguintes não foram favoráveis aos negócios nacionais. Um “período de secessionismo recrudescente” com a eclosão de revoltas em vários anos e Províncias drenaram os recursos e energias do Império contra “localismos” (Lewis, 1991: 9). Aplacaram os interesses econômicos internos e externos e frustraram várias iniciativas locais (idem).

As linhas pioneiras se materializaram apenas em meados de 1850 com um modelo mais complexo, com mais garantias e privilégios. Baseado no Decreto Nº 641 de 26/06/1852 (Brasil, 1852a⁷) da Estrada de Ferro Recife-Água Preta (Brasil, 1852b⁸). Seguido pelo Decreto 1.030 de 07/08/1852 que regulamentou as condições do “privilégio exclusivo” por 90 anos. Em relação ao Decreto anterior de 1835 o modelo evoluiu por delimitar melhor as condições de uso da ferrovia e do negócio:

1ª – privilégio de zona aos empresários por 90 anos para construção e “gozo”;

2ª - pela delimitação de uma “**zona privilegiada**” de 5 léguas (24,1 km) em cada lado;

⁵ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html#:~:text=Autorisa%20o%20Governo%20a%20conceder,as%20condi%C3%A7%C3%B5es%20que%20se%20estabelecem.> Acesso em: 11 mai. 2022.

⁶ 1 légua equivale 4,82 km, a quilometragem mínima equivalente a 24,1 km.

⁷ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm. Acesso em: 11 mai. 2022.

⁸ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1030-7-agosto-1852-559373-publicacaooriginal-81569-pe.html>. Acesso em: 11 mai. 2022.

- 3ª – planta final e “pontos intermedios” (estações) acordados e aprovados pelo Governo Imperial;
- 4ª - possibilidade de ramais “transversais” dentro a zona;
- 5ª - prazos para começo e fim das obras (2 anos para iniciar e 12 para concluir contados a partir da incorporação da empresa) sujeitos a multa anual e semestral por atrasos;
- 7ª - privilégio sobre poder de expropriação (terras privadas) e uso de terrenos devolutos e nacionais; definição de regras e condições de isenção ou redução de tarifas;
- 9ª - não emprego ou posse de escravizados com vantagens a trabalhadores livres nacionais e estrangeiros;
- 15ª – garantia de 5% de juros sobre o capital empregado na construção da E.F. pelo Governo à Companhia;
- 19ª – fixação de custo máximo da obra em função da garantia após análise de planta, orçamentos e detalhes explicativos;
- 20ª – excedido dividendo de 8% anual, a Companhia reembolsará o Governo com participação progressiva de 1 a 3% (para dividendos de 8 a 12%) por diante – 0,5% a cada 1% de dividendo;
- 23ª – atingidos dividendos de 12% o preço dos transportes será reformado e reduzido nas Tabelas, a serem revisadas a cada 5 anos;
- 25ª – o resgate da concessão mediante prévia indenização da Companhia só poderá ocorrer 1) após 30 anos de duração ou com acordo da Cia. 2) com preço de resgate equivalente ao rendimento médio dos últimos 3 anos;
- 29ª – Cia não poderá emitir ações ou obrigações sem estar registrada em sociedade legal com estatutos aprovados pelo Governo;
- 30ª – a Cia poderá explorar minas e carvão e minérios dentro sua zona privilegiada, desde que demarcadas e estipuladas as condições de “gozo” com o Governo; (...).

Tais condições estipuladas na concessão da E.F. Recife-Água Preta são as linhas gerais do modelo de negócio ferroviário vigente entre meados do século XIX e meados do século XX, com o Governo Central e os Estados estipulando condições e limites gerais e as Companhias realizando a construção (com empreiteiros-acionista ou por empreitada subcontratada) e operação monopolista das ferrovias.

A linha pioneira paulista, **Estrada de Ferro Santos-Jundiaí**, apresenta concessão com termos bastante parecidos – Decreto Nº 1.759/1856 (Brasil, 1856⁹). Ainda que mais detalhado que o Decreto de 1852:

- 4ª – obras devem começar em 2 anos e acabar no máximo em 12 anos e o descumprimento do cronograma está sujeito a multas anuais e semestrais;
- 16ª – pagamento de juros anuais de 5% (mais 2% de juros anuais provinciais) por 33 anos a partir da emissão das ações da Companhia;
- 17ª – componentes do capital computável para pagamento dos juros (...);
- 18ª – capital máximo autorizado de 2 milhões de libras esterlinas (além disso por conta e risco exclusivo da Cia.);
- 25ª – a Cia poderá renunciar à garantia de juros (Geral e Provincial) desde que quaisquer desembolsos feitos até então;
- 27ª – plantas, orçamentos e melhoramentos devem ser examinados e aprovados pelo Governo;
- 28ª – a E.F. será construída em linha singela, cabendo à Cia. obter terreno suficiente para duplicá-la assim como construir outras melhorias; será construída “pelo modelo das boas estradas de ferro da Europa”; os pormenores da construção serão apresentados em relatório circunstanciado do Engenheiro Chefe ao Governo que por sua vez pode pedir parecer aos seus Engenheiros e dentro de 3 meses deve dar a aprovação do projeto;

⁹ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1759-26-abril-1856-571236-publicacaooriginal-94323-pe.html>. Acesso em: 11 mai. 2022.

32ª – as tarifas de transporte (mercadorias e passageiros) serão definidas em tabela organizada pelo Governo de acordo com gêneros e princípios: produtos do país, produtos de importação, produtos de exportação, passageiros (preços máximos de 600 réis para 1ª classe, 400 réis para 2ª classe e 200 réis para 3ª classe – a cada 6,6 km, preços diminutos para crianças menores de 12 anos e isenção para menores de 3 anos), das bagagens, listas de preços e horários dos trens devem ser impressas e expostas em cada estação, atingidos dividendos de 10% o Governo poderá exigir a introdução de passagens a “meio preço” na 3ª classe como existe na Inglaterra (...);

33ª – ultrapassados os dividendos de 8% anuais o excesso será dividido igualmente entre Governo e Cia, sendo a parte do 1º compondo um fundo de compensação para dos pagamentos de juros (com quota proporcional ao Governo de SP);

34ª – ultrapassados os dividendos de 12% anuais por 2 anos consecutivos o Governo poderá exigir a redução das tarifas e se os dividendos forem reduzidos a 7% anuais as tarifas deverão ser majoradas;

36ª – condições para desapropriação da E.F.: 1) não antes de 30 anos da abertura, 2) preço de resgate pela média de rendimento líquido anual dos últimos 5 anos (e não inferior a 7% a.a.) (...) e 4) se após a desapropriação o Governo decidir arrendar a E.F. a Cia será preferida;

40ª – privilégios para exploração de minérios e carvão e mesmo de cultivos da terra, poderá também solicitar ao Governo uso, concessão ou compra de terras devolutas ou particulares constituindo Companhias específicas para tais fins;

42ª – só poderá emitir ações negociáveis com aprovação em estatuto e com reserva de 20% emitidas no Brasil;

43ª – possibilidade de prolongamento da E.F. até Rio Claro ou outro ponto; (...) (idem).

Vemos nesses exemplos de legislação ferroviária dos anos 1850 a constituição dum modelo onde Estado e Mercado tem seus papéis progressivamente definidos e detalhados. A criação dum mercado ferroviário atrativo e seguro ao investimento e rentabilidade do capital privado¹⁰.

A longa concessão privada da E.F. Santos-Jundiaí sob a *The São Paulo Railway Company Limited* a transformou na “**joia da coroa**” do capital inglês no Brasil e no investimento empresarial mais rentável em toda a América Latina (Cuéllar, Oliveira & Corrêa, 2017: 89). Em 1866 seu capital foi ampliado para 2,75 milhões de libras (idem: 92) e vencidas as dificuldades operacionais e contábeis da empresa (1867-1873) suas contas foram aprovadas e ela recebeu as garantias de juros até 1884, quando rompeu a cláusula com o Governo – recebeu 518.433 libras (ou 2,6 milhões de dólares – Cuéllar, Oliveira & Corrêa, 2017: 96) de garantias do Governo e devendo ampliar os reembolsos sobre lucros excedentes entre 55.042 (1887) a 211.217 libras em 1889 (Lewis, 1991: 12). No auge da rentabilidade a Cia chegou à média anual de 11,2% em 1886-1900 – época das obras de duplicação da E.F. – e depois a 14% em 1913-1914, caindo a 10% entre 1915-1920 (Graham 1972 *apud* Cuéllar, Oliveira & Corrêa, 2017: 96). Seu período de menor rentabilidade foi justamente o período da garantia, entre 6 e 7% em 1867-1874 (idem). Entre 1875 e 1920 o dividendo anual oscilou entre 8% e 14% (ibidem). Ao término da concessão e no acordo de resgate entre o Governo Federal e a SPR, a cia recebeu vultosos 6,6 milhões de libras esterlinas de indenização, quantia superior à dívida de guerra britânica com o governo brasileiro: 6,4 milhões (ibid.: 89). O retorno total do capital sobre o investimento foi de 8 vezes (ibidem).

¹⁰ a garantia de juros anuais de 7% significa amortização do capital inicial em 14,3 anos (231% de juros no prazo máximo de 33 anos) e no mínimo 35% do capital como indenização para resgatar a concessão a partir de 30 anos de funcionamento da Estrada de Ferro. Calculados sobre o capital autorizado de 2 milhões de Libras Esterlinas os 7% juros anuais são 140 mil ou entre 2 milhões e 46,2 milhões (entre 14,5 e 33 anos) e no mínimo 700 mil de indenização.

Embora a era de ouro da SPR tenha sido excepcional, essa e outras ferrovias muito rentáveis estimularam um imaginário de lucratividade ferroviária inerente, como apontou Lewis (1991). Mas para muitos outros empreendimentos a realidade era oposta. Como foram os casos das Companhias Sorocabana e Ituana, construídas nos anos 1870 e cuja operação se tornou cronicamente dependente das garantias de juros para terminar as obras e se manter solvência (Lewis, 1991: 22). A conjuntura crítica econômica dos anos 1870 e 1880 dificultou para qualquer empresa levantar fundos nos mercados bancário e financeiro. O Governo do Império da Província permitiram a ampliação e financiaram garantias para a construção e operação de empreendimentos “estratégicos” como esses – Decreto 5.738 de 26/12/1874 (Brasil *apud* Lewis, 1991: 22-23).

Com a vasta expansão da malha ferroviária brasileira entre estradas de concessão federal, provincial (e mesmo algumas municipais) se multiplicam as empresas concessionárias, as demandas por acessos ferroviários, os conflitos pelas zonas de exclusividade; e questões relativas à contabilidade, pagamentos de garantias e capitais (*idem*). Nesse contexto é editado um novo Decreto (Nº 6.995 de 10/08/1878 – Brasil, 1878¹¹) que redefine várias condições das concessões, principalmente:

II) – pagamento da garantia anual de 7% durante as obras;

III) – preferência para aquisição de terrenos na zona exclusiva (20 km laterais) ao preço mínimo estipulado pela Lei Nº 601 de 18/09/1850 (0,5 real, 1,5 ou 2,0 réis por “braça quadrada”, isto é, de 500 a 2.000 réis por 3,34 m²);

IV) multas mensais de 1 a 2% sobre a garantia pelo atraso além do prazo fixado para término das obras;

XIII) além do preço de resgate no prazo de até 30 anos de funcionamento da E.F. (rendimento líquido médio do último quinquênio), um preço equivalente ou superior a todo o capital garantido da Cia além dos 30 anos iniciais antes ou depois do prazo de concessão; sem compreender propriedades alheias ao “serviço e uso da estrada de ferro”;

Ampliam-se as garantias, limitações e sanções às Companhias com relação às cláusulas de concessão dos anos 1850. Garantias de adiantamento do capital durante o período de construção, preferência na aquisição de imóveis ao preço mínimo da Lei de Terras e garantia de retorno integral do capital passado o prazo mínimo de 30 anos de funcionamento da E.F.

Dois decretos editados em 1880 colocaram cláusulas adicionais às concessões ferroviárias. O Decreto Nº 7.959 de 29/12/1880 (Brasil, 1880a¹²) estabeleceu vários detalhamentos reforçando a divisão de tarefas, diretos e obrigações Governo/Companhia. Entre eles, a primeira norma específica sobre estações e paradas:

“XIV

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

¹¹ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6995-10-agosto-1878-547889-publicacaooriginal-62781-pe.html>. Acesso em: 13 mai. 2022.

¹² Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-7959-29-dezembro-1880-547352-publicacaooriginal-62081-pe.html>. Acesso em 13 mai. 2022.

As estações conterão salas de espera, bilheteira, acomodação para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'água, latrinas, mictórios, rampas de carregamentos e embarques de animais, balanças, relógios, lâmpadas, desvios, cruzamentos, chaves, sinais e cercas.

As estações e paradas terão mobiliário apropriado.

Os edifícios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de acordo com a sua importância. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os aumentos reclamados pelas necessidades da lavoura, comércio e indústria.” (Brasil, 1880a: s/p).

Como a maioria dos projetos executados enfatizam a ligação origem-destino e simplificavam ao máximo a construção inicial as estações e paradas eram secundárias. Eram em sua maioria construções rudimentares e acanhadas, melhoradas ao longo dos anos e décadas, como mostra a longa pesquisa documental, oral e de campo de Ralph Mennucci Giesbrecht (s/d¹³). A inexistência de paradas ou estações em localidades com população e atividades crescentes geraram demandas crescentes por estações adequadas ao transporte mais seguro e rápido. As estações viraram um dos principais problemas históricos e estruturais do setor ferroviário (e depois do metroviário) com o adensamento demográfico e econômico do território, em grandes centros urbanos, especialmente nas capitais e subúrbios. As vias crescem sempre em número e ritmo superior às paradas e estações. O que gera **uma disritmia** nos acessos ferroviários, diminuindo a capacidade de captação de tráfego (passageiros e/ou mercadorias). Isto é, uma **disritmia entre o desenvolvimento** paralelo, mas não equivalente, de **estações e vias ferroviárias**.

| 55

Quando o Decreto acima foi editado (1880) muitas das estações e paradas originais já acumulavam problemas e demandavam melhorias. E a demanda por novas seguia em alta. Todos os elementos básicos estipulados na cláusula XIV eram raros na maioria das existentes (pré-1880) e continuariam sendo no século seguinte. Apenas as maiores estações de linhas-tronco reuniam todos os elementos que continuavam a ser escassos nas menores. A precariedade física das estações tem farta documentação desde tempos pioneiros até o fim das concessões e chegando até a atualidade em várias estações metropolitanas temporárias nos anos 1970-1980 na Central do Brasil, na Santos-Jundiaí, na Sorocabana etc. (Giesbrecht, s/d). O trabalho de reforma e reconstrução que fizeram RFFSA, FEPASA, CBTU e CPTM desde fins dos anos 1950 ainda não foi suficiente para garantir esse padrão mínimo em todas as estações. Tal regra nunca foi revogada (como atesta o site da Câmara Federal) e foi ignorada pelas Companhias. (Apenas as estações metroviárias conseguiram seguir o padrão mínimo legal estipulado em 1880 com todos esses elementos em todas as estações, a partir de meados de 1970).

O desenvolvimento histórico das vias, postos telegráficos, paradas e estações acabou forjando um padrão extremamente desigual e hierárquico de paradas. Grandes estações centrais nas Capitais e centros urbanos mais relevantes – estações de alto padrão – com todos os elementos mínimos e amenidades como

¹³ Disponível em seu site “**Estações Ferroviárias do Brasil**” - <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>. Acesso em 13 mai. 2022.

salões, restaurantes, bares, bancas de jornais e revistas, galerias comerciais, praças e jardins, espaços culturais etc. Como a da Luz (São Paulo, SP) e Central do Brasil (Rio de Janeiro, RJ). Muitas estações de padrão médio possuem a estrutura mínima, mais espaço e algumas amenidades e, por fim, muitas estações de padrão abaixo do mínimo com estrutura precária ou inexistente, sem mobiliário e serviços adequados.

O Decreto seguinte traz algumas cláusulas complementares. O Decreto Nº 7.960 de 26/12/1880 (Brasil, 1880b¹⁴) estabeleceu a possibilidade dum aporte financeiro para construção e/ou ampliação das ferrovias dado pelo Governo às Companhias concessionárias, a “subvenção quilométrica”. Que tinha o intuito de garantir a construção de linhas tronco ou ramais considerados estratégicos pelo Governo e acelerar o ritmo de expansão da malha férrea. Uma vantagem para companhias que estavam com dificuldade de levantar capital (Lewis, 1991) e uma despesa de investimento adicional ao orçamento público.

Posteriormente a legislação concedeu garantias de 6% de juro anual por 20 anos para prolongamentos estratégicos à consolidação da malha nacional – como no caso da Companhia Mogiana e outro ramal até Poços de Caldas (MG) – Decreto Nº 3.139 de 21/10/1882 (Brasil, 1882¹⁵).

| 56

A legislação republicana pós-Constituição de 1891 manteve o modelo de concessões vigentes. As Unidades Federadas (antigas Províncias) mantiveram e ampliaram suas atribuições dentre o modelo vigente.

Contexto da Lei Nº 30 de 13/06/1892 que regulamenta a concessão de E.F.s no Estado de São Paulo (São Paulo, 1892¹⁶). Em muitos pontos a Lei reitera as cláusulas anteriores, com algumas novidades:

Estabelecimento duma “caução” depositada junto ao Tesouro Estadual equivalente a 2% do orçamento total estimado (moeda corrente ou apólices da dívida pública do Estado e/ou União) resgatável apenas quando constatada a execução equivalente de 3% dele (Artigo 2º § 3.º);

Regulação de possibilidades de negação de licença pelo Governo (Artigo 4º);

Reiteração das garantias e favores pelo Estado aos Concessionários (Artigo 5º).

Regulação dos papéis dos “agentes da administração” (Governo) nos empreendimentos (Art. 6º);

Direitos específicos de desapropriação pela Concessionária aprovados pelo Governo com a submissão de plantas específicas às obras necessárias para linhas, estações, armazéns e dependências (Art. 12);

Preços das tarifas de transporte aprovados pelo Governo, sem ultrapassar as tarifas vigentes mínimos adotados em vias da mesma bitola (Art. 14);

Proibição de adoção de tarifas para favorecer ou prejudicar determinadas pessoas e/ou empresas (Art. 15);

Governo deve estabelecer os prazos máximos para transportes de cargas e mercadorias para as linhas concedidas em função da bitola (Art. 21);

Todas as ferrovias são obrigadas a submeter relatórios anuais de dados ao Governo (Art. 25);

¹⁴ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-7960-29-dezembro-1880-547353-publicacaooriginal-62082-pe.html>. Acesso em 14 mai. 2022.

¹⁵ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3139-21-outubro-1882-544782-publicacaooriginal-56281-pl.html>. Acesso em 12 mai. 2022.

¹⁶ Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1892/lei-30-13.06.1892.html>. Acesso em 12 mai. 2022.

Ferrovias que só serve a um Município é considerada “linha de bonde” e é de responsabilidade do mesmo (Art. 28);

Para ser considerada “estadual” a ferrovia deve servir ao menos 2 municípios com 3 km de via permanente em cada um deles (Art. 29);

Ao fim a Lei estipula a revogação de concessões anteriores que não estejam adequadas aos novos regulamentos e estipula prazo de adequação de 2 meses (Arts. 31, 32 e 33). Ampliou-se prerrogativas estaduais e definiu-se também prerrogativa municipal para as linhas construídas dentro os limites municipais (caso da E.F. da Cantareira; ou da E.F. Santo Amaro após 1935).

Aos poucos a “**subvenção quilométrica**” virou custeio integral da construção de ferrovias pelo Estado via orçamento ou endividamento. Até o ponto em que tal investimento, “pesado” ao erário público, vira grande bandeira republicana, especialmente nas estatizações pós-1930 até as desestatizações pós-1990, quando o “fardo” deve, em tese, ser repartido com o capital privado.

Na **relação Estado-Empresa** o Estado garante a viabilização e funcionamento rentável da Companhia por décadas e ainda a possibilidade de retorno integral do capital em caso de resgate. A “Era Ferroviária” das primeiras concessões à formação da RFFSA (1850-1957), gerou uma febre de construção ferroviária nas primeiras décadas e um peso crescente no orçamento e endividamento estatal para garantir a expansão e rentabilidade das concessionárias privadas (Lewis, 1991; Cuéllar, Oliveira & Corrêa, 2017; Luna & Klein, 2019). Como resumiu Lewis (1991) “Política pública e iniciativa privada” ou melhor, despesa/dívida pública e lucratividade privada. Modelo que gerou persistente interesse no investimento por diversos segmentos das oligarquias, a despeito das tensões e conflitos crescentes (Lewis, 1991: 35). E nas funções governamentais um controle maior sobre desenho, equipamentos e fiscalização das obras e operações ferroviárias. Aos poucos se constitui um aparato de planejamento ferroviário estatal.

4 SÃO PAULO E O TREM DE SUBÚRBIO

A formação da atual Rede de Transporte Metropolitano que abrange a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e a de Jundiaí (RMJ) remonta aos anos 1850. Foi construída por várias companhias distintas, em várias direções. Cada uma dela com sua linha e/ou ramais em “zona exclusiva” ou de “privilégio”. O que formou uma rede mais esparsa inicialmente, sem integrações ou conexões diretas.

Inicialmente o foco das operadoras ferroviárias era consolidar a extensão máxima de suas linhas (e zonas) para o transporte de produtos agroindustriais. O transporte regional e, depois, urbano/suburbano de passageiros era uma atividade secundária.

Cada empresa operava independentemente suas linhas, estações, tarifas. Não havia opções de transbordo direto (entre companhias/linhas distintas), as tarifas eram diversas e divididas em classes e zonas de acordo com os tipos de mercadoria, passageiros e distâncias.

Alguns movimentos podem caracterizar o desenvolvimento histórico da RTM:

- 1) Expansão com trechos e estações iniciais – **Via e Estação** (“**VE**” + número específico),
- 2) Abertura de novas estações em linhas já operacionais – **Estação** (“**EST**” + número específico),
- 3) Interligação viária – nova **Via** (“**VIAX**” – em Barra Funda – Luz – Brás),
- 4) Integração por ampliação e/ou adição de estações – **Estação Integração** (“**INT**” + número específico),

Esses são os movimentos de expansão e consolidação da Rede. Mas também houve movimentos contrários, de desativação e/ou demolição de trechos (vias e/ou estações) ferroviários com linhas de passageiros suburbanas (ou metropolitanas). Este foi o caso principalmente:

- 1) dos *tramways* de Santo Amaro (1884-1968) e da Cantareira (1893-1965),
- 2) das estações desativadas da antiga Central do Brasil-RFFSA/CBTU (substituídas pelas estações da Linha 3-Vermelha-CMSP) entre os anos 1970 e 2000, a atual Linha 11-Coral-CPTM,
- 3) das sucessivas reconstruções da Linha Sul (atual 9-Esmeralda) nos anos 1970-1980 e 1990-2000,
- 4) de alguns trechos finais de “extensões operacionais” – o trecho Tamanduateí (Cantareira, 1893-1918), CEASA-Evangelista de Souza (Sul, 1957-1979), Amador Bueno-Mairinque (Oeste, 1928-1998), Rio Grande da Serra-Paranapiacaba (1867-2002) etc.

Tais movimentos de construção de novas vias e/ou estações, bem como o oposto, desativação e/ou demolição de velhas vias e/ou estações determinaram ritmos diferenciais no desenvolvimento histórico da Rede Metropolitana.

Usamos aqui a proposta teórica-metodológica da **ritmanálise** de Lefebvre (2021). Nessa linha seguimos inicialmente por elencar aspectos quantitativos da formação dum sistema ferroviário em meio formação da “nossa **sociedade urbana-estatal-mercantil**” (idem: 57). Trata-se de identificar a repetição sempre diferente (complexa e contraditória) da relação espaço-tempo-energia na produção do metropolitano.

Achar os ritmos reais dos objetos em certos períodos e a relação entre repetição e diferença:

“Não existe ritmo sem repetição no tempo e no espaço, sem *reprises*, sem retornos, isto é, sem **medida**. Mas não há repetição absoluta, idêntica, indefinidamente. Decorre disso a relação entre a repetição e a diferença. (...) há sempre algo de imprevisto, algo de novo que se introduz no repetitivo: uma diferença.” (Lefebvre, 2021: 56).

A repetição se reitera como diferença que determina mudança. A (re)produção social dos tempos e espaços ocorre sempre diferencialmente. Seja no cotidiano, no rito, na festa, nas regras e na lei (ibidem). Nas sociedades modernas “a mercadoria arrasta tudo”, o espaço e o tempo são dominados pelas trocas,

viram produtos, mercadorias, ritmos (ibid.). Pela via dialética (“unidade na oposição”) é que se percebem as relações recíprocas e que se pode tirar as medidas particulares e se “medir um pelo outro” – achar **medidas e ritmos** (ibid.: 59). Onde há ritmo, há medida – lei e projeto, “obrigação calculada e prevista.” O que inclui aspectos quantitativos (racionais) e qualitativos (naturais) num mesmo conjunto. A operação ritmanalítica consiste em “abrir e desfazer o pacote” (ibid.: 59-60).

Pela ritmanálise (Lefebvre, 2021), elencamos a diferença de ritmos da fundação e constituição das diferentes Companhias, linhas, ramais, estações e integrações na formação histórica da Rede sobre trilhos da Região Metropolitana de São Paulo (e da R. M. de Jundiaí). Bem como da expansão da malha urbanizada e dos negócios nos trilhos e no entorno. A produção desse conjunto de objetos urbanos se dá como a produção do espaço diferencial (Lefebvre, 1999) e com ritmos diferenciados (Lefebvre, 2021).

Temos também a formação do que se pode chamar no todo por “**discurso urbano**”, no global de “**discurso da cidade**” ou **sobre a cidade** e no imediato por discursos do **objeto (ou da forma)** – noções, representações e “unidades significantes” do espaço, do tecido e da centralidade urbanos (Lefebvre, 1999: 123-127). Pelas relações entre a totalidade do desenvolvimento capitalista industrial e as particularidades regionais, nacionais, espaciais – a modernização como filtro, produção de camadas superiores.

4.1. As Companhias pioneiras: Linhas e Estações na Geração I (1867-1897)

Na primeira geração – a partir da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ) pela The São Paulo Railway Company (SPR) em 1867 (marco zero paulista) até as últimas inaugurações da Sorocabana (EFS) e Cantareira (EFC) entre 1875-1895 – é que foi construída a maioria das linhas e estações da atual malha ferroviária metropolitana nas RMs de São Paulo e Jundiaí.

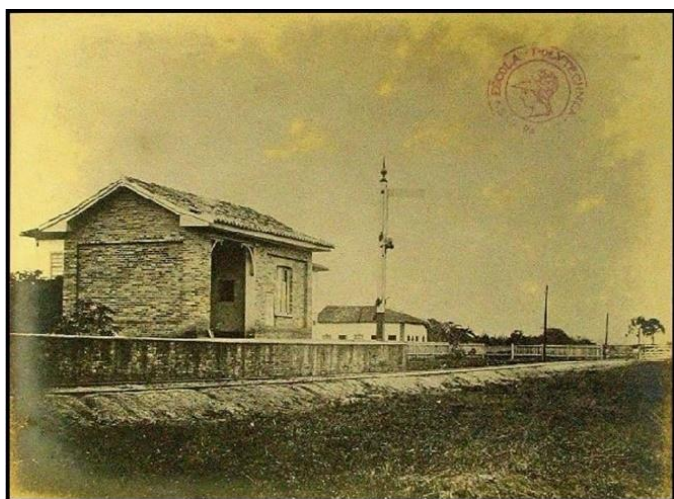
As companhias do período foram responsáveis pela implantação do futuro serviço suburbano nas microrregiões de São Paulo, Jundiaí e Sorocaba. A primeira Cia paulista foi a SPR (“a inglesa”), contratada em 1856, obras iniciadas em maio de 1860 e formalizada em junho¹⁷ (Reis, 2010, v.1: 174). Em 16 de fevereiro de 1867, inaugurou 109 quilômetros e 9 estações entre Jundiaí (terminal) e Paranapiacaba (Santo André), o maior trecho jamais inaugurado da Rede.

¹⁷ Decreto 2.601 de 6 de junho de 1860 – Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2601-6-junho-1860-556490-publicacaooriginal-76537-pe.html>. Acesso em 03 mar. 2022.

A segunda cia paulista foi a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) em fevereiro de 1870 (Reis, 2010, v.1: 176). Inaugurada em 10 de julho de 1875, o trecho entre São Paulo (futura Júlio Prestes) e Itapevi seria a linha tronco a Oeste, com 34,5 km e 3 estações originais. Ao fim dos anos 1920 seria estendida até Mairinque.

A terceira foi a Companhia São Paulo e Rio de Janeiro (Estrada de Ferro do Norte, EFN) em agosto de 1872¹⁸ (idem: 177). (*Giesbrecht considera a fundação da EFN em 1869*). Construída entre 1873 (com interrupção da obra), alcança Jacareí (SP) em julho de 1876 e Cachoeira Paulista (SP) em 1877 (Reis, 2010: 100). O trecho São Paulo e arredores foi inaugurado em 06 de novembro 1875 (Giesbrecht, 2021), entre a Estação do Norte (Brás) e Mogi das Cruzes, com 48,6 km e 7 estações iniciais do serviço suburbano a leste, da E. F. Dom Pedro II. Significativa aceleração frente as anteriores – **32 meses** contra 65 meses da Sorocabana e 82 meses da Inglesa. **O trecho mais rápido da metrópole¹⁹** das ferrovias de grande porte.

Figura 5 – Estações pioneiras da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (cerca 1867)



1 – Estação Água Branca (foto de M. A. Azevedo, 1867, Giesbrecht).



2 – Estação São Paulo (Luz) (desconhecido, circa 1867, cedida por A.C. Belviso, Giesbrecht).



3 – Segunda Estação Brás (autor desconhecido, Giesbrecht).



4 – Estação Belém (Francisco Morato) (s/d, cedida por Kleber Ragassi, Giesbrecht).

¹⁸ Decreto 5.047 de 05 de agosto de 1872 (idem: 176).

¹⁹ As datas de início e fim de construção não são especificadas em Reis, 2010 nem em Giesbrecht, 2021. Então tomamos a fundação da Cia e a inauguração como início e fim do período de construção.



5 – Estação Rio Grande da Serra (M. A. Azevedo, circa 1867, Giesbrecht).



6 – Estação São Bernardo (Santo André) (M. A. Azevedo, circa 1867 Giesbrecht).



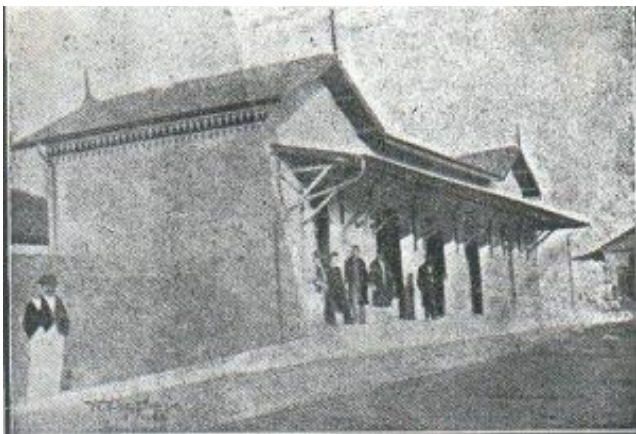
7 – Estação Paranapiacaba (desconhecido, circa 1895, Giesbrecht).



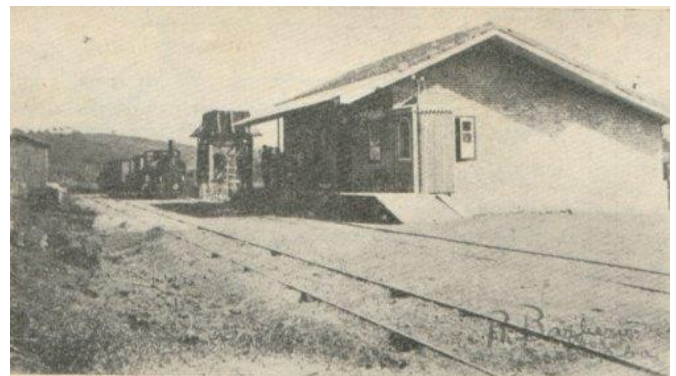
8 – Estação Santos (desconhecido, circa 1867, Giesbrecht).

Fonte: diversas, reunidas em Giesbrecht (s/d). Organizadas pelo autor.

Figura 6 – Estações pioneiras da Estrada de Ferro Sorocabana (cerca 1875)



1 – Estação São Paulo (Júlio Prestes) (circa 1875 “90 anos da EFS” apud Giesbrecht).



2 – Estação Barueri (circa 1875 “90 anos da EFS” apud Giesbrecht).



3 – Estação São Roque (Prefeitura de São Roque, circa 1910 apud Giesbrecht).

Fonte: diversas, reunidas em Giesbrecht (s/d). Organizadas pelo autor.

A quarta foi a Companhia de Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro (CCFSA), fundada em 1884, construiu o *Tramway* de São Paulo a Santo Amaro entre setembro de 1884 e 10 de janeiro de 1886 (Reis, 2010: 110; Giesbrecht, 2021). Esta foi a primeira linha suburbana, para transportar passageiros. Seu traçado ligou a Liberdade ao Jabaquara e depois ao sudoeste, Largo 13 de Maio (Santo Amaro). O primeiro tramo seria substituído pela Linha ‘Norte-Sul’ (‘1-Azul’) do Metrô (1968-1974) e o segundo pela Linha ‘5-Lilás’ (1998-2002, 2009-2019). A estrutura da linha era um pouco mais pesada que de bonde e mais leve que as linhas de subúrbio, construída no leito já existente (Giesbrecht, 2021) .

Figura 7 – Estações pioneiras da Cia. Carris de Ferro de Santo Amaro (c. 1885-1900)



1 – Estação São Joaquim (c. 1900, Acervo Light apud Giesbrecht).



2 – Estação Vila Mariana (c. 1890, desconhecido apud Giesbrecht).

Fonte: diversas, reunidas em Giesbrecht (s/d). Organizadas pelo autor.

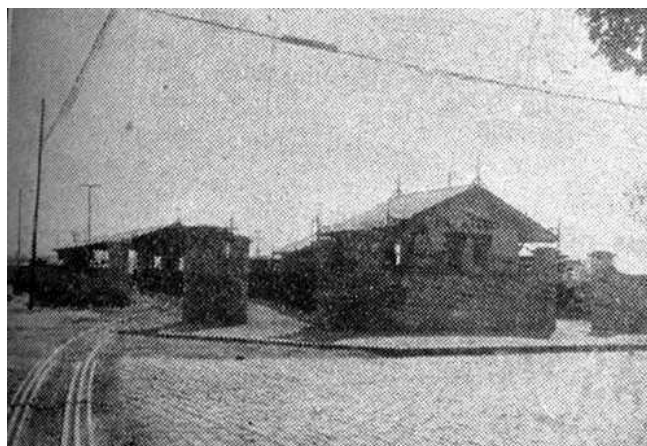
A quinta foi a Estrada de Ferro da Cantareira (EFC) de 1893. A obra do ramal principal ocorreu entre fevereiro de 1893 e setembro de 1894, para ligar a várzea do Tamandateí à Serra da Cantareira e permitir

o transporte de materiais e trabalhadores ao sistema de abastecimento da Cantareira (Reis, 2010:116-119; 183-184). Se transformou no principal meio de transporte no nordeste paulistano. Depois ramificada ao Horto Florestal (1906-1940) e à Guarulhos-Cumbica (1915-1947). Iconizado pela canção “Trem das Onze”, de Adoniran Barbosa (Demônios da Garoa, 1964), retrato dos seus últimos anos de operação. Seu traçado seria substituído pela Linha ‘Norte-Sul’ (‘1-Azul’) até Santana (1968-1975) e Tucuruvi (1987-1998).

Figura 8 – Evolução das estações pioneiras da Estrada de Ferro da Cantareira (c. 1894-1965)



1 – Estação Mercado (Tamanduateí) (Guia do Estado de São Paulo, 1912 apud Giesbrecht).



2 – Estação Tamanduateí (Nova) (Relatório da Cia. Cantareira/Sorocabana, 1946 apud Giesbrecht).



3 – Estação Areal (desconhecido, anos 1960 apud Giesbrecht).



4 – Estação Santana (Nossa Estrada, 1946 apud Giesbrecht).



5 – Estação Cantareira (c. 1894, P. Doumet/Memória SABESP apud Giesbrecht).

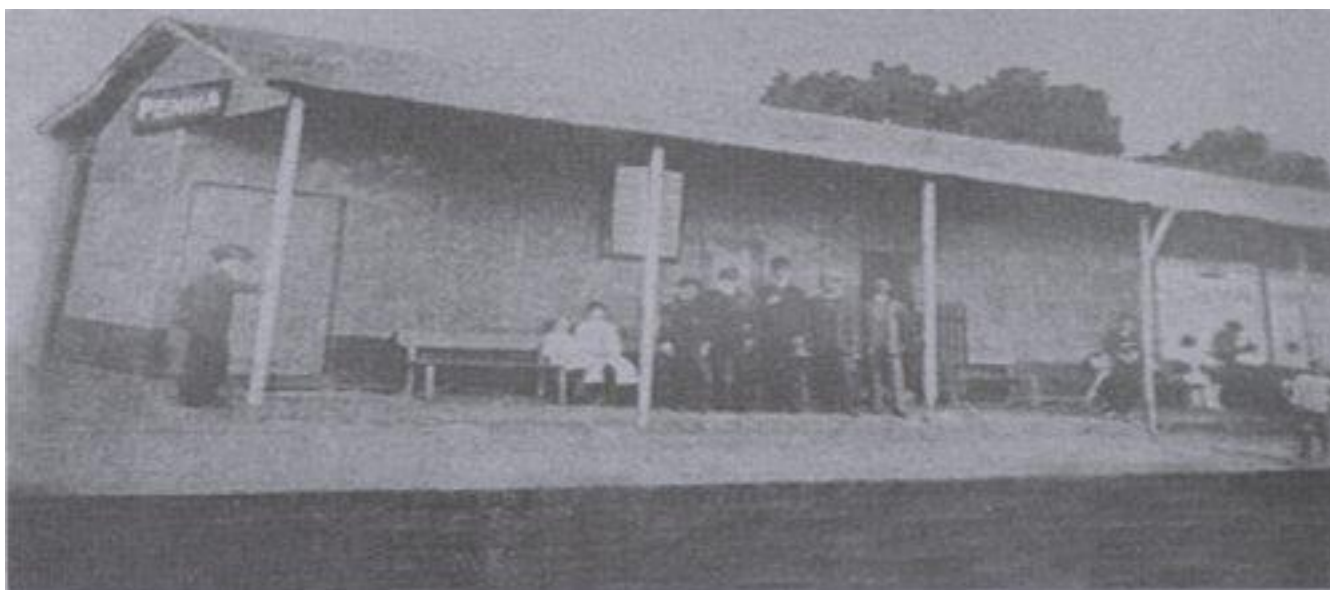


6 – Parada Sete (anos 1940, K. H. Hahmann apud Giesbrecht).

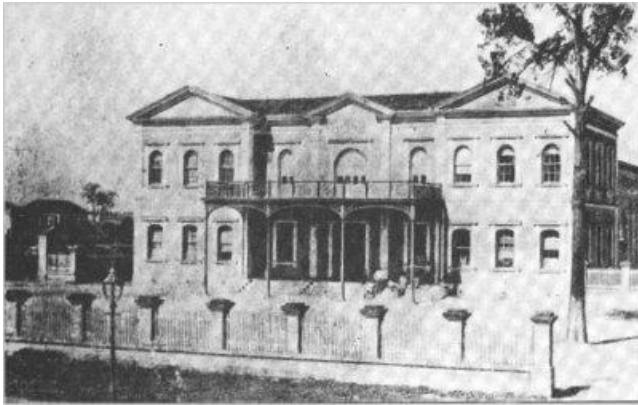
Fonte: diversas, reunidas em Giesbrecht (s/d). Organizadas pelo autor.

Na E.F. Dom Pedro II (depois Central do Brasil, atual 11-Coral CPTM), foram construídas Penha (1879) e Carlos de Campos (1894). Na Santos-Jundiaí, no trecho Jundiaí-Luz (7-Rubi), foram as estações Campo Limpo Paulista (1881), Caieiras (1883), Pirituba (1885), Franco da Rocha (1888), Várzea Paulista e Jaraguá (1891) e Barra Funda (1892). No trecho Luz-Paranapiacaba (10-Turquesa): Mauá e São Caetano (1883), Ribeirão Pires (1885), Ipiranga (1886), Campo Grande (1889). Na E.F. Sorocabana (atual 8-Diamante) foi adicionada a estação Osasco (1895). Na E.F. Cantareira foram inauguradas Santana, Mandaqui e Tremembé (1895).

Figura 9 – Estações da linha tronco da EFN/EFCB (c. 1889-1920)



1 – Estação Penha c. 1905 (Lavander Jr. & Mendes, 2005 apud Giesbrecht).



2 – Estação do Norte em 1889 (desconhecido apud Giesbrecht).



3 – Estação Mogi das Cruzes em 1920 (Arquivo B. dos Anjos apud Giesbrecht).

Fonte: diversas, reunidas em Giesbrecht (s/d). Organizadas pelo autor.

O estirão inicial dos trilhos e estações gerou o embrião da rede ferroviária suburbana de São Paulo. Em pouco mais de uma geração, cinco empresas ferroviárias mudaram o sistema de transporte, implantando gradualmente serviços suburbanos nas linhas que passavam ou partiam de São Paulo (com exceção da Santo Amaro e da Cantareira, que rapidamente assumiram função suburbana em 1880-1890 adiante).

As linhas iniciais eram longas e com estações esparsas. A função principal era transportar mercadorias, materiais e trabalhadores, expandindo as fronteiras agrícolas, urbanas e industriais. Foram construídos 215,3 quilômetros e 25 estações em 5 linhas diferentes entre 1860 e 1894 (contados só os km e est. originais das linhas).

A discrepância entre quilometragem e estações é evidente. E indica diferentes tempos e ritmos para vias e estações. Uma “disritmia” vias-estações. As ferrovias com **6,33** km/ano ou 1 km a cada **1,9** meses. E **0,82** estação/ano ou 1 estação a cada **14,6** meses. Diferença de ritmos de **7,7 vezes** em ambos os casos.

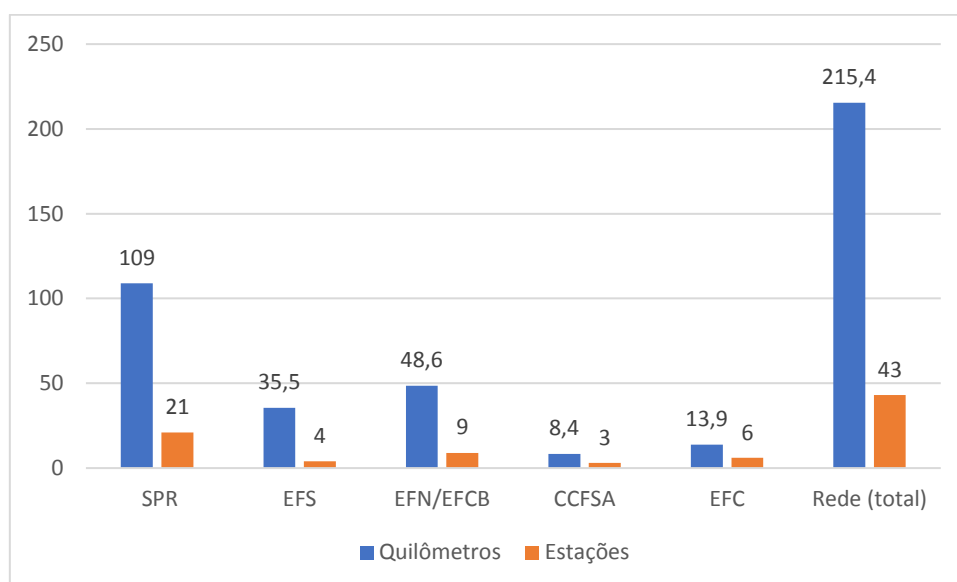
A variação é ainda maior entre as linhas (ver NR sobre os cronogramas dos 5 primeiros empreendimentos²⁰). O **tempo médio de implantação duma linha** na Primeira Geração (anos 1860-1890) foi de **3,59 anos**. Do máximo de **6,83** anos da EFSJ (1860-1867) ao mínimo de **1,33** ano da EFSA (1884-1886).

²⁰ **VE1 (Jundiaí-Paranapiacaba)** – 82 meses de obra, ou 109 km e 9 estações construídos (05/1860-02/1867) em **6,83 anos**;
VE2 (São Paulo [JPR]-Itapevi) – 65 meses de obra, ou 35,4 km e 3 estações construídos (02/1870-06/1875) em **5,41 anos**;
VE3 (Norte [Brás]-Mogi) – 32 meses de obra, ou 48,6 km e 7 estações construídos (06/1873-11.1875) em **2,66 anos**;
VE4 (São Joaquim-Santo Amaro) – 16 meses de obra, ou 8,4 km e 6 estações construídos (09/1884-01/1886) em **1,33 anos**;
VE5 (Parada Zero-Cantareira) – 21 meses de obra, ou 13,9 km e 3 estações construídos (02/1893-09/1894) em **1,75 anos**.

O que faz necessário estabelecer outro movimento na linha do tempo da formação da rede: estações adicionais construídas em linhas já em operação – “EST”. No período nomeado de “Geração 1 (1867-1897)” foram construídas 18 estações além das originais (25 estações contabilizadas anteriormente), inauguradas em 16 anos. O tempo das estações novas ou adicionais é de **1,12** estação/ano ou 1 estação a cada **10,7** meses. O que significa certo aumento de velocidade no ritmo médio das estações.

O total de estações inauguradas junto às linhas (25²¹ entre 1860-1894) somado às estações adicionais (18 entre 1879-1895) chegou a 43 estações em 28 anos. Uma média de **1,4** estação/ano. Ou de 1 estação a cada 7 meses. Ainda bem inferior ao ritmo dos trilhos (215,3 km - 6,33 km/ano e 1 km a cada 1,9 meses), mas já o dobro de velocidade dos empreendimentos (1,43 estação/ano ou 1 estação a cada 8,4 meses).

Gráfico 1– Vias (km) e Estações (Est) construídos em 1867-1897 (“Geração 1”, por Cia)



Fonte: elaboração própria a partir de Giesbrecht (2021). Dados geolocalizados e estimativas pelo Google Earth (2022).

As vias iniciais eram construídas com foco na ligação das zonas produtoras aos portos ou entroncamentos (como Campinas, Jundiaí e São Paulo, por exemplo). Estações intermediárias eram poucas e apenas em locais com alguma atividade produtiva (fazendas, minas, fábricas) ou localidades com população crescente. Com o espraiamento da malha urbanizada e bairros industriais ao longo das ferrovias, cresce a demanda por acesso à via – postos (telégrafo e correios), paradas, estações.

O processo de projeto, aprovação, contratação, construção e operação de estações adicionais à linhas preexistentes demorava anos ou décadas. As estações “São Paulo” da SPR e EFS (atuais Luz e Júlio Prestes),

²¹ Contamos apenas as Estações São Joaquim, Vila Mariana e Encontro no tramway de Santo Amaro.

“Braz” e “Norte” (SPR e EFN/EFCB, atual Brás) são exemplos de estações importantes que levaram décadas e sucessivas reformas para atingirem porte condizente ao fluxo de passageiros e mercadorias.

Houve uma **burocratização** ferroviária. Estruturação de grandes empresas ferroviárias (empreiteiros, fornecedores etc.) e organização do trabalho produtivo delas. Como a estruturação e organização dentro do Estado brasileiro (e de províncias imperiais, depois unidades federadas) da pasta específica de transportes e obras públicas em ministérios²², secretarias e inspetorias. Assim as relações entre regulador (Estado) e regulado (Empresa) ou concedente e concessionário, bem como encomendas de bens e serviços (empreitadas) ou permissões de uso (espaços comerciais) passaram a seguir trâmites formais como chamamentos ou licitações e fiscalização pela autoridade competente. O que **sujeitou os tempos** dos trens, trilhos e paradas a controles políticos e sociais por relações contratuais e conflituais. **Gerou novas criaturas sociais**: os empreiteiros, as ferrovias, os ferroviários, os passageiros, os inspetores públicos etc. Com necessidades e interesses próprios envolvidos em novos espaços e tempos de produção e circulação.

A urbanização e complexificação da sociedade acarreta demandas por diferentes formas-mercadoria (água, energia, trabalho, terra, habitação, transportes, comunicações...). Essas diferentes formas têm seus ritmos sociais próprios que interagem em conjunto numa polirritmia (Lefebvre, 2021: 68). O cotidiano do mundo das mercadorias e das trocas cria necessidades e horários a serem cumpridos (idem: 57). A racionalidade industrial aos poucos impõe suas medidas e velocidades, cobrando tempos sociais mais rápidos na produção e circulação. Ferrovias, bondes, automóveis ampliaram o carregamento e aceleraram o transporte terrestre de pessoas e mercadorias pelos campos, cidades e regiões. Substituíram transportes mais lentos, de ritmo orgânico. Novas linhas, paradas e estações constituem centralidades que agregam vários ritmos e vários tempos entre vários espaços.

Grandes avanços tecnológicos como as máquinas a vapor e elétricas impulsionaram grandes mudanças generalizadas pela sociedade (Milton Santos, 2012; 2008). A substituição do trabalho escravizado pelo trabalho assalariado constituiu o mercado de trabalho. A constituição dum mercado moderno de grandes obras públicas sob encomenda estatal, concessões de infraestruturas modernas, de serviços industriais (empresas privadas, públicas ou mistas).

A modernização capitalista da produção, a estruturação de classes sociais (proprietárias, trabalhadoras, operárias e camponesas) implica na transformação das relações sociais de trabalho e apropriação (Lefebvre, 2021). Necessidade de intervenção e inscrição no tempo, no espaço, no discurso por um grupo

²² No caso o **Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas** (1860-1891), sucessor de atribuições dos antigos ministérios do Império e da Justiça; reorganizado no **Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas** (1891-1909) – Arquivo Nacional, disponível em: <https://dibrarq.arquivonacional.gov.br/index.php/ministerio-da-agricultura-comercio-e-obras-publicas>. Acesso em 13 jun. 2022.

“que se designe como *inovador* ou *produtor de sentido*. E que seus atos se inscrevam na realidade.” (idem: 67). A transformação-produção do espaço por novos “agentes” da modernidade – grandes companhias ferroviárias, empresas loteadoras; *bonds, light and power, Cia City*. Diversificação das classes trabalhadoras e das categorias de trabalho. A diferenciação de habitantes e moradores urbanos e subúrbios.

No cotidiano estabelecido pela modernidade as pessoas e as coisas passam a ser organizadas de modo repetitivo (idem: 57). Movimentos de ir e vir, transportes e expedientes. Coisas são metáforas, representações, discursos da produção diferencial de tempo e espaço:

“As *coisas* importam pouco; a *coisa* é somente uma metáfora, divulgada pelo discurso, divulgando representações que dissimulam a produção do tempo e do espaço repetitivos. A *coisa* não tem mais existência que a identidade *pura* (que a *coisa* figura materialmente). Há somente *coisas* e *pessoas*.” (Lefebvre, 2021: 57).

Existem só coisas e pessoas – **identidade e diversidade** – representadas e divulgadas pelo discurso. Que veicula dissimuladamente tempos e espaços produzidos por serem e para serem repetitivos. A “coisa” e suas expressões têm clara conotação negativa, atribuída ao pensamento especulativo. Daí uma crítica contra a coisificação da modernidade; confrontar convergências e divergências dos ritmos orgânicos e mecânicos (Lefebvre, 2021: 55-57).

| 68

Aqui temos o discurso como de expressão (divulgação, circulação) de representações de espaço-tempo que forjam as materialidades discursivas dos campos da arquitetura, urbanismo ou música, analisadas por Lefebvre (2021: 55-72).

A produção das coisas não começaria então na produção do discurso em si? Para M. Santos (2008: 19) nós passamos a viver num mundo que exige discursos para as coisas e para as ações; “discursos dos objetos” (usos) e “discursos das ações” (legitimações).

Analisar as relações entre coisas e pessoas, descobrir suas velocidades e movimentos, requer passar pela expressão primária da relação social: a **prática discursiva** constituída pelo **diálogo** e pela **dialética** –falar-ouvir, leitura-escrita, significante-significado, verbal-não verbal, texto-imagem, uso-troca, senhor-escravo, cidadão-cidade – as trocas verbais e não-verbais materiais e não materiais; relações e representações permeadas por conflitos, incoerências e irracionalidades.

Analisar as relações espaço-temporais urbanas pelas representações discursivas requer discernir **dois tipos de expressão discursiva**: uma “**formal**” (retórica, frontal) e outra “**espontânea**” (imediata); correspondentes a **dois tipos de ritmos**: “**de si**” (atividades voltadas à vida privada, presença, silêncio) inscritos e organizados mais íntima e silenciosamente e “**do outro**” (atividades voltadas ao público, exterior), ritmos de representação mais restritos e formalizados do discurso, Lefebvre & Régulier (2021 [1986]: 146). As oposições discursivas e rítmicas não implicam desconexão entre o Si e o Outro, o privado e

o público, presença e representação, consciência e discurso. Pelo contrário, o estudo dessas relações na cidade mostra transições e reciprocidades múltiplas entre os elementos (idem).

A cidade, a praça, o bairro, a rua. Espaços públicos em relação aos espaços privados. E mesmo espaços que misturam público-privado como escritórios, lojas, estações, mercados, academias. Repouso e movimento.

A “cidade teatral” é formada pelos cenários onde atores e público performam múltiplos papéis (Lefebvre & Régulier, 2021 [1986]: 147). Fundada “sobre e numa **dialética dos ritmos**” do poder político que busca dominar o espaço e dos cidadãos que buscam resistir e se apropriar dos usos e tempos do espaço público (idem: 147-148). Daí a grande importância do “espaço público” ou “de representação” – igrejas, palácios, praças, monumentos, passeios – dos lugares de encontros, negócios, intrigas, negociações (ibidem). Do cotidiano espontâneo teatralizado ou duma dramaturgia urbana.

Nas práticas sociais o tempo vivido é estudado de modo fragmentado e fora do quadro espacial: tempo histórico, tempo cotidiano, tempo vivido, tempo trabalhado, tempo de lazer; tempo e espaço são entidades distintas (Lefebvre & Régulier, 2021 [1986]: 138). Um **tempo concreto é um ritmo**, a relação dum tempo com um espaço ou um “tempo localizado” e um “lugar temporalizado”. Um ritmo está sempre relacionado ao lugar: o movimento duma avenida (feira, praça, cidade): “Isso não impede que seja **um tempo**, isto é, um aspecto de um movimento e de um devir.” (Lefebvre & Régulier, 2021 [1986]: 138).

A análise comparativa dos ritmos urbanos não opera só distinções, mas nuances e aspectos comuns. Cidades construídas em terrenos escarpados voltadas ao mar, com “cidade alta” e “cidade baixa”; ou cidades litorâneas, lagunares dão relevo aos espaços de circulação e passagem obrigatória (idem: 148). Uma “notável arquitetura da escada” existente cria ligações, transições entre o “tempo da arquitetura (a casa, o recinto) e o tempo urbanístico (a rua, o espaço aberto, a praça e os monumentos.)” (ibidem). Além do tempo ritmado/localizado da escada podemos colocar o das ladeiras, dos planos inclinados), grandes elevadores; escadas e esteiras rolantes. Acelerações do deslocamento entre partes do espaço urbano em relação às antigas escadas e ladeiras. O acesso às grandes estações ferroviárias como a grande escadaria da Estação Saint-Charles em Marselha [1925; 1848] – a exigência da passagem de um ritmo a outro (Lefebvre & Régulier, 2021 [1986]: 148-149).

O aumento das estações tem relação com a extensão da área urbanizada ao longo dos trilhos e o grande crescimento populacional na Capital e nos municípios vizinhos. A população paulistana cresceu mais de 100% em 18 anos - era de 31.385 habitantes em 1872, 47.697 em 1886 e 64.934 em 1890. A população nos arredores cresceu mais de 68% - de 44.916 habitantes em 1872, 64.219 em 1886 e 75.751 em 1890.

A **Planta da Cidade de São Paulo de 1881**²³ mostra larga expansão da área loteada a oeste (acompanhando a E.F. Sorocabana), a leste (acompanhando a E.F. Santos-Jundiaí e E.F. São Paulo-Rio de Janeiro), assim como ao norte (da Luz em direção à Santana) e sudoeste (acompanhando os Ribeirões da Saracura e da Bexiga (Bela Vista). A **Planta da Cidade de São Paulo de 1895**²⁴ também mostra expansão da área loteada ao norte dos trilhos da E.F. Sorocabana e da SPR (Santos-Jundiaí) até as várzeas do Rio Tietê. A oeste aparecem loteados Campos Elíseos, Consolação, Barra Funda, Lapa, Santa Cecília. A leste Pari, Brás e Mooca. Ao sul Liberdade, Vila Deodoro e Av. Paulista parte da Bela Vista.

Mapeamos as linhas e estações em operação no período. Em dois casos consideramos apenas o trecho operacional principal (Sorocabana – São Paulo-Itapevi; Santo Amaro – São Joaquim-Encontro, limite de São Paulo com o antigo Município de Santo Amaro). A primeira, apensar de funcionar até Mairinque desde 1895-1897, terá alteração do traçado e serviço suburbano consolidado apenas em 1928. A segunda porque seu traçado a partir da Estação Encontro até Ponto da Vila, estação terminal é incerto e não consta nos mapas da época consultados (1881, 1895, 1930). A descrição dada por Giesbrecht é de que a linha continuava seguindo o antigo caminho de Santo Amaro, atravessando o terreno atual do Aeroporto de Congonhas e seguindo pelo Campo Belo (imediações da atual Av. Jorn. Roberto Marinho) e depois ao sul pelas imediações da Av. Santo Amaro até o Largo 13 de Maio (2021²⁵). O pesquisador afirma também que o traçado retificado pela Cia Light (que comprou a CCFSa em 1900 e inaugurou uma nova linha de bondes em 1914, que expandiu o traçado original de 1886) era bem distinto do traçado original (idem). Pela incerteza quanto ao traçado, consideramos então somente o trecho inicial até Encontro.

O traçado da Linha Tronco e do Ramal de Cumbica da E.F. Cantareira, apesar de demolidos completamente em 1965, não oferecem tanta dificuldade para reconstrução. O Ramal do Horto é um pouco mais complicado pela sinuosidade e localização e datas não tão precisas das paradas/estações. Mas conseguimos reconstituir o traçado integral e as estações (ainda que com algumas aproximações).

Os traçados e estações da SPR (EFSJ), EFS e EFN (EFDPII/EFCB) nos trechos Jundiaí-Paranapiacaba e São Paulo (JPR)-Itapevi e São Paulo (Brás)-Mogi das Cruzes não oferecem dificuldades.

Nesse período foram definidos os principais **eixos ferroviários** da (futura) Rede Metropolitana:

- 1) Noroeste-Sudeste/Jundiaí-Santo André (EFSJ),
- 2) Nordeste paulistano/Guarulhos (EFC),
- 3) Sul paulistano/Santo Amaro (CCFSa),
- 4) Leste/São Paulo-Mogi das Cruzes (EFN-EFDPII-EFCB) e

²³ Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1881.jpg. Acesso em: 03 mar. 2022.

²⁴ Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1895.jpg. Acesso em: 04 mar. 2022.

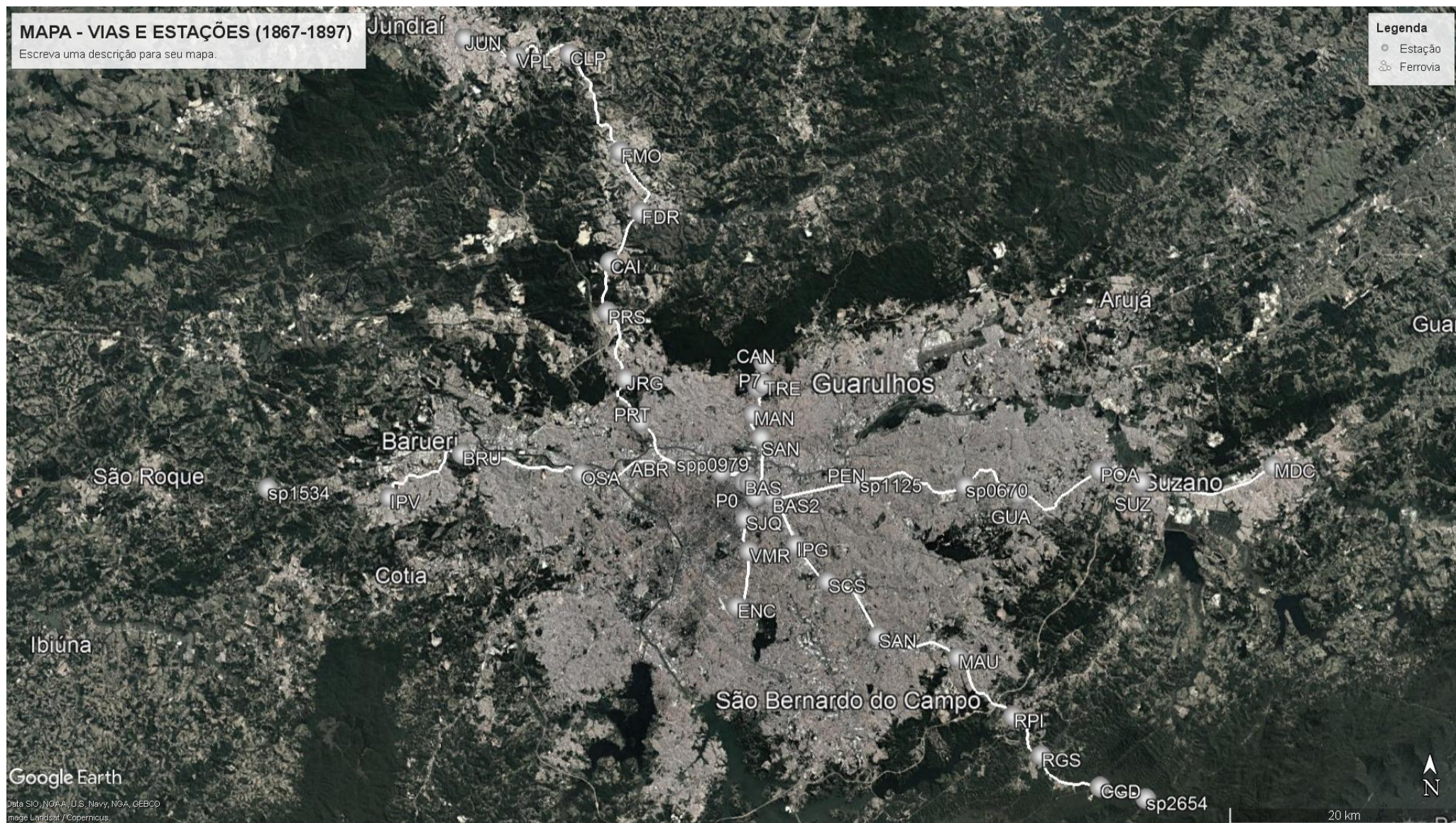
²⁵ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/e/encontro.htm>. Acesso em 3 mar. 2022.

5) Oeste/São Paulo-Mairinque (EFS)

6) Sudoeste paulistano/Pinheiros-Jurubatuba-Represas (EFS).

Cada companhia monopolizava os direitos de transporte em suas zonas de privilégio por vários municípios e microrregiões (até mesmo regionalmente, em mais de uma UF, como a EFDPII-EFCB, em SP e RJ). Na Capital e arredores, Jundiaí e arredores (Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista), noroeste (Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras), noroeste paulistano (Perus, Jaraguá, Pirituba), centro-oeste (Lapa, Água Branca, Barra Funda, Luz), sudeste paulistano (Brás, Mooca, Ipiranga), sudeste (São Caetano do Sul, Santo André, Mauá, Ribeiro Pires, Rio Grande da Serra) da SPR-EFSJ (somente o centro-oeste era dividido com a concorrente EFS). No Oeste a EFS (Sorocabana) operava compartilhando zona com a SPR na centro-oeste (da Júlio Prestes à Lapa), e sozinha no trecho de Presidente Altino até Itapevi (São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi). No Leste operava sozinha a EFN (depois EFDPII e EFCB, desde 1891) de São Paulo (Norte/Brás) até Mogi das Cruzes (leste paulistano – Brás, Penha, Itaquera, Guaianazes; leste – Poá, Suzano, Mogi das Cruzes). No Nordeste paulistano operava somente a EFC (Sé, Luz, Pari, Santana, Mandaqui, Tremembé e Cantareira). No Sul somente a CCFSa (Liberdade, Vila Mariana, Saúde, Jabaquara e Santo Amaro).

Figura 10 – Mapa de vias e estações construídos entre 1867 e 1897 (“Geração 1”)



Fonte: elaboração própria a partir de Giesbrecht (2021), PMSP (1897, 1930, 1954). Dados geolocalizados pelo autor no Google Earth (2022).

A consolidação dos trens de subúrbio ocorre lentamente a partir desses seis eixos e companhias.

O **primeiro eixo** (atual Linha 7-10 Rubi-Turquesa), **maior trecho jamais construído na Rede**, venceu importantes barreiras (Serra do Mar, de Paranapiacaba à Cubatão) e o Rio Tietê. A Estação de Jundiá puxou uma expansão urbana sentido sudeste, abrindo novos arrabaldes (futuros municípios como Várzea Paulista, Campo Limpo Paulista.) em direção à Capital. Correndo paralela ao Rio Tietê, o Piqueri e a Lapa, impulsionou a expansão centro-oeste (Luz, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca etc.). Ao leste e sudeste, o Brás virou entroncamento da SPR (EFSJ) e EFN/EFDP/EFEB; e seguindo o Rio Tamanduateí, a Mooca, Ipiranga, Vila Prudente. Além da Capital, seguiu por São Caetano do Sul, Santo André, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Seguiu recebendo estações adicionais nas décadas seguintes.

O **segundo eixo** (Linha Tronco e Ramais Horto Florestal e Guarulhos da E.F. Cantareira) definiu a expansão da Sé ao norte até a Cantareira. A linha travessou o Rio Tietê (após a EFSJ, 1867) e a terceira dentre os grandes rios (após a EFS sobre o Rio Pinheiros, em 1875). Nesse caso a ferrovia foi atrelada à construção da rede de abastecimento de água e a expansão da ocupação ao norte e nordeste paulistano.

O **terceiro eixo** (Linha Santo Amaro) estreitou a conexão entre São Paulo e Santo Amaro. Definiu o sentido sul dos subúrbios paulistanos como Liberdade, Aclimação, Paraíso, Vila Mariana, Saúde, Jabaquara. E cruzando a fronteira, seguiu até o Largo Treze de Maio (Centro de Santo Amaro). A expansão foi tão intensa que Santo Amaro acabou incorporado a São Paulo (em 1935).

O **quarto eixo** (atual linha 8-Diamante) consolidou o antigo caminho de Sorocaba ao longo do vale do Rio Tietê. Ao longo da via e arredores das estações se formaram núcleos de povoamento e loteamento desde Campos Elíseos (São Paulo) até Itapevi (Centro). E a continuação até Mairinque, na Região Metropolitana de Sorocaba.

O **quinto eixo** (atuais Linhas 11-Coral, 12-Safira e 3-Vermelha) definiu o vetor leste em direção ao Vale do Paraíba como o principal vetor povoação e tráfego da RMSP. Do encontro com a SPR (EFSJ) no Brás, seguiu à Penha, Itaquera, Guaianazes. E depois Poá, Suzano e Mogi das Cruzes. Também recebeu estações adicionais nas décadas posteriores, um conjunto de obras – Radais, Trem, Metrô, CURA, COHAB a partir de meados dos anos 1970.

O **sexto eixo** (atual Linha 9-Esmeralda) formou-se junto às várzeas dos rios Pinheiros e Jurubatuba, passando entre as represas Guarapiranga e Billings até o extremo sul paulistano. O chamado “Ramal Jurubatuba”, da EFS, partia do Estação Imperatriz Leopoldina até a Estação Evangelista de Souza (entroncamento com a E.F. Mairinque-Santos, EFS). Foi a segunda maior linha na Região e no Município até a desativação do trecho Grajaú-Evangelista de Souza (1979), época da modernização da Linha pela FEPASA. Consolidou um vetor residencial e industrial junto aos rios e as represas.

4.2. Trens, bondes e as origens do metropolitano de São Paulo na Geração II (1897-1927)

Na Geração II temos uma expansão dos trilhos e estações protagonizada pela Cantareira e Sorocabana da Capital ao Norte e ao Oeste. Os *tramways* e bondes são introduzidos na Cidade e uma grande rede de trilhos leves é implantada no período.

A transformação de São Paulo numa grande metrópole industrial enseja longo debate sobre a implantação de um “metropolitano” (metrô) na Cidade a partir dos anos 1920. E impulsiona estudos e projetos para modernização e extensão das linhas suburbanas. No contexto da implantação das redes de energia elétrica e bondes monopolizadas pela Cia Light (*The São Paulo Tramway Light and Power*).

De 1871 a 1877, quando surgiram as primeiras linhas de bondes, até 1901 o transporte coletivo na Cidade era feito por bondes com tração animal. Essas linhas faziam o trajeto do Largo do Carmo até a Estação da Luz e a segunda para a Estação do Brás (HMD, 1968a: 87). complementares aos trens da SPR e da EFCB. Para uma população de 250 mil habitantes (1894), ambas transportaram 2,8 milhões de passageiros em 1890, 10 milhões em 1892 e 17 milhões em 1894 (idem).

A Câmara Municipal concedeu licença para instalação de bondes elétricos à firma Gualco e Souza em 1897, posteriormente adquirida por um grupo estrangeiro (Pearson) que organizou a São Paulo Light (Reis Filho, 2010: 184). Em 1899 a empresa é autorizada a começar a construção de sua primeira linha, inaugurada em 1900 (idem: 185). Em 1908 é desativada a última linha de bonde com tração animal (ibidem).

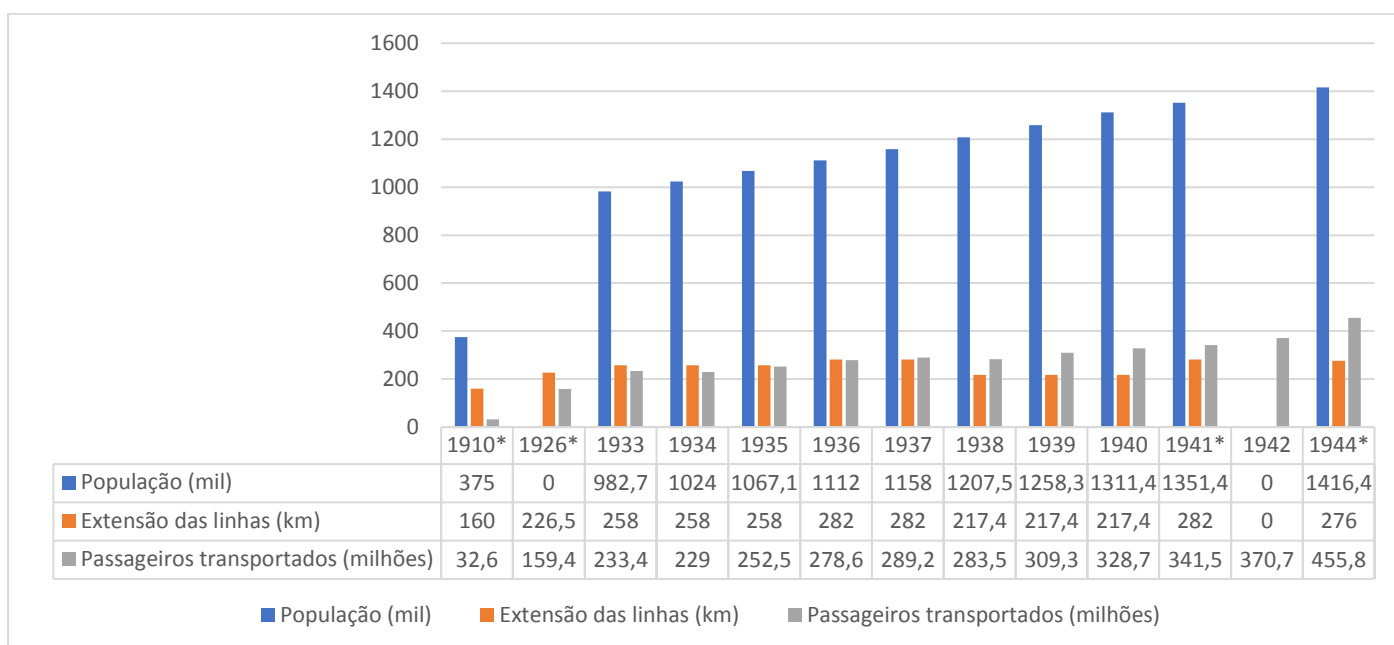
Em 1900-1901 são construídos mais de 83 km (Sávio, 2010: 128). Em 10 anos chega a 160 km (1910 - HMD, 1968a: 87). Em 1926 a rede chega a 226,5 km (Leão, 1945: 123-125). Entre 1933-1935 a extensão de linhas elétricas passa de 258 km a 282 km (1936-1937) e reduz a 217,4 km (1938-1940), com 550 a 570 carros, Leão (1945: 86-88). A grande redução no fim dos anos 1930 (-64,6 km ou ¼ da extensão em 3 anos) acontece em pleno crescimento demográfico e da área urbanizada, piorando o já precário serviço prestado pela empresa (idem). Após passar ao controle da Cia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) em 1947, a rede vai estagnar nos anos 1940-1950 e ser desativada ao fim dos anos 1960: em 1966 quase todas as linhas são desativas, sobrando apenas a Linha Santo Amaro, com 22,1 km (-195,3 km), desativada em 1968 (HMD, 1968a: 87). Se o “índice de adequabilidade” considerado “normal” varia entre 64 a 110 habitantes e 70 a 120 carros/100 mil hab. (Nash, s/d apud Leão, 1945: 88)., o índice paulistano cai a 16,55 e 43 por 100 mil hab. (Leão, 1945: 88).

Considerando a evolução da malha, temos diferentes períodos e ritmos no ciclo de 68 anos de existência dos bondes elétricos na Cidade. No primeiro período são 160 km em 10 anos (1900-1910); 66,5 km em 16

anos (1911-1926 – t. 226,5 km); 31,5 km em 7 anos (1927-1933 – t. 258 km); 24 km em 3 anos (1934-1936 – t. 282 km). No seguindo, o movimento se inverte: -64,6 km em 1 ano (1937-1938 – t. 217,4 km); -195,3 km em 1 ano (1966-1967 – t. 22,1 km); -22,1 km em 1 ano (1968 – t. 0 km).

O número de viagens em bondes e ônibus ampliaram em 40% e 109% em 1933-1940 e 1936-1940 com população 33,5% maior (1933-1940) (idem). As evoluções da população (em mil), da extensão dos trilhos de bondes (em km) e dos passageiros transportados (em milhão) estão no gráfico abaixo. Para uma comparação internacional da dimensão massiva do tráfego de passageiros em bondes paulistano, em 1926, foram transportados 159,4 milhões de passageiros. Em Berlim, com vastas redes de bondes e metrô, o metrô transportou 163 milhões e os bondes 813 milhões (Leão, 1945: 131).

Gráfico 2 – População paulistana, extensão das linhas de bonde e passageiros transportados em bondes (anos selecionados)



Fonte: Leão (1945: páginas); Anuários Estatísticos (1910, 1922-1926, 1941, 1944). Organização pelo autor.

O final dos anos 1930 tinha alto carregamento de passageiros por km de linha (Leão, 1945: 237): 1,5 em São Paulo (1939), seguido por Londres e Berlim (1936 e 1938) com 1,1, Filadelfia (1938) com 0,42, Los Angeles (1937) com 0,4 e Chicago (1938) com 0,36. Todas as cidades com redes entre 2,5 (Los Angeles) e 8,1 (Chicago) vezes o tamanho da paulistana. A densidade de passageiros paulistana é comparável à densidade das redes metropolitanas de Berlim (1,6) e Nova York (1,7) em 1938 e quase o dobro de Londres (0,8) em 1937 (idem: 238).

A situação dos serviços de transporte em 1939 era agravada (Leão, 1945: 233): ônibus tiravam do centro 1/3 dos passageiros; a Linha da Cantareira tinha cerca de 8% do movimento. Em 1940 a média diária de passageiros transportados era de 1.382.995 (898.283 em bondes e 484.712 em ônibus). Só no Centro, em

1939, 81.000 pessoas o atravessavam em cada sentido; no Perímetro Central o movimento diário era de 1.000.000 de pessoas entrando e saindo. Mais que suficiente para justificar uma linha metropolitana, que só viria quase 40 anos depois (trecho central da Linha 1-Azul).

O cotidiano do povo paulistano enfrentado o sacrifício do transporte coletivo na 2ª Guerra Mundial foi resumido por Leão:

“(…) o povo paulistano, pacífico e ordeiro, obediente e trabalhador, resignado, se conforma, ainda, em contribuir com mais este sacrifício à grande causa das Nações Unidas, na inabalável confiança na Vitória. Esse quinhão ele paga, na longa e incômoda “fila” de embarque, à espera do ônibus, ou “luta” de forma pouco elegante e nada cavalheiresca, para obter um lugar nos poucos veículos da Light, quase sempre desabrigado, sob o rigor das intempéries de um clima pouco favorável. Esse quinhão ele paga ao suportar a falta de conforto de uma caminhada longa até os pontos de embarque, cada vez mais distanciados, e na viagem desconfortante e longa, mal sentado ou comprimido pela sobrelotação excessiva, sentindo-se mal seguro durante a viagem e vendo ao lado mulheres e crianças, velhos e doentes, todos lutando ombro a ombro, na mesma situação, na ânsia de alcançar o lar.” (Leão, 1945: 228-229).

Esse é o preço que o povo paulistano pagava para se locomover pelos bondes de Light. Temos aqui vários elementos negativos da experiência do transporte coletivo no início dos anos 1940 e indicadores do carregamento massivo e da estagnação e declínio da rede.

| 76

São Paulo chegara ao “**duplo impasse**” da grande cidade industrial (idem). O grande crescimento das áreas urbanas centrais provoca um adensamento demográfico e econômico exagerado e prejudicial. A implantação de redes de transporte coletivo de pequena capacidade alivia a situação ao permitir um carregamento maior a custos menores aos passageiros. Mas logo tornam-se insuficientes por dois motivos: 1) não aumentam com grande rapidez a “superfície habitável” das cidades e 2) atividade no centro torna-se tão intensa que provoca saturação das vias de circulação. Qual a solução ao duplo problema?

O transporte rápido de alta capacidade: as estradas de ferro urbanas em rede segregada para desimpedir as vias em superfície e satisfazer os deslocamentos habitação-trabalho-habitação dos cidadãos (idem: 226).

Daí apareceram as “estradas de ferro suburbanas” - parte dos habitantes dos bairros super-povoados centrais abandonaram o centro para o subúrbio florescente (ibidem). As estradas de ferro suburbanas cômodas ligando centro-subúrbio destruíram os obstáculos ao “sonho” de morar no campo e trabalhar na cidade (novos obstáculos: tempo de viagem e preço da passagem).

A estrada de ferro urbana evoluiu - ao subterrâneo, ao elevado, ganhou velocidade, tração elétrica, segurança, conforto (...) virou o “metropolitano”, forma elementar da urbanização - faz do subúrbio o outro lado da grande cidade, o lado ideal em oposição centro degradante:

“O “metropolitano”, por outro lado, não é um simples meio de transporte. É também um elemento de urbanização: - afasta o homem da concentração excessiva do centro para o lar sadio do campo; permite que os arrabaldes ofereçam extensas zonas para moradia, áreas para o jardim, a horta, o pomar.” (Leão, 1945: 226; negritos meus).

“O metro arrasta, com seu leito, as edificações, orienta o movimento harmônico e ordenado dos bairros, permite a sua coordenação, oferece maior área para as construções que se cercam de

jardins e de vegetação, formando a paisagem agradável - embelezando a cidade” (Leão, 1945: 226; negritos meus).

Ao colocar o metrô como elemento principal e positivo de qualificação do crescimento urbano, Leão contra-argumenta tanto com o Sr. Grébauval quanto com Prestes Maia (o *subway* precoce poderia prejudicar a expansão futura da cidade).

O autor defende a necessidade de parar de protelar a única medida que pode melhorar o transporte:

“Mas, é preciso que se afirme peremptoriamente que é necessário não iludir a outrem, nem nos deixar iludir com medidas de emergência ou com paliativos, que podem ter o mérito de aliviar uma crise, mas não tem e nunca terão força para impedir a transferência do mal agravado e muitas vezes irremediável.

É a situação de fato que devemos olhar. É inútil e inoportuno fazer crítica e maiores considerações proteladoras, pois, ante os fatos consumados nada mais resta que indagar a melhor forma de atender aos interesses da população. Quanto mais se demorar em realizar essa obra mais difícil ela se tornará e mais onerosa será a sua execução.

(...) o problema dos transportes coletivos urbanos precisa ser encarado objetivamente, à luz dos elementos concretos (...) **É problema que requer solução racional e prática, que corresponda às necessidades locais e atenda, antes de tudo, o interesse público.**” (Leão, 1945: 230; negritos meus).

É preciso encarar a realidade e parar de se iludir e iludir outrem com paliativos e argumentos proteladores.

É preciso enfrentar a tarefa de maneira racional para atender as necessidades e o interesse público local. A passagem acima dialoga implicitamente com o debate sobre o metropolitano que ocorria desde a virada do século, as ambições de manutenção do monopólio e ampliação de receitas tarifárias da Light, as protelações da Prefeitura (dos planos e da retórica de Prestes Maia) e ao tráfego crescente de automóveis e ônibus a combustão. Combate com relativa ênfase e sutileza a protelação pública e os interesses e soluções privadas ao colocar a questão na esfera da necessidade e do interesse público.

Equacionar uma solução para melhorar o tráfego dos passageiros com uma técnica mais racional envolvia principalmente um metropolitano. Que a décadas era alvo de estudos técnicos contratados. Mas a empreendimento sempre acabava protelado.

A concessão à Light regulada por contrato em 17 de julho de 1901 (Leão, 1945: 159). Aí foi estudada e formulada uma proposta duma Rede Geral combinando tração elétrica, metropolitano, linhas de velocidade e ônibus (idem). Neste projeto apresentado pela Cia Light à Prefeitura havia 3 linhas duplas de alta velocidade atravessando a “zona intermediária” em sentido Leste-Sudeste, Sudoeste e Norte²⁶ (idem: 160).

²⁶ **“Linha Sudeste”** - do subterrâneo da Rua do Carmo, ao elevador passando pelo Canal do Tamanduateí, atravessando a SPR (Moóca) e a EFCB (Leste de Belenzinho) e cortando a Rua Celso Garcia (ao Tatuapé), com ramal em superfície na Av. Independência (até o Ipiranga);

“Linha Sudoeste” - subterrâneos no Largo do Tesouro, na Rua Xavier de Toledo, Vale do Anhangabaú e Av. Paulista, com ramal ao Jardim América e Rio Pinheiros e outro ramal ao Parque Ibirapuera até a Linha Santo Amaro e a Av. Domingos de Moraes;




“Linha Norte” - não devendo concorrer com o Tramway Cantareira, poderia passar pelo Canal Tamanduateí e subterrâneo até o Mercado Novo (Municipal), devendo ser reservada passagem para a linha na retificação do Rio Tietê (Leão, 1945: 160).

Avaliado por técnicos da Prefeitura, o projeto não vingou Nos termos propostos pela Light (Leão não especifica quais exatamente - ele próprio Engenheiro da Prefeitura nos anos 1940), “A Prefeitura não estava habilitada (...) para um pronunciamento imediato (...)” e a solução proposta pela Light “(...) **por motivos que não nos cabe analisar, não logrou aprovação.**” (Leão, 945: 161; negrito meu). Aqui temos argumentação que abstrai das particularidades concretas do caso. O motivo que ‘não caberia analisar’ seria contratual – a Light colocou como condição de implantação da nova rede a renovação da concessão e o aumento da tarifa de transporte (de 200 para 400 réis – CMSP, s/d: 201). A posição majoritária da Prefeitura era de não renovar nem fazer novas concessões à Light em razão do poderio monopolista, baixa qualidade dos serviços e falta de investimentos. Daí a ênfase em Leão (1945) e Prestes Maia (1930) por um modelo de negócio com controle municipal.

O sistema de transporte coletivo em seu primeiro século estava sob administração local. Ainda que alguns casos apresentassem uma dinâmica administrativa que envolvesse outras esferas políticas (como Londres, Berlim, Paris, Moscou, Nova York etc.). Em São Paulo, as ferrovias com suas linhas de subúrbio já envolviam vários municípios e faziam suas ações com certa independência deles, mas sob controle do governo estadual ou central. Mas o metropolitano sempre foi tratado localmente. (Só a partir dos anos 1960/1970 é que vai haver um tensionamento regional ou metropolitano, no sentido de extrapolar a rede de metrô para além das fronteiras da capital. Uma dificuldade que toma conta da relação entre escala [abrangência] e dimensão [grandeza] é considerar que os metrôs ‘municipais’ não seriam ‘metropolitanos’ por não abranger toda a região metropolitana. Toda rede capaz de transportar massas tem uma grandeza metropolitana).

Até 1961 foram elaborados 8 estudos-planos diferentes para um metrô em São Paulo. Eles foram sistematizados pelo Estudo do HMD (1968a: 11-13) e serviram de base para os traçados recomendados pela equipe em 1968 e a Rede Básica implantada desde então.

Figura 11 – Síntese das propostas de rede de alta capacidade para São Paulo (1927-1929, HMD, 1968a)

Mapa (Figura 1.1., idem: 12)	Resumo (estudo-projeto e descrição do traçado)
 <p>1927</p>	<p>“Projeto Light” (1927) - Light S.A. propõe à Prefeitura de São Paulo.</p> <p>Linha Central (Parque Dom Pedro II ... Mercado), Linha Leste (Rua do Carmo - Belenzinho), Linha Sul (Rua Xavier de Toledo - Av Paulista), Linha Norte (Central - Cantareira). Sentidos dominantes: 1) centro (E-W), 2) S, 3) N. Quatro linhas radiais.</p>
 <p>1928</p>	<p>“Projeto do Prof. Antonio Carlos Cardoso” (1928) - GESP/Sorocabana encomenda ao Prof. A.C. Cardoso (Escola Politécnica).</p> <p>Linha Cantareira em linha metropolitana - incorporada à E.F. Sorocabana.</p> <p>Ramal Santana - desde 1894*, proposta de modernização e aumento da capacidade</p> <p>Ramal Guarulhos - prolongamento realizado 1940-1947* (verificar estações em Giesbrecht).</p> <p>Sentidos dominantes: 1) N, 2) NE. Dois ramais radiais.</p>
 <p>1929</p>	<p>Rede proposta dentro do “Plano de Avenidas” (Prestes Maia 1, 1929) - Gov. Mun. Pires do Rio, Linha Norte-Sul (mesmo traçado Light-Cardoso),</p> <p>Radial Oeste (R. Barão de Limeira), Radial Leste (Central do Brasil), Radial Sudeste (Tamanduateí-Ipiranga)</p> <p>Sentidos dominantes: 1) N-S, 2) W, 3) E. Três linhas radiais.</p>

Fonte: HMD, 1968a (11-13). Org. pelo autor.

Todos os estudos feitos na segunda metade dos anos 1920 - N. Wilson (1925), Dalrymple (1927), Cardoso (1928) e Prestes Maia (1929) – afirmaram que uma rede de alta capacidade não era necessidade imediata para uma cidade que ainda não chegara a 1 milhão de habitantes (CMSP, s/d: 201). Embora um sistema de menor capacidade pudesse ser implantado (para aliviar o trânsito na área central), um de maior capacidade não seria necessário até que a população chegasse a 1,5 ou 2 milhões de habitantes (idem). Um argumento é do Engenheiro Dalrymple, contratado pela Prefeitura de São Paulo para avaliar a proposta de Light:

“Não quero dizer que tais linhas se tornem necessárias desde já. De fato, a população não é tão grande para pagar uma obra de tal magnitude. **Mas a municipalidade deve pôr-se em ação imediatamente, a fim de garantir, quando chegado o momento, o leito necessário.**” (idem, ibidem: 203; negrito meu).

Outro argumento, no mesmo sentido foi do Eng. Arq. Prestes Maia (da Prefeitura de São Paulo) no “Plano de Avenidas” (1929), encomendado pelo Prefeito Pires do Rio (1926-1930). Um metrô não é urgente, mas requer medidas preventivas para implantação futura:

“O metrô paulista, se não é uma necessidade urgente, requer uma série de medidas de previsão. É geralmente **ao atingir o primeiro milhão de habitantes que a construção se impõe** e dessa cifra rapidamente nos aproximamos. **Nada mais absurdo que criar dificuldades futuras a um empreendimento fatal.**” (CMSP, s/d: 205; negritos meus).

Tal argumentação coloca a solução de massa apenas quando a massa for fato consumado. Não há nos estudos e no planejamento dos anos 1920 ainda uma noção de instalação da rede com caráter preventivo, de melhorar as condições imediatas do transporte coletivo e gerar capacidade adicional para absorver gradativamente o crescimento dos fluxos de viagens urbanas. Uma solução mais complexa e de alta capacidade “se impõe” como “empreendimento fatal” para uma cidade com milhões de habitantes.

A visão de planejamento era de primeiro esgotar todas as possibilidades existentes, como bondes, ônibus, automóveis, ruas e avenidas, para depois passar a soluções de média e alta capacidade (trens de subúrbio e metropolitano). Como bem resumiu o Eng. L. Leão: “A ordem dos empreendimentos foi preconizada: *primeiro* a remodelação do centro, *depois* o subway.” (1945: 166-167). O transporte sobre trilhos de média a alta capacidade continuava a ser secundário.

A execução dum metropolitano no curto prazo ameaçaria a remodelação e expansão futura da cidade, impossibilitando ações estruturais:

“Não discutimos só o traçado, mas também **a oportunidade do subway**. A sua realização imediata só se justifica pela visão estreita da questão.

Se a quantidade de transporte a se fazer por meio de bondes e de ônibus em São Paulo fosse a única coisa a ser tomada em consideração, qualquer construção de subterrâneo ou de um sistema rápido, se justifica **somente quando a atual população tivesse duplicado**. Ela se justifica no momento atual somente **por causa da natureza acidentada** da topografia e da **grande insuficiência do sistema de ruas**.

A execução prematura do projeto da canadense irá perpetuar ou agravar um estado de coisas e, o que é **pior, impossibilitar futuramente a remodelação da cidade**. A ordem dos empreendimentos não é indiferente: a remodelação imediata ou próxima da cidade não impede, antes facilitará o estabelecimento posterior dum trânsito rápido; a construção imediata dêste, pelo contrário, **provocando edificações e valorizações, tornará difíceis e impraticáveis obras futuras.**” (Maia, 1930 apud Leão, 1945: 166-167; negritos meus)

A proposta da concessionária seria de uma “visão estreita” da situação imediata, apenas visava ampliar seu sistema, seu contrato e suas receitas. Não considera o conjunto urbano como um todo nem as implicações possíveis às necessidades de remodelação do centro e de expansão suburbana. As linhas de trânsito rápido intensificariam o ritmo das construções, adensariam população e aumentariam os preços dos terrenos e imóveis, impossibilitando obras futuras de alargamentos e construções de novas vias. O plano da Light ameaça o futuro de São Paulo.

Ao colocar como pré-requisito uma população com 1 milhão ou mais de habitantes – sem atentar aos gargalos de trânsito, só porque geralmente é assim – se justifica protelar a ação ao máximo. Isso a despeito de várias outras cidades no mundo terem começado seus metrô com populações ainda muito aquém do milhão (HMD, 1968b: 21)²⁷.

Enquanto acontecia a negação metroviária e não se ultrapassava o “rodoviarismo” primitivo, a população paulistana crescia em altas taxas. Em 1920 eram 579 mil habitantes, 846,7 mil (1925), 1,07 milhão (1929), 1,03 milhão (1934), 1,32 milhão (1940) e 1,83 milhão (1946). Cerca de 215% até quase 2 milhões. E tendo apenas transportes de pequena/média capacidade (pequenos bondes e poucos trens por turno – manhã, tarde, noite) nas áreas centrais e os subúrbios afastados apenas trens suburbanos EFSJ, EFS, EFCB e da EFC. Considerando a população e a divisão distrital paulistana em 1940/1946, pelos dados de Leão (1945) e do Anuário Estatístico do Estado de São Paulo (DEE, 1949²⁸), vemos um deslocamento a partir do centro. Os subdistritos ao leste (Belém, Brás, Moóca, Penha etc.); ao sul (Ipiranga, Bela Vista, Saúde etc.); oeste (Lapa). Ao norte, Santana e Tucuruvi se destacam: Santana passa do 33º ao 8º no ranking, pop. de 13,4 mil para 66,3 mil, Tucuruvi de 18º a 14º, pop. 33,7 mil a 49,3 mil. Ver a Tabela abaixo:

Tabela 1 – População dos Distritos de São Paulo (1940 e 1946)

1940		1946	
Zonas Distritais	População Total	Subdistritos	População Distrital
6 - Braz	80.914	10º - Belenzinho	91.313
11 - Belemzinho	61.749	19º - Ipiranga	91.230
16 - Lapa	60.959	6º - Brás	89.219
20 - Ipiranga	60.563	28º - Tatuapé	87.684
32 - Tatuapé	54.002	21º - Jardim América	87.141
18 - Moóca	50.953	22º - Saúde	81.172
19 - Bela Vista	47.440	15º - Lapa	70.113
38 - Alto da Moóca	46.835	8º - Santana	66.307
3 - Penha	44.369	3º - Penha de França	66.202
22 - Perdizes	44.225	18º - Bela Vista	57.706
2 - Liberdade	43.795	34º - Alto da Moóca	57.247
10 - Vila Mariana	43.100	27º - Vila Prudente	54.362
24 - Saúde	41.614	17º - Moóca	50.515
5 - Sta. Ifigênia	41.555	23º - Tucuruvi	49.388
13 - Cambuci	37.841	11º - Santa Cecília	47.500
29 - Pari	37.738	7º - Consolação	44.963
12 - Sta. Cecília	36.542	9º - Vila Mariana	43.636
25 - Tucuruvi	33.761	2º - Liberdade	43.124

²⁷ Glasgow (1897, com 0,69 milhão de habitantes), Boston (1901, com 0,55 mi.), Liverpool (1903, com 0,74 mi.), Hamburgo (1912, com 0,95 mi.), Madrid (1919, com 0,79 mi.), Barcelona (1924, com 0,84 mi.) e Estocolmo (1950, com apenas 0,55 milhão).

²⁸ Anuário Estatístico do Estado de São Paulo (SEADE). Disponível em:

<https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/listarPublicacao.php?pagina=11&lista=0&opcao=8&busca=2&tipoFiltro=&filtro=&descFiltro=&varOrdem=&ordem=&listarConteudo=Cole%C3%A7%C3%B5es%20C2%BB%20Anu%C3%A1rio%20Estat%C3%ADstico%20do%20Estado%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&limit=6>. Acesso em 24 mar. 2022.

7 - Consolação	32.858	12º - Cambuci	42.116
33 - Jardim Paulista	32.757	5º - Santa Ifigênia	41.788
14 - Butantan	29.809	20º - Perdizes	41.694
30 - Vila Prudente	29.764	13º - Butantã	40.097
40 - Barra Funda	28.254	29º - Jardim Paulista	39.876
17 - Bom Retiro	27.617	37º - Vila Maria	39.373
23 - Jardim América	25.855	39º - Vila Matilde	37.196
39 - Cerqueira César	23.324	36º - Barra Funda	36.985
26 - Casa Verde	22.120	26º - Pari	36.691
42 - Aclimação	18.809	24º - Casa Verde	36.130
41 - Vila Maria	15.288	14º - Osasco	27.764
15 - Osasco	15.258	35º - Cerqueira César	27.354
34 - Santo Amaro	15.248	30º - Santo Amaro	25.436
4 - Nossa Senhora do Ó	13.436	38º - Aclimação	24.141
8 - Sant'Ana	13.436	4º - Nossa Sra. Do Ó	22.936
43 - Vila Matilde	12.141	16º - Bom Retiro	22.217
28 - Indianópolis	10.790	Vila - Baquirivú	21.039
1 - Sé	10.331	32º - Pirituba	17.796
37 - Capela do Socorro	9.494	25º - Indianópolis	15.164
36 - Pirituba	9.340	Vila - Itaquera	13.477
21 - Itaquera	7.892	1º - Sé	11.046
9 - São Miguel	7.700	31º - Ibirapuera	9.177
35 - Ibirapuera	7.571	33º - Capela do Socorro	7.065
31 - Perus	5.985	Vila - Guaianazes	7.029
27 - Lageado	2.967	Vila - Parelheiros	6.680
		Vila - Perus	5.438

Fonte: Leão (1945) e Depto. Estadual de Estatística (1949). Org. pelo autor.

Alguns distritos de povoamento mais antigos, como Sé, Santo Amaro, Freguesia do Ó, Bom Retiro (etc.) caíram às últimas posições no ranking junto às vilas nos extremos leste, sul e noroeste (Baquirivú [São Miguel], Itaquera, Guaianazes, Parelheiros e Perus). As mudanças na malha distrital e a distribuição da população pelos distritos mostra um padrão de crescimento disperso e periférico.

Na segunda geração (1897-1927) o destaque da expansão dos trilhos é da E.F. Cantareira. A cia passou a operar novos ramais: Horto (entre 1906-1941) e Guarulhos (entre 1910-1947). Protagonizou a primeira desativação de trecho da malha (no trecho inicial da Linha Tronco, junto ao Tamanduateí).

Com o crescimento de residentes e de visitantes no Horto Florestal e arredores, passa a operar o Ramal do Horto. Um desvio da Linha Tronco, passando pelo contorno e por dentro do Parque, entre Invernada e Parada Sete. Inicialmente apenas com a Estação Horto. Ao todo foram adicionados 4,4 km e 1 estação.

Esta foi a primeira expansão de trilhos da Cantareira em 12 anos, desde sua inauguração em 1894. A única expansão dentre todas as cias ferroviárias em operação em São Paulo e subúrbios. A própria Linha Tronco também foi inaugurada após 8 anos do Tramway de Santo Amaro (de 1886). Sinal da diminuição de ritmo da expansão da malha ferroviária no último quartel do século XIX e primeira década do séc. XX.

No trecho central da Linha Tronco, na parte baixa de Santana, outro Ramal foi construído em direção ao Jaçanã em 1910. Mais 7,8 km e 3 estações – Areal, Santana (na Tronco) e Jaçanã (estação inicial do novo Ramal Guarulhos) e mais uma estação no Ramal Horto (Parada Pinto).

Em 1915 continua a extensão do Ramal Guarulhos com mais 10,2 km e 3 estações, do Jaçanã ao Centro de Guarulhos, passando por Vila Galvão e Vila Augusta.

Antes da crise, a Sorocabana inaugurou Estação e armazéns na Barra Funda (1902). De volta ao controle estatal, a EFS executou a outra expansão dos trilhos do período – entre as estações Itapevi e Amador Bueno, 1 estação e mais 6,4 km (1922). Primeira ampliação suburbana desde a inauguração da Linha em 1875. Mais 4 estações foram adicionadas ao trecho em 1919-1925: Presidente Altino (1919), Domingos de Moraes (1920), Carapicuíba (1921) e Jandira (1925).

Em 1927 a EFC desativa o trecho entre a Parada Zero (São Caetano) e Tamanduateí (Mercado) – 1,3 km e 2 estações subtraídos da malha. Encerra-se um ciclo de expansão da Cia, mesmo durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1919) com a **primeira desativação de trecho de passageiros urbanos da história da malha.**

| 83

Além do movimento conjunto das vias e estações, estações isoladas forma sendo construídas ao longo dos Ramais da cia. Entre 1902 e 1927 foram construídas mais 11 estações – Tamanduateí (Mercado, 1902), Invernada (1908), Santa Terezinha (Chora Menino, 1917), Tamanduateí (Nova, 1918) na Linha Tronco; Parada Pinto (1910) no Ramal Horto; Tucuruvi (1913), Vila Mazzei (1925), Vila Paulicéia e Gopóuva (1922), Carandiru e Parada Inglesa (1927) no Ramal Guarulhos.

A E. F. Cantareira, fundada e pertencente à Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo (1893), foi a primeira estatal fundada para implementar sistemas de infraestrutura de abastecimento de água, esgotamento sanitário e transporte de materiais, mercadorias e passageiros entre a Cidade e os nascentes subúrbios ao norte e nordeste da Capital (e depois Guarulhos). Ampliou enormemente seus trilhos e acessos até 1947. Somados os novos Ramais e novas estações neles são 22,4 km e 8 estações entre 1906 e 1915, mais 11 estações adicionadas entre 1902 e 1927 (19 estações ao todo). [Subtraído o trecho central desativado entre Parada Zero (S.C.) e Tamanduateí (Nova) e a Parada Sete, desativada na Linha Tronco em 1927, VE10]. São **35 km e 18 estações** ao todo no *Tramway* da Cantareira em 1927.

A Cia da Estrada de Ferro Sorocabana estava em dificuldades na virada do século. Foi liquidada e leiloadada em 1904 (Lei 905 de 28/06/1904) e adquirida pelo GESP em 1905 (APESP, 2019²⁹). Entre 1907 e 1919 foi arrendada ao investidor estadunidense Percival Farquhar (e passou ao controle da *Brazil Railway Company*), voltando ao controle estadual em decorrência da suspensão da concessão e do arrendamento (idem – Lei 1.076 de 23/08/1907 e Lei 1.695-A de 18/12/1919).

²⁹ Disponível em: <http://icaatom.arquivoestado.sp.gov.br/ica-atom/index.php/yhm1;isad>. Acesso em 07 mar. 2022.

Entre 1922 e 1928, o serviço conta com 41,9 km e 9 estações (entre São Paulo e Itapevi).

A São Paulo Railway abre novas estações na EFSJ. Foram inauguradas Lapa-SPR e Mooca (1898). Ao fim da primeira década do séc. XX vieram Botujuru (1907) e Guapituba (1908) e Engenheiro São Paulo e Capuava em 1920. Apenas 6 estações em 22 anos.

O *Tramway* de Santo Amaro, adquirido pela Cia *Light and Power* em 1900, eletrificado até Vila Madalena entre 1902 e 1904, continuando com a locomotiva a vapor até Santo Amaro (Giebsrecht, 2021). Em 1914 esse trecho foi suprimido, substituído pela linha eletrificada e retificada com bondes (1911-1914; *ibidem*). A estação Vila Mariana foi demolida em 1905 e virou uma garagem de bondes em 1911 (*ibidem*). Provavelmente com a retificação da linha a estação Encontro também foi demolida em 1914 (*ibidem*). A linha de bonde de Santo Amaro ganhou muitos quilômetros de extensão com um novo ramal partindo da Encontro e prosseguindo pela Av. Santo Amaro até o Largo Treze de Maio. Mas perdeu suas estações e paradas estruturadas em porte próximo aos trens de subúrbio.

A E.F. Central do Brasil construiu algumas estações suburbanas novas e desativou outras. As novas estações foram Jundiapéba (Mogi das Cruzes, 1914); Artur Alvim e Patriarca (no leste paulistano) e Carapicuíba (Carapicuíba) em 1921; e Vila Matilde (leste paulistano) em 1924. As estações que foram desativadas (aparentemente em 1926) foram a Primeira, Segunda e Terceira paradas (*ibidem*).

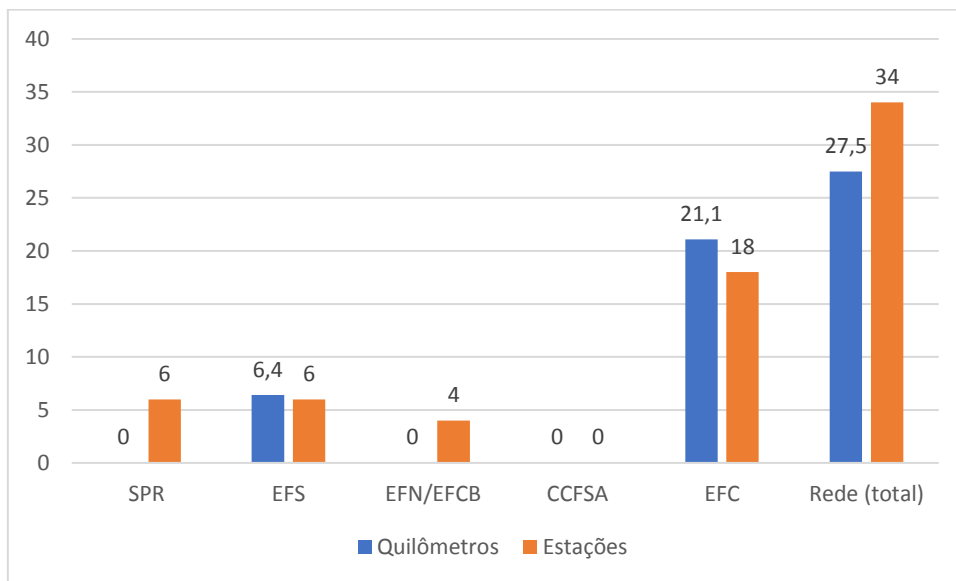
Ao todo a malha ferroviária suburbana ganhou 27,5 km de trilhos (21,1 e 6,4 pela Cantareira e Sorocabana) e 34 estações (a maioria também na Cantareira: 17 estações, 6 estações cada Sorocabana e SPR, 5 da EFCB) entre 1897 e 1927.

Em sentido contrário houve a **desativação de um trecho** central da EFC (1,3 km) e de **8 estações** da EFC (3, centro e norte), EFSA/Light (2, ao sul) e EFCB (3, ao leste). A primeira diminuição da malha urbana.

Montante equivalente à somente 13% das vias e 56% das estações construídos na geração anterior (215,3 km e 48, 1867-1897). Com relação aos ritmos relativos de expansão: 0,91 km por ano ou 1 km a cada 13 meses das vias. E 1,1 estação por ano ou 1 estação a cada 10,6 meses. Houve grande redução dos ritmos geracionais (G1/G2) – de 6,33 km/ano e 1 km a cada 1,9 mês. Assim como as estações – 1,4 estação/ano e 1 estação a cada 7 meses.

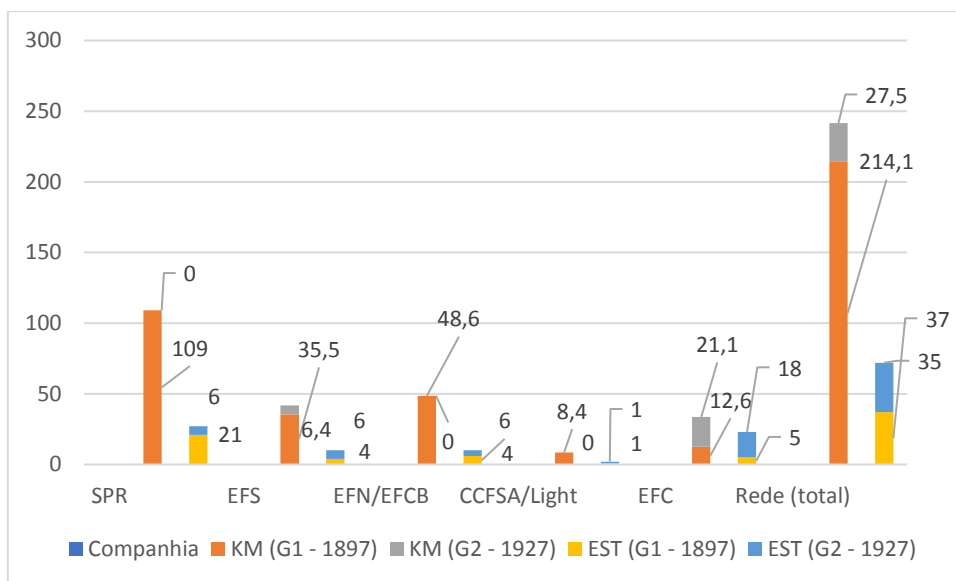
Ainda assim o movimento indica um adensamento de estações tanto nas linhas mais antigas como nas novas. Sobretudo ao norte e oeste (São Paulo-Guarulhos, São Paulo-Itapevi).

Gráfico 3 – Vias (km) e estações construídas entre 1897 e 1927 (“Geração 2” por Companhia)



Fonte: elaboração própria a partir de Giesbrecht (2021). Dados geolocalizados e estimativas pelo Google Earth (2022).

Gráfico 4 – Vias (km) e estações (Est) construídas na “Geração 1” e “Geração 2” (por Companhia)



Fonte: elaboração própria a partir de Giesbrecht (2021). Dados geolocalizados e estimativas pelo Google Earth (2022).

Apesar da situação crítica provocada pela Primeira Guerra Mundial (1914-1919) e a pandemia da Influenza (1918-1919), que prejudicaram fortemente os setores agroexportadores e os fluxos de mercadorias e passageiros, as empresas estatais ainda expandiram os trilhos e estações pela Capital e arredores. A E.F. Cantareira protagonizou a expansão dos trilhos entre São Paulo e Guarulhos (Santana e Centro de Guarulhos). A E.F. Sorocabana expandiu a oeste (em Osasco, e até Amador Bueno, subúrbio de Itapevi) e no oeste paulistano (entre Lapa e Vila Leopoldina). A E.F. Central do Brasil adensou sua linha com novas

estações entre Vila Matilde (São Paulo) e Jundiapéba (Mogi das Cruzes). As duas primeiras sob controle do Governo de São Paulo, a última sob controle federal (desde 1893, 1919 e 1896³⁰, respectivamente).

As privadas, SPR e Light, tiveram participação bem reduzida na conformação da malha ferroviária no período. A primeira acrescentou apenas 6 novas estações à E.F. Santos Jundiá (Lapa de Baixo, Brás, Mooca, São Paulo; Capuava e Guapituba, em Mauá). A segunda retificou, eletrificou e transformou a Linha Santo Amaro para o tráfego de bondes urbanos, desativando e demolindo as estações e paradas originais de 1886. Isso após adquirir a CCFSa via leilão em 1900 (Giesbrecht, 2021).

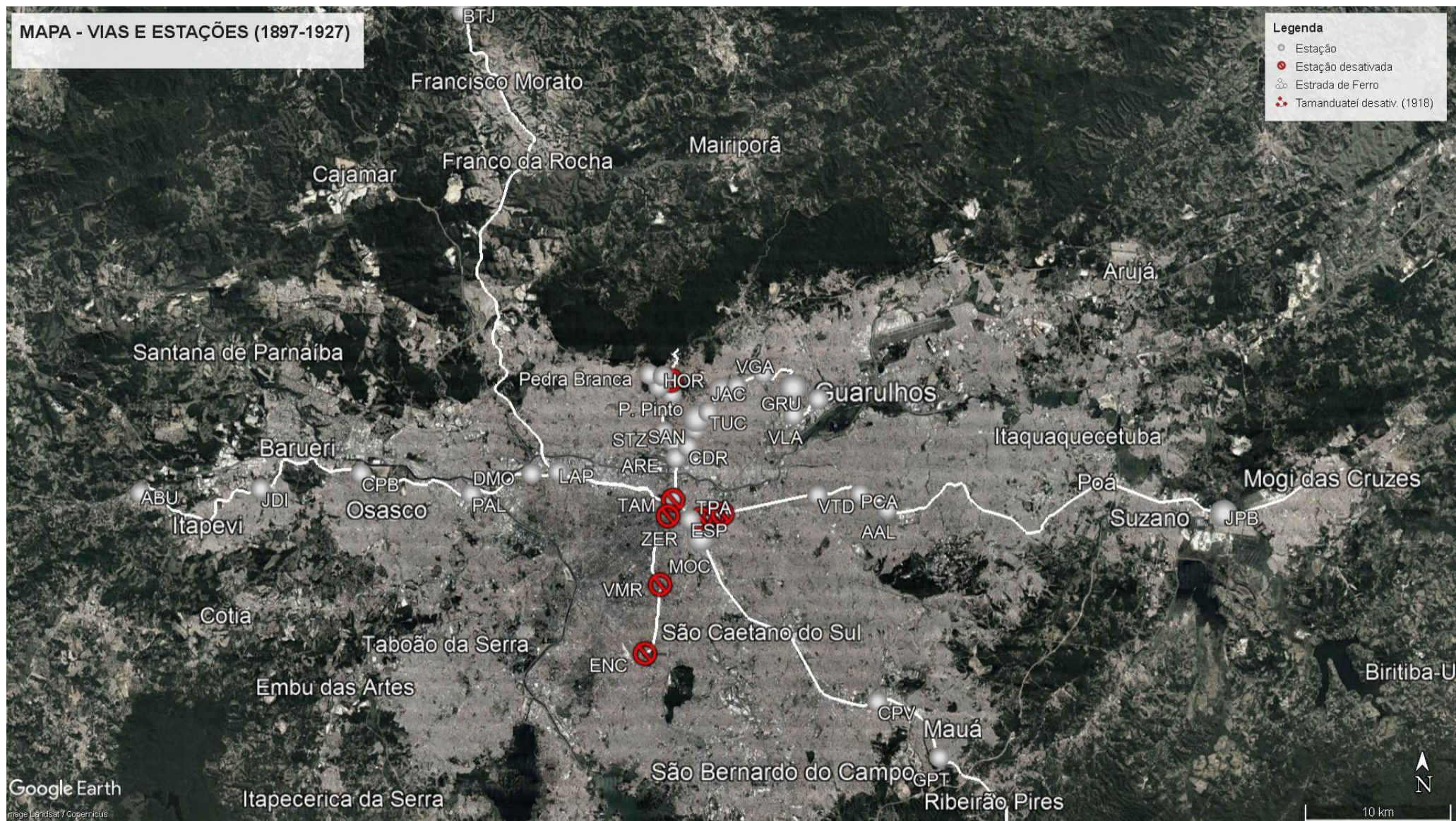
Das estações desativadas, 5 eram de 1886 (Vila Mariana e Encontro, CCFSa; 1ª 2ª e 3ª paradas, EFCB), e outras duas de 1894 (Parada Zero [São Caetano] e Parada Sete, EFC). E uma última do próprio período (Tamandateí [original], 1902, substituída pela Tamandateí nova, EFC). Na segunda geração houve então uma pequena retração nas estações da primeira geração, das 48 inauguradas nos primeiros trinta anos, 7 foram desativadas nos trinta posteriores (cerca de 15%).

A dinâmica demográfica apresenta uma vertiginosa concentração populacional na Capital e nos municípios vizinhos. Uma “aglomeração” no entorno de São Paulo passa a ter contornos mais nítidos³¹. A população do conjunto quase triplica entre 1900 e 1925 – de 323 mil habitantes (1900), 474.819 (1910), 660 mil (1916), 716 mil (1920) e 1.003.999 em 1925. São Paulo concentrava ao menos 2/3 da população do conjunto – 239,8 mil (1900), 346,4 mil (1910), 541.690 (1916), 579 mil (1920) e 846.725 em 1925 (idem). Crescimento superior a 250% em 25 anos. A população dos municípios vizinhos cresceu quase 90% no mesmo período, de 83 mil (1900) a 157,2 mil (1925) (ibidem). Em segundo e terceiro lugar no ‘ranking’ populacional Mogi das Cruzes – 15,6 mil (1900) a 33,8 mil (1925) e Santo André – 10,1 mil (1900) a 31 mil (1925) (ibid.). O maior crescimento de Santo André (mais de 200%) reflete o crescimento econômico, industrial e populacional no entorno da EFSJ.

³⁰ A E.F. do Norte teve controle privado entre 1869 e 1896. Em situação falimentar foi adquirida pelo Governo Federal em 1896 e incorporada à E.F. Central do Brasil (antiga Dom Pedro II, sob controle Federal desde 1855), Giesbrecht (2021).

³¹ A atual área da RMSP tinha os seguintes municípios na época (por data oficial de fundação): São Paulo (1554), Mogi das Cruzes (1611), Santana de Parnaíba (1625), Santa Isabel e Santo Amaro (1832), Cotia (1856), Salesópolis (1857), Itapeverica da Serra (1877), Guarulhos (1880), Mairiporã e Santo André (1889) – Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/documentacao/municipios-paulistas/>. Acesso em: 08 mar. 2022.

Figura 12 – Mapa de vias e estações construídos entre 1897 e 1927 (“Geração 2”)



Fonte: elaboração própria a partir de Giesbrecht (2021), PMSP (1897, 1930, 1954). Dados geolocalizados pelo autor no Google Earth (2022).

4.3. Agenciamento imobiliário nas grandes estações (1900-1935*)

Com o avanço das linhas e estações, as empresas ferroviárias passaram a investir mais na ampliação e reconstrução das edificações em pontos estratégicos para os fluxos de passageiros e mercadorias. A partir do último quartel do século XIX são construídas estações de grande porte para acomodar áreas operacionais, embarque e desembarque, passagem e tráfego, e áreas destinadas ao uso e fruição dos passageiros regionais e suburbanos. As estações principais passam a ter hall, bilheterias, salas de espera, bares, restaurantes e outros comércios e serviços dentro da edificação ou no terreno.

Tipicamente esses espaços comerciais diversos agregados à estação são concedidos pela empresa a pequenos comerciantes, que os alugam da concessionária ferroviária e montam seus comércios na área disponível, de acordo com o contrato estipulado. As companhias ferroviárias estruturam equipes ou departamentos de comércio e propaganda para disponibilizar e gerir espaços, negócios e receitas dessas atividades paralelas (como mostra Giesbrecht, s/d em várias estações e companhias).

As grandes estações das maiores companhias ferroviárias agregam obras arquitetônicas e urbanísticas (estação e entorno) e possuem diversos espaços para abrigar várias funções além do ir-e-vir estrito do embarque e desembarque dos trens, administração, controle operacional e venda de bilhetes.

Esses fluxos básicos de pessoas e mercadorias movimentam a estação, trabalhadores em expediente, passageiros indo e vindo, receitas realizando parte do capital compõem a cena ferroviária. Assim como os momentos de espera, compra de bilhetes, encontros, pausas para uma bebida, café, lanche. O ciclo de movimento e repouso das pessoas e mercadorias pela cidade faz um ritmo urbano cotidiano (Lefebvre, 2021).

A justaposição de espaços com funções diversas na estação forma um lugar cada vez mais complexo. Não somente os deslocamentos, as compras, os encontros e as despedidas (o sincrônico), mas a própria transformação histórica das vias e estações ao longo das décadas (o diacrônico) produz relações espaço-temporais marcadas pela diferença e pela desigualdade.

O “*grand design*” almejado desde o começo do Império (Lewis, 1991) cai por terra e produz uma malha férrea monopolista fragmentada pelas concessionárias, cada uma delas com suas obras e projetos.

A malha férrea não é um tecido qualquer, mas um feito com fios dos interesses burocráticos, econômicos, financeiros, políticos, populares e proprietários. As costuras (trilhos) estruturam articulações e demarcam extensões entre as várias malhas, fronteiras tensas dos interesses férreos. Os pontos (estações) maiores ou menores, feitos e desfeitos, marcam barreiras e passagens dos fluxos, completam a permeabilidade seletiva e heterogênea da malha.

O espaço realmente não é uma folha em branco, neutra (como nos lembra Foucault, 2013). Nem é feito de modo homogêneo (como muitos imaginam os produtos da modernidade), mas sim de radicais desigualdades, diferenças, oposições de formas espaço-temporais (idem; Lefebvre, 2021). Modos diversos de apropriação, circulação e produção econômicas e políticas de espaços e tempos (idem; ibidem).

Navios, trens, aviões não são apenas veículos. São instrumentos de mecanismos econômicos e políticos maiores e mais complexos que as suas funções elementares. Os navios permitiram a formação de impérios além das fronteiras terrestres, caçar tesouros, colonizações e vastos imaginários sobre os novos mundos (Foucault, 2013). Assim como a exploração e espoliação de povos inteiros; o tráfico e comércio de pessoas escravizadas em grande escala. O navio das “descobertas”, dos piratas e dos negreiros. Os trens permitiram a formação de nações modernas, mas também o transporte de pessoas expatriadas à morte – são máquinas de “vida” de “morte” (Mondzain, 2009). Os trilhos e as estações permitem deslocamentos e encontros cotidianos, usos e eventos ocasionais como atos de campanha e abrigos durante guerras e conflitos; passagem em velocidade e barricadas resistentes.

Numa busca longa e incessante por lucratividade e rentabilidade das redes metroferroviárias, as empresas desenvolvem vários negócios para explorar intensamente os bens patrimoniais (funditários e imobiliários), que são agenciados para capturar de fluxos de renda. Há um movimento progressivo de produção e apropriação de espaços ferroviários e metroviários para esses usos comerciais mais rentáveis (e rentistas) nos dois séculos de ferrovias e no século de metropolitanos.

Na virada do século XX ao XXI essas atividades de caráter funditário e imobiliário passaram do plano secundário ao primário nos planos de negócio das empresas do setor (Tiry, 1997; 1999; Doumas, 2007; 2008; Riot, 2015). Ao longo dos séculos XIX e XX com a formação das redes, aumento da capacidade de transporte e multiplicação dos fluxos, crescem as oportunidades de diversificação nas áreas monopolizadas por essas empresas.

Aqui começamos a explorar parte do material documental sobre as estações ferroviárias brasileiras (no caso, paulistas) e selecionamos algumas estações construídas na primeira metade do século XX (especificamente 1890-1935). São as estações Luz (prédio atual de 1901), Mairinque (1906) e Brás/Roosevelt (1935*), construídas e reconstruídas pelas concessionárias SPR, CUSY e EFN/EFCB, respectivamente para substituir as estações originais de 1867, 1895 e 1875 (Brasiliana Fotográfica Digital/Biblioteca Nacional 2012; Giesbrecht, s/d.).

As estações originais eram pequenas edificações para abrigar áreas operacionais, bilheterias e bagagens (como a primeira estação Luz/São Paulo, reproduzida acima) e plataforma. Com o aumento das cargas e passageiros, as companhias gradualmente ampliaram as áreas de armazenagem, plataformas, circulação e espera de passageiros. Novas estações projetadas de maior dimensão passaram a incluir áreas para

alimentação e entretenimento . Além de áreas alugadas para publicidade e propaganda, agências dos correios, bancas de jornais e revistas etc. (idem).

Além de abrigar os fluxos de passageiros e mercadorias, as estações principais são canteiros de obra experimental dos estilos e técnicas arquitetônicas adotados pelas cias para fazer frente às novas demandas. E para modernizar suas marcas com novos ícones arquitetônicos e urbanísticos que demarcam suas zonas exclusivas. A nova Estação da Luz em São Paulo vira ícone maior do poderio da “Inglesa” (SPR) cravada na Capital. A nova Estação Mairinque, com a sua estrutura em concreto armado e estilo modernista, representa a consolidação dum núcleo de povoamento feito pela Sorocabana (CUSY) na fronteira dos subúrbios paulistanos com o interior. A nova Estação Roosevelt (Norte ou Brás, da EFN/EFCB) é ampliada para receber os fluxos regionais e suburbanos, do Vale do Paraíba e do leste paulistano, em ambientes mais amplos e etilo art-déco.

Figura 13 – Restaurante na Estação da Luz (1902?)



Fonte: Brasiliana Fotográfica Digital/Biblioteca Nacional (2012); autor Guilherme Gaensly (1902?). Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/961>.

Essa estação se consolidaria com o passar dos anos no principal entroncamento metroferroviário da RMSSP e num dos maiores ícones culturais da Cidade de São Paulo. A dimensão do Restaurante retratado por Gaensly logo após a inauguração da nova estação nos primeiros anos da década de 1900 mostra a possibilidade aberta para outros usos e lugares abrigados no interior de uma grande estação ferroviária. Não só ambiente de passagem, mas de encontro e consumo além do transporte em si. Um lugar de vivência entre tempos, do tempo de espera entre as viagens, de uma refeição ou alguns drinks. De socialização pelo consumo de serviços agregados ao movimento ferroviário, como retrata a próxima fotografia, do restaurante da Estação de Mairinque:

Figura 14 – Antigo bar da Estação Mairinque (anos 1910)



Fonte: Giesbrecht (s/d), acervo de Antonio Cardoso, sem autor, sem data.

A cena acima mostra o antigo bar da Estação Mairinque em funcionamento, provavelmente nos anos 1910, com clientes e funcionários posando para a fotografia, que captura ou provavelmente reproduz uma cena cotidiana, com os garçons (à esquerda), um funcionário da ferrovia uniformizado acompanhado de uma senhora (ao centro) e um rapaz sentado à mesa com um livro aberto nas mãos (à direita). Cena distinta daquela registrada no restaurante da Estação da Luz, quase completamente vazio, com apenas dois rapazes em pé ao fundo (à direita) provavelmente funcionários do estabelecimento.

A Estação e a Cidade foram projetadas e construídas pela E.F. Sorocabana a partir do fim dos 1890. Foram nomeadas Mairinque (Mayrink) em homenagem ao Engenheiro Francisco de Paula Mayrink, Presidente da Cia a partir de 1882 (Giesbrecht, 2022). A nova estação substituiu a antiga e consolidou o “povoado”:

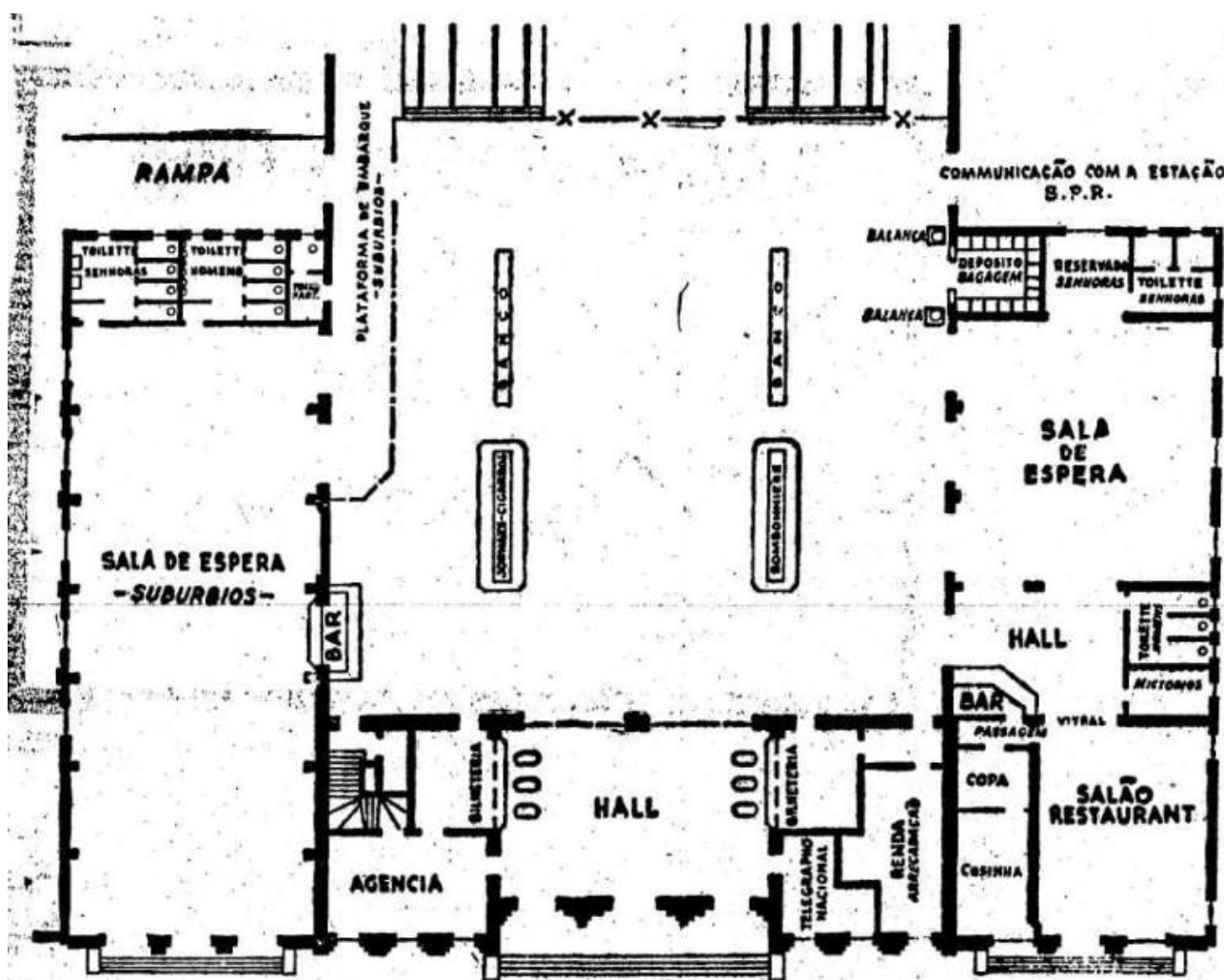
“Projectando a Companhia vender os terrenos, que possui nas imediações desta estação para formar ahi uma povoação, foi levantado o terreno n’uma área de 125 hectares ou cerca de 52

alqueires paulistas, dos quaes ficam destinados 72 hectares aproximadamente para as futuras officinas centraes da Companhia, para as moradias do pessoal das mesmas e para mais necessidades futuras, sendo os restantes destinados para a futura povoação. (...) O projecto teve assim em vista garantir boas condições hygienicas para a futura povoação que pela sua posição no cruzamento de linhas importantes e altitude de 870 metros sobre o mar, pelo seu clima sadio e pela facilidade de obter-se agua das cabeceiras proximas do Rio Piragibú, além da facilidade de prevenir-se exgotos em tres direcções, poderá tornar-se no futuro um ponto importante.” (CUSY, s/d apud Giesbrecht, 2022: s/p).

Mairinque, na Região Metropolitana de Sorocaba (RMS) é um exemplo de povoação construída e vendida por uma companhia ferroviária entre o fim do século XIX e início do XX como estratégia de ocupação do território e extração de renda imobiliária das terras na faixa de domínio.

Na planta da reforma da Estação Roosevelt (EFCB), no leste paulistano, podemos ver vários novos espaços adicionados. Hall de entrada, bilheterias, bares e salas de espera, restaurante, toietes, agência (não especificada) e telégrafo nacional, rampa de acesso e comunicação com a SPR (trem, estação vizinha ao sudoeste). Estrutura duplicada e segregada por público, função e gênero (Srs e Sras).

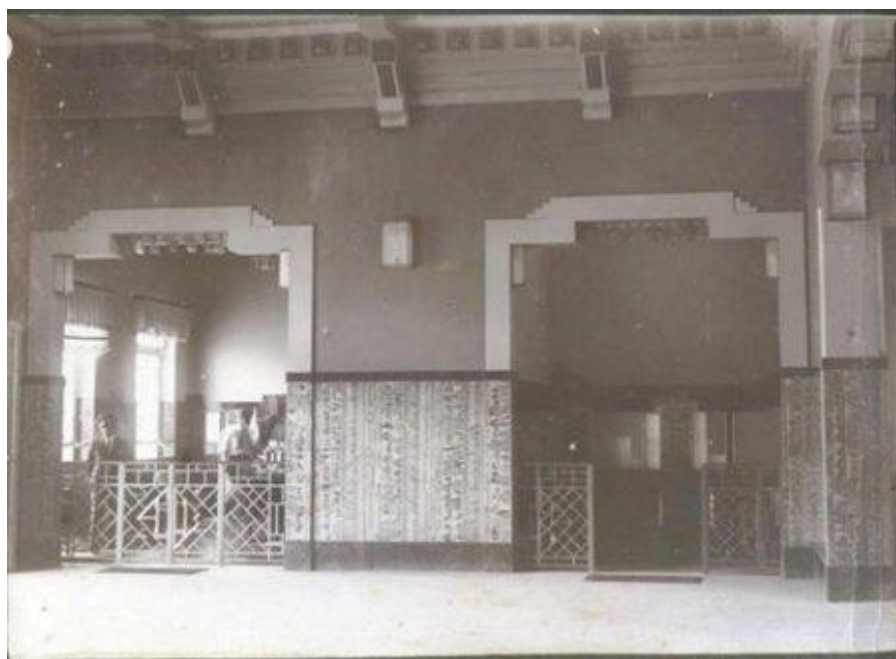
Figura 15 – Estação do Norte (Roosevelt): melhoramentos no interior pela atual reforma (OESP, 1935)



Fonte: OESP (1935 apud Giesbrecht, 2022: s/p). Imagem adaptada pelo autor. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/r/fotos/roosevelt9311.jpg>.

Figura 16 – Bar existente na Estação Roosevelt (s.d., s.n.)



Fonte: Gieschecht (2022: s/p). Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/r/roosevelt.htm>.

Algumas pequenas estações construídas do período possuíam espaços comerciais. Como a Estação Evangelista de Souza, Sorocabana, no extremo sul paulistano. Embora não tenha operado serviços de passageiro por tanto tempo quanto as outras (Luz, Mairinque, Brás), o bar instalado em sua plataforma resistiu ao tempo, ao fechamento do subúrbio e da Mairinque-Santos (anos 1960-1980) e o abandono da vila ferroviária, funcionando até os anos 2000 (Giesbrecht, 2022).

Figura 17 – Bar da Estação Evangelista de Souza em funcionamento (2002)



Fonte: Giesbrecht (2022); A. A. Gorni (2002). Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/e/fotos/evsouza4.jpg>.

5 CONSIDERAÇÕES I

Após o desenvolvimento da primeira parte do trabalho, vamos retomar a hipótese e sintetizar os argumentos. **A hipótese:** no bojo duma estratégia histórica de reforma neoliberal do Estado, as táticas de privatização do patrimônio estatal (agenciamento imobiliário, concessões, PPPs) produzem movimentos retóricos e mudanças espaciais na RMT, com o mote de superar a arritmia crônica e a dependência financeira.

Nesse período temos uma estratégia histórica de formação do Estado brasileiro e indução da formação dum mercado ferroviário com parâmetros mínimos de aporte de capital, tarifas e receitas reguladas e garantias mínimas de retorno do capital investido.

O patrimônio construído pelos capitais ferroviários é inicial é majoritariamente privado. Embora o aporte estatal no capital das companhias ferroviárias seja crescente ao longo do período (Luna & Klein, 2010). Um movimento lento de estatização progressiva do setor pela aquisição do patrimônio ferroviário ao longo de mais de um século.

Há uma formação do discurso ferroviário, na administração, operação e técnica, assim como produção de plantas, mapas, fotos e propagandas. E de uma “economia narrativa” sobre dados e problemas enfrentados cotidianamente nas vias férreas e nos primeiros trens de subúrbio.

A ambição de construir uma grande rede ferroviária nacional, no Império e no começo da República, cai por terra com o peso das dificuldades financeiras e os confrontos entre as empresas ferroviárias que competem para ampliar suas zonas exclusivas. Forma-se aos poucos uma malha fragmentada de vias férreas que se expandem em várias direções para conquistar seus territórios (monopólios).

Dentre essa malha, surgem os “serviços de subúrbio” ou trens para passageiros de curta distância (urbanos e suburbanos). Estruturados como complementares aos serviços de frete e passageiros regionais de longa distância. E de maior capacidade que os bondes e os ônibus.

Neste período – subdividido em Geração 1 (1867-1897) e Geração 2 (1897-1927) – houve a formação de grande parte das linhas e estações mais antigas que compõem a RMT atual. Do momento inicial com a abertura da E.F. Santos-Jundiaí (atuais linhas 7-Diamante e 10-Turquesa, com 109 km e 9 estações em 1867) até 1897 foram construídos e inaugurados mais 92,5 km e 20 paradas/estações. Crescimento considerável, ainda que inferior ao montante inicial de vias, mas com grande adensamento de estações (total de 201,5 km e 29 estações). Com os ritmos médios equivalentes a 4,6 km e 1 estação/ano (crescimento médio de 4,0 e 7,5 %). Na Segunda Geração foram adicionados 55,2 km (com 1,3 km desativado) e 40 estações ao todo (com as primeiras 4 estações desativadas na malha); os ritmos médios

foram de 1,4 km e 1 estação/ano (médias 0,6 e 2,2 %). Crescimento bem menor que o registrado na geração passada, fruto de queda no investimento e maior espaçamento entre as aberturas de novas vias/estações – destaque para o sistema da Cantareira. A malha suburbana chega ao total de 256,7 km e 69 estações em 1927.

Com a ampliação das linhas e a construção de estações de grande porte, em decorrência do aumento contínuo de passageiros de longa distância e do estabelecimento de serviços de subúrbio, parte dos espaços das estações, terrenos e edificações no entorno passam a ter outros usos comerciais agregados. As cias ferroviárias concedem (arrendam) parte de suas áreas construídas ou de terreno para outras empresas prestadoras de serviços diversos. Assim como desenvolvem pequenas vilas ferroviárias em seus entornos para abrigar seus trabalhadores e famílias (como na famosa Vila de Paranapiacaba) ou mesmo loteamentos para venda de terrenos (como em Mairinque). Tanto os fluxos de passageiros suburbanos como esses negócios comerciais são atividades paralelas que ganham importância ao longo do tempo e constituem fontes de receita complementares às tarifas e garantias de juros. Aos poucos o patrimônio incorporado pelo capital ferroviário vai gerando distintas formas de renda possíveis de serem exploradas para intensificar a rentabilidade dos empreendimentos e espaços.

Vimos nesta primeira parte da tese as origens da mentalidade econômica de governo brasileira, do Primeiro Reinado até o fim do primeiro período republicano. A evolução das preocupações econômicas com o estabelecimento duma política econômica e monetária nacional, implantação e melhorias de infraestruturas de transportes e comunicações. Estruturação de um setor de obras públicas capaz de realizar grandes construções e de um moderno setor empresarial para esses equipamentos e redes.

A formação duma rede nacional de ferroviárias para ligar as zonas produtoras no interior às capitais e portos foi a grande tarefa dos governos no Império e na República, da engenharia e dos primeiros empreiteiros e concessionárias de vias férreas no Brasil. As empresas pioneiras construíram e operaram por aproximadamente um século suas linhas, estações, armazéns e “zonas de privilégio” para a realização de negócios exclusivos de transporte de cargas e passageiros, extração de materiais e minérios, licenças de importação e expropriação e exploração de terras devolutas do Estado.

O modelo monopolista de exploração das ferrovias e atividades correlatas era baseado nas garantias e privilégios concedidos pelo Estado para atrair os capitais privados e na pactuação dos investimentos, tarifas e garantias de juros sobre os capitais investidos. Tudo para garantir uma certa margem de retorno às empresas e a expansão das vias e malhas. Assim foi criada uma política pública de transporte e vários negócios privados ligados à ferrovia.

Esse modo de transporte não tinha função somente de aumentar a capacidade e a velocidade de locomoção de mercadorias e pessoas, melhorar as comunicações, baratear fretes e viagens, mas de incentivar o povoamento das zonas de fronteira. Permitir a abertura de vilas, povoados e loteamentos no interior e nos arredores das cidades.

Nas cidades grandes e nos subúrbios, a implantação dos transportes coletivos sobre trilhos permitiu aumentar as distâncias percorridas cotidianamente e as capacidades de transporte e de negócios. Com o crescimento das massas urbanas (população e mercadorias) esses transportes viraram grandes oportunidades de negócio para investimento e retorno do capital em condições privilegiadas.

O aproveitamento comercial dos espaços nas estações, armazéns ou terras de propriedade das empresas ferroviárias foi o início de uma série de negócios para geração de rendas pela exploração fundiária e imobiliária das zonas de privilégio. Lojas, bares, restaurantes, bancas, correios e telégrafos, armazéns e lotes foram os primeiros usos comerciais a gerar receitas além das passagens.



Figura 18 – A Revolta Paulista de 1924 ou a 2ª revolta tenentista – o comando das tropas legalistas reunido na Estação Guayauna, sede provisória do Governo do Estado de São Paulo (Geiesbrecht, R. M., s/d; autor não identificado).

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/fotos/carcampos_guayauna1.jpg.



Figura 19 – Getúlio Vargas saúda do trem apoiadores aglomerados na plataforma (ALESP, 2008; autor não identificado).

Fonte: <https://www3.al.sp.gov.br/repositorio/noticia/03-2008/Vargas%2004.jpg>.

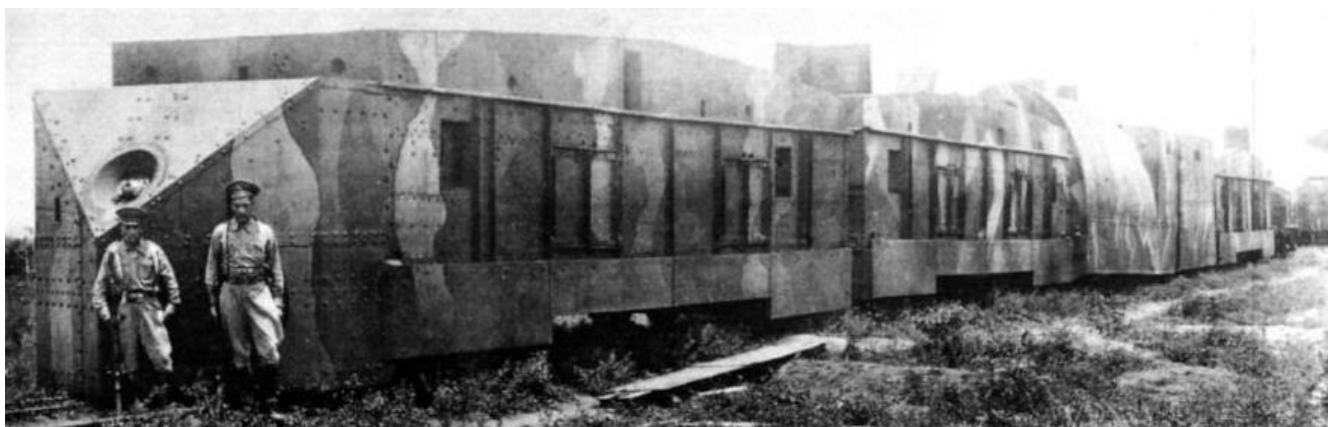


Figura 20 – O “Fantasma da Morte”, trem blindado nº6 em setembro de 1932 (MORGAN, A., 1934; autor não identificado).

Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Revolu%C3%A7%C3%A3o_Constitucionalista_de_1932#/media/Ficheiro:TB-6_in_Lorena_during_the_constitutionalist_revolution_of_1932.jpg.



Figura 21 - "A Estação de Vila Matilde, subúrbio da Central do Brasil, foi parcialmente destruída pela explosão de uma bomba de fabricação caseira, na madrugada de ontem. O DOPS diz que é sabotagem. – Pág. 29" (FSP, 16/04/1967).

Fonte: Folha de São Paulo (16/04/1967) apud Giesbrecht (2020: s/p).



Figura 22 – Manifestação popular na Estação Anhangabaú: “QUEREMOS METRÔ P/ ITAQUERA” (CMSP, 1983).

Fonte: Relatório Anual da CMSP (1983: 32).

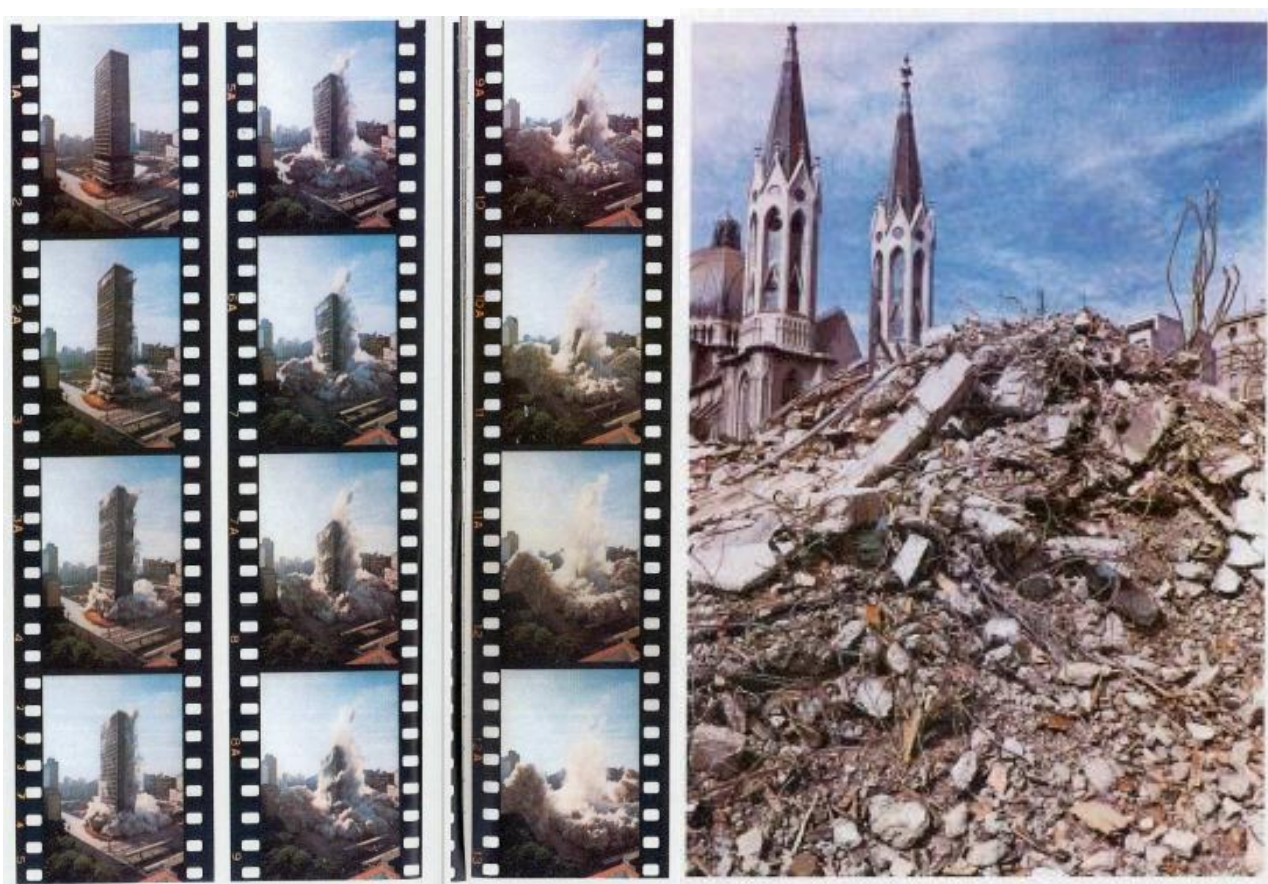


Figura 23 – Implosão do Edifício Mendes Caldeira para a construção da Praça-Estação da Sé, escombros e a Catedral ao fundo (CMSP, 1975)

Fonte: Relatório Anual da CMSP (1975: s/p).



Figura 24 – Perspectiva artística da Estação Penha com Terminal e edificações comerciais e/ou residenciais nos terrenos adjacentes (CMSP, 1983)

Fonte: Relatório Anual da CMSP (1983: S/P).

6 DESENVOLVIMENTISMO, TREM E METROPOLITANO (1934-1990)

Como vimos na primeira parte, a formação dum projeto nacional de desenvolvimento – e de seus suportes materiais como as infraestruturas de comunicações e transportes – estava intimamente ligado à expansão das infraestruturas por grandes organizações estatais e empresariais. | 104

Do Império à República, as relações Estado-Empresa foram delineadas contratualmente. O modelo monopólico assegura até certo ponto seguindo o modelo monopólico a rentabilidade de serviços industriais. O Estado brasileiro constrói e expande toda uma estrutura legal e burocrática paralela à empresarial de obras e serviços públicos concedidos.

Ao longo do primeiro período da República (1889-1930) já é possível observar transformações na intervenção econômica pelo Estado nacional (Bastos & Fonseca, 2011: 13). Antes mesmo da tomada do poder, Getúlio Vargas, como presidente do Rio Grande do Sul, congressista e Ministro da Fazenda, toma parte dum novo ideário e pragmática governamental para corrigir falhas de mercado, direcionar investimentos, assegurar coesão direitos e políticas sociais (idem). Aos poucos o mote do “progresso” é substituído pelo “desenvolvimento”, com a agenda econômica ora mais ortodoxa (liberal ou positivista) ora mais heterodoxa (Fonseca, 2011: 44 in Bastos & Fonseca, 2011).

Os governos Vargas marcaram o nascimento duma política pragmática e realista pautada pelo desenvolvimento, nacionalismo e trabalhismo (idem: 45). Com o desenvolvimentismo há uma marcha progressiva da história, dum destino a ser realizado e o “governo deveria estar à frente de uma construção” (ibidem).

O Estado nacional passa a ter não somente maior capacidade regulatória e orçamentária, como expande sua estrutura financeira e empresarial. Grandes empresas estatais são criadas na Era Vargas e constituem parte importante de seu legado: a Cia Vale do Rio Doce (CVRD, 1942), o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES, de 1952), a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobrás, 1953), e a Rede Ferroviária Federal (RFFSA, 1957). Legado patrimonial ampliado nas décadas seguintes com a criação ou nacionalização doutras empresas em diversos setores. Mesmo em governos contrários ao varguismo e trabalhismo, como a ditadura civil-militar (1964-1985), foi mantido o aumento das estatais.

A formação de grandes empresas estatais no setor metroferroviário – a RFFSA (1957), a Cia do Metropolitano de São Paulo (1968), a Ferrovia Paulista (FEPASA, 1971) e a Cia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU, 1984) principalmente – impulsionou a consolidação da rede ferroviária nacional, da malha paulista (incluindo a malha suburbana na Grande São Paulo) e da malha metroviária paulistana.

As malhas suburbana e metroriária, estatizadas e ampliadas no período reforçaram os eixos de expansão urbana da Cidade de São Paulo e da Região Metropolitana. Nos subúrbios há um movimento de expansão dos trilhos, estações e paradas do início dos anos 1930 ao fim dos anos 1950. Seguido por um movimento contrário na reestruturação ferroviária dos anos 1960-1980, com redução considerável da malha, especialmente nos subúrbios mais distantes ao oeste, sul, norte e nordeste. A Rede Metropolitana Integrada, em formação nos anos 1970-1980 pelo Metrô-SP, FEPASA e RFFSA (CBTU após 1984) passa por importantes melhorias físicas, mas as linhas perdem novamente em extensão. A única extremidade mantida foi Francisco Morato-Jundiaí (noroeste) e a única a crescer foi Mogi das Cruzes (leste).

Com a crise econômica e política dos anos 1970-1980 a Rede Metropolitana é afetada com diminuição dos investimentos, fechamentos no subúrbio e a lenta expansão do Metrô (só a Linha Norte-Sul e Leste-Oeste entram em operação). É o tempo da crise do modelo desenvolvimentista, do endividamento público, diminuição da capacidade de investimento na expansão e melhoria dos serviços públicos.

Mesmo no centro econômico do País e na Metrópole nacional (São Paulo e RMSP) a expansão e melhoria do setor metro-ferroviário refluem ao centro da metrópole. A “locomotiva” da federação perde velocidade e fica a reboque da disritmia econômico-financeira pós-1929.

6.1. A República e a “locomotiva” paulista, o desenvolvimento da rede ferroviária

Aqui analisamos os discursos de governo da Segunda República até a Quinta República, ou do Governo Vargas 2 (1937-1945) ao Governo Sarney (1985-1990). Ascensão e queda do modelo do “nacional-desenvolvimentismo”.

Analisamos aqui discursos de Presidentes e Governadores paulistas. Material que permite acompanhar a evolução da mentalidade de governo nos planos federal e estadual e as questões estruturantes da política na época. A centralização de poderes e recursos na União enfraqueceu Estados e Municípios entre 1930 e 1988. As decisões de política econômica, legislação e iniciativas federais nesse contexto tem peso maior sobre as outras esferas. Os Estados e Municípios sofrem uma maior intervenção federal nas ditaduras Vargas (1930-1945) e a civil-militar (1964-1985). E retomam autonomia nas aberturas (1946-1964, 1985-).

A dimensão empresarial ganha força tanto no âmbito público quanto no privado. No setor ferroviário se completa um longo movimento de estatização e centralização das ferrovias brasileiras pela União e São Paulo. Daí surgem grandes estatais: a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A., 1957), a FEPASA (Ferrovia Paulista S.A., 1971), proprietárias concessionárias e operadoras de serviços ferroviários nas malhas brasileira e paulista. Depois a RFFSA dá origem a uma outra empresa para os trens de subúrbio: a CBTU

(Companhia Brasileira de Trens Urbanos, 1984). Representam, de certo modo, o ápice da estatização e consolidação de burocracias estatais com programas de reestruturação econômica. Isto é, cortes de funcionários “extranumerários” e desativação de linhas e ramais “antieconômicos”, além de tentativas de atividades geradoras de rendas fundiárias e imobiliárias e outras orientadas à privatização. São estruturadas com elementos desenvolvimentistas e neoliberais. Expansão da estrutura produtiva estatal e diminuição dessa estrutura para ampliar o espaço de agentes do mercado privado

A imagem de São Paulo como “locomotiva da Nação”, do trem como modernidade, da rede paulista como símbolo do poderio paulista. A malha ferroviária paulista, a segunda maior do País e a única malha sob controle estadual a se desenvolver no pós-Segunda Guerra Mundial, é fruto da solidez, das Secretarias e investimentos de longo prazo do Governo do Estado de São Paulo. E simboliza também a relativa autonomia política-financeira da União e uma luta para manter a hegemonia, continuar a ser a locomotiva que conduz os vagões blindado “fantasma da morte”.

6. 2. Desenvolvimentismo no poder, de Getúlio a Sarney

Aqui analisamos a formação duma mentalidade “desenvolvimentista” de governo pelos discursos federais em 1934-1988, de Vargas 2 (1934-1937) a Sarney (1985-1990).

Com a eleição da Assembleia Nacional Constituinte (1933) e a Constituição Federal (1934), Vargas foi eleito pelos Dep. constituintes em julho/1934. Submeteu-se ao dever e ao imperativo do momento:

“Submeti-me, apenas, ao imperativo categórico do momento, deriva da própria revolução que impunha o prosseguimento da sua obra, iniciada no período ditatorial. (...) curvei-me ante o dever de completar o programa esboçado neste [sic] três últimos anos, (...)” (Vargas, 1937 *apud* Bonfim, 2008: 201).

O Presidente, ditador e revolucionário, aceita a nomeação da sociedade organizada. Mesmo sem ter desejo em continuar no cargo e sem nunca ser seduzido pelas “regalias do poder” (*idem*).

“(...) o **espírito revolucionário continuará**, dentro da estrutura constitucional, **a exercer a sua influência renovadora**. Cumpre **não confundir revolução com o episódio militar que a deflagra**. Revolução é a adaptação à realidade, compreensão segura dos fenômenos sociais, reconstrução do edifício do Estado sobre fundamentos sólidos. Os **novos rumos abertos pela idéia revolucionária estão definitivamente traçados**. É impossível entrar-lhe a marcha progressiva determinada pela força de uma fatalidade histórica. Nem fórmulas caducas, nem princípios inadaptáveis à nossa índole, serão capazes de a deter.” (Vargas, 1937 *apud* Bonfim, 2008: 201-202; negritos nossos).

O “espírito revolucionário” é a força que renova a sociedade. “Revolução” é: reconstrução do edifício estatal com compreensão da sociedade e adaptação à realidade. A “ideia revolucionária” tem rumo traçado pelo espírito e é impossível travar sua marcha. A ideia revolucionária é nacional, popular. Ainda que não sejam mencionadas quais seriam os “princípios” que poderiam entrar os rumos da revolução

brasileira, podemos aventar de que Vargas se referia aos comunistas e fascistas, que tentavam conquistar algum poder político no Brasil.

A obra revolucionária da ditadura conduzida por Vargas coloca uma fase inicial de medidas sanear os “males” sociais para atingir, como consequência lógica “a fase do reerguimento econômico” (Vargas, 1937 *apud* Bonfim, 2008: 202).

É preciso racionalizar o sistema produtivo, técnica e cientificamente, para valorizar as matérias primas extraídas, melhorar a mão de obra, articular e estimular as indústrias “sem recorrer ao protecionismo de tarifas excessivas” e baratear o custo de vida em ascensão (*idem*). A racionalização produtiva na extração, no trabalho e na indústria é base da marcha da reconstrução nacional.

Três são os problemas fundamentais que triangulam o progresso do Brasil: “**sanear, educar, povoar**” (*idem*). **Sanear** é “aperfeiçoar a vida social”, disciplinar a natureza, drenar pântanos, canalizar águas às zonas áridas, combater endemias e condições precárias de higiene – “O homem é produto do *habitat*”, terra conquistada e disciplinada cria “cidadão capaz e consciente.” (*ibidem*: 202). **Educar** é desenvolver caráter, moralidade e conhecimento das próprias forças; a escola deve produzir profissionais seguros e práticos; as Universidades que formam elites devem ser “Universidade do Trabalho”, formar a “legião dos obreiros dos campos e das fábricas” (*ibid.*).

Povoar é praticar um plano sistemático para “povoar o Brasil **racionalmente**”; é “ligar os nódulos da nossa população ganglionar, esparsa em núcleos alongados pelo interior do país”. Devemos abrir vias de comunicação para todos, “para lhes tirar a fisionomia gregária” (*ibid.*: 203). A racionalização povoamento deve ser feita por um sistema planejado com ao menos uma instância central (União) e com infraestrutura adequada entre os núcleos – Povoar é abrir vias.

Vargas aponta alguns aprendizados administrativos ao longo de sua ditadura. “A ditadura foi, sobretudo, uma escola de administração pública.” Os “promotores e executores da obra revolucionária” entenderam que o problema máximo do País é encaminhar bem e solucionar as questões administrativas, integrar uma concepção moderna de Estado, com questões partidárias, combinações e fórmulas políticas em lugar subalterno à administração e direção do Estado orientadas ao “progresso da Pátria.” (*ibid.*).

Pouco nos adianta ensaiar adaptações de “Estados de velha civilização e de modesta superfície” (Vargas, 1937 *idem*: 203). Para que o esforço seja persistente e as soluções sejam contínuas, não podemos adaptar sistemas de outros tempos e grandezas, os resultados podem ser aleatórios ou mesmo perigosos (*ibidem*). Uma Nação jovem com um Estado novo reclama uma solução própria e contemporânea. “O problema do Brasil exige solução brasileira.” (Vargas, 1937 *apud* Bonfim, 2008: 203; **negrito nosso**).

Consolidado no poder Vargas discursa em defesa duma nova Constituição para substituir a de 1934. Critica diversos aspectos dessa Constituição e do regime partidário e do Congresso. Critica a junção entre o poder político e forças econômicas privadas:

“Resulta daí não ser a **economia nacional organizada** que influencie ou prepondera nas decisões governamentais, mas as **forças econômicas de caráter privado**, insinuadas no poder e dele se servindo em prejuízo dos legítimos interesses da comunidade.” (Vargas, 1937: 21-22; negritos nossos).

“Hoje, porém, quando a **influência e o controle do Estado sobre a economia tendem a crescer**, a **competição política tem por objetivo o domínio das forças econômicas**, e a perspectiva da **luta civil**, que espia a todo momento, os regimes dependentes das flutuações partidárias, é **substituída pela perspectiva** incomparavelmente **mais sombria da luta de classes**.” (Vargas, 1937: 22; negritos nossos).

A competição partidária é negativa sobre a intervenção estatal na economia. A luta da sociedade civil pode escalar em luta de classes. A estatização pode fomentar o domínio de certos partidos políticos sobre a direção econômica, favorecendo algumas classes em detrimento de outras, e aumentar a tensão entre classes e grupos políticos.

Essa “economia nacional” organizada pode até querer participar do governo, cooperar nas decisões públicas e abrir espaço para representações profissionais, ainda carece de um órgão próprio onde possa colocar e resolver os problemas entre capital e trabalho (idem: 29-30). Elas ainda não encontravam lugar próprio dentro da estrutura Estatal para acomodar suas pautas.

A Constituição de 1934, da democracia representativa liberal “Destinava-se a uma realidade que deixara de existir” por efeito da crise de 1929. As instituições criadas em seu bojo são fracas contra os “inimigos” (idem: 23-24). A democracia representativa liberal estava em crise nos anos 1920-1930. Os fortes abalos econômicos mundiais mostraram as limitações dos sistemas liberais frente às pressões populares, às vulnerabilidades financeiras e à ascensão de movimentos autoritários como o próprio varguismo.

O “aparelhamento governamental não se ajustava às exigências da vida nacional; antes, dificultava-lhe a expansão e inibia-lhe os movimentos.” (Vargas, 1937: 24). O Estado brasileiro estava limitado pelos interesses particularistas, sem poder se movimentar conforme às necessidades da sociedade em acelerada modernização. O tamanho e o rendimento do aparelho público estavam aquém do necessário pelas influências sociopolíticas, num contraponto à crítica liberal, do Estado excessivo, lento, inoperante.

Dos **planos governamentais** para fortalecer a produção e circulação nacionais, estão o plano de **comunicações** (expansão de ferrovias e rodovias) para os grandes centros e penetrar o “*hinterland*”; e o plano de **siderurgia**, Governo federal e capitais externos (Vargas, 1937: 28).

Transformar as bases produtivas e representativas da sociedade é mais difícil quando as **instituições** estão reduzidas “às aparências e aos formalismos”, o que impossibilita “**realizar reformas radicais**” (idem: 30;

negrito nosso). O movimento para construir o “Estado Novo” liderado por Vargas coloca a questão da redução das instituições sociais ao formal, sem a substância necessária para alterar as relações cotidianas. Restaurar a liberdade de ação e a autoridade da própria Nação – com instrumentos reais e efetivos de poder que sejam maiores que as forças desagregadoras – deve passar por dotar de fins e meios para que o governo possa ajudá-la a construir sua história e seu destino livremente (idem: 32).

Eleito nas eleições gerais de 1950, Getúlio Vargas (PTB, 1951-1954*) volta ao poder pelo voto popular. Um dos movimentos que embalou sua campanha foi “**O Petróleo é nosso!**”, além do “queremismo” (slogan “**Nós Queremos Getúlio**”) reavivado.

Sua posse foi marcada por um discurso em prol dos trabalhadores e de distribuição das riquezas. Por uma proposta de governo progressista e realista:

“Não vos quero enganar com projetos ambiciosos e programas grandiosos, imaginativos e irrealizáveis. Tendes direito a uma vida melhor e a uma participação gradual e equitativa nos produtos de trabalho, na comunhão da riqueza e nos frutos e benefícios do progresso, do conforto e das amenidades da existência.” (Vargas, 1951: 7).

Sua concepção de Governo tem a ver com a Pátria, a cooperação e a harmonia das classes sociais, dos interesses e afinidades nacionais:

“O Governo não é uma entidade abstrata, um instrumento de coerção ou uma força extrínseca da comunidade nacional. Não é um agente de Partidos, grupos, classes ou interesses. É a própria imagem refletida da Pátria na soma das suas aspirações e no conjunto das suas afinidades e lealdades. É a emanção do povo e como tal o servo de sua vontade, o provedor das suas necessidades, a força humanizada e sensível que preside às relações e ao desenvolvimento da sua vida social no sentido da cooperação e da harmonia das classes e dos interesses.” (Vargas, 1951: 7-8).

Aqui temos uma concepção positiva e conciliadora de Estado-nação, focada na comunidade e na cooperação. Em negação aos aspectos negativos (abstração, coerção, conflito, força, antagonismos entre partidos, grupos, classes) da vida política em uma comunidade nacional.

Evento político marcante foi a inauguração de Brasília, no Governo Kubitschek. **Em 21 de abril de 1960**, o Presidente Juscelino Kubitschek abriu a instalação do Poder Executivo no Palácio do Planalto. A realização de Brasília virou a meta-síntese do **Programa de Metas (1956-1960)** de seu Governo.

Como seu discurso de posse, diferentemente de muitos outros, foi brevíssimo e não enunciou minimamente a agenda de seu governo, consideramos outros dois discursos proferidos. O primeiro de 17/02/1956, em radiodifusão pela “Voz do Brasil”, onde enunciou seu programa governamental (Kubitschek, 1956). E o segundo, em 21/04/1960, na instalação do Poder Executivo federal no Palácio do Planalto, nova sede em Brasília, Distrito Federal (Kubitschek, 1960).

A “**crise inflacionária**” é um problema fundamental ao Governo Kubitschek, que deve combater as causas e efeitos inflacionários na sociedade (ibid.: 25). A **inflação** gera uma “**realidade devoradora**” de alta de preços e penúria do povo, sacrifícios insuportáveis à classe média e à classe operária (ibid.).

A fórmula anti-inflacionária proposta por JK vem pela lição de economistas e financistas (ibid.: 25-26). Essa lição da experiência se resume por: “não se pode combater inflação apenas por compressão, mas **por compressão e expansão**” (ibid.: 26; negrito nosso). O combate à inflação não pode se basear somente a compressão do consumo, como recomendam neoliberais, mas acionar alguma compressão de gastos com expansão produtiva, visão mais heterodoxa keynesiana/desenvolvimentista.

É “lutar em duas frentes” para reestruturar economicamente o País. Por um lado, uma “política de rigorosa economia e poupança nos gastos”; por outro uma “política de desenvolvimento em largas proporções” – “um programa de enriquecimento pela reestruturação econômica do País” (Kubitschek, 1956: 25).

Um **programa estrutural de longo alcance** no trinômio energia-transporte-alimentação e um **programa emergencial** para conter a “onda inflacionária conjugada com a escassez e a insuficiente circulação de gêneros alimentícios.” (idem: 26).

A conjunção da “crise inflacionária” com o “**déficit fatal**” orçamentário poderia significar emissões de vinte e cinco bilhões de cruzeiros, mais do que as emissões entre 1930-1947 (vinte bilhões), equivalente a **quase metade do orçamento de 1956** (idem): “Esta é a **herança que recebi**, e não poderia ser mais **terrível**, nem mais **ameaçadora**.” (Kubitschek, 1956: 32).

Seu Governo tem dois objetivos: 1) emancipar a economia brasileira, 2) tratamento digno e condições de vida aos trabalhadores (idem). Isto significa “harmonia entre o capital e o trabalho”:

“**Para o capital**, desejo a expansão que cria o **desenvolvimento e a produtividade**; **para o trabalho**, exijo a justiça, que cria a **dignidade da pessoa humana e a valorização social** dos operários.” (Kubitschek, 1956: 35; negritos nossos).

A harmonia proposta por JK tem uma intenção de conciliação de classes. Entre políticos e funcionários, operários e empresários, os programas “estrutural” e “emergencial” posicionam o governo em duas frentes da luta pelo desenvolvimento e em dois lados dos conflitos de classe. Tentar acomodar as necessidades das diferentes classes nas ações do programa de governo.

A construção e mudança da Capital Federal produziu a “**cidade síntese**, prenuncio **de uma revolução fecunda em prosperidade**” (Kubitschek, 1960: 149). Brasília é a cidade síntese da Era JK.

A arquitetura e o planejamento têm destaque no discurso de JK ao fim do mandato (Kubitschek, 1960). A criação de uma cidade nova modernista e a abertura de novas rodovias para integração da Capital no Planalto Central às regiões (Norte, Nordeste, Sul etc.) concretiza real e simbolicamente um programa de governo modernizador e moderador entre capital e trabalho, tradição e renovação.

A luta governamental contra a inflação e o déficit orçamentário pela fórmula de “compressão-expansão” teve no Programa de Metas um dos pontos altos tanto de elementos liberais (cortes e contenções de gasto) e desenvolvimentistas (expansão da estrutura produtiva e da infraestrutura pública) no contexto do regime democrático de 1946-1964 (Quarta República).

A sucessão presidencial e vice-presidencial de 1960 teve por resultado a eleição de Jânio Quadros (PTN-SP) e João Goulart (PTB-RS) para o mandato de 1961-1966. Mandato que sofreu duas interrupções: a renúncia de Jânio (1961) e a destituição de João Goulart (1964) pelo golpe civil-militar.

Eleito Presidente da República, Jânio da Silva Quadros reiterou na posse vários pontos da campanha: corrupção³², crise, déficit orçamentário etc. E o conflito ideológico entre liberalismo “ortodoxo” e “velho” socialismo, cuja superação proposta era a democracia e o “novo” imperialismo” (Quadros, 1961).

A crise financeira se destaca na situação do Brasil. A moeda em circulação aumentou quase quatro vezes em 1956-1960 (57 bilhões a 206 bilhões de Cruzeiros ou US\$ 2,06 bilhões no câmbio vigente), a dívida externa aumentou 1,43 bilhão de dólares (Quadros, 1961: 2). Os encargos do BNDE eram US\$ 346 milhões.

O preço do café no mercado internacional despencou de US\$ 0,47 cents (jan./1956) para US\$ 0,33 cents (jan./1961), com quarenta milhões de sacas adquiridas pelo Governo em mãos do IBC³³. Ao custo de 200 milhões de cruzeiros/mês para estocagem (idem).

Os déficits orçamentários saltaram de Cr\$ 28,8 bilhões (1951-1955) a Cr\$ 193,6 bilhões (1956-1960); com déficit potencial de Cr\$ 108 bilhões para o orçamento de 1961 (ibidem: 3).

Uma grave crise “emperra” a administração pela burocracia e a legislação obsoleta (ibid.: 4). Na vida pública as classes sociais erguem-se contra tudo que é coletivo, contra o patrimônio de todos para tirar vantagens particulares. Compadrio e favoritismo barram o progresso dos trabalhadores mais capazes pelos poderosos afortunados (ibid.).

O desenvolvimento burocrático, técnico-científico e industrial desestabilizou a balança social. Grupos e classes sociais passaram a ter novas e diferentes necessidades, conscientes de privilégios e preterimentos.

Crescem as possibilidades e os conflitos. Nos séculos XVIII e XIX surgem novos modelos de sociedade:

“Há um século idealizou-se a sociedade perfeita, realizada, calma. Extinguir-se-iam os conflitos. Essa idealização, espancando os sonhos, ora românticos, ora líricos do século XVIII, tinha como premissa a possibilidade de previsões indefinidas do futuro da espécie, como se a história não ensinasse que a vida do homem sobre a terra é marcada por luta permanente, que sempre se readapta às novas condições em busca de justiça e liberdade.” (Quadros, 1961: 5; negrito nosso).

³² “A vassoura que o povo me confiou nas assembléias [sic], trago-a comigo, para os serviços empreitados.” (idem: 2). O seu “varre, varre, varre vassourinha! / Varre, varre a bandalheira!” (letras.mus.br); virou um clássico jingle populista.

³³ Instituto Brasileiro de Café.

A sociedade perfeita de meados do séc. XIX referida por Quadros é o **socialismo utópico**. O ideal descrito parece ser a sociedade comunista do pensamento científico. Contraposto à realidade de luta permanente por justiça e liberdade (idem). Luta como antítese realista à tese utópica, também partilhada pelas lutas socialistas no período. Como motor da democracia real além da idealização.

A expansão do conflito político do imperialismo pela supremacia – capitalismo e socialismo, democracia e ditadura – transformaram a sociedade modelo da filosofia em instrumento ideológico do “novo imperialismo” para “conquista da supremacia mundial” (Quadros, 1961: 5). Os “pregadores desse credo” usam as reivindicações sociais como meio de conquistar o poder:

“Para os pregadores desse credo, as reivindicações dos grupos de trabalhadores e das categorias profissionais e sociais não se constituem em um fim.

Elas se convertem num simples, frio e egoístico processo tático, (...) proveito de um só beneficiário. Este logrou infundir em algumas camadas, incluída a dos intelectuais, uma espécie de mítica de auto-destruição, de masoquismo cívico de êxtase das multidões insatisfeitas.” (Quadros, 1961: 5).

As reivindicações são meios estratégicos para fazer das camadas sociais, massas populares e intelectuais, multidão insatisfeita. A luta interna dos grupos sociais erode os laços nacionais (ibidem). São superados o liberalismo ortodoxo e o velho socialismo pela **democracia** organizada, com sindicatos e greves, sem destruir a ordem social nem ir contra o coletivo. Quadros a expressar sua postura ambivalente quanto ao mundo bipolar da Guerra Fria.

A política econômico-financeira do Governo Quadros seguiu a orientação monetarista. As metas principais eram corrigir o desequilíbrio orçamentário e o déficit do balanço de pagamentos – pela contenção do gasto público, restrição de crédito e estímulo às exportações (CPDOC-/FGV, s/d³⁴). Sua política incluía diversos “sacrifícios”: jornada de trabalho dobrada ao funcionalismo, cortes de 30% dos gastos, direção mais rigorosa nas empresas estatais, reforma cambial (pró-exportação), lei antitruste, reforma tributária, fim de subsídios etc. (idem). Se os resultados no balanço de pagamentos e das exportações foram positivos, na base e no funcionalismo, o cotidiano piorou e o custo de vida subiu (ibidem).

No primeiro semestre de governo, Jânio começou a promover “uma reforma muito séria e profunda no país” (P. Horta *apud* CPDOC). Na oposição um discurso-denúncia do Governador da Guanabara (C. Lacerda) de que a reforma afetaria o Congresso, a Constituição e poderia envolver um golpe (idem). Acuado Quadros renúncia: “A conspiração está em marcha, mas vergar eu não vergo.” (25/08/1961). O anexo à renúncia retoma o discurso inaugural dando ao fim do governo um tom épico:

“Desejei um Brasil para os brasileiros, afrontando, neste sonho, a corrupção, a mentira e a covardia que subordinam os interesses gerais aos apetites e às ambições de grupos ou indivíduos, inclusive do exterior. Sinto-me, porém, esmagado. Forças terríveis levantam-se contra mim e me intrigam ou difamam, até com a desculpa da colaboração. Se permanecesse, não manteria a confiança e a

³⁴ Disponível em: <https://www18.fgv.br//cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/janio-da-silva-quadros>.

tranqüilidade, ora quebradas, indispensáveis ao exercício da minha autoridade.” (Quadros, 1961: s/p)

O impasse de sucessão na cúpula das Forças Armadas e no Congresso, contrários à posse de Goulart, foi resolvido com a instituição do sistema parlamentarista em setembro/1961 (Emenda Constitucional 4).

Ao assumir a Presidência da República em 07/09/1961, João B. M. Goulart discursa no Congresso Nacional pela legalidade, liberdade e união nacional (Goulart, 1961: 9). Na grave “crise político-militar”, urge manter a união para: “com a finalidade de **dissipar ódios e ressentimentos pessoais**, em benefício dos **altos interesses da Nação**, da intangibilidade de sua **soberania** e da **aceleração de seu desenvolvimento**.” (idem: 9-10 negritos nossos). Colocar o desenvolvimento “ético-político” acima do “econômico-corporativo”, a grande política contra a pequena política, nos termos de A. Gramsci (2022).

A mobilização nacional “pela nossa **emancipação econômica**, que é a **luta contra o pauperismo**, a **luta contra o subdesenvolvimento**.” (Goulart, 1961: 10). Seu governo anuncia uma mudança de orientação. Se Jânio ajustou as contas públicas e fez uma reforma liberal ortodoxa, Jango vai contra o pauperismo e subdesenvolvimento rumo ao desenvolvimentismo.

Em 1962-1963 a tensão política piorou com a crise econômica e mudanças no gabinete de 1961. Em setembro/1962 houve troca do gabinete e antecipação do plebiscito sobre parlamentarismo ou presidencialismo; em outubro/1962 as eleições parlamentares quase duplicaram o bloco governista e a posição pró-reforma (Menandro/CPDOC, s/d³⁵). Em 1963 no plebiscito venceu o presidencialismo e formou-se um novo gabinete ministerial majoritariamente reformista.

Para combater a crise econômica em curso tentou-se implantar um plano imediato. A equipe do Ministro do Planejamento (Celso Furtado) elaborou o “**Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico**” em 1962/1963. Os objetivos principais eram combater a inflação e ampliar o crescimento econômico. Além das reformas administrativa, fiscal, agrária e bancária para eliminar barreiras estruturais ao desenvolvimento. O Plano foi abandonado em junho/1963 por sofrer oposição generalizada.

As “**Reformas de Base**” marcaram a ascensão e a queda de Jango (1958-1964). As propostas foram elaboradas durante os anos em que fora Vice-presidente de JK (1956-1960) e de Jânio (1961) e consolidadas em propostas específicas durante sua presidência (1961-1964).

Em 1963 várias reformas foram encaminhadas ao Congresso (em média uma a cada dois meses). Em março foi encaminhado o anteprojeto de **reforma agrária** com alterações de dispositivos constitucionais (rejeitada em maio); pouco depois foi a proposta de **reforma bancária** para criação do Banco Central e do Conselho Monetário Nacional; **reforma administrativa** para reestruturação federal com Sistema Administrativo, TCU, “Coordenação do Planejamento Nacional” para orientação e definição de critérios;

³⁵ Disponível em: <https://www18.fgv.br//cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/reformas-de-base>.

reforma política/eleitoral para democratizar o voto e eliminar discriminações; **reforma fiscal/tributária**; **reforma constitucional** para acomodar as demais reformas propostas. Na Mensagem Presidencial de 1964 aparece a **reforma educacional/universitária**.

Duas outras pautas travaram o andamento das reformas: a regulamentação de Lei de **Remessa de Lucros** (com limite em 10% do capital) e a minuta de decreto de **desapropriação de terras** (às margens de açudes, rodovias e ferrovias federais), com forte reação parlamentar e patronal urbana, rural e internacional.

Jango e aliados foram às ruas com o “Comício das Reformas” no Rio de Janeiro (13/03/63) e São Paulo (01/05/63). O discurso proclamado na Praça da República, defronte à Estação Central do Brasil e ao Palácio Duque de Caxias (Comando Militar do Leste) com público de mais de 150 mil pessoas. Defende as reformas com a “linguagem de esperança” contra “campanha de terror ideológico e sabotagem, cuidadosamente organizada” (Goulart, 1964 *apud* EBC, 2015: s/p³⁶). Descreve uma democracia da “reação” contra o ato, “encontro entre o povo e seu presidente”. A reação declara que o ato seria atentado ao regime democrático, como se fosse “dona da democracia, e proprietária das ruas e das praças”. Para eles democracia “não é o regime de reunião para o povo”, mas é “uma democracia do povo emudecido, amordaçado” para atender outros interesses. “**É a democracia antipovo, do anti-sindicato e da anti-reforma.**” (idem, negrito nosso). Dos monopólios privados contra a Petrobrás e contra governos populares.

Confraternizar na rua não ameaça à democracia. O que ameaça é a exploração dos sentimentos cristãos, dos ensinamentos papais e a “**mistificação de uma indústria do anticomunismo**” (ibidem).

Contra o povo, os trabalhadores e o Presidente, ergue-se uma voz de dentro das “associações de cúpula de **classes conservadoras**” mascarada de “frases patrióticas” para traduzir propósitos e “**atividades anti-sociais**” (ibid.). Essa é a voz das classes que se acham proprietárias “das ruas e das praças”.

Para ampliar a democracia e a dignidade do povo é preciso revisar a Constituição (de 1946), que “legaliza uma estrutura sócio-econômica já superada, injusta e desumana.” (ibid.). Para findar privilégios, ampliar o voto popular, para que “a **propriedade da terra seja acessível a todos**” (ibid.).

A luta política abre caminho para que o povo participe do desenvolvimento: “pela construção de novas usinas, pela abertura de novas estradas, pela implantação de mais fábricas, por novas escolas, por mais hospitais” (Goulart, 1964 *apud* EBC, 2015: s/p). A luta desenvolvimentista é por equipamentos públicos e infraestrutura social e econômica para a base social. É impossível progredir sem reformar:

“Já sabemos que **não é mais possível progredir sem reformar**; que **não é mais possível admitir que essa estrutura ultrapassada possa realizar o milagre da salvação nacional para milhões de brasileiros** que da portentosa civilização industrial conhecem apenas a vida cara, os sofrimentos e as ilusões passadas.” (Goulart, 1964 *apud* EBC, 2015: s/p; negritos nossos).

³⁶ Disponível em: <https://memoria.ebc.com.br/cidadania/2014/03/discurso-de-jango-na-central-do-brasil-em-1964>.

Ponto central das propostas é a mudança no dispositivo de desapropriação de terras no entorno de equipamentos federais. O decreto sobre desapropriação por interesse social nessas áreas propõe a mudança na forma de pagamento para em títulos da dívida pública em longo prazo (Goulart 1964 *apud* EBC, 2015: s/p). A mudança iria equiparar a expropriação brasileira àquela “prática corrente em todos os países do mundo civilizado”, e não simples “negócio agrário” vigente, que onera o orçamento público em benefício imediato dos proprietários expropriados.

A reforma agrária seria feita para redistribuir parte das grandes propriedades ao longo dos eixos federais para pequenos agricultores e “garantir o **direito de propriedade autêntico**” para quinze milhões de trabalhadores contra dois milhões e meio de proprietários (*idem*). Não se trata de ameaçar os direitos de propriedade privada fundiária, mas **difundir o direito de acesso à propriedade fundiária** para a base.

O que a reforma ameaça é o monopólio das terras, exploração e rendas abusivos dos **latifundiários**. Estes são os prejudicados: “A reforma agrária só prejudica a uma **minoridade de insensíveis, que deseja manter o povo escravo** e a Nação submetida a um miserável padrão de vida.” (Goulart, 1964 *apud* EBC, 2015: s/p; **negrito nosso**). Os latifundiários são figuras insensíveis que continuam a escravizar o povo.

Nas cidades era proposto regular o “**preço extorsivo**” de **apartamentos e residências** desocupados, que afrontam os brasileiros com pagamento em dólares, algo que não deve ocorrer (*idem*).

Outra polémica era **estatização de várias refinarias de petróleo** ao patrimônio nacional, que pertencem aos “trabalhadores brasileiros” (*idem*).

No âmbito eleitoral, a reforma deve **ampliar o direito de voto a todos os brasileiros acima de dezoito anos**, incluindo várias categorias ainda sem direito à voto e candidatura: “todo alistável deve ser também elegível.” (*ibidem*).

A reforma universitária deve atender à “**classe que sempre tem estado corajosamente na vanguarda de todos os movimentos populares nacionalistas**.” (*ibidem*; **negritos nossos**).

Ao desestruturar as “bases” do poder das classes proprietárias – latifúndio rurais, imóveis urbanos, refinarias, sistema eleitoral – para acelerar o progresso do País pelo bloco ampliado de centro-esquerda, provocou-se a reação da “minoridade de insensíveis” às questões sociais, mas sensível à perda de poder e patrimônio.

Após novo golpe de Estado, contra o Presidente João Goulart (PTB-RS, 1960-1964), assume a Presidência da República o Marechal Humberto A. **Castello Branco** (sem partido, 1964-1967), eleito indiretamente pelo Congresso Nacional. Assumiu o Governo por uma revolução, não golpe de Estado:

“Não através de um golpe de Estado, mas como uma Revolução que, nascida nos lares, ampliada na opinião pública e nas instituições e, decisivamente, apoiada nas Forças Armadas, traduziu a firmeza das nossas convicções e profundidade das nossas concepções de vida, convicções e

concepções que nos vêm do passado e que deveremos transmitir, aprimoradas, às gerações futuras. Foi uma Revolução a assegurar o progresso, sem renegar o passado.” (Castello Branco, 1964: 13; **negrito nosso**).

Teria como prioridades como o bem-estar geral, especialmente das regiões mais pobres (idem). E uma arrancada econômica:

“Com esse objetivo, o **Estado não será estorvo à iniciativa privada**, sem prejuízo, porém, do imperativo da justiça social devida ao trabalhador, fator indispensável à nossa prosperidade.” (Castello Branco, 1964: 14).

O Estado precisa agir por uma economia política de estabilidade e segurança. Segurança nacional como remédio, nem à “extrema esquerda”, nem à “direita reacionária” (Castello Branco, 1964: 14).

Compatibilizar desenvolvimento e democracia sem estar “à sombra da orgia inflacionária”; todos devem fazer sua parte no trabalho de “soerguimento nacional” (idem).

Aos operários, empresários e suas classes, Castello Branco resgata uma sentença de Rui Barbosa: “É nas classes mais cultas e abastadas que devem ter seu ponto de partida as agitações regeneradoras. Demos ao povo o exemplo e ele nos seguirá.” (ibidem). As reformas devem partir do alto e mobilizar a base social. Cabe às classes superiores regenerar a Nação e cabe ao povo seguir o exemplo da cima. O novo regime civil-militar deve ser a cúpula dirigente dessa “agitação regeneradora” para conciliar desenvolvimento e democracia neutralizado os extremismos (esquerda e direita).

As classes dominantes devem estar alinhadas ao bloco dirigente na vanguarda da regeneração nacional. Sucessivos “Atos Institucionais” ampliaram o Poder Constituinte dos altos comandos (Exército, Marinha e Aeronáutica) sobre a Constituição Federal de 1946.

Como expressão da conciliação forçada pela “revolução vitoriosa” (expressão do AI-1, de 1964), surgem do AI-2 (1965) os partidos representantes da situação e da oposição (Planalto, s/d³⁷): a “Aliança Renovadora Nacional” (**ARENA**) e o “Movimento Democrático Brasileiro” (**MDB**). Uma restituição da democracia formal, tese (Aliança Renovadora) e antítese (Movimento Democrático) para manter o aspecto da representação política no parlamento (Senado, 2015³⁸). O regime civil-militar, ao reformular todo o sistema político, buscava entre a **tese** e a **antítese** da democracia sitiada uma **síntese** para o Estado-Nação. Uma dialética forçada entre o antigo (que não pode morrer) e no novo (que ainda não pode nascer), em termos gramscianos.

O sucessor, Marechal Costa e Silva (ARENA, 1967-1969) focou na defesa do regime instalado após 1964, insistindo no caráter revolucionário e democrático, não ditatorial.

Ao longo do Governo Costa e Silva diversas movimentações políticas abalaram a sustentação do Governo e do regime (BPR, s/d). As distensões do PCB e as diversas dissidências armadas, focos de guerrilha rural

³⁷ Disponível em: <http://www4.planalto.gov.br/legislacao/portal-legis/legislacao-historica/atos-institucionais>.

³⁸ Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/10/02/ha-50-anos-pais-passava-a-ter-so-2-partidos>.

(MG). A articulação da “Frente Ampla” com Lacerda, JK e Jango. Protestos, manifestações estudantis (contra a privatização do ensino público e pela morte do secundarista Edson Luís), Passeata dos Cem Mil (RJ) e proibição da Frente Ampla, as greves em Contagem (MG) e Osasco (SP), repressão ao congresso da UNE em Ibiúna (SP). Manifestação na Câmara dos Deputados da oposição (MDB) e o **AI-5**³⁹ (dez./1968) como reação da Presidência e da Junta Militar.

Em agosto de 1969 Costa e Silva adoece. A Junta Militar, temendo que o Vice-Presidente Pedro Aleixo assumira, revogue o AI-5 e reabra o Congresso e o regime de 1968, decreta o AI-12, com o **impedindo Costa e Silva e encerrando o 19º Governo**. Com o AI-16, a Presidência e a Vice-Presidência são declaradas vagas e nova eleição é marcada (BPR, s/d).

Eleito pelo Colégio Eleitoral para suceder Costa e Silva, o Gal. Emílio Garrastazu **Médici** fez um discurso com valores e propostas de governo (Médici, 1969).

Como “homem de família”, acredita que toda família forja “consciência nacional” e tem alma educadora, fortalecer governos estaduais e municipais a promover o saneamento básico, para as comunidades e as famílias (idem: 35). Como “homem do povo”, aperfeiçoar a formação especializada, a previdência social unificada, e uma política de aumento real do salário mínimo duradoura (ibidem).

Como “homem da caserna”, acredita na unidade de comando para estabelecer prioridades e elaborar um “**planejamento sistematizado**” (ibid.: 36). Um planejamento capaz de centralizar a coordenação e integração dos esforços ao desenvolvimento nacional por um grande “**plano diretor**” (ibid.: 36). O instrumento para racionalizar o território nacional e municipais é a **empresa nacional**, que ter processos e custos de produção barateados (ibid.: 37). Com o crescimento econômico ampliado (a 6 ou 7% anual) e inflação diminuta a estabilidade permite fortalecer uma “**mentalidade de planejamento, programação e orçamentação**” (Médici, 1969: 37): “**urge acelerar o processo**”.

Eleito pelo Colégio Eleitoral para suceder Médici, Ernesto Geisel (ARENA, 1974-1979) ressalta aspectos positivos dos dez anos da “Revolução de 64”. A Nação avança “a passos largos para seu grande destino”, o velho sonho afirmou-se definitivamente: a **integração territorial** por milhares de quilômetros de estradas e ações para diminuir as desigualdades regionais (Geisel, 1974: 33-34). Um “projeto nacional de grandeza para a Pátria” sobre o binômio **desenvolvimento e segurança** (idem: 34).

Também avançou na “integração social”, diminuição das “injustas disparidades entre grupos sociais” e “desníveis regionais” reforçando a solidariedade nacional entre cidade e campo, do arco fronteiriço interior às barreiras atlânticas (Geisel, 1974 *apud* Bonfim, 2008: 301).

³⁹ Fechamento do Congresso e cassação de mandatos, ampliação do poder presidencial, intervenção federal em Estados/Municípios, aposentadoria compulsória de funcionários públicos.

A “**Revolução de 64**”, “**dramaticamente nascida (...) de um dissenso dilacerador e profundo**” completa um decênio e mostra um futuro promissor do “de uma grande nação, próspera, soberana e justa” para nossos filhos e netos (idem: 301-302).

A **renovação nacional** feita por “**líderes revolucionários**” sob o ideário da “Revolução de 64” pelos três antecessores: **Médici**, “**governante sereno e firme**”; Castello Branco, “**exemplaridade austera de estadista**”; Costa e Silva “**líder humano, resoluto e bom**” (ibidem: 302). Os “**revolucionários**” tem caráter radicalmente transformador e obra revigorante. Liderar a revolução passa a ser renovação após o golpe e a mudança de regime político. (Atos Institucionais e pela “**Constituição Congressual**” (jan./1967) da **Quinta República**, 1967-1988).

O Gal João Batista Figueiredo (ARENA, 1979-1985) reafirmou vários compromissos em sua posse.

No âmbito dos direitos políticos e sociais: assegurar o gozo a todos os direitos constitucionais dos cidadãos; independência e harmonia dos poderes de Estado; assegurar condições de vida dignas para todos; (Figueiredo, 1979: 6).

No âmbito econômico: desenvolvimento agropecuário; combate à inflação; equilibrar as contas internacionais; garantir remuneração justa aos trabalhadores; cuidados básicos de saúde (idem: 7).

Como relação à urbanização, o seguinte compromisso:

“Reafirmo o **propósito de fazer da cidade um chão e teto habitáveis**. Não a troca da miséria pela promiscuidade. Não o câmbio de uma forma de pobreza por outra — tão mais cruel, porque mais próximos os bens da civilização.” (Figueiredo, 1979: 7).

Fazer da cidade o acesso à civilização, superar simples trocas da miséria pela promiscuidade. Julgamento moral que reconhece a desigualdade e a crise urbana apesar do crescimento e investimento.

Com a abertura do regime, foi eleita a chapa Aliança Democrática – Tancredo Neves (PMDB-MG) e José Sarney (PMDB-MA) – pelo Colégio Eleitoral. Com a morte de Tancredo, assume Sarney. Não ocorreram os tradicionais discursos de posse (TSE, Câmara e Parlatório). Os discursos inaugurais são da primeira reunião com ministros (mar./1985) e pronunciado em rede de rádio/TV, jul./1985 (Bonfim, 2008: 317).

Como condutor da política econômica, Sarney afirma que não permite gabinete ministerial cindido: “os comprometidos com a **austeridade** e os comprometidos com os **gastos**.” (ibidem: 318). Não pode se dividir entre austeros e gastadores. Todos devem estar comprometidos com a parcimônia:

“Em meu governo todos, absolutamente todos os Ministros e dirigentes de empresas públicas, terão que **estar igualmente comprometidos com a geração de recursos e com a parcimônia nas despesas**.” (Sarney, 1985a apud Bonfim, 2008: 318; negritos nossos).

O povo pediu “**mudanças já**” – provável alusão ao movimento “**diretas já**”, com substituindo “**diretas**” por “**mudanças**” – ao fim de vinte anos de regime civil-militar (1983/1984). Tancredo e Sarney não apresentaram promessas, milagres ou ilusão, diz Sarney, mas “**determinação e esperança**” (idem: 319).

A tendência de novas chefias de Ministérios, Autarquias e Estatais anunciarem “**planos de impacto**”, “**programas ambiciosos**” e “**obras de grande porte**” gera impactos de vida breve, “**criam ilusões que duram pouco e trazem frustrações que marcam todo o Governo.**” (ibidem: 323). Deve ser procedimento verificar os fundos disponíveis e quais as despesas comprometidas, a capacidade real de ação (ibid.).

Até que a situação financeira seja avaliada e os investimentos prioritários definidos, a ordem é:

“Enquanto não for realizado esse trabalho e não for estabelecida uma prioridade para investimentos **de acordo com as diretrizes do meu programa de governo, a ordem é a seguinte: É proibido gastar.**” (Sarney, 1985a apud Bonfim, 2008: 320; negrito nosso).

O Governo dá à sociedade demonstração de austeridade ao fixar diretriz de reduzir gastos:

“O governo da Nova República dá à sociedade uma demonstração de austeridade ao fixar, em sua primeira reunião ministerial, a **diretriz de reduzir seus dispêndios**. Neste momento, conclamo o **empresariado brasileiro**, que tem dado provas de elevado patriotismo, a oferecer também sua **colaboração ao combate nacional contra a inflação. Reconheço no lucro o prêmio da eficiência e o motor da atividade econômica. Repudio, contudo, o lucro especulativo e o ganho de ocasião**. Desejo ver a classe empresarial aderir a este programa de austeridade, evitando remarcações de preço no presente baseadas em expectativas de inflação futura e unindo-se ao Governo para coibir as práticas contrárias ao interesse público e ao bem-estar de todos.” (Sarney, 1985a apud Bonfim, 2008: 320; negrito nosso).

Construir uma “**Nova República**” requer princípios de austeridade, parcimônia nos gastos estatais, combate à inflação pelo empresariado, premiar a eficiência produtiva e repudiar o lucro especulativo; Estado e classe empresarial devem se engajar no “**programa de austeridade**” evitando gastos e ganhos demasiados e remarcações abusivas. É preciso reconhecer o lucro como motor econômico e repudiar a especulação contra o interesse público e o bem-estar da população.

Ao governo cabe o “**papel de indutor do desenvolvimento**”, para que os empresários ocupem os “espaços vazios” remanescentes no território e na economia e que abram novos espaços:

“À **iniciativa individual e empresarial caberá ocupar os espaços vazios ainda existentes**, tanto em nosso Território quanto em nosso sistema econômico, e **abrir novos espaços através da inovação** e da disposição para assumir riscos. Neste contexto, desejo exortar especialmente os pequenos e médios empresários e agricultores a **ocupar o lugar estratégico que lhes está reservado na economia**, com a segurança de que contarão com todo o apoio que o Governo, dentro de suas possibilidades, puder prestar.” (Sarney, 1985a apud Bonfim, 2008: 320; negrito nosso).

Será reservado “lugar estratégico” para o empresariado ocupar e abrir novos espaços para atividades de risco e inovação com apoio governamental. Destaque aos pequenos e médios empresários e agricultores, estrategicamente mencionados como na fronteira a ser incentivada pelo Executivo federal.

A obra da Nação passa por abolir a insegurança gerada pelo desemprego, ignorância e miséria; que todos os **cidadãos possam almejar e alcançar as melhores condições de vida** pelos esforços individuais e coletivos e que **ninguém permaneça “à margem do corpo social”** em qualquer recanto (Sarney, 1985a apud Bonfim, 2008: 324). “**isto não é utopia**”; depende de mobilizar a energia e a vontade brasileira “**num imenso mutirão para o progresso**” (idem: 325).

O ‘segundo’ discurso elenca muitos dados de piora da crise a qual o País atravessava e o posicionamento do Presidente. “O destino não me trouxe de tão longe **para ser síndico da catástrofe.**” (Sarney, 1985b *apud* Bonfim, 2008: 332; negrito nosso). “**Herdei para administrar**”, diz Sarney, a “**maior crise política da história brasileira**”: maior dívida externa mundial, maior dívida interna, maior inflação da história, maior dívida social e maior dívida moral (idem). Os dados são elencados pelo Presidente (ibidem: 332): piora a **concentração de renda**: a metade mais pobre teve sua parcela na renda nacional reduzida **de 4% a 3%** de 1960 a 1985, enquanto o 10% no topo ampliou **de 39% a 51%** sua participação na riqueza; no campo, **1% das maiores propriedades concentram 45% da área rural** do País; **13 milhões** de desempregados; **déficit de 110 trilhões** de cruzeiros nas contas públicas; expectativa de **400% de inflação**.

A herança deixada pela ditadura impede o progresso:

“A Administração pública desacreditada. **Ausência de planejamento, ditadura na economia, marginalização da sociedade**, medo e violência, insegurança pessoal e coletiva. Todos esses fatores, aliados à **desordem jurídica**, ao **inferno burocrático**, a **avassaladora presença do Estado**, à Federação **esmagada**, impedem o progresso, criam a **recessão**, favorecem as práticas ilegais e a **corrupção.**” (Sarney, 1985b *apud* Bonfim, 2008: 332; negrito nosso).

A passagem acima não economiza em qualitativos negativos. A sociedade brasileira está cerceada por medo, violência, insegurança, recessão, ilegalidade e corrupção.

A herança negativa do antigo regime impõe ao novo regime constituir uma nova ordem capaz de democratizar e estabilizar o Brasil. Nivelar o padrão de vida da população entre o topo e a base da pirâmide social. Reconstruir quase tudo: administração, burocracia, economia, Estado, Federação, jurídico, planejamento, segurança. A centralização do poder político-econômico impede a ação do Estado: promover a justiça social (idem: 332-333).

Parte da reconstrução passa pela reconstrução das **liberdades** (política, econômica e social). A **liberdade política** não pode existir junto com a servidão social ou a morte da **liberdade econômica**; não há liberdade política “**sem garantir o poder criador e competitivo da iniciativa privada**” – querer liberdade política sem liberdade econômica “é não conhecer a realidade da História.” (ibidem: 333-334). Querer liberdade e estar cercado por miséria e injustiça é admitir “uma sociedade de privilégio que termina na violência e no silêncio das ideologias (ibid.). É fundamental à democracia garantir o “poder criador e competitivo da iniciativa privada” – mercado, empresas, indivíduos – como motor da liberdade. **São as liberdades privadas**, para Sarney, **que fundamentam as liberdades públicas**. A restrição das liberdades públicas e privadas requer um caminho de libertação nas várias arenas mencionadas acima.

A prioridade é simultânea: “**sanear o setor público** e dirigi-lo para as prioridades da Nova República” (ibid.: 334). “**Resgatar a dívida social acumulada**”: dobrar o salário mínimo e manter a prestação do BNH⁴⁰ em

⁴⁰ Banco Nacional de Habitação (1964-1986), maior banco de financiamento da habitação social, obras e infraestrutura urbana criado no começo do regime civil-militar (Governo Castelo Branco) e extinto no começo da Nova República (Governo Sarney).

40% da inflação passada. É “(...) **controle de preços seletivo e severo** para evitar a especulação e (...) que os reajustes não sejam superiores aos índices inflacionários, como era comum (...).”

A estratégia central de Sarney é atribuir ao setor privado a liderança do desenvolvimento:

“É parte central da **nossa estratégia atribuir ao setor privado o papel de agente dinâmico do desenvolvimento**. Vamos **conter o setor público**, transformando a economia de corrente dessa ação em redução nos preços [sic] ao consumidor. Todos estamos **ansiosos por essa queda de juros e aspiramos a cortes drásticos no setor público**. Esse processo exige administração criteriosa de instrumentos se tentarmos cortar tais despesas com austeridade, esbarraremos no limite do possível, estaremos ameaçados de recessão. Se **administrarmos criteriosamente o setor público contendo-lhe o crescimento, com a queda de juros e a absorção da capacidade ociosa**, o setor privado poderá assumir a liderança do País em seu destino de progresso.” (Sarney, 1985b *apud* Bonfim, 2008: 335-336; negrito nosso).

| 121

E conter os gastos do setor público, escalada dos preços no mercado, reduzir os juros e ampliar a capacidade produtiva do setor privado sem ameaça de recessão econômica.

O crescimento econômico só pode ser retomado com base na confiança e trabalho pela iniciativa privada, diminuição da especulação financeira e ampliação do mercado interno. Os **empresários** devem recuperar criatividade e assumir riscos, tendo o **lucro** como remuneração do sucesso (idem: 336). O Governo vai contribuir “para uma **nova postura empresarial, livre de amarras do governo**”, “Ao **empresário capaz**, ofereceremos **a eliminação simultânea do arbítrio e do paternalismo oficial**.” (ibidem). Ações para simplificar a legislação e reduzir a “insana” carga de obrigações que afligem os empresários.

O Governo Sarney anuncia tempos em que vários instrumentos serão mobilizados para “conter” e “cortar drasticamente” o Estado e os gastos públicos. O que afeta as **empresas estatais**, que devem seguir a contenção de gastos imposta pelo Governo, **limitar despesas, cortar mordomias, responsabilizar administradores perdulários, punir corrupção, esbanjamento e ostentação** (ibid.: 336). Nesse sentido determina cortes de custeio duas vezes maiores que o corte nos investimentos (ibid.). Tudo isto com a implantação dum “eficiente **sistema de planejamento e controle dos gastos públicos**, de modo a permitir à sociedade comando efetivo sobre os recursos governamentais.” (ibid.).

Esse reajuste deve **reduzir o déficit orçamentário potencial** pela metade (de 110 para 50 trilhões de cruzeiros) e permitir que o Banco Central abaixe a taxa de juros e possa vender menos Títulos do Tesouro, diminuindo a dívida pública.

A negociação da dívida externa nacional com os credores internacionais está “difícil”. Os banqueiros e o FMI querem impor condições ao País. Para o Presidente não podemos permitir que os “organismos financeiros internacionais” nos imponham uma política recessiva:

“**Não podemos admitir que a intransigência dogmática de organismos financeiros internacionais imponha ao País uma política recessiva desnecessária**. Nós, homens de Estado, lidamos com fatos e não com teoremas.” (Sarney, 1985b *apud* Bonfim, 2008: 340; negrito nosso).

Os governantes devem encarar os problemas existentes e as soluções possíveis como fatos, não como proposições teóricas. A sociedade não pode aceitar uma solução que seja adequada aos dogmas financeiros, mas que leve a economia nacional à recessão.

Instrumento importante para alterar a desigual estrutura social brasileira é a **Reforma Agrária**. Não somente o problema fundiário em si, mas também acesso ao crédito e a viabilidade econômica da propriedade, para equilibrar a produção e distribuição da riqueza com aumento da produtividade rural.

Na **habitação** é preciso ter **novas formas de produção e financiamento** adequadas à baixa renda. Investir em **autoconstrução e mutirão**. Esta menção sinaliza que o Governo Sarney não aposta no modelo vigente de financiamento e construção em larga escala (BNH e SFH).

A Assembleia Nacional Constituinte (1987-1988) liderada por Ulysses Guimarães (PMDB-SP, 1985-1989), redigiu e promulgou a **nova Constituição Federal** (out./1988). Esta reestabeleceu e ampliou diversos direitos sociais e econômicos, ampliou o sufrágio (a analfabetos maiores de 18 anos), eleições em dois turnos, fortaleceu o presidencialismo, a independência dos poderes Executivo, Legislativo, Judiciário, garantias trabalhistas, direito de greve, reforma agrária etc. (BPR, s/d).

Na política econômica do Governo Sarney foram três planos econômicos: o **“Plano Cruzado”** (mar./1986), **“Plano Bresser”** (jan./1988) e **“Plano Verão”** (jan./1989) com medidas de estabilização econômica, reforma monetária, congelamento de preços e salários e “gatilhos salariais” quando a inflação ultrapassasse 20% (BPR, s/d). O primeiro teve efeito imediato de abaixar a inflação (**36,5%** entre março/1986 e janeiro/1987, IGP-DI, BCB). Os outros não conseguiram conter a disparada inflacionária: **1.453,4%** de janeiro/1988 a janeiro/1989, e **3.136,6%** de janeiro/1989 a janeiro/1990 (idem). Em 1987 a inflação subiu e as reservas cambiais brasileiras caíram, levando à **moratória** do pagamento de juros da dívida externa de fevereiro a novembro, quando o Brasil pagou US\$ 500 milhões ao FMI (BPR, s/d).

As vias de comunicação, cidades novas e renovadas, a integração nacional, a reforma agrária e urbana são aberturas de espaços e lugares “radicalmente” outros para os sentidos do poder. São **heterotopias** movidas pela política, já que nem o espaço nem a folha de papel são neutros (Foucault, 2008). Os lugares são tensionados por movimentos políticos antagônicos, planos diversos, sentidos opostos. Do espaço ampliado do Estado ao espaço ampliado das empresas. Das reformas de base às “agitações regeneradoras” das “classes mais cultas e abastadas”. O desenvolvimento “forçando o ritmo da interiorização” pelo País adentro e novas assimetrias de concentração da riqueza e reformas em marcha lenta.

6.3. Uma “via média” paulista? De Carvalho Pinto a Quéricia

Aqui analisamos a formação da mentalidade de governo paulista entre o Governo Carvalho Pinto (1959-1963) ao Governo Orestes Quéricia (1987-1991).

| 123

Carlos Alberto A. de Carvalho Pinto foi eleito sucessor de Jânio Quadros no Governo de São Paulo. Ao participar do governo aprendeu o que é interesse público:

“O primado do **interesse público**, a intransigente **defesa da moralidade administrativa**, a remuneração financeira – nem sempre bem compreendida, mas cujos frutos são hoje incontestáveis, o dinamismo da ação governamental, o **novo estilo de governo** enfim não é coisa do passado. (...) Sei das responsabilidades que assumo ignoro os sacrifícios que me aguardam num quadriênio sacudido pelas lutas políticas e flagelado pelos **efeitos retardados da inflação, da carestia e de imprevidências administrativas** de toda espécie.” (Carvalho Pinto, 1959: 1; negritos nossos).

Carvalho Pinto se coloca como continuador do “novo estilo de governo” de Quadros, pautado no interesse público, moralidade administrativa, adequada remuneração financeira. Sua atuação como Secretário da Fazenda de Quadros rendeu a ambos prestígio e notoriedade pela reestruturação das finanças estaduais:

“(…) aumentou o grau de centralização da administração financeira, passando a controlar com maior rigor as autarquias e empresas de economia mista, a restringir as despesas e a enfrentar a sonegação fiscal através do reaparelhamento do sistema de arrecadação. A adoção dessas medidas e o crescimento na produção industrial permitiram uma melhoria substancial da situação financeira do governo.” (CPDOC/FGV, s/d).

Adhemar Pereira de Barros foi o último Governador eleito por voto direto da 4ª República, 1946-1967).

Antes foi Interventor Federal nomeado por Getúlio Vargas (sem partido, 1938-1941), Governador eleito (PRP, 1947-1951), Prefeito da Capital (PSP, 1957-1961). Foi afastado e cassado pelo Presidente Castello Branco, sucedido por Laudo Natel o Governo (1966-1967).

Seu discurso de posse anuncia vários problemas administrativos – pautas econômicas, pontos de estrangulamento de infraestrutura, planejamento e bem-estar social.

O orçamento estadual é preocupação primária (Barros, 1963: s/p): em 12 anos o orçamento do Estado foi multiplicado por 100 (de 3 a 300 bilhões de cruzeiros, idem). É preciso estabilizar a moeda, aumentar a produção e diminuir o desperdício:

“Todos esses males têm somente uma cura: estabilização da moeda e essa é impraticável, impossível, irrealizável se nós, iniciativa privada e pública, não colaborarmos e cooperarmos na solução pela maior produtividade e menor desperdício. Só teremos as poupanças necessárias, a financiar nosso desenvolvimento, se nosso rendimento não for totalmente consumido.” (Barros, 1963: s/p).

O financiamento do desenvolvimento só é possível com poupança e dum esforço público e privado de contenção do consumo.

Vários estrangulamentos que impedem o progresso: o Porto de Santos (acessos congestionados à Cidade e ao Porto), energia elétrica e transportes; problemas na Grande São Paulo (abastecimento de água, o metropolitano, anéis rodoviários, moradia popular).

A planificação regional deve ser feita com cuidado. E o cuidado maior deve ser com o bem-estar:

“Defendemos (...) a **política e a economia do bem-estar-social** e econômico que deve ser cuidado no dia a dia, hora a hora, **contra a dos planos majestosos**, e tão **grandiosos**, e tão **vastos** que toda a energia se consome em forjá-los, discuti-los, decantá-los, com uso de forças e sem a coragem para executá-los.” (Barros, 1963: s/p; negritos nossos).

A sistemática de planificação estadual deve formar um conjunto coerente que concatene forças e energias. Uma política focada no bem-estar-social e do cuidado cotidiano, não em produzir planos majestosos e exaustivos. É preciso adequar meios e objetivos e dar coesão entre as classes sociais: fomentar poupança, orientar investimentos, produtividade, formação técnica.

No setor de energia elétrica para geração e distribuição. Nos transportes, Barros evoca uma obra inaugurada em seu mandato anterior:

“A Anchieta, que nos inspirou o caminho do mar para a realização de uma das melhores estradas pavimentadas do país, a pioneira, a que atribuiu a senda para que todo o Brasil tomasse o élan desenvolvimentista.” (Barros, 1963: s/p).

A Rodovia Anchieta, caminho do mar ao planalto, o padre jesuíta do período colonial, vira símbolo do “élan desenvolvimentista” rodoviário que se expandiu pelo Estado e pelo País.

Roberto Costa de Abreu Sodré (ARENA, 1967-1971) foi eleito indiretamente (pela ALESP) Governador de São Paulo. Em seu discurso fica evidente a identidade com o regime, a memória “combatente” e sua visão sobre a **planificação**. Sodré se coloca numa geração que combateu a ditadura do Estado Novo que emobrecer moral e material a Nação, mistificou o povo e endeusou “fantasmas carismáticos” (Vargas). Combate que lhe deu o ideal da “liberdade” e “repugnância moral à corrupção” (Sodré, 1967: s/p).

As áreas sob poder do Governo devem ter procedimentos racionais de **diagnóstico** e **planejamento**. Estabelecer a hierarquia de urgências em acordo com os recursos disponíveis e a previsão de receitas. Devem ser elaborados estudos e diagnósticos para a formulação definitiva dum **plano de governo**.

Este deve ser feito por um grupo de especialistas qualificados, com **visão política global da situação existente, dos objetivos do Governo, das necessidades do Estado**: “Assim, grupo altamente qualificado, de técnicos e especialistas, coordenados com a visão global e política dos objetivos do governo, procedeu ao levantamento da situação e das necessidades do Estado.” (Sodré, 1967: s/p).

O planejamento deve aproximar a democracia da população, reunir elementos dispersos:

“É impossível uma **democracia econômica**, sem que se faça a **obra de planificação social, tecnicamente centralizada, mas politicamente descentralizada**, com o máximo de participação, nesse esforço, do homem comum, através do seu município ou de sua comuna. (...) este é o meio

mais simples de fazer coincidir a **democracia política** com a econômica, a rural com a urbana.”
(Gilberto Freyre s/d apud Sodré, 1967: s/p).

Alguns movimentos compõem a planificação social freyreana. Centralização técnica com descentralização política rumo ao Município e ao cidadão. Aproximar democracia econômica com a política, democracia rural com urbana. Quatro aspectos qualitativos que no final dos anos 1960 pareciam distantes duma ditadura.

| 125

Paulo Egidio Martins (ARENA, 1975-1979) foi eleito no Colégio Eleitoral estadual sob indicação do Presidente Geisel. Enfrentou logo no início do Governo dificuldades para estruturar seu partido e seu gabinete, tendo que acomodar representantes da situação e da oposição (CPDOC/FGV, s/d: s/p). E uma crise política mais grave em decorrência das mortes do operário Manoel Fiel Filho e do Jornalista Vladimir Herzog (TV Cultura) pela repressão militar, o qual associou falsamente ao PCB (idem). Além do confronto com o movimento estudantil em 1977, incluindo o episódio da repressão no *campus* da PUC-SP (ibidem).

Na economia, fortaleceu autarquias e empresas como a SEADE⁴¹ e o PRODESP⁴²; no planejamento, criou a Secretaria de Negócios Metropolitanos, para cuidar das grandes metrópoles e “um poder intermunicipal, metropolitano”, o CODEGRAN (Conselho de Desenvolvimento da Grande São Paulo), Martins et al (2007: 405-408). O saneamento básico com a SABESP e financiamento do BNH, ampliou o abastecimento domiciliar de 40% a 93% na RMSP (ibidem: 418). Nos transportes, iniciou a construção da Rodovia Bandeirantes e defendia a construção da Marginal e do **metrô**⁴³ na Capital (ibid.: 432; 196).

O caso da FRUTESP, estatizada, reestruturada e privatizada em seu Governo (a primeira privatização do Estado, idem: 416). Martins narra o processo como uma intervenção de caráter social (sua preocupação com os funcionários e com os fornecedores) e de sucesso, que em pouco tempo voltou a dar lucro (ibid.: 437-440). Aproveitou o caso para estabelecer um processo de privatização mais aberto e transparente, contra uma cultura de privatizações cobertas de “um certo segredo, um certo mistério”: “Vamos aproveitar a oportunidade e mostrar que é possível privatizar uma empresa do Estado de maneira aberta” (Martins, 2007: 439). Avaliadas e negociadas condições e preços com a cooperativa de fornecedores, a privatização foi feita na ALESP com todos os dados financeiros disponibilizados:

“Isso ficou como **símbolo de como se pode privatizar uma indústria estatal sem criar as suspeitas** que a maioria das privatizações cria. O que foi que eu fiz? Tornei a privatização transparente e mandei para o órgão legislativo aprovar.” (Martins, 2007: 440; negrito nosso).

⁴¹ Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE) fundada em 1975/1976.

⁴² Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo (PRODESP), fundada em 1969.

⁴³ Quando Ministro da Indústria e Comércio, em missão à União Soviética (1967), levou na comitiva dois empreiteiros brasileiros interessados em aprender mais sobre o método soviético de escavação e construção de túneis de metrô em obras de Leningrado (São Petersburgo) com os “tatuções”: Sebastião Camargo (Camargo Corrêa) e Octávio Lacombe (CBPO), Martins (2006: 293).

André Franco Montoro (PMDB, 1983-1987) foi o primeiro Governador eleito pelo voto popular desde Adhemar de Barros (em 1963).

Seu discurso de posse crítica o autoritarismo e a centralização, põe a necessidade de austeridade e moralidade no governo e de obras públicas para atender as necessidades da população. E de ampliar a participação popular nas decisões governamentais.

O regime político da 5ª República centralizou diversos poderes executivos (especialmente na esfera federal) e se baseou na violência e no arbítrio das Forças Armadas. Tentou com esse “modelo” resolver ou atenuar diversos problemas sociais e econômicos, mas não conseguiu mitigar a desastrosa crise econômica desde os choques do petróleo nos anos 1970: “O modelo **centralizador e autoritário demonstrou-se incapaz de resolver os problemas do país** e de atenuar as desastrosas conseqüências da crise econômica.” (Montoro, 2009 [1983]: 303; negrito nosso). Algo que o MDB, a oposição consentida do regime bipartidário ressaltou nos anos 1960, 1970 e 1980, especialmente durante a abertura política, denunciando os problemas do regime civil-militar e garantindo sua sobrevivência política e ampliação de sua base.

A mobilização da construção civil de equipamentos coletivos, infraestruturas, moradia e áreas de preservação ambiental devem ser prioridade para melhorar a vida da população e a gestão de recursos:

“A construção de casas, escolas, postos de saúde, a produção de alimentos básicos e a melhoria das estradas vicinais, as obras de saneamento e de preservação do meio ambiente são prioridades que respondem ao duplo objetivo de atender às necessidades mais prementes da população e de abrir oportunidades de trabalho, mesmo com os escassos recursos atuais.” (Montoro, 2009 [1983]: 303).

A participação política da população nas decisões governamentais é vista pelo Governador como meio fundamental como direito a ser instituído para ampliar a democracia: “(...) propus simplesmente a minha gente o que lhe tem sido sempre negado: o direito de participar do processo decisório e de escolher seus próprios caminhos.” (Montoro, 2009 [1983]: 305; negrito meu).

Orestes Quércia (PMDB, 1987-1991) foi o segundo Governador eleito pelo voto popular. Expõe várias preocupações com a desigualdade econômica e com práticas políticas negativas a serem combatidas. A existência duma estrutura secular de injustiça social gerou “bolsões de pobreza” no Estado mais desenvolvido do País:

“Uma estrutura econômica secularmente injusta e iníqua que tem acumulado enormes bolsões de pobreza no coração justamente do polo mais desenvolvido da Nação. (...) Acumulação e crescimento associados à distribuição dos fundos do progresso material – eis a espinha dorsal da filosofia humanista que preside os compromissos do PMDB e (...) meus compromissos de Governo.” (Quércia, 1987: s/p).

Para combater a desigualdade o governo deve alinhar crescimento econômico e acumulação de capital com distribuição, afirmando sua “filosofia humanista”. Quércia ressalta que o seu partido (PMDB) deve

usar sua experiência com técnicas e práticas democráticas contra as práticas autoritárias – “vícios tecnocráticos” e “práticas oligárquicas” – que seriam sepultados pela “**hegemonia peemedebista**”.

Quércia adianta alguns elementos do “pemedebismo” apontado por M. Nobre (2013) – uma cultura política construída pelo partido (estruturada a partir de 1980) para blindagem da política às forças populares, uma prática de alianças e balcão de negócios com moralismo na retórica partidária.

Os problemas enfrentados pelas famílias pobres e “menores carentes” mostram a existência dum “déficit crônico” em vários setores: educação, saúde, justiça e reabilitação carcerária, Quércia (1987: s/p).

O Estado deve atacar as causas diretas da violência (“barbárie urbana” e “criminalidade metropolitana”) que são a marginalidade, miséria e pobreza produzidas pela desigualdade. Quércia (1987) lista ações para fortalecer a ação policial, controle e vigilância de “ações anti-sociais” que ameaçam a cidadania, especialmente na periferia da Capital. A ligação entre desigualdade e insegurança pública, entre a pobreza urbana e as forças policiais, coloca a criminalidade como algo a se resolver com armas, controle e vigilância da população periférica.

A situação econômica e urbana paulista requer medidas para correção de problemas estruturais. Uma política de industrialização do interior deve ser prioridade (idem). Os problemas nos transportes coletivos e a primazia do transporte individual sobre o público coletivo – distorção produzida por décadas dum “modelo nacional concentrador e elitista” – deve reduzir. O déficit habitacional que afeta a baixa renda demanda alternativas. O Estado concentra 27% do déficit brasileiro, US\$ 7 bilhões em construção de novas moradias, regularização de lotes e construções, urbanização de favelas, saneamento; além estudar ações complementares em desapropriações, financiamento, instituição de contribuição de melhoria em terrenos ociosos, mudança na política de juros (Quércia, 1987: s/p).

Acima temos material discursivo para analisar alguns pontos fortes de uma mentalidade de governo e administração econômica pelas falas de governadores paulistas do fim do século XX. **Resumidamente: crítica aos problemas inerentes do sistema político; estabelecimento de novos estilos de governo; considerações sobre a importância dum sistema estadual de planificação e crítica aos problemas relativos à desigualdade sócio-econômica e os diversos déficits sociais e investimentos infraestruturais.**

Nossos governadores lideraram o executivo paulista nos períodos correspondentes aos anos finais da Quarta República (1946-1967) e durante toda a Quinta República (1967-1988). O que significa, em termos de poder efetivo ao Estado e ao Governo estadual, autonomia e força relativamente maior no primeiro e relativamente menor no segundo, DOS anos 1960 ao início dos 1980, em decorrência do arranjo

federativo. Com a reabertura do regime político na “distensão” (1979-1985) os Estados e Municípios recuperaram uma maior autonomia político-financeira.

Talvez nesse período, mais uma vez, a “burguesia” como classe dominante tenha percebido que só uma nova constituição e uma nova legislação não são suficientes para assegurar sua hegemonia, mas que deve “inventar uma nova tecnologia que assegurará a irrigação dos efeitos do poder por todo o corpo social, até mesmo em suas menores partículas.” (Foucault, 1979: 218). Algo como o panóptico de Bentham antes ou o “war room” (data room) instalado na SEADE no Governo Paulo Egydio ou o centro de controle operacional do Metrô-SP no Jabaquara ou as torres de controle de aeroporto.

O poder se constitui em maquinário impessoal, rede piramidal, ápice e base se sustentam (idem). É organizado como máquina funcionando com engrenagens complexas e lugares singulares e determinantes, com responsabilidades e poderes, cada um se vigiando: “Trata-se de um aparelho de desconfiança total e circulante (...) A perfeição da vigilância é uma soma de malevolências.” (ibidem: 220-221; **negrito nosso**).

Um conjunto de táticas feitas a partir de urgências particulares e condições locais (ibid.). Como o panóptico de Bentham, arcaizante no olhar, um poder espacializante, vidente, imobilizante – uma “utopia-programa” (ibid.: 222). A burguesia se reproduz por incessante transformação: “(...) ela conseguiu construir máquinas de poder que instauram circuitos de lucro, os quais, por sua vez reforçam e modificam os dispositivos de poder, e isto de maneira móvel e circular.” (ibid.: 223). Esse dispositivo de poder burguês é precário e flexível, permite que a classe mude e se mova.

O que pode produzir alianças improváveis, como entre Luiz Inácio Lula da Silva (metalúrgico e sindicalista) e o Governador Paulo Egydio Martins (engenheiro, empreiteiro) em 1975 (Martins et al, 2007: 481-482). O Governador participou da cerimônia por duas razões:

“(...) primeiro, porque, como empresário, eu tinha vivido a época do peleguismo, e era uma vergonha ver como os sindicatos eram subornáveis, fracos, como qualquer greve era comprada. Eu tinha um verdadeiro asco disso e admirei a figura do Lula, que se apresentava como um sindicalista totalmente contrário ao peleguismo getuliano. (...) ele derrotou a corrente do velho PCB, representada pelo Paulo Vidal. (...) Já cansei de dizer que sou capitalista, mas não sou escravocrata. Quer dizer, não acredito no capitalismo sem um sindicalismo forte. Para que você tenha um capitalismo sólido, tem que ter um sindicalismo também sólido. Achei que um sindicato na mão de uma pessoa jovem, de fora daquela herança getuliana, seria uma coisa altamente importante para o Brasil e para o capitalismo. (...) o capitalismo está permanentemente sendo reformado e deve continuar a ser.” (Martins et al, 2007: 481-482).

O gesto simbólico do Governador empossar o Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos mostra uma inovação de representantes do capitalismo e sindicalismo fortes, se apoiando sob os riscos de cassação, prisão, talvez até pior. E o sindicalista viraria Presidente da República, numa “hegemonia às avessas” ou “o avesso do avesso” (Oliveira, 2010). A máquina do poder e os circuitos do lucro numa versão republicana onde agentes do capital e do trabalho se reconhecem como legítimos e sustentam o regime. Exigências do

trabalho de construção, não só destruição, da rede piramidal do poder capitalista, onde ápice e base se sustentam (Foucault, 1979). Um apaziguado poder/contrapoder entre patronato e operário.

O exercício da hegemonia pelas classes dominantes depende de sua capacidade em manter as normas de exclusão política e da ação coatora para assegurar retribuição assimétrica às demandas de classe (Cardoso, 1976: 194). Assim retribuições simbólicas que transformem as normas dos valores que moldam a política para garantir interesses dos setores dirigentes e das classes dominantes (idem).

O Estado brasileiro é burocratizante, centralizador e dependente. É um “sistema híbrido”: atende aos interesses dos capitais oligopólios enquanto fortalece a Empresa Estatal, amplia a área decisória e os controles do Governo sobre a sociedade civil (idem: 198). “Estado expansionista, disciplinador e repressor”, mais e mais gestor e empresário; controlador de salários e gastos públicos; *malgré* da tendência liberal de Bulhões-Campos, contra o agrarismo, empresários parasitas, pelo grande capital externo, instrumentos financeiros, acumulação (ibidem: 199).

O “Moderno Príncipe” brasileiro é o próprio Estado, máquina sem sujeito aparente: a crescer e auto-gerida pela força da aliança monopólio estatal-multinacionais e do “integralismo elitista” com horror à soberania popular (199-200). Na onda de crescimento 1969-1973 expansão fácil, industrializante e exportadora, depois o “*post festum*”: crise política se a facção dirigente não reorientar as políticas (ibid.: 202-203).

A “tendência burocratizante” é o fortalecimento do Estado via “projetos-impacto” com alteração de alianças e/ou coerções para garantir domínio em meio às classes dominantes como no Governo Geisel (e Paulo Egydio) – Estado como organização e empresa, burocracia e capitalista produtivo – recrutando diversos “agentes das frações no poder” e novos personagens para responder pressões sociais, mesmo sem incluí-los no círculo restrito dos dirigentes (ibid.: 203-205). O regime não é só um “clubes de funcionários” controlado pela corporação militar, é um regime de empresas (ibid.: 204).

Tal modelo se baseia na relação relacionamento empresa-Estado: Empresas Públicas passam ter voz dentro do Governo; forças privadas beneficiárias do regime são incorporadas nos “anéis burocráticos”: círculos de informação e pressão (poder) para permitir articular setores do Estado e das classes sociais na solução dum problema (idem: 208). Parte do Estado vira empresa e as empresas acessam núcleos decisórios do Estado, tendo na Presidência um “Poder Moderador” (ibidem: 211). São Paulo/SP e Brasília/DF como capitais de Estados heterogêneos: SP do Estado lockeano, da persistente sociedade civil e DF do Estado hegeliano, do Poder que se incorpora aos funcionários e à classe média (ibid.: 209-211).

Na realidade contraditória do Estado, os “agentes deste Comitê Executivo” (da dominação) tem que se legitimar perante a si mesmos e assumir metas dos interesses gerais: “devem buscar mediatizar a relação entre os sócios-proprietários do Condomínio do Poder e os sócios portadores de meras ações preferenciais, que constituem as camadas dominadas.” (ibid.: 217).

Com a emergência da “Sociedade Industrial de Massa” e suas necessidades complexas, o regime não consegue atender as demandas das massas. O que abre margem a novas forças sociais da massa trabalhadora urbana e mesmo a formação de um “**Partido dos Assalariados**” no futuro (Cardoso, 1976: 220). O que ocorreu com as greves de 1979 e a organização do Partido dos Trabalhadores nos anos 1980. Uma representação partidária para disputar espaço no “condomínio do poder” como simples sócios contra os sócios-proprietários, ascender como camada dominada em luta dentro da ordem democrática.

Dois pontos são importantes aqui: falamos dos sistemas hegemônicos dentro do Estado (forças produtivas, políticas e partidos em disputa) e tipos de política (grande/alta ou pequena/baixa), formulados por Gramsci (2022: 20-21). Quanto à política, uma distinção: “**grande política**” são os problemas de fundação de novos Estados e defesa, destruição ou conservação de “estruturas orgânicas econômico-sociais” (idem). Enquanto a “**pequena política**”:

“compreende as questões parciais que se apresentam no interior de uma estrutura já estabelecida em decorrência da luta de predominância entre frações de uma mesma classe política.” (Gramsci, 2022: 21).

É grande política tratar das estruturas econômico-sociais e é pequena política tratar das questões no interior duma estrutura já estabelecida. É grande política tentar reduzir tudo à pequena política assim como é “dileitante” tentar por questões da pequena política como questão de grande política (idem: 22). Isto é, considerar cada elemento particular como questão da “reorganização radical do Estado” (ibid.). Pensemos em algumas rupturas de estruturas econômico-políticas orgânicas brasileiras como a propriedade privada (das pessoas escravizadas ou a propriedade fundiária-imobiliária) para fundar novas estruturas: a dileitante discussão sobre expropriação e indenização dos grandes proprietários que contribuiu com a ruptura de regimes constitucionais e representativos (queda do Império e fim da 4ª República). Ou a discussão mais recente das formas de alienação do patrimônio público como ‘redentoras’ dos fundos, investimentos e orçamentos estatais. Temos a pequena política da propriedade privada colocada como grande política estatal para superar a crise fiscal (etc.). É colocar as disputas ‘condominiais’ do poder no centro do debate de reorganização do Estado.

Os espaços, em longa marcha para aparecer como problema histórico-político, como analisa Foucault (1979: 212), passa a ser estudado sob a forma econômica-política. As fixações e os fluxos especiais deixam de ser negligenciados e aparecem aos “olhos do poder”. Alguns dos problemas fundamentais desde o século XVIII continuam na pauta de especialistas e políticos: localizações (climas e solos), coexistências (densidades de pessoas e coisas), moradias e deslocamentos motivam “administradores do espaço coletivo” (idem: 213-214).

O Estado de São Paulo, a MetrÓpole e o Metropolitano como “contraespaços” dos regimes vistos como negativos. A planificação emerge como mecanismo de governo para mudar características sedimentadas

na geografia regional e urbana e na sociedade civil, política e militar. A instituição dum planejamento metropolitano (estadual) e do municipal dão outra forma aos projetos de infraestrutura a serem implantados. Emergem novas empresas estatais com capacidade para investir em melhorias e expansões. Linhas, ramais, estações e terminais ferroviários, metroviários, rodoviários “integrados” e “multimodais” passam a ser o horizonte superior de modernidade e tecnologia industrial e social. Os fluxos de entrada e saída passam a ter um controle maior, assim como a abertura e o fechamento das redes (Foucault, 2013). As velhas e simples paradas e estações dão lugar à estações integradas e terminais multimodais; as antigas colônias e loteamentos nos arrabaldes cedem espaço, estratégico à vilas ferroviárias, conjuntos habitacionais e comerciais, *shopping centers*. Espaços comerciais aos poucos se generalizam nos interstícios da malha férrea.

6. 4. Desenvolvimento, neocapitalismo e planejamento: controvérsias de Gudin e Simonsen (1945)

Aqui resgatamos a polêmica dos economistas nos Conselhos do Estado Novo e tentavam influenciar a política econômica brasileira em direções opostas, ao desenvolvimentismo (Roberto C. Simonsen) e ao neocapitalismo ou neoliberalismo (Eugênio Gudin). O primeiro, destacado industrial paulista, o segundo, ilustre acadêmico e funcionário público carioca. Ambos defendendo posições aparentemente contraditórias, mais intervenção estatal e mais liberdade de mercado (Simonsen & Gudin, 2010 [1978]).

O livro analisado reúne os relatórios apresentados por Simonsen e Gudin no Conselho (CNIP) e na Comissão de Planejamento Econômico (CPE) do Governo Federal em 1944-1945. Além dos comentários de Reis Velloso e Von Doellinger (2010). Discursos que trazem elementos fundamentais das agendas citadas e que serão praticados pela política econômica governamental ao longo da segunda metade do século XX.

O contexto histórico da controvérsia entre Simonsen e Gudin, como apontam Reis Velloso e Von Doellinger (2010), é o dos debates sobre a política econômica em formulação pelo Governo ao término da Segunda Guerra Mundial, o Pacto do Atlântico e Bretton Woods (1942-1944), o diagnóstico da economia brasileira pela Missão Cooke (1942) e o acúmulo de uma experimentação econômico política de cunho “corporativista-nacionalista” (Von Doellinger, 2010: 24).

Os economistas, então já com alta reputação (hoje reconhecidos como fundadores da ciência econômica brasileira), participaram dos Conselhos consultivos criados assessorar Getúlio Vargas nas decisões econômicas. Suas visões de mundo, opostas com relação às perspectivas de desenvolvimento econômico e estatal deflagraram um conflito ideológico numa troca de textos e cartas onde expuseram argumentos aos técnicos, políticos e conselheiros do círculo econômico do Estado Novo.

Em linhas gerais, Simonsen advoga um planejamento como técnica institucional de desenvolvimento; Gudín rechaça o planejamento proposto por Simonsen, que chama de “industrialista-protetionista-intervencionista” (idem: 29). Defende uma intervenção estatal mínima para “impedir que a liberdade fosse utilizada para matar a liberdade” (Gudin, 1945 *in* Simonsen & Gudín, 2010: 65).

O primeiro texto, “A planificação da economia brasileira” (Simonsen, 1944/1945 *in* Simonsen & Gudín, 2010: 39-61), retrata a situação da economia brasileira e latino-americana na guerra e a subida vertiginosa de preços dos minerais e agrícolas em 1938-1942, criando um “enriquecimento ilusório” (idem: 38).

Entretanto a Missão Cooke identificou a persistência de fraquezas no setor industrial: 1) dependência de importação de petróleo, 2) importação de carvão, 3) carência de metais e equipamentos (ibidem: 39). E nas infraestruturas: diminutas extensões das estradas de ferro e rodagem, da energia elétrica produzida, do maquinário industrial obsoleto e baixa produtividade, falta de técnicos, carência de capitais, de mão-de-obra, legislação e organização inadequadas (ibid.).

Impõe-se a planificação para o desenvolvimento:

“Impõe-se, assim, a planificação da economia brasileira em moldes capazes de proporcionar os meios adequados para satisfazer as necessidades essenciais de nossas populações e prover o país de uma estruturação econômica e social, forte e estável, fornecendo à nação os recursos indispensáveis a sua segurança e a sua colocação em lugar condigno na esfera internacional.” (Simonsen, 2010 [1945]: 44).

Planejar a economia para atender as necessidades básicas da população e fornecer recursos à nação. Daí emergem duas questões: a) como obter um financiamento tão vultoso? b) até que ponto exercer o intervencionismo de Estado na execução dos planos? Uma fonte possível: reservas brasileiras no exterior, usar ao menos **50%** das disponibilidades. O grau de intervenção deve ser estudado junto às entidades de classe, dentro dos preceitos constitucionais, **usando ao máximo as capacidades da iniciativa privada**, sem prejudicar com instalação de iniciativa concorrente (idem: 46).

No segundo texto “Rumos de política econômica” (Gudin, 1945 *in* Simonsen & Gudín, 2010 [1978]), há uma análise pormenorizada do Relatório da Missão Técnica de 1942 e uma resposta a proposta de Simonsen.

Gudin afirma que Simonsen filia-se a corrente que vê no plano a solução de todos os problemas e “Não compartilho dessa fé”, acredita nas análises das deficiências, deformações, erros e correções de cada setor (idem: 60). Faz uma crítica da concepção de planejamento ligada ao regime político:

“(…) à corrente dos que **veem no “plano” a solução de todos os problemas econômicos, espécie de palavra mágica que tudo resolve, mística de planificação** que nos legaram o fracassado New Deal americano, as economias corporativistas da Itália e de Portugal e os planos quinquenais da Rússia.” (Gudin, 1945 [...]: 60).

A planificação é uma “mística” ligada ao plano fracassado dos americanos, das economias corporativistas italiana e portuguesa e do comunismo russo. É uma solução mágica do pensamento corporativista. Não há melhor caminho para consolidar “**um regime totalitário de capitalismo de Estado**”, avançado nos países

européus citados; assim como “garantir a **proteção paternalística** do Estado aos “interesses existentes”, especialmente **aos dos atuais industriais** de cuja associação de classe é o conselheiro Simonsen operoso presidente (...).” (Gudin, 1945 [...]: 60-61; negrito nosso).

A argumentação liga despreocupadamente planos econômicos e regimes políticos, atribui valores negativos aos mesmos (fracassado, corporativistas, totalitário e paternalística) e por fim aposta o interesse corporativo do oponente. Num típico “argumento *ad hominem*”, dirigido à pessoa, e não ao que está em debate (Amossy, 2008).

No raciocínio teórico, Gudin resgata alguns fundamentos do “*laissez-faire*” que era, “em princípio, a **negação do plano.**” (idem: 65). O que não significa desinteresse do Estado pela economia, mas pelo contrário, sua ação ampliada e limitada no campo econômico. Vários problemas complexos requerem instrumentos e instituições estatais: moeda, tributação, **comunicações** marítimas e terrestres, postais, telegráficas, aduanas, imigração, **serviços de utilidade pública** (estrada de ferro, gás e iluminação, telégrafo, eletricidade. Novos instrumentos de progresso que demandaram ampliar as ações do Estado em regulamentar e fazer cumprir a legislação de cada instrumento. Cada um com seu campo distinto onde “**Estado devia impedir que a liberdade fosse utilizada para matar a liberdade.**” (ibidem).

Cabe distinguir o Estado liberal do Estado socialista pelo exemplo do tráfego de veículos:

“(...) podia se comparar a um regime em que os veículos podiam **circular à vontade sem obediência a qualquer regulamento** e em que os veículos pesados **forçavam os mais leves a ceder-lhes o passo.** O **estado socialista** seria o estado em que a autoridade central fixaria **imperativamente** a rota e o percurso de cada veículo. O **Estado liberal** é aquele em que os veículos podem ser conduzidos ao destino de livre escolha de seus condutores, mas **com a obrigação de respeitar o código de trânsito.**” (Gudin, 1945 [...]: 66; negritos nossos).

O ordenamento da circulação na cidade serve para distinguir criticamente três modelos de organização da produção social e de representação política. Um primeiro, de característica mais anárquica, sem regulação que privilegia a circulação dos mais pesados. Um segundo no qual uma autoridade central fixa imperativamente rotas e percursos. E um terceiro que deixa a circulação livre aos motoristas, mas os obriga a respeitar um código. Uma autoridade imperativa versus uma liberdade codificada. Eis o sentido liberal da regulação estatal: definir um código para o “deixar fazer, deixar passar”. A importância da noção liberal inglesa do “*rule of law*” no campo legal e estatal (Foucault, 2008).

Contrapõe as filosofias liberal e “coletivista”. A primeira com o ideal do livre mercado e da mobilidade dos fatores de produção, regulados pelo “sufrágio interrompido dos preços” que traduzem a demanda efetiva de mercadorias e serviços. A segunda com o ideal do “plano perfeito imposto por uma autoridade onipotente.” (idem: 70).

O *New Deal* ilustra a interdependência da economia com a política: para gerar prosperidade é necessário “um estado-maior industrial com poderes ditatoriais” em plena democracia. (S. Chase *apud* Gudin,

ibidem). Ou para Hayek: o estadista democrático precisa escolher entre planificar a vida com poderes ditatoriais ou abandonar os planos (*apud* Gudin, *ibidem*). Entre liberalismo e coletivismo não há meio termo: “A diferença entre as duas filosofias é radical e inconciliável.” (*ibidem*).

Julgados os resultados dos primeiros anos do *New Deal* (1935-1938), na opinião de Gudin, só um princípio certo: **execução de obras públicas pelo Estado como meio para contrabalançar a depressão** (a política de investimento do próprio plano afugentava capitais privados).

Outras experiências de planificação econômica ocorreram em ditaduras europeias e produziram caos econômico em Portugal de Salazar e Itália de Mussolini. Na versão positiva, ditadura pode ser inteligentemente usada, substituir o caos, as peleias partidárias e injunções políticas:

“A ditadura, escrevia eu alhures, **é um acordo tácito entre um homem e um povo**, em que este abdica, por certo tempo, de suas liberdades e prerrogativas, **em troca da promessa de um grande governo**. Era o princípio e o espírito das ditaduras romanas outorgadas pelo Senado. E casos houve em que a promessa foi cumprida. **O mal está, porém, não só no risco de não cumprimento da promessa do ditador, como nas catástrofes políticas que a História registra** como epílogo das ditaduras.” (Gudin, 1945 [...]: 72; negritos nossos).

O segredo da ordem e do progresso estaria na planificação econômica pelo Estado. Não importam os sacrifícios ou as extorsões da população, os ingênuos acreditam na farsa praticada do corporativismo. Para o autor o mal não está na ditadura em si (que pode ser pragmaticamente benéfica), mas no risco de não cumprir a promessa de governo e nas possíveis catástrofes políticas resultantes. O autor flerta com a liberdade desmedida dos poderes ditatoriais, mas alerta que os riscos podem ser ainda maiores. Seu pensamento balança entre “liberalismo” e “liberismo”, liberdade econômica-política e liberdade econômica e não política (como Gramsci diferenciou no pensamento italiano, 2022: 47-54).

Ainda assim opta pela “**corrente neocapitalista**”:

“(…) é favorável a uma mais estreita colaboração da economia privada com o governo, no sentido de uma “**economia policiada**”, com amparo à **livre concorrência e combate aos monopólios**, às restrições e aos abusos das patentes, de um **vasto programa de obras públicas** “preparado de antemão para ser aplicado quando isso se tornar necessário para compensar o declínio da atividade privada”. (Gudin, 1945 [...]: 74; negritos nossos).

A via neocapitalista preferencial é da “**economia policiada**” colaboração do privado com o público, da concorrência contra o monopólio, das obras públicas como contraciclo, para minorar flutuações e estabilizar a produção e o emprego na iniciativa privada (*idem*: 74-75).

A “mística” do plano pode ser usada em proveito de doutrinas políticas e interesses econômicos específicos:

- 1) os **socialistas-comunistas** com o plano formulado e dirigido pelo Estado como instrumento para suprimir a propriedade e invadir a economia privada
- 2) a **burocracia** que acumula poderes e proventos no regime do plano

3) os **interesses pessoais** ("*vested interests*") - que usam o plano como instrumento de eliminação da concorrência e consolidação de "situações adquiridas". (ibidem: 78)

O Brasil, com o avanço do Estado em vários setores da economia privada, já está no caminho do Capitalismo de Estado – nas ferrovias, portos, navegação, siderurgia, produtos agro-florestais, papel, gado, frigoríficos – em vários setores antes privados “tal qual a Rússia. (...) Se queremos marchar para o capitalismo de Estado, para o comunismo, para o nazismo ou para qualquer modalidade totalitária, estamos no bom caminho.” (ibid.: 80).

Se desejamos caminhar à democracia liberal, urge voltar à economia privada as empresas industriais em mão do governo. Vender ações e debêntures ao público e permitir participação estrangeira. Mesmo empresas de capital misto não são boa solução: a participação estatal afugenta o capital que receia a administração da empresa por critérios políticos (ibid.: 81).

Os "*handicaps*" do Estado de gerenciamento político e a burocracia controladora são elementos do pensamento liberal receoso ao estatal: 1) primazia da função política na administração: é o "*political management*"; 2) a burocracia indispensável - em si uma máquina "ronceira" (lenta). Para completar a caracterização negativa das empresas estatais, as supostas vantagens percebidas pelos agentes privados: uma vida livre de aluguel, impostos e custos ("*rent free, tax free, cost free*"), "sugando o erário público ou o Banco da Nação." (ibid.: 82).

Gudin nos traça um belo retrato do pensamento econômico liberal, no que mais tarde Foucault (2008) iria chamar "**Fobia do Estado**" ou "crítica inflacionista", argumentos demasiadamente críticos ao Estado e ações econômicas baseados mais no medo de que a gestão estatal das liberdades acabe gerando despotismos (idem: 104). A estatização e a planificação são perigosos ao futuro da sociedade (ibidem: 122). Todos os defeitos são atribuídos ao Estado e a economia de mercado deve regular a ação estatal de ponta a ponta (ibidem: 158).

Um terceiro texto "**O planejamento da economia brasileira**" de Simonsen (1945 in Simonsen & Gudín 2010: 132) contrasta com Gudín. Ele faz um esclarecimento. O sistema de governo, a coletivização da propriedade e o planejamento econômico são três coisas independentes uma da outra. A superioridade da URSS perturbará a opinião mundial porque o público não irá distinguir entre a forma de governo e a técnica de planejamento, ficando com a impressão de que o comunismo salvará o mundo do colapso econômico (implicitamente a interpretação de Gudín).

O **planejamento** é "uma coordenação de esforços para um determinado fim." Não existe mística do **plano**, mas o desenvolvimento lógico dum instrumento de ação socioeconômica capaz de agir sobre os problemas presentes - instrumento incompreendido pelos "saudosistas" que enxergam os encantos do século XIX (idem: 134-135).

O planejamento econômico é arma de sobrevivência política contra abusos e instabilidades. Especialmente em países onde há sufrágio universal e a maioria da população votante não é proprietária, **a propriedade privada só se manterá plena enquanto a maioria estiver convencida de que este direito é do interesse de toda sociedade** (Simonsen, 1945 (...): 135).

Economistas como Gudin não entenderam o fundamento do planejamento moderno, continuam presos ao século XVIII e ao *homo economicus* individualista. Falta noção do avanço da humanidade, da geografia, do desenvolvimento (idem: 153-154).

Um trecho do discurso de Vargas na inauguração CPE é mobilizado para criticar o laissez-faire:

“Só as mentalidades impermeáveis aos ensinamentos dos fatos podem acreditar ainda na validade dos princípios do laissez-faire econômico e nos seus corolários políticos. O livre jogo das forças sociais (...) é a anarquia pura e simples. Esta verdade, cabalmente confirmada pelas imposições da guerra às grandes potências mundiais, torna-se de maior evidência em relação aos povos como o nosso, em plena fase de crescimento e expansão. País novo, no sentido da apropriação dos recursos naturais e sua valorização, o Brasil reclama disciplina e método em todas as atividades criadoras de riqueza.” (G. Vargas, Simonsen, 1945: 138)

Ainda que mentes impermeáveis não tenham aprendido com a experiência da guerra, o Brasil precisa de método e disciplina para criar riqueza. E não é com anarquia “pura e simples” que fará isso.

Para dar uma interpretação mais complexa da relação entre governo e sistema econômico, Simonsen expõe quatro tipos de governo (Lowin, *Time for Planning*):

- a) **o Estado será o proprietário e o administrador de todos os recursos naturais e econômicos e agirá na base de um plano nacional total.** Será esse o padrão do Estado socialista ou do Estado capitalista que existe hoje na União Soviética e que reponta em alguns outros países da Europa;
- b) **o governo assumirá o papel de guia, auxiliando o desenvolvimento de programas industriais e sociais.** Para esse fim, utilizar-se-á de seus poderes através do regime fiscal e monetário, regulando ainda, a política industrial em relação à sua orientação, seu modo de operar, preços e legislação trabalhista. É esse o padrão da economia dirigida que se está alastrando na Grã-Bretanha e em outras regiões do Império Britânico;
- c) **um terceiro tipo será o da iniciativa privada compensada pela ação governamental, que se esboça no caso norte-americano.** O governo tornar-se-á, cada vez mais, o árbitro entre os diferentes grupos e corrigirá as falhas e defeitos verificados na economia nacional, resultantes do desperdício em concorrências desleais e práticas monopolistas;
- d) **o quarto tipo será o de uma organização econômico-social mista,** em que se conciliam alguns aspectos do capitalismo e do socialismo de Estado, do cooperativismo e da iniciativa privada compensada, tipo esse que se desenvolverá, provavelmente, na Índia, na China e em alguns países da América Latina.” (Simonsen, 1945: 162; negritos nossos).

Resumidamente temos os tipos: socialista-soviético, britânico, norte-americano e a organização econômico-social mista (Índia, China, América Latina). Bem diferente da dicotomia de Gudin.

A intervenção estatal tende a falhar quando há incapacidade da iniciativa privada. Combate ao monopolismo, rigoroso controle das utilidades públicas, execução de serviços pelo Estado vem sendo adotados por governos liberais e nem por isso são incompatíveis com empreendimentos particulares

(idem: 170-171). A deficiência de empresário/empregador só pode ser corrigida pelo Estado, via empresas autárquicas ou economia mista.

No último texto, “**Carta à Comissão de Planejamento**” Gudin (1945 in Simonsen & Gudin 2010: 181) retruca argumentos de Simonsen. Critica a ação das entidades das classes produtoras que usam os debates ao sabor de suas preferências. Como se exercer a atividade econômica os suprisse de conhecimentos técnicos e teóricos de economia: “(...) confesso que em vinte anos de atividade produtora nada aprendi que me suprisse os conhecimentos indispensáveis de economia pura ou aplicada.”. (idem: 184). As entidades se valem “às **táticas dos parlamentos políticos**, fazem vingar conclusões e princípios ao sabor de suas preferências.” (ibidem). Mais uma argumentação *ad hominem*.

Define quais devem ser as funções exclusivas de planejamento estatal:

“É, a meu ver, **função privativa do Estado planejar**: a saúde e a educação; a moeda, o crédito, as finanças públicas, o regime tributário; as **obras públicas; os serviços de utilidade pública, com execução por concessão ou delegação, especialmente os de transportes, comunicações e energia hidroelétrica**; a política de fomento à produção industrial, agrícola e mineira; a defesa e segurança nacionais; a organização do serviço público civil; a imigração, a legislação e o seguro sociais; as medidas de **proteção ao solo**, de fiscalização de gêneros alimentícios, de combate aos abusos do capitalismo etc., etc.

Tudo, em suma, que é necessário fazer e que não cabe à iniciativa privada.

Ampare o Estado as indústrias merecedoras de proteção, incentive a formação de novas indústrias pela concessão de favores, **indo até a garantia de juros ou à subvenção, se necessário – mas não participe diretamente dos empreendimentos industriais**. (...) não participe diretamente da atividade agrícola e, uma vez restabelecida a normalidade do comércio e dos transportes, acabe com os “institutos” do açúcar, do café, do mate, do sal, do pinho etc.” (: 189; negritos nossos).

Ao Estado deve caber tudo que não é feito pela iniciativa privada. Principalmente legislação, organização e fiscalização de produtos e serviços; amparo e garantia financeiras aos produtores privados, vetada e participação direta no capital dos empreendimentos. A intervenção deve ocorrer somente em situações excepcionais e não deve ser prorrogada sem justa causa. É um perigo prorrogar o “estado de sítio” sem causas adequadas, é o que fazem os “*newdealers*” no “new-dealismo” (idem: 189-190; 71).

Há uma estratégia em marcha no neocapitalismo formulado por Gudin. Usar dados de setores e planos econômicos distintos sem nenhuma preocupação com contextualização histórico-política) e uma reposição das ações e limites recomendados pelo liberalismo ao Estado. Onde as crises e insuficiências sistêmicas são explicadas por fatores alheios ao modelo econômico, decorrem exclusivamente de guerras, catástrofes, falta de regulações etc. Gudin critica o uso de “táticas” para fazer vingar conclusões ao sabor das preferências, mas não escapa do mecanismo ao reproduzir dogmas do *laissez-faire*.

7 O MODELO DE NEGÓCIO ESTATAL

A transição ao modelo da grande empresa estatal proprietária e concessionária de transporte público coletivo (sobre trilhos ou pneus) ocorre gradualmente entre os anos 1930 e os 1980. Em meio ao movimento de ascensão e queda da estatização e nacionalização do setor desde meados do século XIX.

7. 1. Superar os monopólios privados: as empresas mistas ou estatais em debate

Do começo ao meio do século XX muitas metrópoles enfrentam graves problemas com suas redes de transporte coletivo. Muitas das concessionárias privadas entram em crises e necessitam de garantias e resgates estatais. O debate sobre os modelos privado, misto e estatal de propriedade e gestão do transporte avança em várias direções.

No debate local sobre o metrô, tanto Prestes Maia (1930) quanto Leão (1945) defendem o modelo de negócios no qual o planejamento, construção e operação deveria ser via empresa da Prefeitura isolada do interesse privado por lucro.

Argumenta Prestes Maia que a Prefeitura dirija o “sistema de viação urbana” e oriente o crescimento urbano:

“Um sistema de viação urbana **não pode ser deixado ao sabor das empresas que o exploram**. Ele constitui um elemento formidável e decisivo da vida e movimento. Maximé nas aglomerações em rápido desenvolvimento, e que é mister dirigir, **esse instrumento não pode fugir a sério controle municipal**. Na expansão das cidades o papel dos transportes rápidos é preponderante. Não menos na questão do centro, quando se procura francamente orientar seu desenvolvimento.

(...) O metrô assume francamente a função coletora e, por seu raio de ação, **é o instrumento que permite às grandes cidades modernas a sua extensão desmesurada.**” (Prestes Maia, s/d apud Leão, 1945: 37-38; negritos meus).

Pela função que desempenha na expansão da “cidade moderna” o Município não pode renunciar ao controle e deve exercê-lo com responsabilidade. A viação urbana deve transpor a esfera dos interesses particulares privados e desempenhar um papel mais amplo no direcionamento do crescimento urbano.

Vários aspectos precisam ser considerados no modelo de exploração do negócio do metropolitano (Leão, 1945: 214-224). As condições econômicas locais (viabilidade e retorno). O sistema tarifário (tarifa única ou variável?). O que deve separar o “metrô” do “subúrbio” (densidade etc.), os tempos de viagem, operação das linhas (paradoras, expressas, regionais).

Diferentes modelos existem, resumidos pelo autor (idem: 224):

- 1) **Berlim (Alemanha)** - governo financia construção e cobra um aluguel baseado no investimento (autarquia pública);

- 2) **Hamburgo (Alemanha)** - propriedade mista (municipal e privada) com garantia de rendimento aos acionistas (economia mista);
- 3) **Paris (França)** - propriedade municipal com operação privada sob concessão (autarquia pública);
- 4) **Boston (EUA)** - propriedade municipal com operação privada sob concessão-arrendamento (autarquia pública);
- 5) **Filadélfia (EUA, Market Street e Elevated)** - construção privada e prolongamento municipal operados sob arrendamento (economia mista);
- 6) **Chicago (EUA)** - construção privada e prolongamento municipal;
- 7) **Nova York (EUA)** - parte privada e parte municipal (economia mista);
- 8) **Moscou (Rússia/URSS)** - construção e operação pública (autarquia pública);
- 9) **Buenos Aires (Argentina)** - construção privada, centralização pelo Governo e controle misto (economia mista).

São três modelos possíveis: a) empresa privada, b) empresa pública autárquica e c) sociedade de economia mista (idem). O modelo adotado pela última cidade é o preferido pelo autor (funcionário da Prefeitura de São Paulo) e por um autor que ele citou em extenso (Zamboni, do Subte de Buenos Aires):

“(...) la Sociedad entre el Municipio y la concesionaria, es el que puede determinar el mejor control de las autoridades, alejandolo de los vicios de la burocracia administrativa, en el caso de la administración por la comuna y de todas las dificultades inherentes a las administraciones privadas por falta de control en las sociedades particulares.” (F. Zamboni apud Leão, 1945: 224; itálico e negritos meus).

“Somos da mesma opinião do eng. Zamboni. Acreditamos que, entre nós, a sociedade de economia mista, sob forma de sociedade anônima, formada com a participação do Governo e de particulares, é que deveria receber a incumbência da exploração das linhas do metropolitano e das linhas de superfície. **Dentro de um sistema unificado a ela caberá a “exclusividade” de todo o transporte coletivo urbano.**” (Leão, 1945: 224; negritos meus).

O **modelo empresarial misto** (Sociedade de Economia Mista) permitiria algumas melhorias em relação ao modelo privado monopólico: 1) melhor controle via autoridade pública, 2) alheio aos “vícios da burocracia administrativa” e 3) e das dificuldades inerentes da falta de controle da iniciativa privada. Leão reforça essa opinião e acrescenta algumas características suplementares: 1) adoção do modelo de Sociedade Anônima com controle acionário misto (município e investidores particulares), 2) controle unificado e monopólio da operação dos transportes. O modelo misto (público-privado) iria harmonizar a operação do metropolitano. A propriedade e controle local, concessionário privado na operação (Zamboni) e Sociedade Anônima com controle misto e operação monopolizada (Leão) em prol da eficiência do serviço e do interesse coletivo.

A relação entre metrô, trem, ônibus, bondes deve ser complementar e não competitiva. As linhas de subúrbio e linhas metropolitanas devem operar de modo a distribuir os viajantes numa rede coordenada e integrada (idem: 227).

Há uma proposta normativa da rede e da organização encarregada do metrô por Leão:

- 1) linhas “de subúrbio” e “metropolitanas” complementares e integradas,
- 2) a velocidade operacional deve aumentar,
- 3) o uso do material deve melhorar,
- 4) a coordenação em rede (subúrbio-metrô) deve otimizar o sistema.

O “problema do metropolitano” pode ser solucionado por medidas corretoras dos efeitos negativos (Leão, 1945: 234-236):

- a) **O problema dos transportes é um problema social** cuja solução “representa sábia medida político-administrativa de alcance inestimável”;
- b) Os serviços de transporte “devem ser **unificados e coordenados.**” A prestação dos serviços deve ser feita exclusivamente e por uma única empresa;
- c) **O órgão incumbido da unificação deverá ser uma Autarquia Municipal**, a prestação deve ser sob Sociedade de Economia Mista;
- d) O sistema a ser adotado deve abranger metrô, bondes, ônibus e trólebus - as proporções de cada devem atender demandas locais e gerais;
- e) As linhas rápidas devem ser estudadas imediatamente, a construção não pode ser adiada, é preciso fazer o levantamento do sub-solo, sondagens, regulamentar as construções vizinhas às futuras radiais do subterrâneo;
- f) **Impõe-se a construção de um Anel de Irradiação subterrâneo** com função coletora no Perímetro Central, recebendo linhas radiais e troncais com raio de 8 km (inicialmente)
- g) O Metropolitano em São Paulo “está fadado a ser a espinha dorsal do sistema de transportes coletivos unificado”. Suas qualidades como “grande obra”: “**ser remuneradora logo de início e ter maiores e melhores possibilidades de expansão**”;
- h) O Metropolitano irá **contribuir ao engrandecimento e embelezamento da capital.**
Engrandecimento - Irá permitir a extensão dentro dos melhores preceitos de higiene.
Embelezamento - permitirá a “retirada da medonha linha aérea de contato”, “dos monstrenhos veículos de superfície”, “do trambolho das vias permanentes” - enfim, a melhor solução para habitação e “zoning”;
- i) **A construção do metropolitano não oferece dificuldades técnicas ou econômicas.** “Sua construção é apenas uma questão de ordem político-administrativa.” A exploração do serviço deve ser baseada no “serviço pelo custo” (sem lucratividade) e as linhas de superfície devem ser mantidas pela empresa, em coordenação com as linhas rápidas.

Vencidas as barreiras da “ordem político-administrativa”, caso atenda tais características, a obra do metropolitano seria capaz de resolver problemas sociais, ambientais, estéticos e ter um “alcance inestimável”. E pela concentração dos fluxos de passageiros a atividade seria remuneradora do capital empregado desde o princípio, embora deva prestar o serviço pelo custo de reposição (sem lucro).

Em alguns pontos a ‘**retórica pró-metrô**’ de Leão não consegue superar a visão tanto positivista da superação dos problemas da cidade real pela adoção dum sistema de engenharia (infraestrutura).

A construção do metrô seria apenas um mesmo problema político-administrativo deslocado no tempo e no espaço. O modelo defendido tem **uma contradição interna**: se o capital é misto então a atividade deve gerar lucro; mas o serviço deve ser pelo preço de custo, sem gerar lucro e atender o interesse coletivo. Deve ter capital privado, mas não deve dar lucro. Nega a finalidade do sistema capitalista: lucro e acumulação. Vê-se na proposta de Leão (1945) ecos do modelo arqueoliberal invertido: agora o capital público é complementado pelo privado e o interesse público tem primazia. Uma tentativa de equilibrar a operação metroviária sob forma empresarial e produção orientada socialmente.

A criação de modernas empresas estatais nas três esferas federativas, tanto na centralização das malhas ferroviárias regionais, dos bondes e ônibus municipais, quanto do primeiro metropolitano brasileiro, mostra o debate do modelo a ser adotado e da pragmática para estatizar e centralizar os caminhos de ferro. O que inclui a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC, 1946), a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA, 1957), a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP, 1968), a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA, 1971), a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU, 1984) e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM, 1992).

7. 2. Contratismo monopólico – a construção das Linhas 1-Azul e 3-Vermelha

O setor de obras públicas e operação de infraestrutura e de equipamentos públicos passa por uma estruturação cada vez mais complexa entre organizações estatais e mercantis.

O modelo de produção de obras públicas por empreiteiras privadas adotado pelo Metrô-SP é similar ao Metrô da Cidade do México, esquematizado por Connolly (2018), para a construção de quase todas as suas linhas (exceção da 6-Laranja, a “PPP Plena”).

Os empreendimentos estudados são a Linha 1-Azul, Linha 3-Vermelha e Linha 4-Amarela. As duas primeiras Linhas representam a fase inicial da Cia (1968-1998, da fundação à finalização da 1-Azul até Tucuruvi). Nesses anos a Cia foi a pioneira na implantação do transporte metroviário no Brasil e realizou a implantação de suas duas primeiras e principais Linhas. Foi um dos maiores canteiros urbanos do País (os

Relatórios da Administração de 1972 a 1975, afirmam “a maior obra urbana”) e suas encomendas estavam entre as de maior complexidade e tecnologia envolvida.

Fundada em 1968, pelo Grupo Executivo do Metropolitano (GEM), a Cia do Metropolitano de São Paulo era inicialmente municipal, a Prefeitura de São Paulo era controladora, o Governo de São Paulo e o Governo Federal acionistas minoritários.

Até a Linha 1-Azul chegar em Santana, o Município foi responsável pela maior parte do capital investimento. Ver Quadro abaixo. Além dos repasses municipal, estadual e federal, o crédito interno (23%) e externo (23%) compuseram o financiamento da construção da Linha (Pereira, 2016).

No Relatório de 1971 constam os maiores contratos e contratados, pelos quais podemos mapear empreiteiros e fornecedores: Obras civis e Via Permanente (4 contratos e 3 consórcios)⁴⁴; sistemas de controle, comunicação e sinalização (1 contrato/consórcio)⁴⁵; escadas rolantes (1 contrato/consórcio)⁴⁶; subestações elétricas e montagem de cabos (2 contratos e consórcios)⁴⁷; aparelhos de mudança de via (2 contratos e consórcios)⁴⁸. Uma gama variada de construtores e fabricantes nacionais e internacionais contratados entre 1971 e 1972 para entrega e execução até 1974.

O balanço de 1971 apontou 17,2 km em obras (Jabaquara-Santana) e 40 frentes de trabalho com 4.000 operários (com previsão de aumento para 8.000 em 1972), CMSP (1972: s/p).

O consórcio HMD (Hotchief-Montreal-Deconsult) trabalhou desde 1966/1967 na realização dos estudos preliminares, propostas de traçado e projetos das Linhas prioritárias. Estabeleceram as bases da Pesquisa Origem e Destino (O/D) e a proposta de organização e operação da própria Cia do Metrô.

Na primeira década de operação, além de implantar a maior parte da primeira linha (Norte-Sul, Jabaquara-Santana) e começar as obras da terceira linha (Leste-Oeste); treinou seu quadro funcional e estabeleceu seu primeiro Plano de Cargos e Salários: Executivo, Operativo, Técnico e Administrativo (CMSP, 1974). O quadro funcional avançou de 155 a 3.930 funcionários em 1968-1979.

O Quadro XX representa o processo do metropolitano pela Cia e demais agentes envolvidos. Podemos classificá-los em cinco tipos gerais: (1) os controladores e financiadores do empreendimento; (2) os investidores; (3) o Metrô em si; (4) o consórcio HMD e (5) os produtores (empreiteiros e fornecedores).

⁴⁴ Consórcio Metropolitano de Construções Ecel-Ecisa (Trecho 4-Sul), Construções e Comércio Camargo Corrêa S/A (Trecho 4 Norte e Trecho 3) e Consórcio Constran Heleno & Fonseca S/A (Via Permanente) (CMSP, 1972: [11]).

⁴⁵ Consórcio Westinghouse (idem).

⁴⁶ Indústrias Villares S/A (Ibidem).

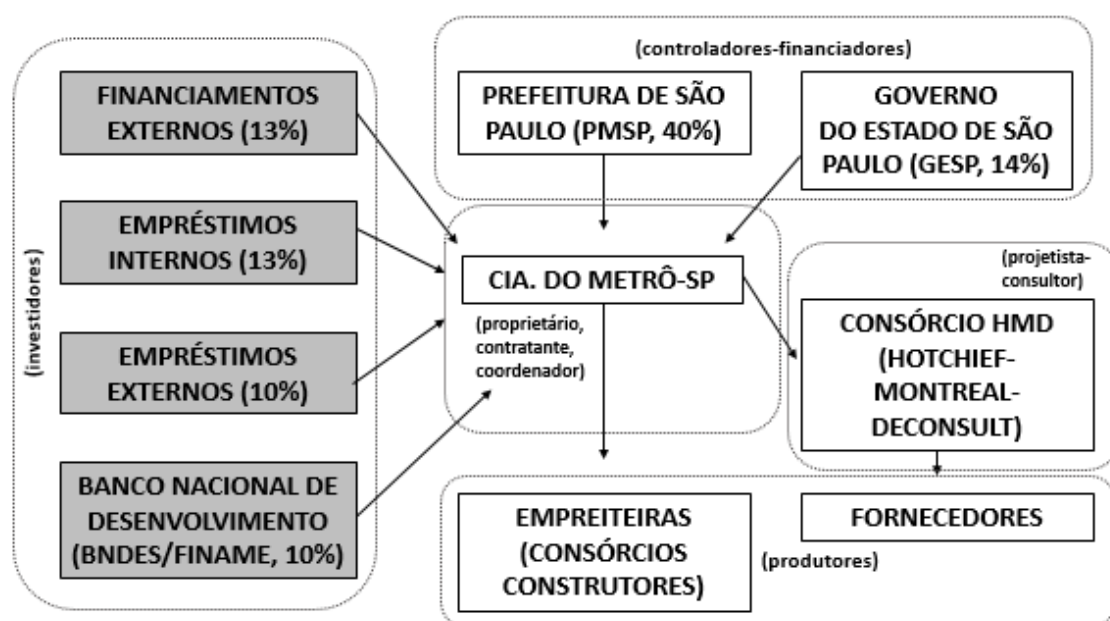
⁴⁷ Consórcio Brown-Boveri e Pirelli S/A (ibid.).

⁴⁸ Rheinstahl Stahlbau Und Foerdertechnik e Cobrasma S/A (ibid.).

O esquema de financiamento da implantação foi realizado principalmente pelo aporte de capital dos controladores à Cia: 54% (Prefeitura e Estado). Em igual proporção os empréstimos internos (23%) e externos (23%). No Relatório da Administração de 1971 e 1972 consta a limitação imposta pela Fazenda à composição dos recursos financeiros (Governo Federal): do total de US\$ 100 milhões, só US\$ 1 dólar externo poderia ser contratado a cada US\$ 2 dólares internos (CMSP, 1973: s/p).

A CMSP coordenou dum grande número de prestadores de serviços e fornecedores. A estatal se localiza entre os controladores e financiadores, agentes financeiros externos, prestadores de serviço e fornecedores de sistemas e materiais.

Figura 25 – Organização, financiamento e construção da Linha 1-Azul do Metrô-SP (1966-1974)



Fonte: Pereira (2016: 46) para as fontes e porcentagens de capital, empréstimos e financiamentos. Organização e adaptação pelo autor.

Do total realizado entre 1968 e 1974, apenas os 12 maiores contratos mostram os agentes e produtos envolvidos:

Figura 26 - Maiores contratos da implantação da Linha 1-Azul em 1971/1972 (CMSP, 1973)

DATA	OBJETO	VALOR (Cr\$)	CONTRATADO
28/04/1971	Obras civis Trecho 4-Sul	45.600.000,00	Consórcio Metropolitano de Construções Ecel-Ecisa
07/05/1971	Sistema do Terceiro trilho	18.800.000,00	Consórcio Alteca
16/06/1971	Obras civis Trecho 4-Norte	60.100.000,00	Construções e Comércio Camargo Corrêa S/A
26/08/1971	Obras civis Trecho 3	206.800.000,00	Construções e Comércio Camargo Corrêa S/A

27/10/1971	Torno subterrâneo para rodeiros	1.040.000,00	Ferrostaal A.G.
06/12/1971	Subestações elétricas	54.000.000,00	Consórcio Brown-Boveri
22/12/1971	Aparelhos de mudança de via – norma UIC	3.758.000,00	Rheinstahl Stahlbau Und Foerdertechnik
31/12/1971	Aparelhos de mudança de via – norma AREA	2.214.000,00	Cobrasma S/A
31/12/1971	Escadas rolantes	55.000.000,00	Indústrias Villares S/A
07/02/1972	Via permanente	26.471.000,00	Consórcio Constran Heleno & Fonseca S/A
11/02/1972	Sistemas de controle, sinalização e comunicações	138.842.000,00	Consórcio Westinghouse
09/02/1972	Montagem da rede de cabos 22 KV	20.440.000,00	Pirelli S/A
TOTAL (maiores contratos)	12 objetos/contratos	633.065.000,00 (R\$ 2.526.508.490,96)	11 contratados
TOTAL (1971-1972)	60 contratos	733.380.491,00 (R\$ 2.926.859.070,73)	---

* 1 milhão de Cr\$ de dezembro/1972 em milhão de R\$ de dezembro/2018: 3.990.914,82 (www3.bcb.gov.br/CALCIDADAO).

Fonte: Relatório da Diretoria (CMSP, 1972: [11]).

As empreiteiras, notadamente a Camargo Corrêa, concentraram grande parte do montante. Seguidas pelos fornecedores de materiais, equipamentos e sistemas estrangeiros. Os índices de “nacionalização” dos componentes avançaram bastante a partir da finalização do primeiro trecho da Linha Azul.

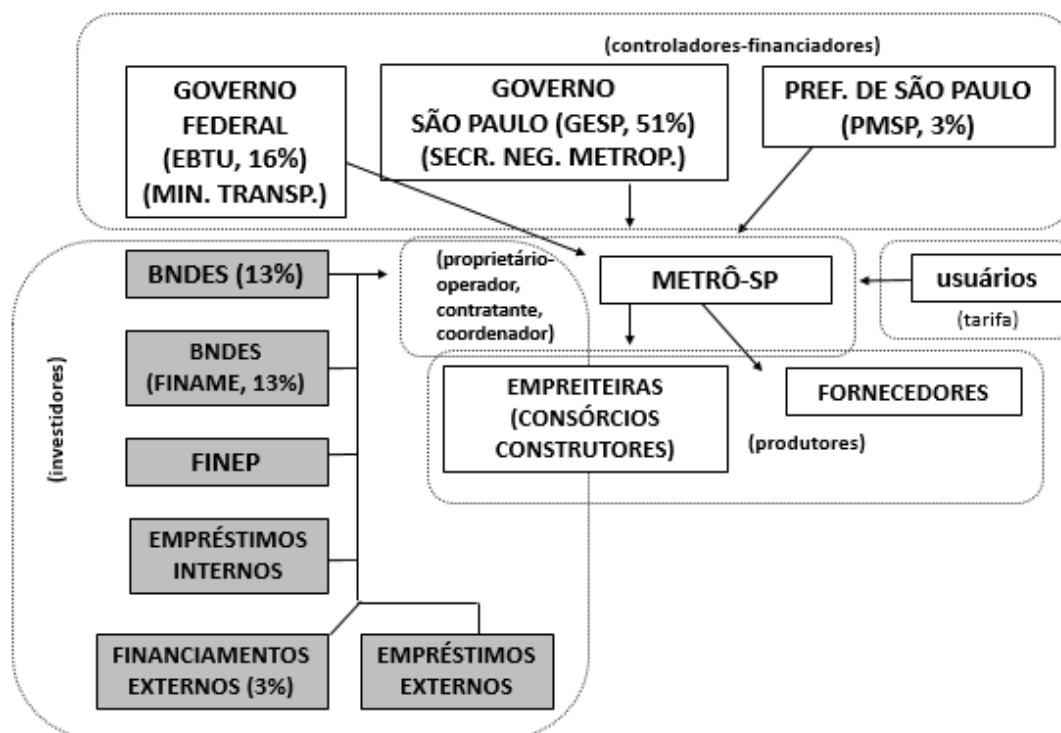
A operação do serviço metroviário esteve sob monopólio por mais de 35 anos, até o início da operação da ViaQuatro em 2010. Mas era realizado em conjunto com a CMTC com integrações gratuitas metrô-ônibus; e com os trens de subúrbio na Estação Luz com os ramais da RFFSA a partir de 1975.

As ações e obras para implantação da Linha 3-Vermelha começaram em 1975. Os primeiros trechos só entraram em operação em 1978/79 (Luz → Brás). A partir de 1975 a empresa entrou na fase operacional e passou a ter receitas tarifárias e não tarifárias, custos e gastos operacionais e administrativos maiores.

Mudou a composição do capital social da empresa e as porcentagens de cada um: o GESP é o maior financiador (51%), seguido pela União (16%, via EBTU) e BNDES/Finame (cada um com 13%) e um mix de créditos internos (FINEP) e externos residuais (7%). Entre os anos 1980 e os 1990, a EBTU gradualmente diminuiu a participação, especialmente em 1991-1993, quando estava em liquidação. A Prefeitura de São

Paulo também reduz participação a partir de 1979. Com o fim das participações municipais e federais, o GESP nos anos 1980 passa a arcar com quase todos aportes de capital da empresa.

Figura 27 – Organização, financiamento e construção da Linha 3-Vermelha do Metrô-SP (1975-1988)



Fonte: Pereira (2016: 63). Organização e adaptação pelo autor.

Os empreendimentos das Linhas Azul e Vermelha ocorreram pelo “contratismo monopólico” (Connolly, 2018), com poucas empresas nacionais e/ou estrangeiras de forte presença. Embora, comparativamente, as obras do metrô paulistano tenham sido menos concentradas que as do mexicano, onde apenas uma empreiteira concentrou toda a parte da construção civil (idem). A Linha Verde seguiu o padrão e não vamos nos deter em seu detalhamento. Para maiores detalhes ver os Relatórios dos Exercícios de 1987 até 2011 (CMSP, 1988-2012).

7. 3. Agenciamento imobiliário de estações, galerias, shoppings e terminais

Veremos aqui a criação do modelo de exploração imobiliária pelo Metrô-SP desde sua concepção (1966-1968) até os primeiros estudos e propostas da equipe técnica (1974).

Percebemos uma semelhança ao modelo da “construção especulativa” de Connolly (2018). E uma complexificação das relações econômicas e negócios da obra até abranger a administração do espaço

produzido para maximizar as rendas imobiliárias – nos shopping centers ou o “modelo Iguatemi”, estudado pelo Metrô-SP e usado para estruturar um modelo aplicado nas próprias estações e shoppings.

O Metrô de São Paulo tem um longo histórico da exploração comercial dos espaços de sua propriedade.

Nos estudos do HMD (1968a, 1968b) a “valorização imobiliária” na Cidade e no entorno das estações é tratada como algo a ser administrado pela Prefeitura (planejamento e uso do solo) e aproveitado pela CMSP com a venda de “espaço aéreo” das estações (HMD, 1968a: 178).

A inserção do Metrô na estrutura urbana existente tem três funções – catalisadora (dos sistemas existentes), inovadora (reestruturação da metrópole) e dinâmica (distribuição dos fluxos) – numa renovação urbana de acordo com os benefícios previstos pelo empreendimento (idem).

“Na dinâmica da convivência urbana, **as estações do metrô constituem-se em pólos de atração, contendo atividades comerciais, de prestação de serviços de recreação.** Tal fato tem implicação direta sobre a utilização de terrenos edificações, sobre o sistema viário de acesso, bem como sobre as áreas destinadas a parada e ao estacionamento de veículos coletivos individuais.

As administrações dos metrôs mais recentes promovem inclusive a venda dos "espaços aéreos" no entorno das estações — como acontece no Metrô de Montreal.

A valorização das áreas em torno das estações do metrô provocará uma renovação urbana. Com o objetivo de garantir que tal renovação se desenvolva de maneira equilibrada e permita atingir os **benefícios previstos**, recomendaria a definição de uma área entorno das estações com raio de aproximadamente 500 metros, a ser controlada através de normas que disciplinassem:

Sistema Viário (...)

Estacionamento de Veículos (...)

Parada de Veículos (...)

Uso do Solo

A utilização **dos terrenos** para os diversos fins, deverá ser feita de acordo com índices de ocupação e aproveitamento específicos. **Igualmente deverão ser adotadas disposições urbanísticas de molde a promover nova utilização dos espaços, tanto privados como públicos**, para enriquecimento da paisagem paulistana” (HMD, 1968a: 178; negritos nossos).

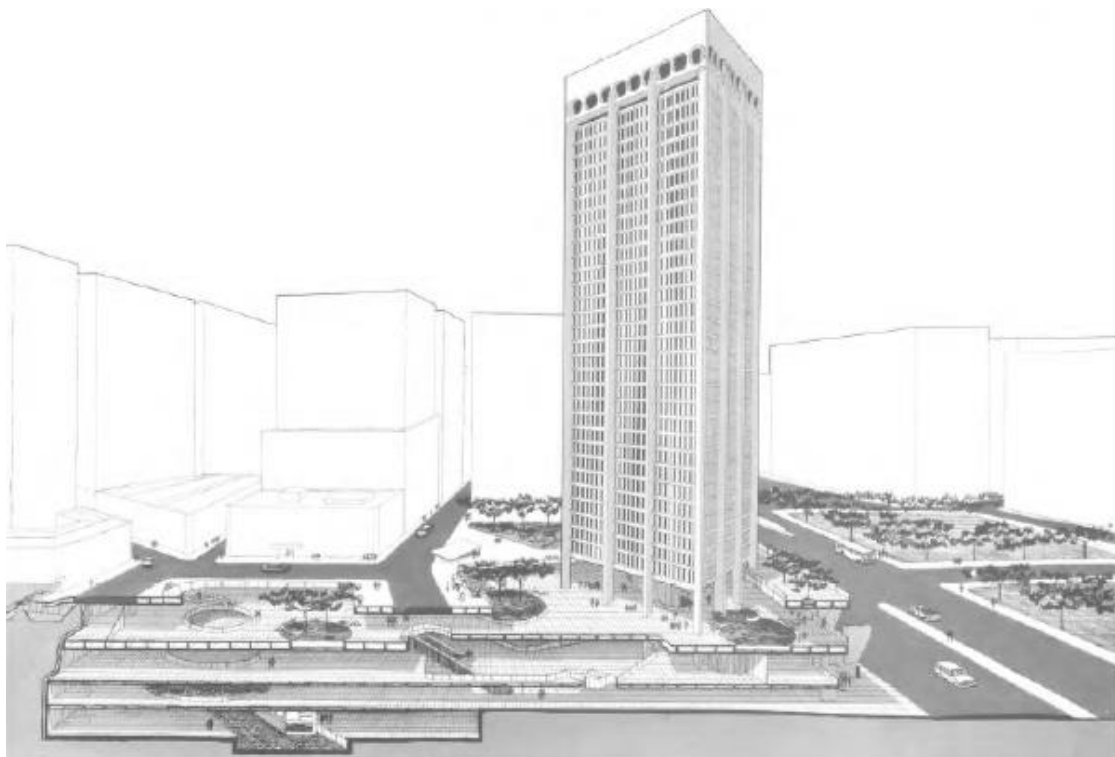
As estações de metrô são polos atratores de atividades comerciais e de serviços. E os direitos sobre os espaços “aéreos” (áreas passíveis de aproveitamento construtivo de acordo com os parâmetros definidos) e os terrenos no entorno devem receber diversos usos e serem vendidos pela CMSP. Tanto a possibilidade de venda do espaço construtivo adicional (“aéreo”) quanto o regramento específico dos terrenos no entorno imediato foram ideias incorporadas pelas equipes do Metrô e da EMURB. Embora a maioria absoluta do estoque de espaço aéreo sobre as estações/pátios/terrenos não tenha sido vendido, talvez com a exceção da Estação Marechal Deodoro⁴⁹, várias estações possuem estacionamentos, terminais e shopping centers anexos arrendados por concessionários privados – forma intensiva de ocupação do terreno e captura de renda por outras atividades comerciais.

⁴⁹ Na qual um dos acessos da Estação compartilha o terreno com um condomínio residencial (Praça Marechal Deodoro esquina com Rua das Palmeiras).

Com relação aos benefícios da implantação do Metrô, o estudo cita receitas não associadas ao transporte dos usuários, especialmente **de concessões e imobiliárias** (HMD, 1968a: 209-210).

No segundo volume do estudo HMD (1968b: 223) foram feitas várias propostas e pré-projetos de estações da Linha Norte-Sul (1-Azul) com amplas áreas administrativas e comerciais. A São Bento incluía um prédio administrativo (com 2.500 metros quadrados) e área comercial na entrada. Ver as imagens a seguir:

Figura 28 – Perspectiva da Estação São Bento com edifício administrativo (HMD, 1968b)



Fonte: HMD (1968b: 223).

Figura 29 – Perspectiva da Estação São Bento com espaços comerciais (HMD, 1968b)



Fonte: HMD (1968b: 223).

O primeiro estudo para o aproveitamento das áreas construídas, remanescentes e equipamentos urbanos foi o “Estudo mercadológico sobre aproveitamento das áreas do Metrô para comércio” (CMSP, 1974). Conduzido pelo Metrô na Cidade de São Paulo em 1974. De caráter mercadológico qualitativo e prospectivo. Relata as providências necessárias para aproveitar áreas remanescentes das estações e “uma maximização das receitas oriundas da locação de áreas para comércio.” (CMSP 1974: 1; **negrito nosso**). Realizado junto às administrações de “recintos semi-fechados” para fixar comércio e serviços em recintos “que **muito se** assemelham as futuras estações de metrô”. E subsídios para estimar o preço do m²/mês em cada estação do trecho Jabaquara-Liberdade (CMSP 1974: 2; **negrito nosso**). Locais pesquisados: Centros Comerciais, Galerias, Estações bem como lojas e bancas perto das estações da Linha Norte-Sul para verificar (CMSP, 1974: 3):

“área comercialmente viável por atividade”

“pessoal lotado por atividade”

“atividades prioritárias e lucrativas”

“se há interesse em explorar áreas livres no metrô”

“dados reais sobre os negócios” (idem).

O primeiro grupo é dos centros/galeria Shopping Lapa, Shopping Iguatemi, Center 3, Conjunto Nacional; estações ferroviárias Roosevelt, Luz, Sorocabana; estação rodoviária (vizinha à Sorocabana) e Aeroporto

(Congonhas). Ao todo esses estabelecimentos tinham **299 lojas** – 186 nos 3 shoppings, **47 nas 3 estações ferroviárias**, 38 na galeria (Conj. Nac.), **28 na estação rodoviária** (Praça Júlio Prestes) e **14 no Aeroporto** de Congonhas (idem: 3-6). Nas estações ferroviárias: 14 na Roosevelt (RFFSA), 10 na Luz (RFFSA) e 9 na Sorocabana (FEPASA). Todas as lojas nos equipamentos de transporte equivalem a pouco mais que o número de lojas do maior shopping center (Iguatemi): **89** contra 87. Ou 30% do total. O que revela que as estatais de transporte ferroviário, rodoviário e aeroviário já comercializavam espaço em pequena escala.

Atividades típicas nas estações: bar/lanche, barbearia, bombinière, engraxataria, tabacaria, banca de jornais (CMSP, 1974: 7): “Isso mostra, entre outras coisas, que todas elas estão intimamente relacionadas ao tamanho da área para exploração, e à oportunidade de comércio que o local oferece.” (idem).

Na amostra sobre bar/lanches/restaurante foram incluídas as principais galerias comerciais da Cidade (além do Conjunto Nacional): Galeria Itapetininga, 7 de Abril, Califórnia, Itá (ibidem: 8). Os comerciantes pesquisados demonstraram interesse em alugar áreas comerciais no Metrô. Mas poucos se mostraram propensos a pagar participação sobre lucros.

Foi pesquisado o interesse de proprietários de bar/lanches/restaurante ao longo da linha Jabaquara/Liberdade no entorno das estações Jabaquara, São Judas, Saúde Praça da Árvore, Vila Mariana, Ana Rosa, Vergueiro e Liberdade (ibid.: 34).

As entrevistas com proprietários e administrações dos espaços comerciais permitiu uma tipificação de “modelos de administração” (CMSP, 1974: 56):

“- **Centros de Compras**: de modo específico, as administrações destes recintos vedam a atividade “casa lotérica” por acharem que deprecia o ambiente. Em alguns Shopping (sic) é vedada a “venda de bebidas alcoólicas”, caso da Lapa e do Iguatemi.

Estações: no caso das estações ferroviárias, para a **concessão de áreas** para comércio, é feita uma **concorrência** na qual se estipula, (sic) quais as atividades que podem ser exploradas.

Quanto a **Rodoviária** e ao **Aeroporto** de Congonhas, estas **administrações recebem propostas sobre aproveitamento e ou ocupação de áreas**, dando preferência à atividade comercial que mais interessa, ou seja, pelo tipo de comércio a ser explorado ou pelo preço (aluguel) a ser pago.

O **Shopping Center Iguatemi**, apresenta forma “**sui generis**” de contrato de locação, ou seja, uma fórmula **mista de aluguel e ou participação mensal**, onde a administração estabelece:

- a) um valor para o **aluguel da área comercial**, tomado em m²,
- b) um percentual de **participação sobre o faturamento bruto** da atividade, que varia por tipo de comércio e
- c) para fins de **contrato**, quando o percentual de participação sobrepujar o aluguel estabelecido, vigorará o percentual em caso deste ser inferior ao aluguel passará a vigorar este último.” (CMSP, 1974: 56; negritos nossos).

Temos diversos modelos em centros comerciais, estações e o “modelo sui generis” do Shopping Iguatemi. Os centros de compras vedam atividades que podem “depreciar” o ambiente, numa atitude moral e pragmática. Nas estações ferroviárias a concessão é feita com concorrência pública que estipula atividades permitidas; na rodoviária e no aeroporto, as administrações recebem propostas dos interessados e dão

preferência aquelas de maior interesse e/ou preço de aluguel. No Iguatemi o contrato de aluguel é “misto”, estipula um mínimo e/ou cobra um percentual sobre o faturamento bruto (o que for maior) – estabelece uma remuneração dinâmica e o maior retorno ao empreendimento.

O Metrô-SP iria adotar um modelo “misto” entre o das estações ferroviárias (RFFSA e FEPASA) e o Shopping Iguatemi.

As estações ferroviárias têm particularidades em relação à ocupação do espaço, prazo e segurança do contrato:

“- Estações Ferroviárias: sendo as estações locais de embarque e desembarque de passageiros, **as atividades comerciais não devem, em hipótese alguma atrapalhar o fluxo de pessoas**. Assim, as áreas geralmente são alugadas a prazos mínimo ou indeterminados e a título precário.” (CMSP, 1974: 59; negrito nosso).

Os aluguéis ferroviários têm limitações de acordo com o fluxo de passageiros. Há também a utilização desses espaços para telefonia, correios e telégrafos, sendo mais comum a cessão por comodato que por aluguel (CMSP, 1974: 64-65).

Também foram colhidas amostras sobre os preços de compra/venda de terrenos para área comercial e área residencial no entorno das estações e os preços dos aluguéis nos centros comerciais – ver as Tabelas mais abaixo. Os preços têm grande variação, dos preços mais baixos em maior distância de Jabaquara/Conceição (mais de 2 mil metros) aos maiores no entorno de Ana Rosa/Paraíso e Liberdade, onde a amostra apresenta somente área comercial (idem: 67). Nos estabelecimentos comerciais o menor preço é na Lapa e o maior no Iguatemi, diferença de oito vezes.

A localização dos espaços, os fluxos que passam por eles e as características arquitetônicas determinam as possíveis rendas obtidas com os aluguéis. Na comparação entre o Shopping Iguatemi e o Shopping Lapa “localização estratégica (...) entre bairros de alto padrão residencial” versus “os baixos aluguéis (m²/mês), são resultantes da má localização” (área de atração da Rua XXIII de Outubro, acesso restrito e pequeno estacionamento e “área vizinha a estação ferroviária da Lapa” (CMSP, 1974: 70). A estação ferroviária é citada pela administração do Shopping como fator de depreciação dos aluguéis comerciais.

Os aluguéis nas estações ferroviárias e na rodoviária é determinado pelas massas de passageiros (de perfil popular). Os aluguéis comerciais nas Estações ferroviárias: são em função do fluxo diário dos passageiros. Comércio de itens de “primeira necessidade para este tipo de público” vendidos em massa no rush (CMSP, 1974: 71). A comercialização dos espaços geralmente ocorre da seguinte forma: as administrações das estações fazem concorrência dos pontos pelo maior lance e pelas atividades que se enquadrem nas restrições estabelecidas; os aluguéis são atualizados de acordo com a taxa do Salário Mínimo regional vigente (idem).

Na Estação Rodoviária: são taxas diárias (70 a 100 Cr\$) de acordo com a área ocupada, sem contrato com preços mensais por m² “bastante extorsivos” de Cr\$ 400 a 600,00 (CMSP, 1974: 71).

Ao fim do estudo são feitas recomendações para aproveitamento das áreas disponíveis nas estações do Metrô para atividades comerciais. Relaciona atividades comerciais aptas a existir nas áreas internas e externas das estações de Metrô (CMSP, 1974: 72). Sem considerar instalações (esgoto, energia, água etc.). Elas são divididas em dois grupos: “atividades principais” e “atividades secundárias” em função de:

- “áreas comercialmente viáveis,”
- “lucro sobre vendas e,”
- “número de pessoas necessário por atividade.”

Principais - Bar, lanche, tabacaria, jornais e revistas; Secundárias - Engraxataria, confecções, livraria, souvenir, bazar, barbearia (idem: 73).

E propostas para estruturação das atividades com espaços comerciais no Metrô (ibidem: 77).

Elaboração de normas restritivas para cada tipo de atividade - acompanha Concessão de Uso

Concorrência pública (licitação) para todas as áreas comerciais

- Elementos: atividade, tamanho, localização, preço mínimo (m²) e etc.

Detalhamento e execução das instalações necessárias (ibidem: 78) - caberá a cada negociante a execução;

Prazos de concessão: de um a cinco anos.

Garantias: fiança ou caução.

Reajustes mensais pela ORTN,

Seguros contra riscos

Despesas de manutenção das áreas comuns rateadas entre os lojistas (ibidem: 82)

Horário de funcionamento fixado nas Normas Restritivas,

Aluguel deverá ser estipulado por m² mensal (ibid.: 84)

Vigorar o aluguel e/ou participação sobre lucros, o que for maior (ibid.: 85).

Uma atuação normativa para firmar os contratos com os concessionários dos espaços internos da Cia.

Os preços recomendados pelo estudo para o aluguel (m²/mês) das áreas no Metrô são definidos dentro da margem dos preços cobrados nas áreas comerciais existentes. De 50 a 150 Cr\$ (nas Estações São Judas/Saúde/Praça da Árvore e Liberdade) contra 25 a 200 Cr\$ (nos Shoppings Lapa e Iguatemi). Na base

de preço, a empresa espera atrair atividades com maior movimento e retorno nas estações intermediárias da Linha (preço 100% maior que o patamar baixo do Shopping Lapa); no topo, atividades com movimento e retornos menores na Estação mais próxima ao Centro e com grande previsão de fluxo, preço 25% menor que o Shopping Iguatemi. E preços iniciais para os aluguéis comerciais para as estações estudadas:

Tabela 2 – Preço do metro quadrado mensal por Estação (CMSP, março/1974)

ESTAÇÕES	VALOR DO M ² /MÊS [em Cr\$]
JABAQUARA	60,00
CONCEIÇÃO	60,00
SÃO JUDAS	50,00
SAÚDE	50,00
PRAÇA DA ÁRVORE	50,00
SANTA CRUZ	80,00
VILA MARIANA	80,00
ANA ROSA	100,00
PARAÍSO	120,00
VERGUEIRO	100,00
SÃO JOAQUIM	100,00
LIBERDADE	150,00

Fonte: CMSP (1974: 88). Adaptação do autor.

Nos dados sobre preços de áreas comerciais, notar nas fontes de informação nas estações ferroviárias que ambas as empresas (RFFSA e FEPASA) têm seções próprias para administrar Permissões e Usos e Concessões de espaços comerciais. O que indica a existência duma burocratização interna para atividades não tarifárias. Alocadas, diferentemente, no Departamento de Finanças do Aeroporto. Bem como o gradiente de preços: de 25 a 200 Cr\$ (Lapa vs. Iguatemi):

Tabela 3 – “Pesquisa sobre valor das áreas comerciais em recintos semi-fechados” (CMSP, 1974)

LOCAL	VALOR DO M²/MÊS PARA ALUGUEL DENTRO DOS LOCAIS (EM CR\$ 1,00)	FONTE DE INFORMAÇÃO
CENTER 3	60 / 70	Clube dos lojistas do Center 3 Av. Paulista, 2064
SHOPPING IGUATEMI	200	Administ. do Shopping
CONJUNTO NACIONAL	60 / 65	Administ. do Conjunto Horsa Adm. e Participação
SHOPPING LAPA	25	Administ. do Shopping Rua Líbero Badaró, 293 - 32a
AEROPORTO	60 / 90	Administ. do Aeroporto Depto. de Finanças
RODOVIÁRIA	70 / 100 (diária)	Administ. da Estação
ESTAÇÃO ROOSEVELT	100 / 150	Administ. da Estação (RFF S/A)
ESTAÇÃO SOROCABANA (JÚLIO PRESTES)	100 / 130	Administ. da Estação Divisão Concessão (FEPASA)
ESTAÇÃO DA LUZ	100 / 150	Administ. da Estação Seção de Permissões e Usos (RFF S/A)
GALERIA SETE DE ABRIL	100	Entrevistas com comerciantes
GALERIA NOVA BARÃO	140 / 160	Entrevistas com comerciantes
GALERIA ITAPETININGA	130 / 160	Entrevistas com comerciantes
GALERIA CALIFÓRNIA	100 / 130	Entrevistas com comerciantes
GALERIA ITÁ	100 / 120	Entrevistas com comerciantes

Fonte: CMSP (1974: 69). Adaptado pelo autor.

A proximidade ou afastamento das estações e do Centro da Cidade determinam preços maiores e menores, revelando uma dinâmica de apreciação dos preços fundiários e imobiliários induzida pela construção da primeira linha do Metrô-SP. Como mostram outros trabalhos que avaliaram diversos

aspectos da dinâmica imobiliária e urbana no entorno Andreína Nigriello (1984), Oliver Cauã Cauê França Scarcelli (2020) e Geraldo José Calmon de Moura (2016).

Tabela 4 – “Pesquisa sobre valor dos imóveis” (CMSP, 1974)

		VALOR DO M ² PARA COMPRA E VENDA (EM CR\$ 1,00)		
ESTAÇÃO	LOCAL	TERRENO	ÁREA COMERCIAL	ÁREA RESIDENCIAL
JABAQUARA / CONCEIÇÃO	a) Próximo às Estações Jabaquara e Conceição, e até 2.000 m. ao redor dessas Estações	200 / 25C	1.000	800
JABAQUARA / CONCEIÇÃO	b) Fora da área de 2.000 m. ao redor dessas Estações (Mirandópolis e Vila Sta. Catarina)	120 / 150	-	600
SÃO JUDAS	a) Até 100 m. dessa Estação	1.200 / 1.400	3.500 / 4.000	1.700 / 1.900
SÃO JUDAS	b) Fora da área de 100m. dessa Estação, e até 1.000m. dela	600 / 700	2.000	1.200
SAÚDE	- Até 100m. dessa Estação	1.000 / 1.200	2.000 / 2.500	1.500 / 1.600
SÃO JUDAS / SAÚDE	- Entre essas Estações	500 / 600	2.500	1.100
PRAÇA DA ÁRVORE	- Até 200m. dessa Estação	1.000 / 1.200	2.000 / 2.500	1.500 / 1.600
SANTA CRUZ / VILA MARIANA	- Até 500 m. dessas Estações	800 / 900	2.000	1.200 / 1.300
ANA ROSA / PARAÍSO	- Até 500 m. dessas Estações	900	4.000 / 4.500	1.900 / 1.700
VERGUEIRO / SÃO JOAQUIM	- Até 150m. ao redor dessas Estações	800 / 900	2.500	1.700
LIBERDADE	- Nas cercanias da Estações.	-	3.200 / 3.800	-

Fonte: CMSP (1974: 67).

Os dados relativos a bar / lanches / restaurantes pesquisados nas proximidades da Linha Jabaquara/Liberdade mostram um perfil heterogêneo nos quesitos de área, aluguel cobrado, número de

pessoas empregadas e margem bruta de lucro – ver Tabela abaixo. O interesse dos comerciantes em realizar atividades comerciais no Metrô também é diverso: dos 23 estabelecimentos pesquisados, 15 apresentaram interesse. Resposta positiva de 65,2%. Concentrados nas estações Jabaquara (1), São Judas (3), Saúde (2), Praça da Árvore (1), Santa Cruz (2), Ana Rosa (2), Vergueiro (2) e Liberdade (1). O preço total de aluguel revelado pelos entrevistados varia entre 500 e 2.000 Cr\$. E o interesse em pagar participação sobre o lucro é bem baixo com apenas 4 respostas positivas (17,4%).

Tabela 5 – Atividades bar/lanches/restaurantes ao longo da Linha Jabaquara/Liberdade

Itens	Dados Reais						Interesse Apresentado			
Local	Área (m²)	Aluguel (Cr\$)	Tempo (anos)	Número pessoas	Faturam (Cr\$)	Margem bruta (%)	Áreas no Metrô	Área (m²)	Aluguel (Cr\$)	Participação (%)
Jabaquara	90	1.100	10	3	15.000	40	não	-	-	-
	100	1.200	4	15	100.000	30	não	-	-	-
	250	1.600	20	13	90.000	30	sim	60	600	não
	100	700	1/2	5	10.000	30	sim	20	500	não
	80	800	12	4	7.000	40	não	-	-	-
São Judas	60	1.300	2	5	30.000	30	sim	30	900	não
	80	1.900	5	5	30.000	30	sim	50	1.100	não
	120	3.000	4	10	70.000	40	sim	40	1.000	não
Saúde	140	900	7	5	40.000	40	sim	740	1.500	não
	500	1.300	1	5	35.000	30	sim	500	2.000	não
Praça da Árvore	60	950	6	2	-	30	sim	30	1.000	5
Santa Cruz	60	600	17	4	25.000	30	sim	70	1.000	sim

	80	1.500	5	5	17.000	30	sim	120	2.000	não
Vila Mariana	90	1.800	12	4	15.000	40	não	-	-	-
Ana Rosa	44	900	1	3	25.000	50	sim	40	1.000	sim
	35	800	4	5	30.000	30	sim	50	600 / 800*	sim
	80	1.710	2	5	30.000	-	não	-	-	-
	100	1.560	1/2	6	25.000	-	não	-	-	-
	50	600	8	2	18.000	-	não	-	-	-
Vergueiro	40	850	3	2	9.000	40	sim	50	1.000	não
	150	1.040	17	10	30.000	-	não	-	-	-
	40	1.000	5	3	20.000	40	sim	60	1.500	não
Liberdade	80	2.600	2	5	25.000	30	sim	30	-	não

Fonte: CMSP (1974: 34). Adaptação do autor. * Erro de grafia da cópia datilografada original dificulta leitura.

Na implantação da Linha Leste-Oeste, vencida a queda de braço entre Metrô-SP, RFFSA e FEPASA (1975-1979), um grande conjunto de obras foi realizado por organizações municipais, estaduais e federais.

Uma publicação do período detalha as ações: **“Leste Oeste em busca de uma solução integrada”** (PMSP & CMSP, 1979). Grandes estações, terminais, reurbanizações no entorno (EMBURB, BNH etc.), conjuntos habitacionais (COHAB-SP), avenidas e saneamento.

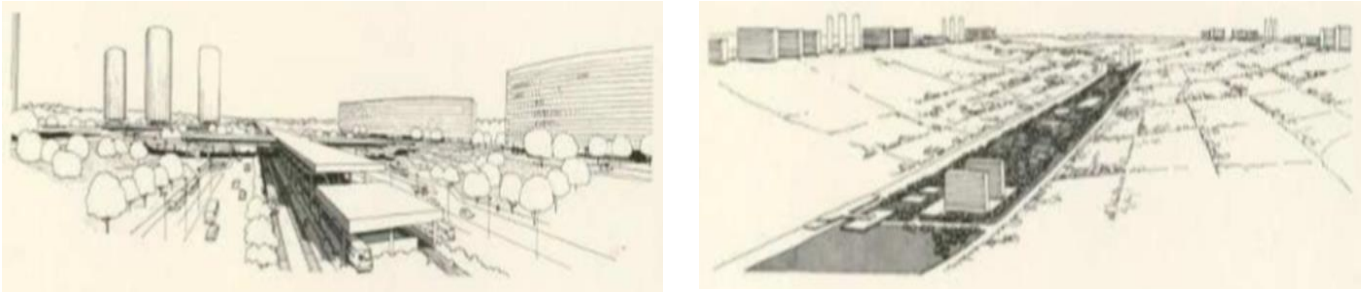
A publicação detalha os projetos das estações da LLO e da COHAB Itaquera. Em ambos há uso mais intensivo do solo e da área construída aproveitada comercial e residencial para venda, aluguel/arrendamento pelas empresas estatais (CMSP, COHAB e EMURB). Selecionamos algumas plantas, fotos e dados para caracterizar a “solução integrada” no Leste-Oeste.

Esse conjunto de intervenções visa ordenar e adensar o crescimento do eixo com uma reurbanização de leste e oeste com transporte de massa, habitação social e outras obras e serviços.

Esse ‘estudo-plano’ visa implementar um **planejamento “integrado” e “estratégico”** para contrabalançar a lógica de mercado, recuperar o atraso da ação pública e superar conflitos na urbanização. A lógica de mercado quando ignorada acarreta perder de vista as principais dimensões do problema. Comumente acarreta **“resultados imprevisíveis”** e a **“superação precoce”** de projetos, programas e planos. **O planejamento integrado permitiria recuperar o atraso das ações frente ao ritmo de urbanização.** A ação integrada permitiria uma recuperação e **superação de atuações conflitantes.** O quadro atual é de uma administração pulverizada, confusa, lenta e difícil (idem).

Ao longo de 22 km vários quarteirões nas margens das ferrovias e avenidas foram demolidos e milhares de pessoas e famílias foram removidas para dar espaço à novas áreas de circulação, habitação, jardins e equipamentos coletivos. Numa concepção urbanística e arquitetônica arrasadora criticada por Nigriello (1984). A publicação em análise é repleta de fotos, plantas, perspectivas e textos que compõem um discurso urbanístico sobre as áreas como estão (antes e durante as obras) e como podem ficar após as intervenções. Começa a produzir com imagem e discurso o novo eixo leste-oeste com seus novos espaços justapostos em novos lugares “radicalmente outros” (como sugeriu Foucault, 2013 para o estudo das heterotopias). Ou mesmo faz uma narrativa urbanística em papel entre o existente e o devir em produção pelo planejamento integrado.

Figura 30 – “De Itaquera à Barra Funda – um Grande Canteiro de Obras” (PMSP & CMSP, 1979)



Fonte: PMSP & CMSP (1979: 35). Organização do autor.

O manejo das formas heterogêneas e das desigualdades registradas nos dados e imagens capturados da Cidade reproduz o contraste ampliado entre o espaço existente (denso e esparso, renovado e depreciado) e o espaço virtual do projeto e do canteiro (da obra).

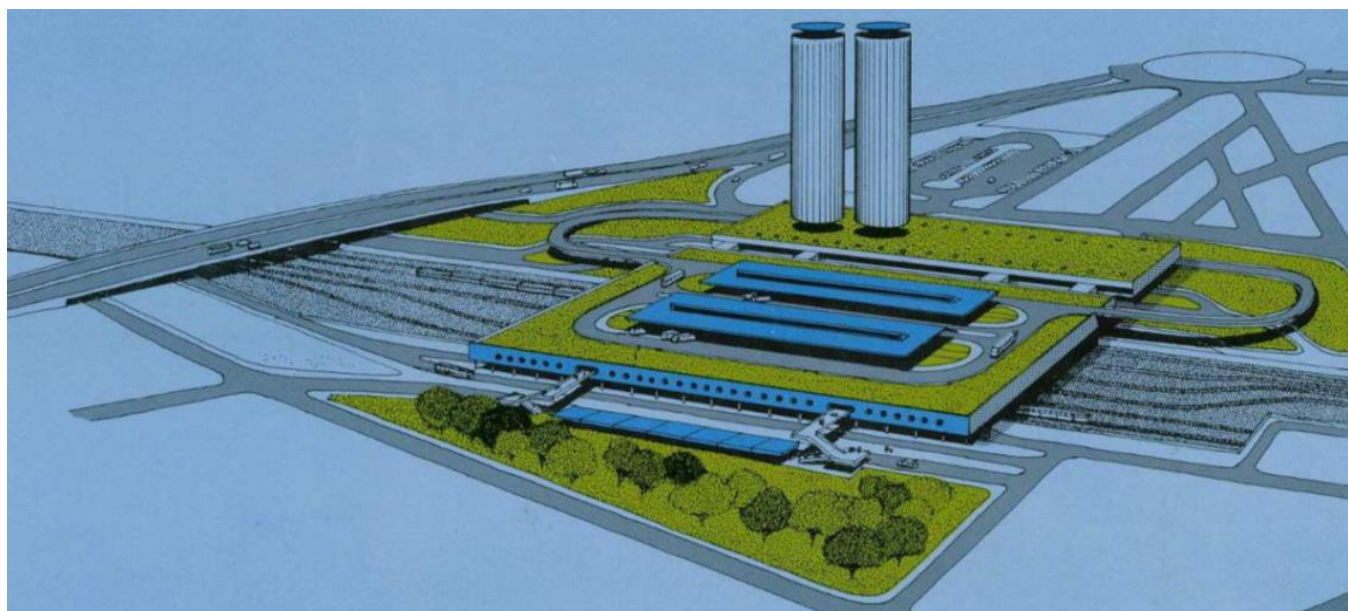
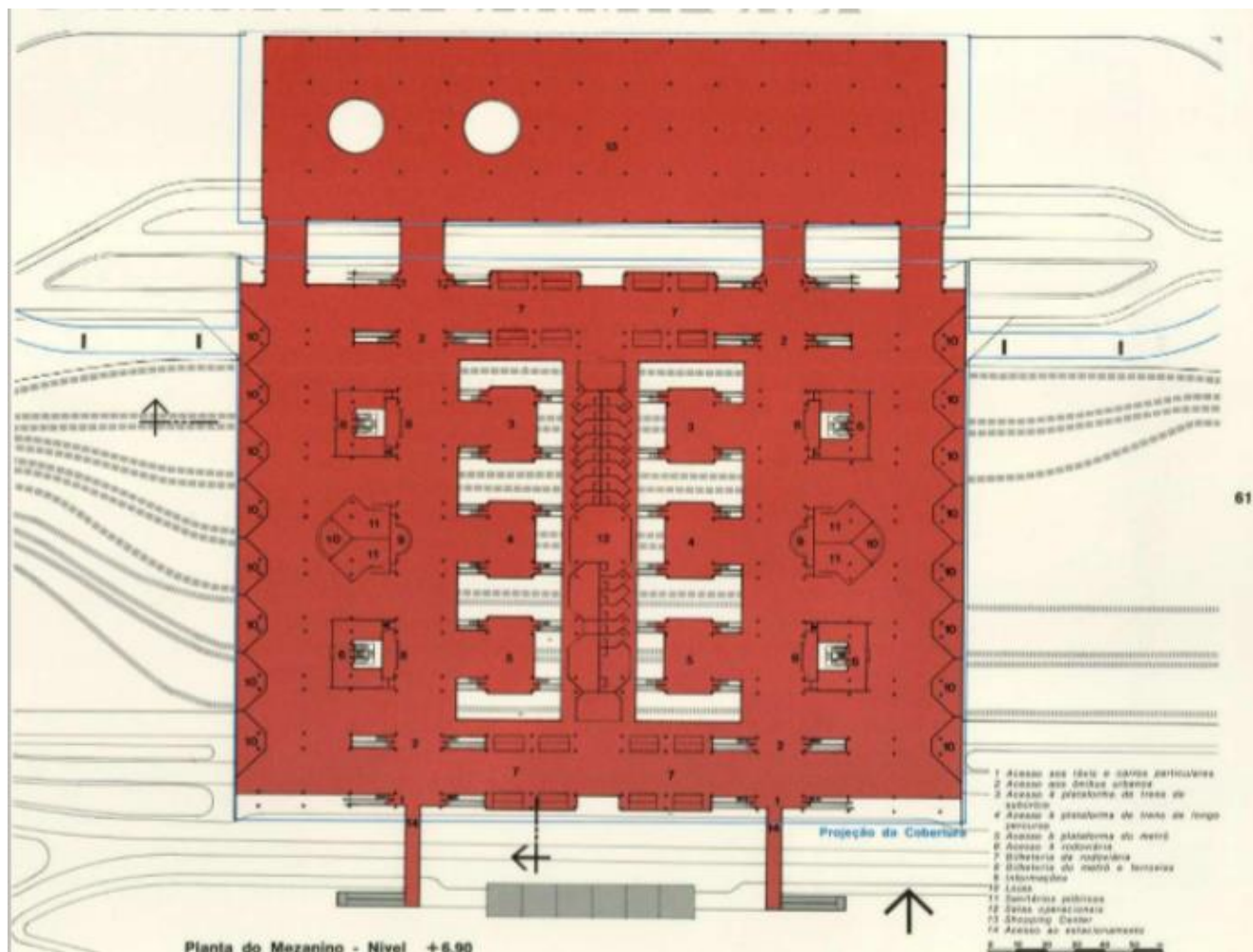
Figura 31 – Barra Funda e Itaquera, subúrbios ferroviários (PMSP & CMSP, 1979)



Fonte: PMSP & CMSP (1979 54; 184-187). Organização do autor.

A promoção duma maior equidade entre os extremos do eixo balizam na intervenção a definição de uma zona especial (ZML – Zona Metrô Leste) para aquisição e retenção de terrenos e construções pela Prefeitura (via EMURB – Empresa Municipal de Urbanização) e para reurbanização. Uma tentativa de frear a “especulação imobiliária” no entorno imediato do eixo de transportes. E de produção, venda e aluguel das novas áreas comerciais e residenciais. Uma operação “estratégica” e ambivalente entre dois níveis – o controle de preços na zona e a captura de renda por novos preços imobiliários após a renovação do estoque construído.

Figura 32 – Planta do mezanino e perspectiva da Estação Barra Funda (PMSP & CMSP, 1979)



Fonte: PMSP & CMSP (1979 61-65). Organização do autor.

O projeto da Estação-Terminal da **Barra Funda**, do Metrô-SP com a FEPASA, integra estação de Metrô, estação de trem de subúrbio, terminal de ônibus, áreas comerciais (shopping center no mezanino), estacionamento e prédio administrativo para a FEPASA. O aproveitamento de áreas comerciais no

mezzanino de acesso e sobre as plataformas também foi previsto em outras estações: **República**, nos acessos e no mezzanino; **Belém**, mezzanino; **Tatuapé** mezzanino e acessos; Itaquera com lojas na plataforma no térreo (PMSP & CMSP, 1979: 85-86; 138; 139; 187).

Figura 33 – Itaquera: a “cidade operária” da COHAB-SP (PMSP & CMSP, 1979)



Fonte: PMSP & CMSP (1979 182). Organização do autor.

Em Itaquera, o antigo distrito suburbano de chácaras cede terreno à “cidade operária”. Milhares de casas e apartamentos construídos para a habitação de famílias operárias (com rendas de 4 a 5 salários mínimos) financiadas pelo BNH; Estádio do Corinthians e Pátio de Itaquera. São 4.769 casas e 24.820 apartamentos para abrigar 163.000 pessoas; só na COHAB 1 (Padre José Anchieta) são 650 casas, 1.620 apartamentos e 12.500 moradores (idem: 199).

A intervenção no eixo leste-oeste durou pelo menos até 1988, considerando o marco da inauguração da Estação-Terminal Corinthians-Itaquera. As dificuldades econômicas e financeiras se acumulavam: crédito e dotação de capital escassos, inflação em alta, e receita tarifária reajustada abaixo da inflação, obras de expansão em ritmo lento devido à falta de recursos.

Situação que levou a Cia a mudar constantemente seu cronograma de expansão e apostar mais na diversificação de negócios e fontes de recurso para investimento. Os anos 1980 e 1990 seriam marcados pela lenta expansão do Metrô e dos negócios e receitas “não tarifários”.

Essa perspectiva foi consolidada ainda com a “Proposta de ampliação das áreas comerciais junto aos terminais urbanos” (CMSP, 1992), onde já constava a intenção de intensificar a exploração comercial nos terminais urbanos junto às Linhas 1-Azul, 3-Vermelha e 2-Verde (ver relação a seguir). A rentabilização do patrimônio era também vislumbrada pela exploração mídia e publicidade nos espaços internos: “Nova mídia: estudos técnicos e estimativas do potencial de faturamento” (CMSP, 1993).

Figura 34 - Estações com proposta de ampliação da operação comercial (CMSP, 1992)

Linha 3-Vermelha	Linha 1-Azul	Linha 2-Verde
Barra Funda Brás Belém Tatuapé Carrão Penha Vila Matilde Patriarca Artur Alvim Corinthians-Itaquera	Tucuruvi Santana Armênia Ana Rosa Vila Mariana Santa Cruz	Ana Rosa

Fonte: CMSP (1992: s/p).

Estações, terminais, espaços publicitários, a marca do metrô, estacionamentos, praças, gradualmente todos esses elementos passaram a ser mercantilizados pela empresa desde o início de sua operação, em meados dos anos 1970.

Com o avanço das obras da Linha 1-Azul e, depois de 1975, da 3-Vermelha, o Metrô passa a adotar uma perspectiva gradual, ainda que mantenha o alto padrão arquitetônico e urbanístico dos projetos (em 1983 essa noção é explicitamente abandonada, como veremos). Obras que incluem Terminais Urbanos e Rodoviários, Praças, ruas e avenidas etc.

No Relatório de 1974, a Linha 2 Leste-Oeste (Vermelha) está inserida como “ponto central da política de renovação urbana que a Prefeitura do Município e a Cia do Metrô executam”. (CMSP, 1975: 34). Grandes canteiros como o da Praça da Sé, o leito da via até Brás e até Itaquera abriram espaços enormes onde a havia ocupação mais densa.

No de 1976, aparece uma das primeiras menções explícitas sobre a relação do Metrô e a dinâmica imobiliária no entorno: a Linha 1 produziria grandes impactos urbanísticos e econômicos junto às Estações. Ele passou a ser uma “variável” dos negócios imobiliários. O processo entre a seleção do traçado e a implantação duma linha operacional gera três momentos: valorização acelerada dos imóveis, retração imobiliária e problemas com as desapropriações (*idem*).

A tentativa de aplacar a “valorização imobiliária”, especialmente na Zona Leste, era a criação de um novo instrumento de controle espacial: a Zona Metrô Leste (Lei Municipal N. 8.328, de 1975). O enunciado expressa uma contradição e uma intervenção: o Metrô intensifica a troca imobiliária enquanto a Prefeitura tenta restringir a valorização e reter terras. Além da desapropriação e dos desalojados.

“A fim de que a apropriação social dos benefícios gerados seja a maior possível, a implantação do ramo Leste da Linha 2 deve necessariamente estar acompanhada de projetos de urbanização e reurbanização da importante reserva de terrenos dessa região, conforme aliás ficou previsto na Lei Municipal que criou a Zona Metrô Leste - ZML. O desafio é árduo, tendo em vista os vultosos recursos necessários, impondo uma ação corajosa, onde até mesmo a antiga inspiração de um banco

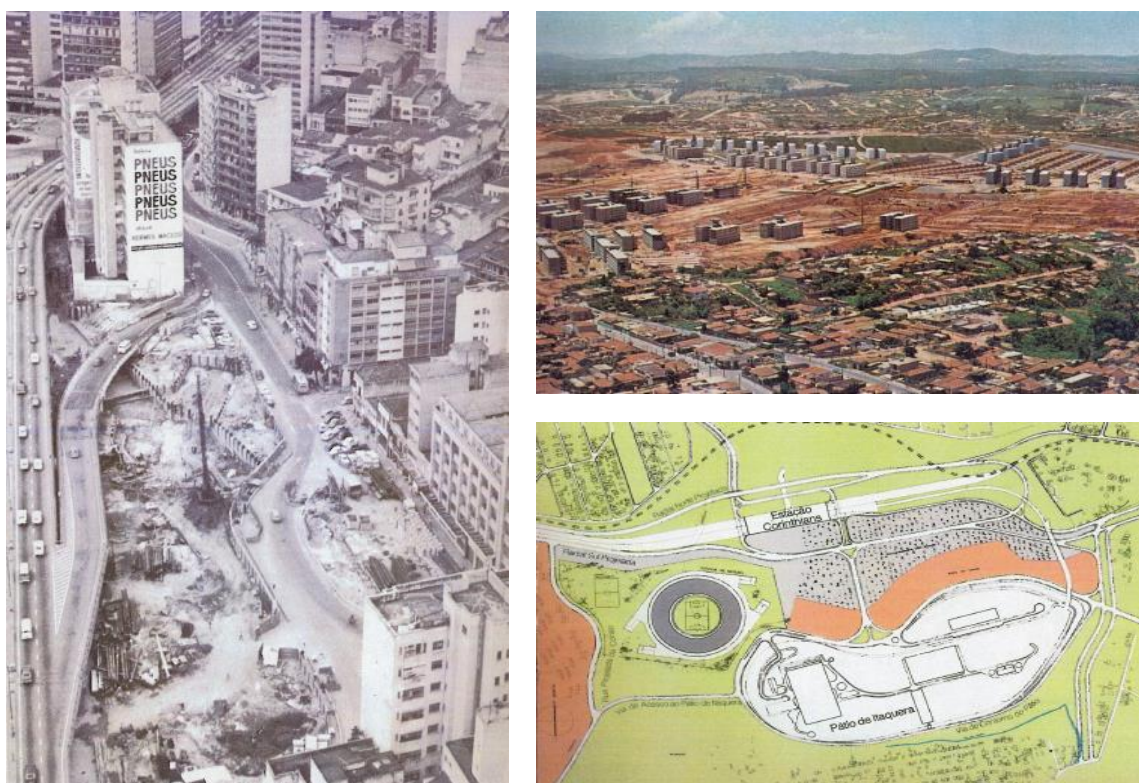
de terras públicas pode ganhar viabilidade através de um amplo programa de desenvolvimento urbano.” (idem).

Vários elementos destinados a conseguir o engajamento do público ao projeto aparecem acima: benefícios sociais a serem apropriados pela população, a conjugação da via com (re)urbanização dos terrenos remanescentes, a possibilidade de conquista do banco público de terras.

| 163

Fotos sobre o interior das obras, entornos das estações e vias compõem uma narrativa para dar visibilidade ao programa. Túneis e estações, avenidas, praças e pátios de manutenção, a Praça da Sé, o Largo de Santa Cecília, a gleba de Itaquera, ano a ano várias áreas sendo transformadas pelo avanço das obras do Metrô. Fotos também dos trabalhadores envolvidos, de representantes políticos, da população usuária do sistema e das atividades sociais e culturais. A sucessão de mapas da Rede em cinco décadas. Ilustrações diversas das concepções para Estações, Terminais e Empreendimentos Associados. Dezenas de canteiros espalhados pela Cidade, fotógrafos, projetistas e administradores produzem uma imagem atraente dos planos e projetos. A metrópole rumo a um novo padrão de desenvolvimento para a população massiva.

Figura 35 - Obras da Linha Leste Oeste em Santa Cecília e Itaquera, 1978 (CMSP, 1979)



Fonte: CMSP (1979: s/p). Organização do autor.

Dentre as ações desenvolvidas com êxito estão a integração (Metrô, ônibus, ferrovia, carro), a implantação dos Terminais Rodoviários (Jabaquara e Glicério, 1977-1978) e a **comercialização dentro das estações**, (lojas e espaços publicitários). Como uma das fontes para financiar a construção dos Terminais, a CMSP alienou alguns imóveis de sua propriedade no trecho Sé-Bresser por CR\$ 51 milhões (R\$ 35,7 milhões de dez./2018) e aportou o recurso no PITERP (Plano Integrado de Terminais Rodoviários de Passageiros) -

Terminais do Tietê e da Barra Funda - junto à EMURB, DNER e TRANSESP (Pesquisa e Planejamento de Transportes do Estado de São Paulo S/A). Outro negócio paralelo foram os **estacionamentos junto às estações**. Em 78 foi inaugurado o edifício garagem na Estação Santa Cruz, com 440 vagas, o terceiro estacionamento inaugurado, depois de Conceição e Carandiru. Os preços então variavam de acordo com o período e o estacionamento, dando direito a 2 bilhetes unitários do Metrô (*ibidem*). Esse edifício garagem seria o embrião do Shopping Metrô Santa Cruz (de 2001).

Nos anos seguintes apareceu o primeiro relato detalhado da exploração comercial: eram 54 lojas nas Estações São Bento, Luz e Santana e Terminais Glicério e Jabaquara, receitas de CR\$ 19,3 milhões⁵⁰ (R\$ 8,0 milhões em dez./2018); com base nos percentuais de crescimento das receitas das lojas e publicidades, a estimativa das receitas para 1978 é de CR\$ 2,99 milhões (R\$ 2,0 milhões), crescimento real de 300%. Com a previsão de comercialização de 2.100 painéis publicitários dentro dos trens, a receita poderia atingir CR\$ 43 milhões (R\$ 17,9 milhões) anuais a partir de 1980 (CMSP, 1980: 42-43).

Em 1980, as receitas foram de CR\$ 40 milhões das lojas e publicidades e CR\$ 22 milhões dos terminais, R\$ 7,8 e R\$ 4,3 milhões (preços de dez./2018); queda real da primeira receita, mas compensada pela segunda, fazendo um total 50% maior que o de 79 (CMSP, 1981: 23). Os Terminais viram fontes importantes de receita acessória.

Em 1981, não houve detalhamento das receitas não operacionais, apenas a demonstração do total, CR\$ 121.918 mil (R\$ 11,99 milhões), ligeira queda real frente aos R\$ 12,1 milhões de 80.

Com o início da operação do Terminal do Tietê, as receitas não operacionais cresceram em 1982 (CMSP, 1983: 29-30): CR\$ 1.419 milhões (R\$ 71,48 milhões), quase 500%.

O ano de 1983 aprofundou a aposta na exploração comercial dos espaços e a revisão “no conceito de implantação de metrô como projeto urbano. A linha metroviária passa a ser construída com um sistema viário mínimo, necessário à sua operação”, diz a introdução do Relatório (CMSP, 1984).

“(…) a grande **proposta da nova Administração da Companhia é a de associar ao Metrô empreendimentos imobiliários e comerciais com participação da iniciativa privada**. Serão aproveitadas as áreas desapropriadas e não utilizadas totalmente na construção de estações ou terminais, edificando-se em torno dos mesmos ou nos seus espaços aéreos. Assim, as obras do Metrô tornam-se **parcialmente autofinanciáveis**, o sistema ganha novos usuários e propicia-se economia de combustível. A futura estação **Marechal Deodoro** é um bom exemplo dessa nova filosofia. Sobre a estação planeja-se a construção de um “**shopping center**” e um conjunto habitacional. **A mesma orientação aplica-se aos dois estacionamentos de automóveis da Estação Tatuapé**. Outra ideia é a total **reformulação no esquema de publicidade e comercialização das dependências do Metrô**, com o objetivo de **quadruplicar as atuais receitas** extra-tarifárias.

Está também sendo desenvolvido o plano de **lançamento de debêntures**, a serem adquiridas pela população viabilizando, assim, a sua participação na construção do Metrô. Com essas iniciativas, o Metrô de São Paulo pretende **gerar recursos adicionais**. Isto, porém, não significa que será fácil atingir as metas previstas. é indispensável o apoio decidido dos acionistas da Companhia: os

⁵⁰ CR\$ 10,7 milhões das lojas e CR\$ 8,5 milhões dos espaços publicitários (CMSP, 1980: 43).

Governos Federal, Estadual e Municipal. Caso contrário, a implantação da Linha Leste-Oeste somente ocorrerá **em prazo incompatível com as necessidades da Região Metropolitana de São Paulo.**” (CMSP, 1984: s/p).

Um sistema mínimo necessário para uma rentabilidade máxima das receitas. Acima está enunciada a “nova filosofia” da administração, que passaria a pautar suas ações na ampliação dos empreendimentos imobiliários com participação da iniciativa privada dentro, ao lado e acima das estações e terminais.

| 165

Verifica-se a adoção da forma-produto shopping center preferencial em centralidades e a progressiva transformação de estacionamentos e áreas remanescentes em shoppings: a começar por Marechal Deodoro (não concretizado) e Tatuapé, nos anos 1990. A junção pretendida de empreendimentos comerciais e residenciais será ideia força duradoura, e ganha força nos anos 2000, no bojo das PPPs. A ideia de usar as receitas adicionais para que as obras do metrô sejam autofinanciáveis” vira um mote para eficiência financeira das atividades. Há proposta de introduzir as debêntures como alternativa de financiamento direto pela população. O tom final ressalta a responsabilidade dos acionistas em manter recurso e ritmo “compatível” das obras da Leste-Oeste. O enunciado de 1983, assim como o de 2019, apela ao engajamento dos envolvidos para a realização do empreendimento. Neste ano as receitas não tarifárias foram de Cr\$ 1.212 milhões (R\$ 19,89 milhões), crescimento real de 12,8% (idem).

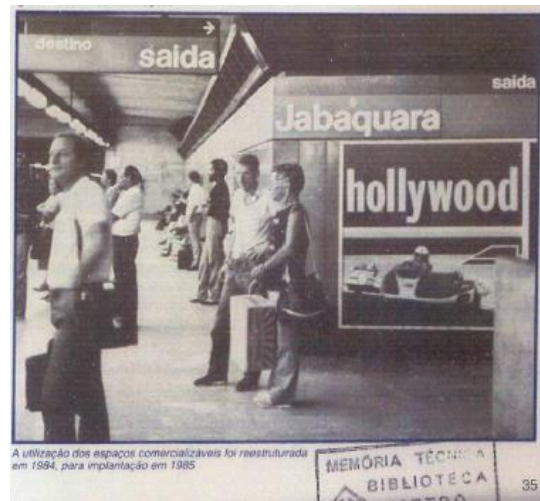
Em 1984 foi continuada a reestruturação do *merchandising* e estudos de regulamentação legal da utilização dos espaços comercializáveis (CMSP, 1985). A expectativa era alcançar Cr\$ 5 bilhões (R\$ 26 milhões em dez./2018) em 1985. A receita no entanto foi de Cr\$ 1,81 bilhão (R\$ 9,46 milhões), menos da metade do ano anterior.

Para os anos de 1986 e 1987 não há muita informação sobre as atividades nos Relatórios, apenas sobre os resultados: as operações renderam, respectivamente, Cz\$ 81,5 milhões e Cz\$ 85,1 milhões (R\$ 15,6 milhões e R\$ 16,28 milhões), CMSP (1988). Recuperação real anual de aprox. 65% e 4,3%, respectivamente.

Para 1988, vigésimo ano de operação, apesar do agravamento de crise econômica nacional e dos déficits em várias operações, as receitas não tarifárias chegaram a Cz\$ 1.306,5 milhões (R\$ 24,44 milhões) (CMSP,1989), ampliação real de 50% a. a.

A virada dos anos 1980-1990 amplia a busca por negócios imobiliários em face da crise econômica e redução das receitas. Cresce a privatização e as concessões no âmbito interno da Cia, anos antes da Lei Estadual de Concessões (1992) e do Programa Estadual de Desestatização (PED, de 1994). Novos equipamentos como terminais e centros comerciais vão ser concebidos sob a lógica rentista.

Figura 36 - Nova concepção de exploração imobiliária do Metrô-SP em 1983 e 1984 (CMSP, 1984; 1985)



Fonte: CMSP (1984; 1985). Organização do autor.

Em 1989, ainda em crise, a empresa amplia os negócios acessórios e consolida os “**empreendimentos associados**” e inicia a concessão administrativa dos terminais rodoviários, CMSP (1990). O enunciado do programa expõe novas concepções de aproveitamento do espaço urbano no entorno das estações, no sentido de captação de recursos financeiros privados para investimento na rede:

“Além da otimização da capacidade oferecida pela rede metroviária e pela ordenação e redesenho do espaço urbano, a meta principal do programa de empreendimentos associados é captar recursos financeiros junto à iniciativa privada para compor as provisões necessárias à continuidade da construção da malha de transporte de alta capacidade.

Na Extensão Oeste, a aproximadamente 800 metros da Estação Barra Funda, está prevista a construção da Estação Água Branca, primeira a ser implantada com recursos provenientes da associação entre a iniciativa privada (Brascan/Matarazzo) e o setor público. A proposta de construção da Estação Água Branca prevê um acesso de metrô para o Shopping Matarazzo, reduzindo os gastos da Administração Pública na implantação do sistema de transporte. Também empresta à empresa privada uma dimensão social inédita em benefício da comunidade.

O projeto do subsolo da Avenida Paulista prevê a utilização comercial de 44 mil m² de área disponível, onde a Companhia pretende viabilizar a implantação de um Centro Comercial, Cultural e de Lazer.” (CMSP, 1990:14).

A relação com a iniciativa privada em longo prazo ganha as noções de “parceria” ou “associação” e o “desenvolvimento imobiliário” vira princípio ordenador do espaço urbano projetado. Esse produto pensado como fonte de renda capturada para capitalizar a empresa. O espaço de fluxos como instrumento de realização de vários negócios comerciais. E ampliação da escala dos empreendimentos a dezenas de milhares de metros quadrados construídos. Ainda que tudo isso fosse inviável em 1983, duas propostas são delineadas: o Shopping Matarazzo (atual Bourbon) o subsolo da Avenida Paulista (expansão Oeste das Linhas Vermelha e Verde). Além dos empreendimentos na Marechal Deodoro e Tatuapé que não avançaram na época. Persiste a ideia de associar Shopping-Estação e Centros Culturais-Estações (como São Bento, o projeto Arte no Metrô, o Memorial da América Latina e a proposta da Av. Paulista), sem uma proposta comercial, como equipamentos culturais públicos.

Os projetos acabaram não sendo realizados nem no ano nem depois, e as receitas não tarifárias foram reduzidas para NCz\$ 9.315,9 mil ou R\$ 10,7 milhões, menos da metade no exercício anterior. O efeito inflacionário e as despesas financeiras consumiram receitas e ampliaram o déficit (CMSP, 1990: 34-39).

Figura 37 - Shopping Matarazzo: empreendimento associado Shopping-Estação (OESP, 1989)



Fonte: Acervo Estadão (19/06/2015). Disponível em: <http://m.acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,era-uma-vez-em-sp-shopping-center-matarazzo,11187,0.htm>. Acesso em 20 fev. 2020.

Em dezembro de 1989 foi contratada a Concessão dos Terminais Rodoviários Carvalho Pinto (Tietê), Jabaquara e Bresser, transferindo gestão e reformas aos concessionários privados; assim como o Terminal Barra Funda, em construção “com essa nova visão gerencial, eliminando os investimentos públicos na administração e implantação dos terminais” (CMSP, 1990: 14).

7. 4. O modelo na prática: expectativa versus realidade do negócio Metrô-SP (1968-1985)

Considerando os cronogramas, as necessidades financeiras e as projeções de tráfego é que o estudo estipulou um gradiente tarifário para cobrir o custo operacional, empréstimos e gerar retorno ao capital investido. As estimativas para o fluxo de passageiros, Receita Global, Despesa Operacional e Lucro Operacional foram feitos pela HMD considerando a operação da Linha Santana-Jabaquara completa por onze anos – HMD (1968a: 201). A seguir reproduzimos esses dados acrescentando totais e médias (nas últimas duas linhas), percentuais de Lucro/Receita e o Coeficiente de Exploração (relação Despesa/Receita) nas últimas duas colunas.

Tabela 6 – Resultado Operacional da Linha Santana-Jabaquara com tarifa de US\$ 0,08 (1971-1981)

Ano	<i>em milhões (pessoas e US\$ correntes)</i>				<i>em %</i>	
	Passageiros diários	Receita Global	Despesa Operacional	Lucro Operacional	Lucro / Receita	Coeficiente de Exploração
1971	0,03	2,02	1,50	0,52	25,74	74,26
1972	0,74	19,22	6,53	12,69	66,02	33,98
1973	1,23	33,23	10,48	22,75	68,46	31,54
1974	1,27	34,31	10,49	23,82	69,43	30,57
1975	1,31	35,38	10,50	24,89	70,35	29,68
1976	1,35	36,47	10,51	25,96	71,18	28,82
1977	1,39	37,57	10,52	27,05	72,00	28,00
1978	1,44	38,89	10,53	28,36	72,92	27,08
1979	1,49	40,24	10,55	29,69	73,78	26,22
1980	1,54	41,60	10,57	31,03	74,59	25,41
1981	1,59	42,95	10,59	32,36	75,34	24,66
Total	N.A.	361,88	102,77	259,12	71,60	28,40
Média	1,21	32,89	9,34	23,55	71,60	28,40

Fonte: Consórcio HMD (1968a: 201). Observação: as quatro primeiras colunas com os preços correntes aos anos de 1971 a 1981 são do original. As demais linhas e colunas são cálculos do autor.

Os dados mostram a operação metroviária como altamente produtiva em todos os quesitos: fluxo, receita, custo, despesa e lucro. Vamos analisar e refletir sobre os dados apresentados.

A projeção considera a operação já em 1971, antes mesmo do que indica o melhor cenário (Rede Básica construída em 10 anos, com a Linha Santana-Jabaquara inaugurada ao fim de 1972), HMD (1968a: 198). Considerando o começo efetivo das obras em 1968 para inaugurar em 1971 seriam menos de 36 meses de obra. E lucro operacional nos primeiros meses de operação com baixo fluxo de passageiros. Temos um cenário superestimado além do que permitem os melhores cenários do próprio estudo.

A média de passageiros diários superaria o milhão/dia em menos de 3 anos de operação. Salta de 30 mil passageiros (1971) a 1,23 milhão (1973), crescimento de 4.000%. E chegando a quase 1,6 milhão/dia em 1981. Esse dado também foi superestimado, em contraste com os Relatórios Anuais (1975-1985).

O preço sugerido da tarifa unitária do Metrô de 0,08 a 0,10 US\$ e de 0,12 a 0,14 US\$ para a tarifa integrada Metrô-Ônibus seria 3 vezes maior que a tarifa de ônibus vigente, inferior a 0,04 US\$ (HMD, 1968a: 199). Os preços foram estimados para permitir cobertura dos custos de operação e amortização do capital. Para viabilizar um empreendimento lucrativo a sugestão era que a tarifa municipal fosse duplicada ou triplicada, na conjuntura de inflação e arrocho salarial dos anos 1960/1970/1980. Para sustentar o argumento tarifário faz-se um comparativo da tarifa paulistana com a tarifa novaiorquina: a primeira entre 0,08-0,10 US\$ seria de **2,5 a 3 vezes mais barata que a segunda**, entre 0,20-0,25 US\$ (HMD, 1968a: 207). Isso sem considerar as diferenças de renda entre as populações das cidades. Façamos um breve comparativo com dados de 1967 (ano de elaboração do estudo HMD) entre São Paulo e Nova York:

- Salário-Mínimo/hora: NCr\$ 0,59 (SP) e US\$ 1,60 (NYC)
- Câmbio US\$/NCr: 1,00 = 3,15 (dezembro/1967)
- S.-M. no câmbio (NCr\$): 0,59 e 5,04
- Tarifas no câmbio: 0,25-0,31 (SP) e 0,63-0,78 (NYC)
- 1 hora S.-M. em passagens: 2,3-1,9 (SP) e 8,0-6,4 (NYC)
- Preço médio do automóvel: US\$ 6.800 (BR) e US\$ 3.000,00 (EUA)
- Preço do automóvel em horas de S.-M.: 36.305 (BR/SP) e 1.875 (EUA/NYC)
- Preço do automóvel em meses de S.-M. (220 horas/mês): 165 (BR) e 8,5 (EUA)

Comparando o poder de compra do assalariado paulistano com o assalariado novaiorquino temos que o primeiro consegue comprar **pouco mais de 2 passagens ou menos de 1**, enquanto o segundo consegue comprar de **6 a 8 passagens** pelo preço da hora do Salário-Mínimo vigente. A desigualdade é ainda maior com relação ao automóvel particular, o assalariado daqui tendo um gasto **20 vezes maior** que o de lá. A simples comparação tarifa-tarifa sem a devida contextualização econômica e salarial permite uma correlação enganosa sobre o poder de compra da população assalariada de baixa renda. E justifica uma tarifa abusiva em prol duma operação rentável.

A Receita Global estimada sobre o alto fluxo diário e colchão tarifário apresentaria um crescimento de **2.026,2%** em 10 anos; excelente desempenho sobre a evolução da Despesa Operacional, cujo crescimento projetado seria de **606%** no período. Incluída uma Despesa estabilizada por 8 anos, crescendo apenas 110 mil US\$, de 10,48 a 10,59 milhões US\$, entre 1973 e 1981 – uma inflação de 1,03% em quase uma década. Manter um custo operacional desse seria um verdadeiro “milagre econômico” nos anos 1970/1980, considerados os choques do petróleo de 1973/1979, inflação, flutuação cambial, juros, salários etc.

A operação da Linha Santana-Jabaquara teria um resultado econômico brilhante desde seus primeiros meses de serviço. O Lucro Operacional cresceria **6.123%** na década. Vê-se mesmo uma projeção de lucros

extraordinários para remunerar grande parte do capital empregado na construção da linha superando margens de **25% a 75%** sobre a Receita. A taxa de retorno média sobre a Receita é de **71,6%**.

Outro indicador usado para estimar a “eficiência” da atividade metroferroviária é o Coeficiente de Exploração – relação percentual de custos sobre receitas – quanto menor o Coeficiente, maior o retorno econômico. Com exceção do primeiro ano (1971), os demais anos apresentaram coeficiente entre 33% e 24% (1981), numa melhoria constante da exploração em termos de rentabilidade. Para termos um parâmetro histórico, temos os dados do C.E. das concessionárias SPR. Paulista, Leopoldina. Great Western, Vitória-Minas, RFFSA e FEPASA, os principais grupos ferroviários brasileiros, de 1865 a 1982 (Cuéllar, Oliveira & Corrêa, 2017: 86). O melhor coeficiente foi da SPR em 1867: aproximadamente **50%**, somente alcançado mais uma vez em 1890 pela Cia. Paulista (idem). O Coeficiente de Exploração estimado pelo HMD – **28,4%** em média – seria superar os anos mais lucrativos das ferrovias mais lucrativas do Brasil.

Vemos aqui uma reprodução ampliada das expectativas sobre a lucratividade metroviária dos anos 1970/1980 (HMD, 1968a) com relação à ferroviária do século XIX-XX (Lewis, 1991). Os dados estimados são irrealmente otimistas se comparados com a realidade operacional. Que é o que veremos a seguir.

Realizamos uma leitura específica dos Relatórios Anuais da Diretoria do Metrô-SP dos anos de 1971 a 1985 (Metrô-SP, 1972 (...) 1986) e compilamos dados do desempenho econômico dos anos operacionais⁵¹, 1975-1985 (idem: 1976 (...) 1986). Tais dados foram selecionados e organizados de modo a serem os mais compatíveis e comparáveis com aqueles estimados pelo HMD (1968a) anteriormente.

A Tabela a seguir mostra dados bem diversos daqueles estimados em 1968. O cenário macroeconômico favorável de 1966 a 1968 virou ao avesso de 1973 em diante, período em que a Cia avançava nas obras e começava a operar a Linha Norte-Sul (1974-1978) e Leste-Oeste (1979-1985). A Cia avança além da primeira linha planejada e inaugura parcialmente a segunda linha em 10 anos de operação. Os cronogramas, investimentos e custos de operação se mostraram distantes das estimativas iniciais. O tempo de construção dos trechos se revela bem maior, assim como os custos e investimentos iniciais, a Receita cresce bem menos que o esperado, as Despesas ultrapassam as Receitas, gerando um Resultado Operacional negativo.

⁵¹ Temos a Média de passageiros em Dia Útil (MDU), estimativas de “Receita Global” (soma da Renda Operacional mais Renda Não Operacional), “Despesa Operacional” (soma do Custo dos Serviços mais Despesas com vendas e arrecadações), “Resultado Operacional” (subtração Receita Global menos Despesa Operacional). Com exceção de 1981 e 1982, onde extraímos a Receita e Despesa do Demonstrativo, na falta dos dados disponibilizados como no balanço dos demais anos. Atualizamos todos os preços para o IGP-DI de dezembro de 1985 e convertemos pelo câmbio vigente em US\$ (Metrô-SP, 1986). Calculamos ainda totais e média (últimas duas linhas) e Resultado/Receita e Coeficiente de Exploração, em percentual – últimas duas colunas.

Tabela 7 – Resultados econômicos da Companhia do Metropolitano de São Paulo (1975-1985)

Ano	em milhões (pessoas e US\$ de dez./1985)				em %	
	Passageiros M.D.U.	Receita Global	Despesa Operacional	Resultado Operacional	Resultado / Receita	Coefficiente de Exploração
1975	0,21	4,23	9,85	-5,62	-132,86	232,86
1976	0,46	19,41	32,67	-13,26	-68,32	168,32
1977	0,55	20,78	35,66	-14,88	-71,61	171,61
1978	0,61	21,58	39,09	-17,51	-81,14	181,14
1979	0,64	24,65	36,05	-11,40	-46,25	146,25
1980	0,67	20,50	32,58	-12,08	-58,93	158,93
1981	0,74	21,66	35,21	-13,55	-62,56	162,56
1982	1,13	29,78	42,67	-12,89	-43,28	143,28
1983	1,22	27,98	33,42	-5,44	-19,44	119,44
1984	1,33	25,32	35,60	-10,28	-40,60	140,60
1985	1,35	24,02	35,82	-11,80	-49,13	149,13
Total	N.A.	239,95	368,66	-128,71	-53,64	153,64
<i>Média</i>	<i>0,81</i>	<i>21,81</i>	<i>33,51</i>	<i>-11,70</i>	<i>-53,65</i>	<i>153,65</i>

Fonte: Relatórios Anuais do Metrô-SP (1976 [...] 1986). Organização, cálculos e correção para preços de dez./1985 e câmbio vigente em US\$ pelo autor.

O Cronograma e tempo de construção das Linhas Norte-Sul e Leste-Oeste evoluíram aquém das estimativas de 1968. Em 1975-1985 temos o início da operação metroviária da Norte-Sul Santana-Jabaquara (set./1974 a set./1975) e o término do conjunto urbanístico da Praça e Estação da Sé em fev./1978 (Metrô-SP, 1979: s/p). Paralelamente à construção da Leste-Oeste (jan./1975) e operação gradual a partir de mar./1979 chegando até Tatuapé (nov./1981) e Santa Cecília (dez./1983), Metrô-SP (1986: 16). Passado o período estipulado para implantação da “Rede Básica” em 10 ou 15 anos (de 1978 a 1983), em 1985 apenas trechos parciais da Norte e da Leste-Oeste foram concluídos. Ao invés da Rede com 66,2 km, 5 linhas e 75 estações (HMD, 1968b: 121-156⁵²) chegou-se à “cruz” NS/LO com 25,1 km e 29 estações em 2 linhas.

A evolução da média de passageiros em dia útil (MDU) cresce menos que o esperado. Enquanto estava em Só na LNS (1975-1978) o MDU foi de 200 mil a 600 mil, aquém das estimativas de 1,31 e 1,44 milhão (HMD, 1968a). Somente com a operação parcial da LLO é que ultrapassou o milhão de passageiros/dia útil (1981-1982). O ano de 1981 registrou média de 0,74 milhão versus 1,59 milhão previsto. A média de 1985 era a projetada para 1976: 1,35 milhão de passageiros/dia (HMD, 1968a; Metrô-SP, 1985). A média real do período foi de 0,81 (1975-1985) contra 1,21 da estimativa pré-operacional (1971-1981).

A evolução do preço básico do transporte municipal (Bilhete da CMTC) em comparação ao Salário-Mínimo (federal) evidencia o arrocho sobre os salários e tarifas e a diminuição do poder de compra salarial.

⁵² Linhas traçadas (HMD, 1968b: 121; 156): Linha Santana -- Jabaquara com Ramal Paraíso -- Moema (20,97 km, 23 estações), Linha Casa Verde -- Vila Maria (13,33 km, 16 estações), Linha Jóquei Clube -- Via Anchieta com Ramal Pedro II -- Vila Bertioga (23,83 km, 26 estações), Linha Vila Madalena -- Paulista (8,08 km, 10 estações).

Levantamos e comparamos os preços vigentes (salário horário x bilhete unitário) para definir proporcionalmente quantos bilhetes 1 hora de SM poderia adquirir:

Tabela 8 – Preços vigentes da hora do Salário-Mínimo e do Bilhete Unitário paulistano e expressão do poder de compra do assalariado (anos selecionados 1967-1975)

Ano	Salário-Mínimo por Hora (SMH):	Preço da passagem (PMSP)	SMH compra quantas passagens
1967	0,48	0,20	2,40
1968	0,59	0,25	2,36
1975	2,42	1,00	2,42
1976	3,49	1,50	2,33
1977	5,03	2,10	2,40
1978	7,09	3,00	2,36
1979	13,33	6,50	2,05
1980	26,31	13,00	2,02
1981	54,22	25,00	2,17
1982	107,13	50,00	2,14
1983	259,64	150,00	1,73
1984	757,09	400,00	1,89
1985	2.727,27	1500,00	1,82

Fonte: Auditec Gestão Contábil ⁽⁵³⁾; SP-Trans ⁽⁵⁴⁾. Observações: os preços horários do Salário-Mínimo são estimados pelo número de horas mensais remuneradas (220); são considerados os últimos preços vigentes no ano (nos anos em que houve vários reajustes).

As empresas de transporte público coletivo eram pressionadas para manter as tarifas dos bilhetes em patamares inferiores ao do Salário-Mínimo (a “Tarifa Social”) num lado e aumentá-las o máximo possível dentro do patamar para ampliar as receitas e minar o déficit operacional noutro. Nessa conta ficava impossível definir uma tarifa que permitisse lucro, ou mesmo cobrir custos, investimentos. Havendo necessidade de subvenções governamentais às operadoras; repasses para pagar a meia-estudantil, isenções e alternativas como o Vale-Transporte (Lei Federal Nº 7.418 de 16/12/85). Assim como a Cesta Básica alimentar, a cesta de transportes encarecia aos assalariados e a receita tarifária majorada não era suficiente para equilibrar economicamente os balancetes.

O desempenho da Receita foi adverso. A Receita cresceu **467,8%**, de 4 a 24 milhões US\$; contra Despesa **263,6%** maior, de 9 a 32 milhões US\$.

As Despesas Operacionais, ao contrário da Receita, superaram largamente as projeções iniciais. O cenário inicial estimou Despesas entre 1,5 e 10,6 milhões de US\$, com notável estagnação entre 1973-1981 (HMD,

⁵³ Disponível em: <https://audtecgestao.com.br/capa.asp?inford=1336>. Acesso em 23 mai. 2022.

⁵⁴ Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/tarifas/>. Acesso em 23 mai. 2022.

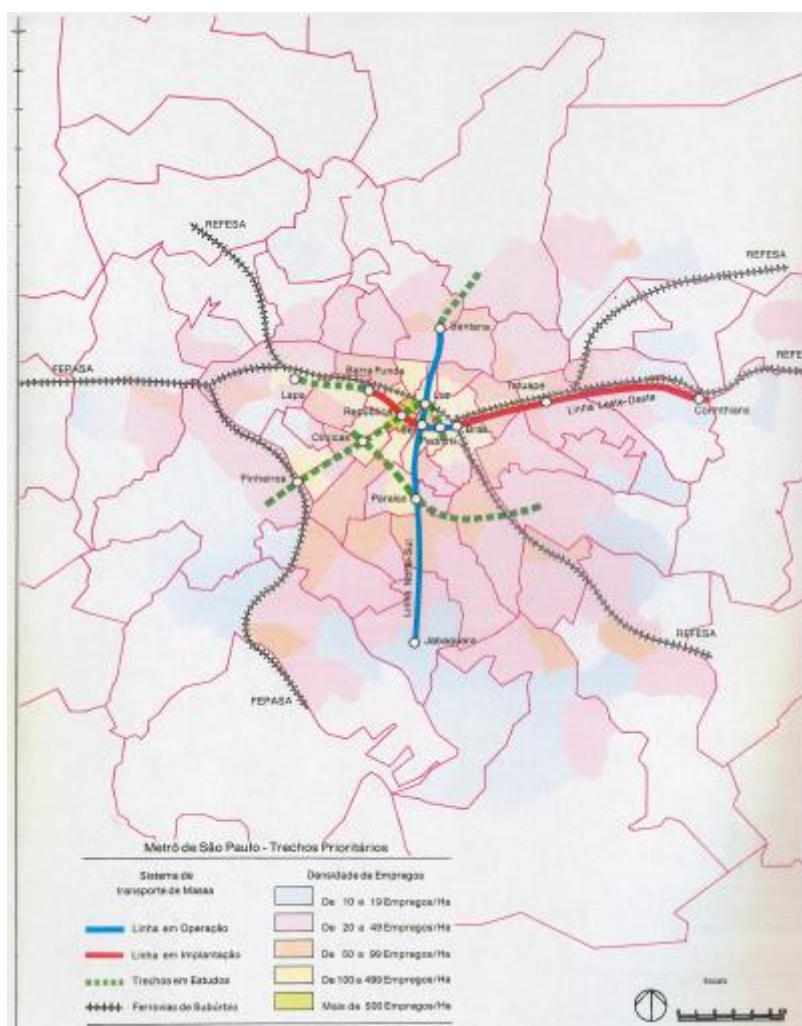
1968a). O cenário operacional mostrou evolução entre 9,8 e 35,8 milhões de US\$ entre 1975-1985 (Metrô-SP, 1976 [...] 1986). Crescimento real de 263,6% contra 606% da previsão.

O que fez tanto Resultado Operacional quanto Coeficiente de Exploração negativos e excedentes ao limite do equilíbrio. Ao contrário da rentabilidade faustosa de 1968, o resultado foi cronicamente deficitário, embora com progressiva melhora dos indicadores. O Resultado Operacional variou entre -5,6 e -11,8 milhões de US\$, com oscilações acima da média (US\$ 11,7 milhões) em 7 anos. A relação Resultado Operacional/Receita Global oscilou, melhorando nos últimos anos, indicando redução do déficit. O Coeficiente de Exploração que apresentou grande melhoria, embora muito superiores ao nível de equilíbrio (100%). E muito distante da trajetória estimada em 1968: média de 153,6 versus 28,4 e amplitude 232,8-119,4 versus 74,2-24,6.

O desempenho deficitário da Companhia contrasta com as expectativas lucrativas dos estudos pré-operacionais. O discurso administrativo se constitui como contradiscurso da rentabilidade nos sucessivos Relatórios Anuais. A Cia vai reforçar os aspectos operacionais e tecnológicos. Bem como um discurso sobre os “benefícios sociais”, calculados anualmente a partir dos anos 1990, evidenciando uma outra contabilidade além do balanço tradicional. Aprofunda-se a contradição entre o “resultado econômico” (deficitário) e o “benefício social” (superavitário) como numa versão metropolitana da contração entre valor de troca e valor de uso geral da produção e consumo de mercadorias.

O Mapa no Relatório de 1978 (Metrô-SP, 1979) mostra em operação os Trechos Santana-Jabaquara e Sé-Brás (Norte-Sul, Leste-Oeste) e Barra Funda-Sé e Brás-Corinthians em implantação (Oeste e Leste). Os ramais previstos da Norte-Sul e da Sudoeste foram cancelados. Os “trechos em estudos” são para expansão ao Norte e Oeste (Tucuruvi e Lapa), Sudoeste (Pinheiros, Butantã) e Paulista (Clínicas-Mooça). Clara diminuição em relação à proposta de 1968 em adequação à realidade crítica de 1978/1979.

Figura 38 – “Metrô de São Paulo – Trechos Prioritários” (1978)



Fonte: Metrô-SP (1979: 9).

A implantação da rede metroviária paulistana consolidou novos eixos de transporte sobre trilhos:

- 1) Eixo Azul - norte-sul,
- 2) Eixo Vermelho - leste-oeste,
- 3) Eixo Verde - Vila Madalena-Vila Prudente,
- 4) Eixo Lilás - sudoeste,
- 5) Eixo Amarelo - centro-oeste.

Com exceção dos dois primeiros eixos, os demais tiveram uma longa história de estudos e projetos até a implantação. Dos eixos listados acima, os últimos dois saíram dos sentidos tradicionais de expansão (norte, sul, leste, oeste) em direção ao sudoeste e centro-oeste nos anos 2000.

8 SÃO PAULO, A METRÓPOLE E O METROPOLITANO

Dos anos 1930 aos 1980 temos momentos de intensa crise nos transportes sobre trilhos e centralização do capital ferroviário pela aquisição e fusão das companhias em grandes empresas estatais, como vimos.

| 175

Em São Paulo, na Geração III (1927-1957) a continuação da expansão da malha e adição de novas paradas e estações. A construção das primeiras linhas e ramais especificamente para o transporte de passageiros suburbano. E o surgimento das primeiras “integrações” entre ramais e linhas-tronco.

8. 1. As linhas de subúrbio da Geração III (1927-1957)

Nesse período o setor ferroviário acabou sendo totalmente estatizado e as empresas passaram ao controle dos três entes federativos (União, Estado e Município de São Paulo). Vamos recapitular o movimento de ampliação do controle estatal no setor ferroviário nos períodos anteriores:

- 1) A estatal ‘pioneira’ foi a Estrada de Ferro da Cantareira (EFC, de 1893). Inicialmente construída para dar suporte à implantação do sistema de água e esgotamento ao norte da Capital, sob iniciativa e controle do Governo do Estado de São Paulo (GESP), ela passou a ser o principal meio de transporte entre o centro, o nordeste paulistano e Guarulhos (definindo uma ‘zona exclusiva’ até 1965). Foi incorporada à E.F. Sorocabana em 1941.
- 2) A segunda a ser estatizada foi a Estrada de Ferro do Norte (EFN, em 1896), pela União, e incorporada à Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Após a unificação dos trechos fluminense e paulista houve a centralização do controle acionário da ferrovia que cruzava o Vale do Paraíba, ligando a Capital Federal à Capital paulista.
- 3) A terceira estatizada foi a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS, em 1905; 1919), pelo GESP, que assumiu sua operação até 1907, concedeu e arrendou entre 1907 e 1919 à *Brazil Railway Company* (BRC) e retomou o controle e operação em 1919. Construída nos rumos de Sorocaba, ela instituiu uma zona exclusiva paralela à SPR, com a qual vai disputar e quebrar o monopólio da descida do Planalto ao Porto de Santos.
- 4) A quarta estatização foi a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ, em setembro de 1946; até então controlada pela *The São Paulo Railway Company*, SPR). Seu controle foi retomado pelo Governo Federal findo o período de concessão. A SPR deteve por muitos anos o monopólio da ligação entre o Planalto e o Porto de Santos, que só foi quebrado pela E.F. Sorocabana em 1935.

5) A quinta cia estatizada foi a *São Paulo Tramway Light and Power Company Limited* (em março de 1946), proprietária da Cia Carris de Ferro de Santo Amaro (CCFSA) desde 1900. Em 1914 a Light transformou a antiga linha férrea em linha de bonde, desativou os trilhos e estações originais e substituiu-os por uma nova linha de bonde eletrificada. Seu patrimônio e sua rede de bondes foram incorporados à Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC, de 1946).

A ampliação do domínio estatal sobre o setor ferroviário se deu de maneira gradual. Se no começo do século XIX o Estado brasileiro se empenhou em viabilizar os primeiros empreendimentos ferroviários, daí em diante as concessionárias privadas lograram décadas de exploração rentável da malha ferroviária. A partir de fins do séc. XIX, crises políticas e econômicas e abalos na agroindústria marcaram o declínio da rentabilidade ferroviária (e na Light também, produtora, distribuidora de energia elétrica e bondes), Klein & Luna (2010). Temos um longo século de ampliação de estatização gradual - pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA, de 1957) e Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA S/A, de 1971). Cada uma encampou várias ferrovias que já estavam sobre controle estatal, mas funcionando autonomamente.

Entre 1927 e 1957 a malha suburbana da aglomeração paulistana tem vigorosa expansão pela Sorocabana, Central do Brasil e Cantareira. São 127,8 km e 54 estações construídos nos subúrbios. São 6,4 vezes mais trilhos que o período anterior (27,5 km) e 1,6 vezes mais estações (33 est.) em 1957 comparado a 1927.

O primeiro trecho inaugurado no período foi da E.F. Sorocabana em 1928. Esse trecho foi reformado e reconstruído entre Amador Bueno (Itapevi) e Mairinque (idem), 26,9 km e 9 estações adicionados. Giesbrecht afirma que o serviço suburbano entre Amador e Mairinque sofreu diversas “idas e vindas” entre 1928 e 1998, tornando até mesmo as datas de inauguração, construção, reforma, reconstrução das estações e paradas incertas (2021). Mas diversos registros em mapas, guias, fotos e relatórios anuais a mostram a existência do serviço (idem). A linha passa a atender os municípios de São Paulo, Osasco, Barueri, Carapicuíba, Jandira, Itapevi, São Roque e Mairinque. Consolida o eixo de conurbação das (futuras) metrópoles de São Paulo e Sorocaba (RMSP e RMS).

Suas estações e paradas eram menores e com estrutura precária. Construídas de madeira e/ou metal, pequenas plataformas de embarque e áreas cobertas, muitas sem água corrente, eletricidade, iluminação e até sem bilheteria (ibidem). O Ramal de Jurubatuba (de 1957/1958) apresentaria precariedade similar.

Figura 39 – Estações do subúrbio da EFS Amador Bueno-Mairinque (1928-1938)



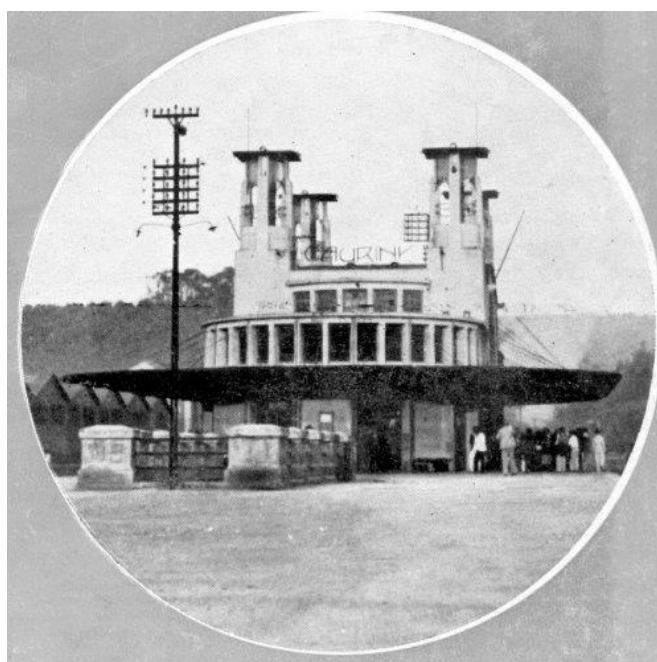
1 – Antiga estação São João, final do século XIX (“90 anos da EFS” apud Giesbrecht, s/d).



2 – Nova estação São João em 1955 (desconhecido apud Giesbrecht, s/d).



3 – Estação São Roque, anos 1910 (Prefeitura de São Roque apud Giesbrecht, s/d).



4 – Estação Mairinque em 1938 (T. Correa apud Giesbrecht, s/d).

Fonte: diversas, reunidas em Giesbrecht (s/d). Organizadas pelo autor.

Ao leste, outra linha suburbana: A “**Variante de Poá**” ligou Brás-Calmon Viana, com trecho novo entre Penha-Aracaré, 38,7 km e 9 estações ao todo. Saindo a Linha Tronco da Central do Brasil, ao sul do Rio Tietê até se reencontrar em Poá, na estação Calmon Viana. Aí surge a primeira estação de integração da malha suburbana fora do Município de São Paulo.

Em particular o crescimento ao leste, pelos novos loteamentos nas margens sul do Rio Tietê e ao norte da Central do Brasil aumentou a demanda de trens suburbanos, além da capacidade e do entorno imediato da Linha Tronco. O que incentivou a EFCB a construir a terceira linha para tráfego de passageiros da malha entre 1921-1934 (com breve funcionamento em 1926).

O longo período de implantação da Variante deve-se às dinâmicas políticas dos anos 1920 e 1930 – as revoltas de 1922 e 1924, crash de 1929 e as “revoluções” de 1930 e 1932. As obras começaram em 1921 e se prolongaram até pelo menos 1926, quando a Variante funcionou por alguns meses, foi interrompida e só voltou a funcionar regularmente após a inauguração em 1934 (Giesbrecht, s/d).

Com **13 anos** de implantação, superou todas as linhas antecessoras⁵⁵ e elevou o tempo médio de implantação das linhas para **5,2 anos/linha**. Consideradas apenas as cinco primeiras linhas da malha o tempo médio era de **3,6 anos/linha**. Nas gerações posteriores nenhuma linha ficaria pronta em menos de 4 anos. E o ritmo médio iria desacelerar gradualmente.

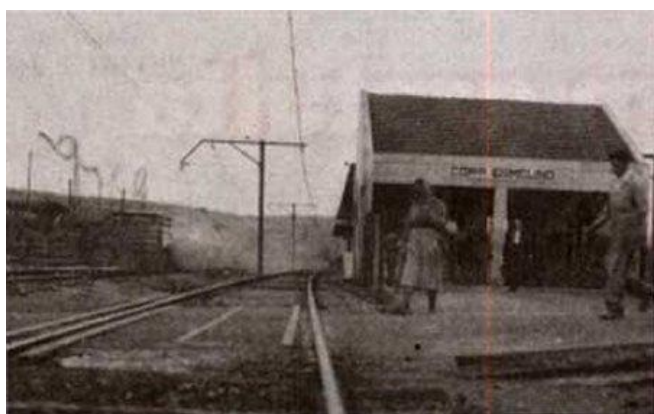
As estações da variante apresentam um padrão diferenciado quanto ao porte, estilo arquitetônico e infraestrutura básica. A primeira fotografia mostra a Estação Comendador Ermelino em 1958 acompanhada da seguinte descrição da condição das estações da linha:

“Faltam bancos e coberturas nas plataformas, sanitários em número e condições adequadas, limpeza em geral e o mais preocupante, em nenhuma das estações visitadas havia sinalização nas passagens de nível utilizadas por veículos e pedestres.” (Folha da Manhã, 21/07/1958 apud Giesbrecht, s/d).

As condições de uso das estações eram precárias e o nível de insegurança era alto.

O crescimento suburbano avança em todas as direções no período. Ao nordeste paulistano e Guarulhos (na zona da Cantareira); ao leste, da Penha até Mogi das Cruzes; ao sudeste com o polo industrial-residencial até Santo André; ao sul e sudeste, rumo a Vila Mariana e Santo Amaro; ao oeste, acompanhando o Tietê e além do Pinheiros, de Osasco à Itapevi.

Figura 40 – Estações da Variante de Poá da EFS (1934-1958)

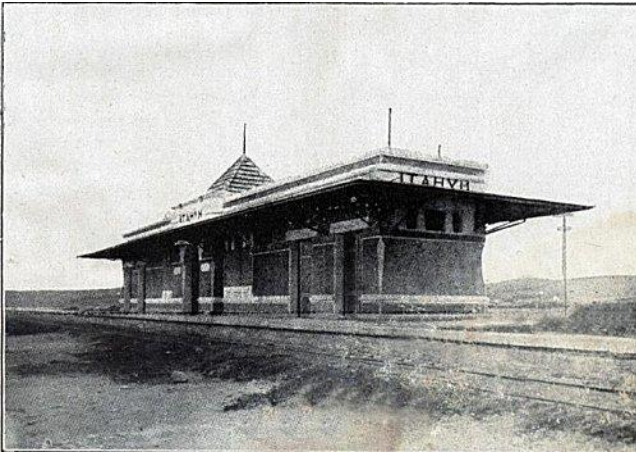


1 – Estação Comendador Ermelino, 1958 (Folha da Manhã, 21/07/58 apud Giesbrecht, s/d).

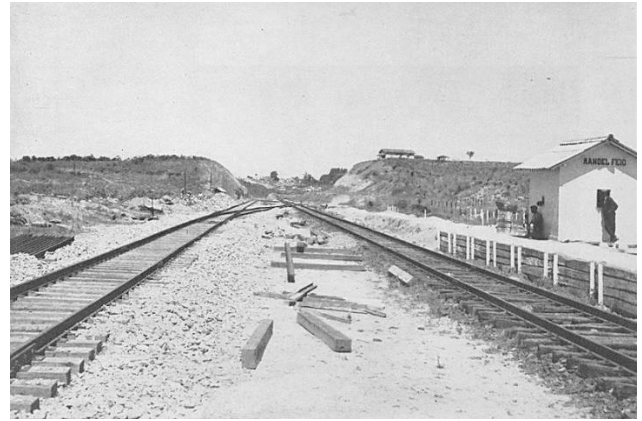


2 – Estação São Miguel Paulista, 1945 (Acervo A. Soukhef apud Giesbrecht, s/d).

⁵⁵ Aproximadamente: 7 anos da EFSJ (1860-1867), 5 anos da EFS (1870-1875), 2 anos da EFN-Tronco (1873-1875), 2 anos da CCSA (1884-886), 2 anos da EFC-Tronco (1893-1894).



3 – Estação Itaim Paulista, anos 1920 (EFCB/J. Ferreira apud Giesbrecht, s/d).



4 – Estação Manuel Feio, 1951 (Revista Brasil Constrói apud Giesbrecht, s/d).



5 – Estação Itaquaquecetuba, anos 1930 (Desconhecido/C. Souza apud Giesbrecht, s/d).



6 – Estação Aracaré, 1950 (A. Amorim apud Giesbrecht, s/d).




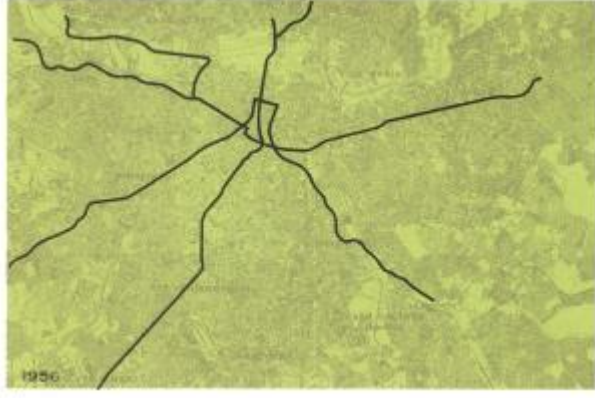
Fonte: diversas, reunidas em Giesbrecht (s/d). Organizadas pelo autor.

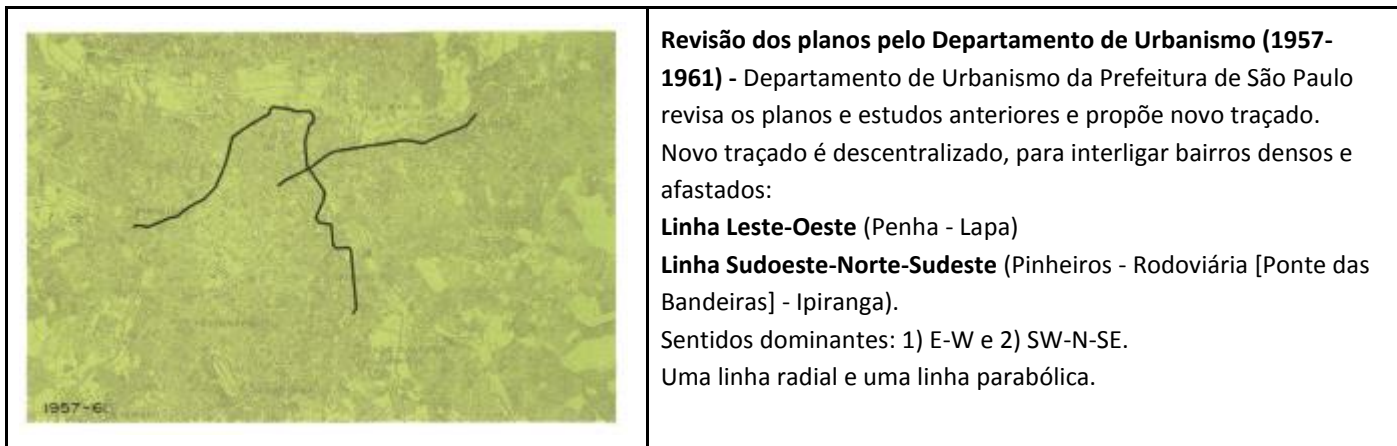
A população paulistana cresceu 5,5 vezes entre 1900 e 1940: de 240 mil a 1,32 milhão de habitantes (idem: 64-65). O Distrito Federal (Rio de Janeiro) foi de 691 mil a 1,78 milhão (2,6 vezes); a Capital argentina (Buenos Aires), então maior cidade da América do Sul, de 1,23 a 2,55 milhões (5,8 vezes). Outra cidade que apresentou crescimento similar foi a estadunidense Detroit, centro da indústria automobilística, de 285 mil a 1,62 milhão de habitantes (5,7 vezes, *ibidem*).

Além da explosão demográfica, o Município de São Paulo incorporou áreas dos Municípios de Juquery (atual Mairiporã, 19 km²) e Santo Amaro (624 km²), ampliando de 919 km² (1934) para 1.562 km² em 1936 (*ibidem*: 50-51). Crescimento de quase 70% de sua área.

Os primeiros planos dos anos 1920/1930 propunham um modelo mais central, focado em ampliar a capacidade de passageiros que atravessavam o centro (detalhados no Quadro abaixo). Os planos dos anos 1940/1950 tem foco ajustado nos movimentos bairro-centro e propõem redes mais amplas ligando os diversos pontos ao Centro. Com exceção da Revisão de 1957, que propõe duas linhas com traçados menores tangenciando a área central – ver Quadro abaixo:

Figura 41 – Síntese das propostas de rede de alta capacidade para São Paulo (1945-1961, HMD, 1968a)

Mapa (Figura 1.1., idem: 12)	Resumo (estudo-projeto e descrição do traçado)
 <p>1945</p>	<p>“O Sistema Metropolitano em São Paulo” (Lopes Leão, 1945) - Eng. da Prefeitura de São Paulo estuda as propostas anteriores e traça uma rede que as integra e supera.</p> <p>Anel de Irradiação (São Luis, Viadutos, João Mendes, Viad. Sta. Ifigênea, Av. Ipiranga),</p> <p>Linha Norte (Anel - Cantareira),</p> <p>Linha Pinheiros (Anel - Hosp. das Clínicas - Rio Pinheiros),</p> <p>Linha Sul (Av. Itooró - Largo Rodrigues - Jabaquara - Santo Amaro),</p> <p>Linha Leste (João Mendes - EFCB - Penha),</p> <p>Linha Sorocabana (Anel - Estação Sorocabana)</p> <p>Sentidos dominantes: 1) centro 360º, 2) N, 3) SW, 4) S, 5) E, 6) E.</p> <p>Uma linha circular e cinco linhas diametrais.</p>
 <p>1947</p>	<p>Projeto dos técnicos do Metrô-Paris (1947) - 2 linhas diametrais e 1 radial:</p> <p>Norte-Sul (Santana - Luz - Moema)</p> <p>Leste-Oeste (Lapa - Moóca),</p> <p>3ª Linha (Consolação - Ipiranga).</p> <p>Sentidos dominantes: 1) N-S, 2) W-E, 3) SW.</p> <p>Três linhas “parabólicas”.</p>
 <p>1948</p>	<p>Projeto da Cia Geral de Engenharia (1948) - encomenda da Prefeitura,</p> <p>Traça 3 linhas:</p> <p>Linha Norte-Sul (Ponte Pequena - Santo Amaro),</p> <p>Linha Leste-Oeste (Av. Pacaembu - Est. Brás),</p> <p>Linha Sudeste-Sudoeste (Ipiranga-Pinheiros).</p> <p>Sentidos dominantes: 1) N-S, 2) E-W, 3) SW-SE.</p> <p>Duas linhas diametrais e uma linha parabólica.</p>
 <p>1956</p>	<p>“Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano” (Prestes Maia 2, 1956) - traçado com três linhas:</p> <p>Linha Norte-Sul (Santana - Santo Amaro, prolongamento até Pinheiros ao sudoeste e Tucuruvi-Guarulhos a nordeste),</p> <p>Linha Leste-Oeste (Rua Tuiuti - Lapa, com prolongamento até Vila Matilde, leste, e Osasco, oeste),</p> <p>Linha Sudeste-Sudoeste (até o Cambuci, prolongada ao ABC).</p> <p>Sentidos dominantes: 1) N-S, 2) E-W, 3) SW-SE.</p> <p>Duas linhas diametrais e uma linha parabólica.</p>



Fonte: HMD, 1968a (11-13). Org. pelo autor.

Nas duas décadas seguidas à Segunda Guerra Mundial a implantação do Metropolitano em São Paulo continua a dividir opiniões. E enseja as diversas propostas resumidas acima. A Prefeitura de São Paulo continua a realizar ou encomendar estudos e propostas, mas segue priorizando O Plano de Avenidas de Prestes Maia. A ideia dominante era “primeiro embelezamento/extensão, depois *subway*” (Leão, 1945). E assim o “*subway*” paulistano ficou em segundo plano até final dos anos 1960, quando ganha tração no segundo Governo Prestes Maia (UDN, 1961-1965) e começa a ser implantado no de J. V. Faria Lima (MTR/ARENA, 1965-1969).

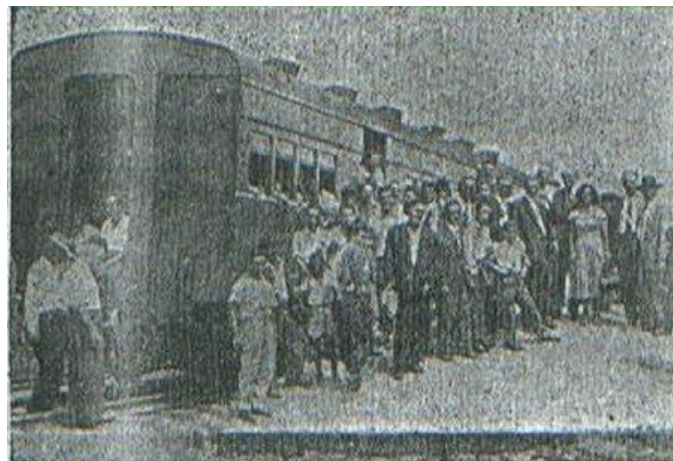
Após ser encampada pela Cia Sorocabana (em 1941) a Cantareira faz sua última expansão no Ramal de Guarulhos. São mais 7,0 km e 1 estação ligando a Base Aérea de São Paulo (BASP) à rede ferroviária (entre 1942 e 1947). A BASP tem uma Vila Militar junto à ferrovia, ambas formam um vetor de expansão ao leste do centro de Guarulhos. Futuramente será instalado na vizinhança imediata o Aeroporto Internacional de Guarulhos (Cumbica, 1984).

Dez anos depois, em 1957, a E.F. Sorocabana inaugura o serviço suburbano do Ramal Jurubatuba. A ligação entre Imperatriz Leopoldina e Evangelista de Souza tem 55,2 km e 11 estações. Liga o oeste (encontro dos rios Tietê e Pinheiros) e o extremo sul paulistano, sendo o segundo maior trecho da história dos trens suburbanos, atrás apenas da EFSJ (109 km). Os trilhos da Linha Mairinque-Santos (1929-1937) passam por Evangelista de Souza até Rio dos Campos*, desde 1935. Depois, entre 1952-1957 é que construíram a linha de subúrbio aproveitando o Ramal às margens dos Rios Pinheiros e Jurubatuba. Na estação Imperatriz Leopoldina acontece a segunda integração da malha (também entre Tronco-Ramal dela mesma) e a primeira integração entre linhas de subúrbio paulistanas.

Figura 42 – Estações do Ramal Jurubatuba EFS (1940-1969)



1 – Estação Pinheiros, jan. 1957 (Nossa Estrada apud Giesbrecht).



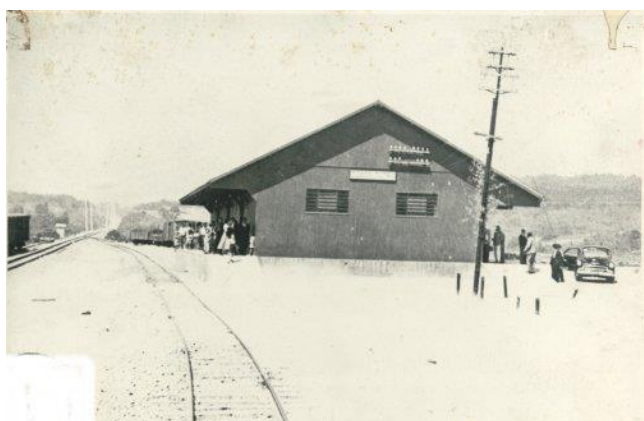
2 – Estação Morumbi, 1957 (Nossa Estrada apud Giesbrecht).



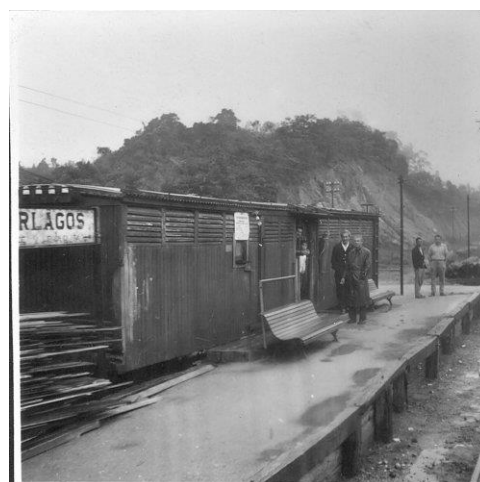
3 – Estação Santo Amaro, 1963 (J. Sanches/Gazeta de Santo Amaro apud Giesbrecht).



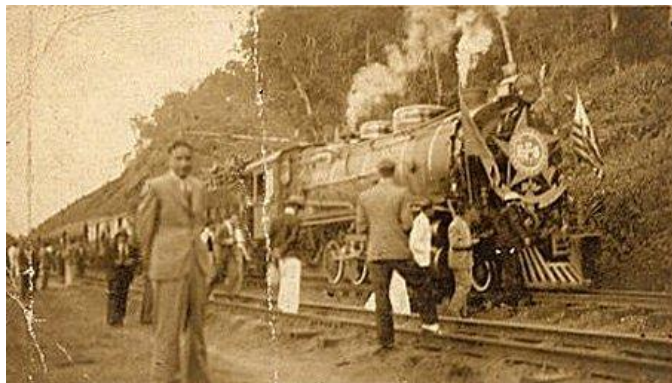
4 – Estação Socorro, 1957 (Nossa Estrada apud Giesbrecht).



5 – Estação Cidade Dutra, c. 1960 (R. M. Giesbrecht).



6 – Estação Interlagos, fim anos 1950 (M. Lavander apud Giesbrecht).



1 – Estação Evangelista de Souza, 1940, antes dos trens de subúrbio (desconhecido apud Giesbrecht).



1 – Estação Rio dos Campos, 1969 (C. Sonksen apud Giesbrecht).

Fonte: diversas apud Giesbrecht (s/d). Organizadas pelo autor.

Ao fim dum ciclo intenso de estatizações as estatais puxam a extensão das vias (127,8 km) e adicionam número recorde de estações (54). A Sorocabana foi a empresa com a maior expansão de vias e estações em Itapevi-Mairinque e no Jurubatuba (82,1 km e 30 est.). Seguida pela Central do Brasil com o Ramal Poá (38,7 km e 13 est.). A Cantareira completa o Ramal Guarulhos e constrói mais algumas estações nos outros (7,0 km e 5 est.). A Santos-Jundiaí acrescentou apenas algumas (6) estações novas à linha.

Além das 30 novas estações inauguradas junto às novas vias, mais 24 estações foram inauguradas ao longo dos anos em vias já existentes. A Sorocabana inaugurou 10 estações - a Imperatriz Leopoldina (1931), Rio dos Campos (1935), Santa Terezinha (1940), Antonio João (1941), Ambuitá (1949), Sagrado Coração (1950); Engenheiro Cardoso, General Miguel Costa, Jardim Belval e Jardim Silveira (1951). A Santos-Jundiaí inaugurou 6 estações – a Utinga (1933), Pirelli (1943), Tamanduateí (1947), Prefeito Saladino (1952), Baltazar Fidelis e Vila Clarice (1955). A Cantareira inaugurou 4 estações – Quartel (1930), Torres Tibagi (1931), Parque Modelo (1937), Parada Santa (1941). A Central do Brasil inaugurou 4 estações – Braz Cubas (1929), 15 de Novembro (1934), Aracaré (1950) e Agente Cícero (1951).

Apenas 2 estações foram desativadas no período inteiro. A Parada Pinto na Cantareira (em 1940) e Estação São Joaquim no Tramway de Santo Amaro (em 1947), ambas de gerações anteriores.

Se considerarmos a malha de subúrbio em geral temos um ritmo médio de quase 4,3 km/ano e 1,8 est./ano (“Geração 3”, 1927-1957). Ou de 1 km a cada 2,8 meses e 1 estação a cada 6,6 meses.

Comparados aos ritmos da geração anterior, um grande salto – 4,3 versus 0,9 km/ano e 1,8 versus 1,1 est./ano; 1 km a cada 2,8 versus 13 meses e 1 estação a cada 6,6 versus 10,9 meses.

A ampliação do ritmo de crescimento da malha e das estações reflete a ampliação da malha urbana ao sul, oeste, leste e nordeste a partir da área central de São Paulo. Podemos expressar um padrão consolidado

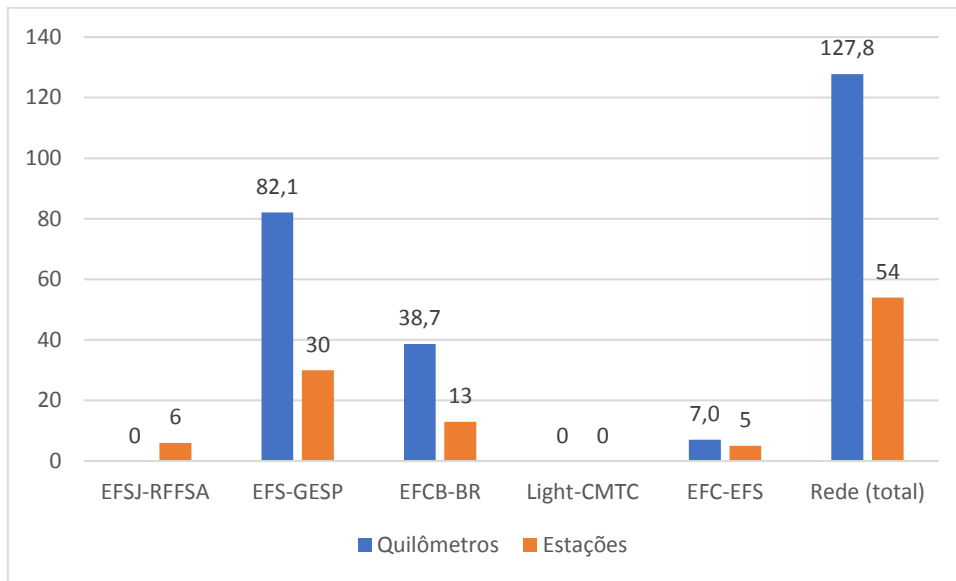
de crescimento centrífugo da malha ferroviária suburbana, já que nenhuma das linhas nem ramais atravessa ainda o núcleo central da área urbana paulistana. Mas partem da Luz (noroeste <> sudeste), Júlio Prestes (oeste), Brás (leste) e Imperatriz Leopoldina (sul).

Figura 43 – Mapa das vias e estações construídos entre 1927 e 1957 (“Geração 3”)



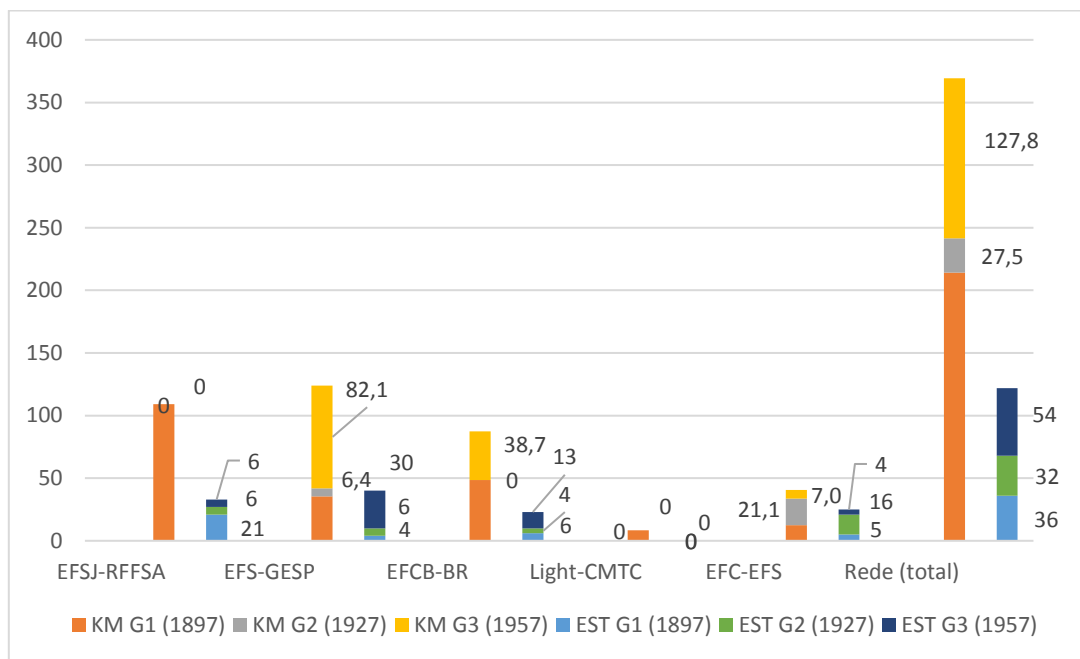
Fonte: elaboração própria a partir de Giesbrecht (2021), PMSP (1897, 1930, 1954). Dados geolocalizados pelo autor no Google Earth (2022).

Gráfico 5 – Vias (km) e estações (est) construídas entre 1927 e 1957 (“Geração 3” por Companhia)



Fonte: elaboração própria a partir de Giesbrecht (2021). Dados geolocalizados e estimativas pelo Google Earth (2022).

Gráfico 6 – Vias (km) e estações construídas entre 1897 e 1927, 1927 e 1957 (“Geração 2” e “Geração 3” por Companhia)



Fonte: elaboração própria a partir de Giesbrecht (2021). Dados geolocalizados e estimativas pelo Google Earth (2022).

A população da aglomeração paulistana saltou de 1,29 milhão para 2,66 milhões de 1929 a 1950. Crescimento de 106% em 21 anos. A Capital passou de 1,07 milhão a 2,19 milhões de habitantes (+104 % no período). Os demais municípios vizinhos passaram de 225.290 a 464.690 habitantes (+106%). Destaque para Santo André, de 50.405 a 127.032 (+152%) e Guarulhos, de 10.272 a 34.683 (+237,6%).

A aceleração da urbanização (espacial, econômica e demográfica) impulsionou a criação de 10 novos municípios na microrregião – Franco da Rocha e São Bernardo do Campo (1944); Barueri, Poá, São Caetano do Sul e Suzano (1948); Itaquaquecetuba, Ferraz de Vasconcelos, Mauá e Ribeirão Pires (1953).

8. 2. Metrô no Centro e Trem na periferia na Geração IV (1957-1987)

Nos subúrbios ao fim da “era ferroviária” foram inauguradas **12** estações em 1958-1961, antes do início das obras e da inauguração do Metrô-SP. Pela Santos-Jundiaí (2): Lapa (1958) e Piqueri (1960). Pela Sorocabana (**10**): paradas Cimenrita e Monark (1959); Socorro, Jaguaré, São Bernardo, Cidade Jardim, Traição e Penha (Penhinha, 1960); paradas SEARS e Brooklyn (1961).

E algumas **desativações**: Rio dos Campos, 3,5 km e 1 estação subtraídos (EFS, fim do Ramal Jurubatuba) e estação Eng. São Paulo (EFCB) em 1960; e dos trechos da EFC, Santana-Cantareira (1 km e 13 estações fechados em 1964), Areal-Cumbica (24,9 km e 13 estações fechados em 1965); e da EF Santo Amaro (22,1km e 3 estações fechados) em 1966-1968; e da Par. Cidade Jardim (EFS, 1970). Ao todo foram fechados 67,5 km e 32 estações/paradas entre 1960 e 1970 nos subúrbios da Grande São Paulo com a reestruturação das EFs antes da fundação da RFFSA e da FEPASA em 1957/1971.

A partir da criação da Rede Federal e da centralização de linhas e ramais (em 1957-) e, depois, do mesmo movimento na Ferrovia Paulista (em 1971-) há uma reestruturação das redes e retomada das ações em 1975-1987. Especialmente na Capital e municípios vizinhos ao Leste e Oeste para melhorar os deslocamentos no corredor leste-oeste da dupla RFFSA-FEPASA.

Em 1975 a abertura da Estação Santa Rita (Linha Oeste, FEPASA) é a única nova estação construída em linha existente. Em 1976 a extensão Leste até Mogi das Cruzes adiciona 1,5 km e 1 estação na malha.

Novos **fechamentos** em 1976 (7 estações entre Jaguaré e Socorro) e 1979 (CEASA-Evangelista de Souza, 53,2 km e 12 estações) encerram a operação do velho Ramal Jurubatuba para a construção duma nova linha metropolitana em seu lugar entre 1979 e 1987 (projeto parte do Plano de Remodelação dos subúrbios da FEPASA, desde 1973). E da Estação Clemente Falcão (RFFSA, Leste) em 1981.

A **Linha Sul**/FEPASA avança em três etapas: Osasco-Pinheiros (9,7 km e 4 est., 1979-1981), Pinheiros-Santo Amaro (11,8 km e 1 est., 1986) e Santo Amaro-Jurubatuba (3 km e 1 est., 1987). Redução considerável do ritmo de implantação e do número de paradas em relação ao velho Ramal da EFS, mas ganho em qualidade das obras e operações.

No Oeste/RFFSA, são fechadas as estações Vila Matilde e Agente Cícero (1988) com a inauguração da expansão da Linha Leste-Oeste (Vermelha) do Metrô-SP.

Nos anos 1970 são feitas várias **integrações** – ferrovia (trem/trem) e metrô/ferrovia – que marcam o começo da aproximação das malhas das companhias (RFFSA, FEPASA, Metrô-SP). Na ferrovia suburbana são 2 integrações na nova Linha Sul da FEPASA, em Presidente Altino e Osasco, prolongamento de 1979.

Com a implantação inicial do Metrô-SP são feitas as primeiras **integrações Metrô-Ferrovia** em 1975 (na Estação da Luz, entre as linhas Norte-Sul do Metrô-SP e Noroeste-Sudeste da RFFSA) e 1981 (na Linha Leste-Oeste, nova Estação e Terminal Tatuapé).

Figura 44 – Integração Metrô-Ferrovia na Estação Luz, Metrô-Automóvel na Estação Santa Cruz e Metrô-Ônibus na Estação Ana Rosa em 1975 (CMSP, 1976)



Fonte: (CMSP, 1976: s.d.). Organização do autor.

Do fim da democracia “nacional desenvolvimentista” (1945-1964) ao fim da ditadura da “modernização autoritária” (1964-1989) o Estado brasileiro cresce pelo setor produtivo, Costa & Costa (2016: 225). Sociedades Anônimas e de Economia Mista são criadas em vários setores e em todos os níveis federativos. Nasceram as grandes estatais metroferroviárias.

As metrópoles crescem e ganham legislação própria (1973). Os transportes coletivos sobre trilhos ganham tração e são “racionalizados” pela centralização econômica e administrativa. As massas populares urbanas e metropolitanas pressionam por melhores condições de vida após as promessas de repartição do “bolo” econômico do “milagre econômico” serem desacreditadas. A longa crise a partir de meados dos anos 1970 dilacera as bases da reação autoritária, da tecnocracia e do planejamento.

As críticas se acumulam. Podemos identificar até mesmo dois níveis de crítica de acordo com a estrutura social. Uma “**crítica desde cima**” (corporativa) e uma “**crítica desde baixo**” (popular) pressionando o

aparato de planejamento estatal em todas as esferas, mas especialmente nos municípios⁵⁶. Temos dois sentidos sociais tensionando a agenda política. O setor produtivo estatal é particularmente sensível a essas disputas de força; as estatais formam a linha de frente das disputas em torno da produção e distribuição de bens e serviços sob controle estatal indireto (Dain, 1980).

Passadas as experiências da implantação das redes de infraestrutura por concessão pública às operadoras monopolistas privadas, o Estado gradualmente amplia seu poder regulatório e os capitais produtivos em diversos setores de bens de produção, consumo e serviços industriais. Assim absorve uma vasta estrutura produtiva empresarial cindida por uma dupla demanda: interna (necessidades materiais das unidades produtivas) e externa (expectativas socioeconômicas de produção e excedentes ampliados). Atender a um balanço triplamente positivo nas contas, na produção e no excedente.

As grandes estatais herdaram a estrutura empresarial do arqueoliberalismo e as grandes expectativas de aumento da produtividade econômica e de geração de excedentes para ampliar a estrutura produtiva de maneira “auto-sustentada”. Ainda se faz presente o espírito ingênuo, a hipérbole e os “desenhos grandiosos” identificados por Lewis (1991) do século XIX e resiste às “evidências depressivas” dos balanços anuais e se renova nas infraestruturas metropolitanas do fim do século XX. Uma mania retórica independente dos fatos depressivos. Vemos a manifestação de tal lógica maníaco-depressiva na concepção do Metropolitano de São Paulo na esteira da “revolução” de 1964 e do “milagre econômico” ao fim da “década perdida”.

As décadas perdidas da implantação do metrô na Grande São Paulo custaram caro quando finalmente chegou a hora. Alvo de muitas polêmicas desde 1920, visto por muitos como demasiado caro e não essencial, nos anos 1960 um modal de massa virou inquestionável. Na janela de oportunidade dos anos 1960 o projeto foi alçado à prioridade nacional, ganhando celeridade nos estudos, obras e inauguração (1968-1974).

A origem institucional da Cia foi o “Grupo Executivo do Metrô” (GEM, 1966-1968) que constituiu a empresa em 24/04/1968, licitou, contratou e supervisionou os trabalhos do Consórcio Hochtief-Montreal-Deconsult (HMD) e iniciou a obra em 14/12/1968 (dia seguinte ao Ato Institucional Nº 5).

Como resume o Prefeito J. V. de Faria Lima (1965-1969):

“Resultam também comprovadas, quer a necessidade da inadiável construção do Metrô, quer a **perfeita viabilidade do empreendimento face aos recursos financeiros disponíveis ou mobilizáveis**, quer a **rentabilidade da futura operação do sistema**, quer o alcance social de sua implantação no suprir carência hoje suportada, principalmente, pela imensa massa de trabalhadores da comunidade

⁵⁶ Como constatou Raquel Rolnik ao avaliar sua experiência e o contexto enfrentado pela equipe urbanística da Secretaria Municipal de Planejamento (SEMPPLA) do Município de São Paulo no Governo Luíza Erundina (1989-1992) em mesa redonda do curso “Decifrando Paul Singer” (Instituto Pólis/Instituto Paul Singer, 20/04/2022). Deslocamos ainda mais no tempo tal ideia para introduzir uma diferenciação e polarização política existente, mas nem sempre notada.

paulistana que, como ensejam entrever as projeções estatísticas, será integrada, dentro de 15 anos, por mais de 10 milhões de habitantes.” (HMD, 1968a: 5; negritos meus).

A “Rede Básica” era necessidade inadiável para suprir a carência de transporte da “massa de trabalhadores” paulistana. O trecho acima adianta vários elementos constitutivos do discurso e da retórica do metrô: a carência da massa, necessidade social, viabilidade e rentabilidade da operação.

As propostas do Consórcio pareciam realistas em comparação ao Plano Urbanístico Básico (PUB, horizonte 1968-1990): **360 km de metrô e 390 km de vias expressas** para uma cidade com 10 milhões de habitantes (PUB) versus **66 km de metrô** num cronograma de 10 a 15 anos (1968-1983), HMD (1968a: 174). Era importante construir ao menos o trecho Santana-Jabaquara e operar o mais rápido possível (idem).

Ambos os volumes do Estudo HMD (1968a; 1968b) apresentam vários mapas sobre diversos dados e projeções realizadas pela equipe. Dentre as dezenas de mapas, alguns deles dão um retrato acurado da situação dos serviços públicos na Cidade de São Paulo e na Grande São Paulo.

As redes públicas de abastecimento de água (linha azul), pavimentação asfáltica (roxo), iluminação (amarelo), telefone (rosa claro) e limpeza (verde) cobrem os distritos mais centrais do Município de São Paulo. Apenas a rede de abastecimento de água possui uma extensão maior na Zona Norte, Leste, Sul e Oeste. A grande expansão da malha loteada nas últimas seis (quase sete) décadas foi acompanhada lenta e desigualmente pela expansão menor das redes de infraestrutura básica. Cada uma das linhas abaixo mostra a existência de uma polirritmia das infraestruturas “básicas”, ainda que inacessíveis a maior parte dos “subúrbios” ou “periferias” da Capital e da Grande São Paulo.

Figura 45 – “Município de São Paulo – Áreas com serviços públicos” (HMD, 1968a)

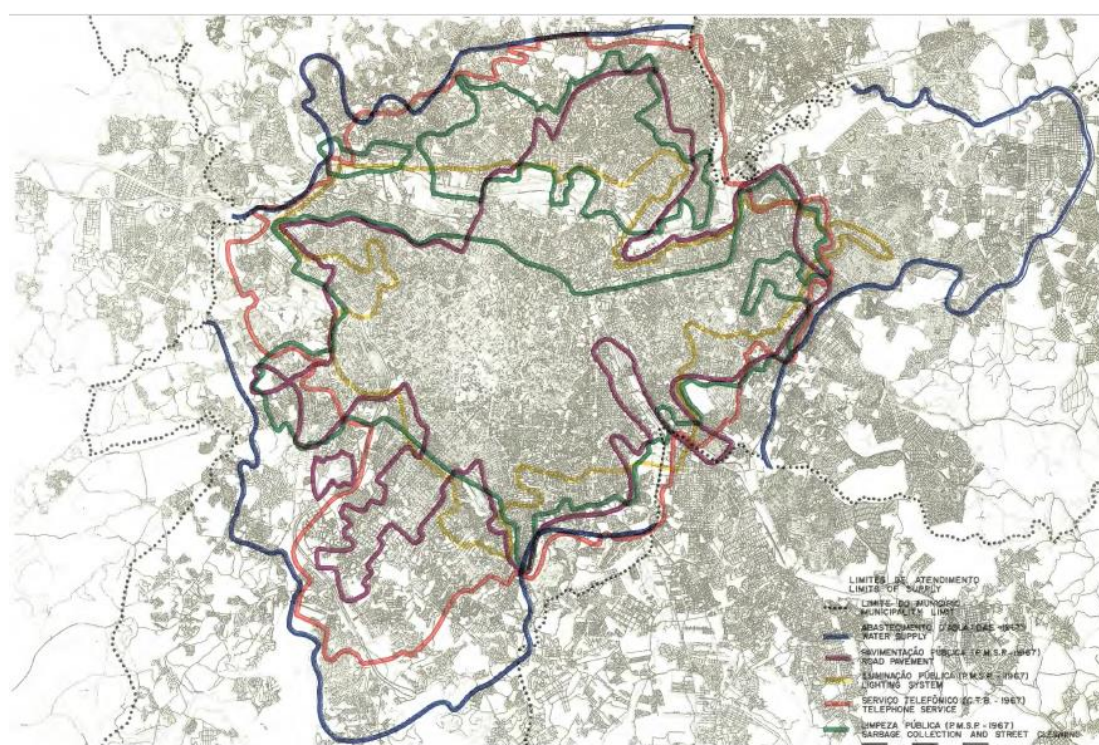
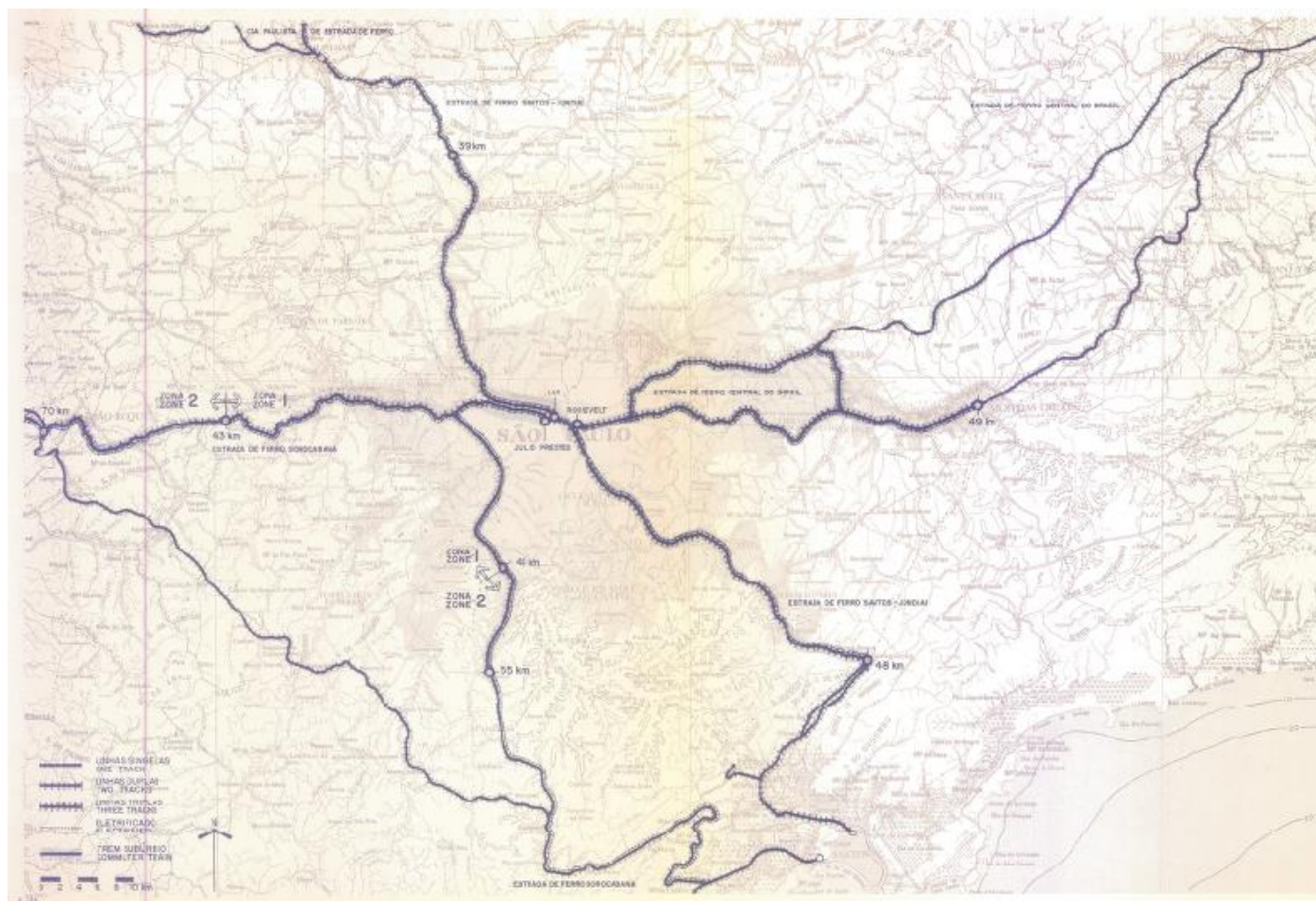


Figura 46 – Linhas suburbanas da E.F. Central do Brasil (RFFSA) e da E.F. Sorocabana (HMD, 1968^a)

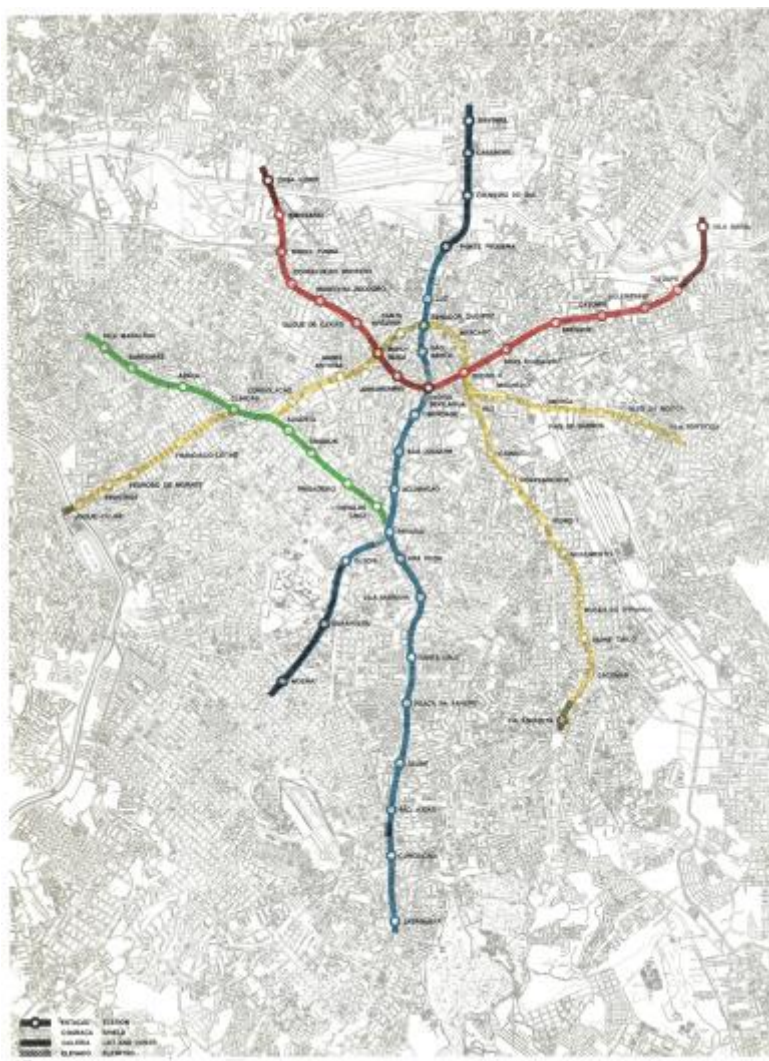


Fonte: HMD (1968^a: 87).

Os serviços ferroviários suburbanos de passageiros eram operados pela RFFSA (E.F. Central do Brasil) no Leste da Grande São Paulo – da Estação Roosevelt (Brás) à Mogi das Cruzes, incluindo o Ramal de Poá. E no sentido Noroeste-Sudeste (E.F. Santos-Jundiaí), da Estação Jundiaí à Paranapiacaba. (Os subúrbios incluíam municípios da região de Jundiaí, Campo Limpo Paulista e Várzea Paulista; além do trem de subúrbio entre Cubatão e Santos, geralmente não incluído nos mapas). E pela Sorocabana no Oeste da Grande São Paulo, da Estação Júlio Prestes até Mairinque (já na região de Sorocaba), com o serviço dividido em Zona 1 e Zona 2 (para tarifas diferenciais e majoradas).

Os traçados das antigas linhas de bonde (Light/CMTC), dos “tramways” de Santo Amaro (CCFSA/Light/CMTC) e da Cantareira (EFC/EFS) não foram mapeados e nem receberam estudos aprofundados. Nem mesmo a monografia de Leão (1945) recebe menção ou algum destaque. Em comparação com outros dados mapeados as ferrovias foram quase apagadas pelos estudos do HMD (1968a; 1968b) e planos posteriores elaborados ou encomendados pelo Metrô-SP.

Figura 47 – “Proposta de Rede do Metrô” (HMD, 1968a)



Fonte: HMD (1968a: 182-184).

A análise do HMD considerou a construção de uma Rede “Básica” pelo Metrô de acordo com os dados relativos ao período 1966-1986 (idem, 1968a). O cenário prioritário elegeu então a **Rede Básica com 4 linhas, 75 estações e 66,2 km**, de acordo as possibilidades de integração intermodal e maior cobertura da área urbanizada – sentidos e traçados (cores) priorizados: Norte-Sul (**Azul**), Noroeste-Nordeste (depois Leste-Oeste) (**Vermelha**), Sudoeste-Sudeste (**Amarela**) e Oeste (**Verde**) – para um cronograma de 10 a 15 anos de obras (HMD, 1968a: 174-184). Ordem, traçado e número de estações de cada Linha: **1) Linha Santana-Jabaquara, com Ramal Paraíso-Moema (Azul – 24 est); 2) Linha Casa Verde-Vila Maria (Vermelha – 16 est.); 3) Linha Jockey Clube-Via Anchieta, com Ramal Vila Bertioga (Amarela – 26 est.); 4) Linha Vila Madalena-Paulista (Verde – 9 est.)**, HMD (idem).

Cumprir integralmente o cronograma seria um esforço inédito – seria a segunda maior expansão da história dos trilhos na RMSP, desde a construção da EFSJ – e de complexidade muito maior, sendo considerado necessário e factível (técnica e economicamente). O tempo da Rede seria apertado e as metas construtivas ambiciosas, fazendo com que um critério tivesse mais peso: **rapidez da obra**:

“Por outro lado, tão curto prazo condiciona fortemente a análise do problema da ordem de construção das linhas, modificando os pesos dos vários fatores a serem considerados e ponderados, **adquirindo maior importância aqueles relativos à rapidez com que possam ser desenvolvidas as obras.** Dentro deste raciocínio ainda, pode-se dizer que **tendem a se diluir as diferenças entre as datas de término entre linhas construídas consecutivamente.**” (HMD, 1968a: 174; negritos meus).

A rapidez potencial do empreendimento e tendência a diluir o tempo de construção de cada linha foram apontados como necessidade e consequência natural do avanço das obras. A racionalidade expressa é de que esse montante de obras seria um grande desafio inicial, mas com o passar dos anos, a cada linha construída, **iria ficar mais rápido.** Ressalta-se que os estudos HMD (1968a, 1968b) não incluem nada específico sobre a factibilidade dos projetos e métodos construtivos indicados aos trechos específicos. As projeções de operação e custos do primeiro trecho (Santana-Jabaquara) consideram a inauguração da linha após **3 anos** de obra – o tempo adequado para se cumprir o cronograma da Rede **em 12 anos.** O equivalente a superar o “recorde” do primeiro trecho da primeira linha do Metrô de Moscou no começo dos anos 1930, o “metrô revolucionário” iconizado pela propaganda estalinista (abordado por Leão, 1945; e alvo de crítica detalhada por Wolf, 1994).

Em todo esse período do século XX já circulava a noção entre engenheiros, urbanistas e planejadores de que **uma linha metropolitana levava em média de 4 a 6 anos para** ser construída e entrar em operação comercial. Os cronogramas propostos em 1968 almejavam implantar uma malha metroviária em 10-15 anos na área central de uma metrópole densamente povoada, com topografia acidentada e geologia complicada, em uma velocidade acima da média considerada à época. Isso num País que nunca havia construído uma linha de metrô e que não possuía uma tecnologia de escavação de túnel por couraça de grande porte.

Acompanhando a **trajetória real** de implantação do Metrô-SP veremos que os cronogramas caíram por terra. A implantação da infraestrutura metroviária passa a sofrer duma “**arritmia**” generalizada. Os traçados das linhas e os projetos das estações foram substancialmente alterados e os ramais previstos foram cancelados. O ordenamento prioritário das linhas também foi alterado: a Linha Verde (Vila Madalena-Paulista) foi priorizada à Linha Amarela (agora ligando Butantã-Luz). Os **ritmos reais (geral da rede e particulares das linhas/estações)** mostram grande variação ante os **ritmos teóricos ou oficiais** considerados em estudos, planos e projetos. Ao contrário do preconizado pelo “raciocínio” ordenador de 1968, a conclusão das linhas não ficou mais rápida e sim mais lenta a cada nova linha do metrô paulistano. O primeiro empreendimento levou **quase 10 anos** para ser finalizado (começou em dez./1968 e terminou em fev./1978, com a inauguração do Complexo da Sé) na **primeira etapa** e **11 anos na segunda etapa**, a “Expansão Norte” (Santana-Tucuruvi, entre 1987-1998); o último empreendimento levou pouco **mais de 17 anos** (começou em set./2004 e terminou em dez./2021, com a inauguração da Estação Vila Sônia) em duas fases. Ambos os casos serão analisados em maior detalhe adiante.

As primeiras linhas metropolitanas (Norte-Sul, Leste-Oeste) foram implantadas em várias fases ao longo das primeiras duas décadas de construção da Rede do Metrô-SP (1968-1988).

A **primeira linha, Norte-Sul** (1-Azul), aconteceu em **três fases**: Jabaquara-Vila Mariana (6,5 km e 7 est., 1974), Vila Mariana-Santana (10,3 km e 12 est., 1975) e Praça da Sé (1 estação e o “Complexo Praça da Sé”, em 1978-1979).

A **segunda linha, Leste-Oeste** (3-Vermelha) aconteceu em **sete fases**: Sé-Brás (1,8 km e 1 est., 1979); Brás-Bresser (0,9 km e 2 est., 1980); Bresser-Belém-Tatuapé (3,3 km e 2 est., 1981); Sé-República (1,3 km e 1 est., 1982); República-Santa Cecília ao Oeste e Anhangabaú (0,8 km e 2 est., 1983); Tatuapé-Penha (3,5 km e 2 est., 1986) e Santa Cecília-Barra Funda e Penha-Itaquera no Leste (10,5 km e 7 est., 1988).

Nesse período surgem as **primeiras integrações no Metrô-SP**: Sé e Brás (1979), Palmeiras-Barra Funda e Artur Alvim (1988).

No período houve uma considerável redução do ritmo de implantação da Rede Básica pela diminuição dos investimentos e conflitos sobre a área de domínio do Eixo Leste-Oeste, sob propriedade da RFFSA (Leste-Oeste) e FEPASA (Oeste), que relutavam em ceder parte dos terrenos ao Metrô-SP.

Ao longo da Geração IV fica evidente a arritmia que a malha ferroviária passa a apresentar. Especialmente a malha suburbana, que enfrenta uma grande reestruturação e diminuição da extensão e dos acessos nos anos 1960/1970. E a malha metroviária, que começa a ser implantada no mesmo período e passa a se deparar com problemas financeiros e fundiários (políticos) a partir de meados dos anos 1970.

Os dados relativos à malha ferroviária mostram sua redução em trilhos e estações – (1957) a (1987) – ainda que com tendência de retomada pela modernização/reconstrução gradual das linhas.

Considerada a Linha Leste/Oeste (3-Vermelha) completa, ela foi o empreendimento mais rápido implantado pela Cia, em aproximadamente treze anos (1975-1988).

A **terceira linha, “Paulista”** (2-Verde), cuja contratação e as obras começaram em 1987, foi prejudicada também pelo reduzido montante de investimento disponível à Cia nos primeiros anos de implantação. E assim passa para a Geração V (1987-2017) que será abordada adiante.

8. 3. Urbanismo subterrâneo, revolução brasileira e a difícil hegemonia paulistana

Dentre o conjunto de problemas mobilizados por Leão (1945) no estudo para um “metropolitano” paulistano estão o próprio urbanismo, o metropolitano e o planejamento. Aqui mobilizamos esses pontos de partida para compreender melhor a posição ‘pró-metrô’ nos anos 1940 (alguém do campo urbanístico

que tomou claramente partido da imediata de implantação de um metrô em São Paulo). Veremos que a posição de Prestes Maia era oposta (ainda que com nuances) e fortemente ‘pró-avenidas’.

Uma definição de “urbanismo” ou da relação entre prever, planejar e regular:

“Os planos diretores (ou planos reguladores) e as sistematizações gerais pre-estudadas são de grande importância para o crescimento das cidades, **mas muito poucas vezes são integralmente completados**. Os problemas se agravam com o correr dos dias e muitos deles que agora requerem solução não existiam no passado. Outros, completamente novos, ir-se-ão apresentar no futuro. **Poder-se-á dizer que o defeito é da falta de previsão e não do Plano. Mas planejar é prever (...)**” (Leão, 1945: 11; negritos meus).

Para Anhaia Melo, a carreira de urbanista exige “uso franco” de dois meios de expressão: “a palavra e o desenho” (Leão, 1945: 17). Trata-se de enfrentar “complexos problemas” em ao menos “três aspectos”: técnico, econômico e financeiro (idem: 18). Atenção a dois pontos capitais:

- “a) se se trata de um estudo, **melhor seria, de um projeto ideal, para uma cidade-modêlo**, partindo de um terreno completamente desembaraçado, adrede escolhido, com extensão territorial a delimitar, livre de qualquer vincos de construções e de propriedades pré-existentes, ou
- b) se se trata de um estudo para uma aglomeração urbana já organizada, com embaraços criados pelas formas e construções existentes, com direitos pré-definidos, traçados errôneos de modificação difícil senão impossível, tradições formais, hábitos enraizados e fôrças econômicas e sociais com característica propensa ao “statu-quo” (Leão, 1945: 18).

Temos duas situações de partida - uma virtual (um projeto ideal para uma cidade-modelo, sem território, construções ou propriedades) e outra real (aglomeração existente com território e ordem constituídos). A situação virtual é aquela ideal, completamente “**desembaraçada**” dos problemas possíveis. A virtualidade como uma folha em branco na prancheta ou na tela. A situação real é aquela de uma realidade determinada, já completamente “embaraçada” pelas relações sociais e políticas, construções, traçados e propriedades. A realidade seria uma folha já desenhada ou dobrada, amassada, recortada sobre a qual se deveria intervir.

Mas como realizar o plano traçado fielmente e resolver os problemas existentes? Para Leão (1945) dois instrumentos são fundamentais: legislação urbanística adequada e comissão para assuntos urbanísticos representativa.

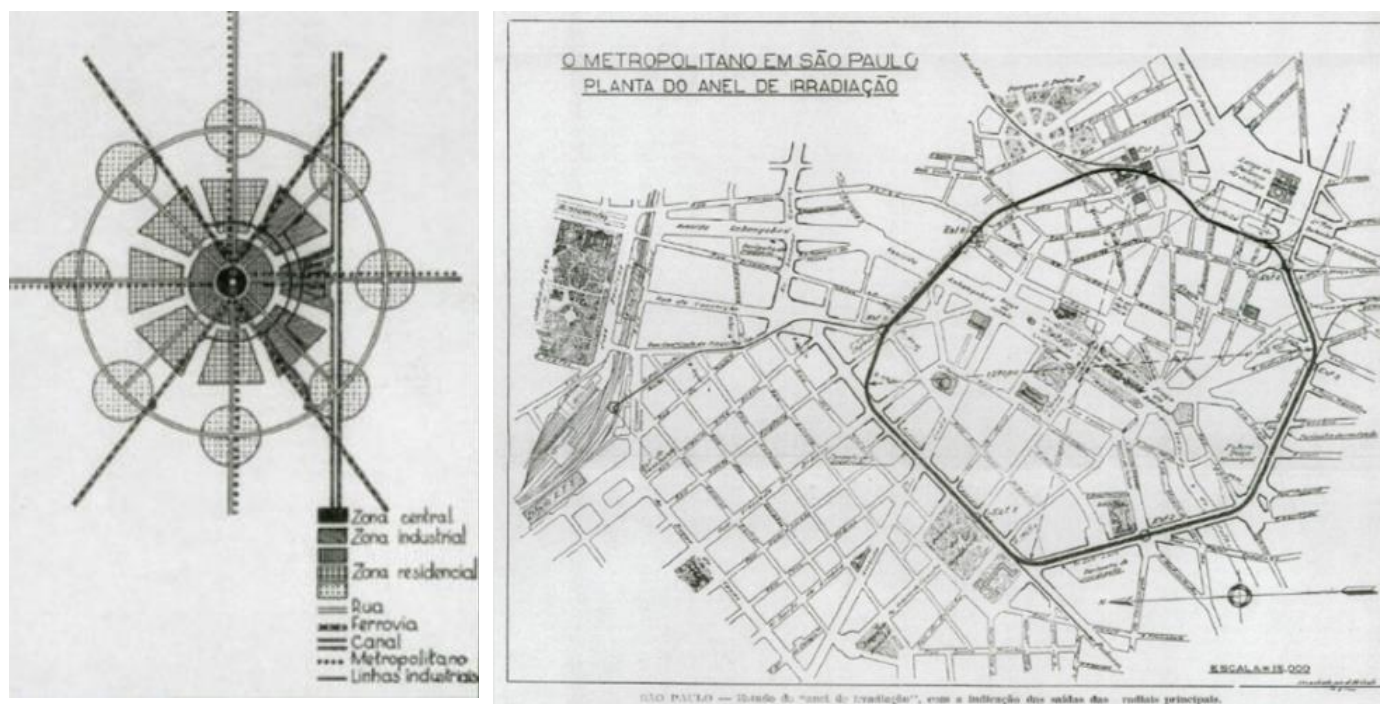
O esquema de expansão ideal por subúrbios e satélites de C. Chiodi (“La Città Moderna”) e um esquema ideal semelhante aplicado ao traçado de um metropolitano em São Paulo (“Planta do Anel de Irradiação”):

Para realizar o cenário desenhado (“tornar realidade o Plano traçado” - Leão, 1945: 31):

“A fim de **tornar realidade o plano traçado, zelar pela sua fiel execução e para resolver fielmente tôdas as questões que ocorram eventualmente**, em consequência do mesmo, **é preciso uma legislação adequada, e só uma Comissão constituída de elementos representativos da Cidade** poderá dar cabal desempenho a tão importante trabalho.” (Leão, 1945: 31; negritos meus).

Aqui está uma noção de “super-plano” (realizar o plano traçado e resolver todas as questões decorrentes, de F. M. Villaça). Necessidade de legislação (urbanística) adequada e de uma Comissão representativa da Cidade (um Conselho Urbano ou Urbanístico). Uma proposta instituinte ainda no terreno ideal.

Figura 48 – “La Città Moderna” (Chiodi) e “O Metropolitano em São Paulo” (Leão, 1945).



Fonte: Chiodi apud Leão (1945: 24-25); Leão (idem: 250).

Desde meados do século anterior (XIX) várias cidades encontravam no subsolo ou no ar a solução para o engarrafamento na superfície. Londres, Budapeste, Paris, Nova York, Buenos Aires enterraram ou elevaram ferrovias para transportar as massas urbanas.

Diferentes termos derivam dessas soluções: o “*underground*” ou “*tube*” londrino (túneis subterrâneos das primeiras linhas de metrô do mundo). O “*subway*” novaiorquino (vias ligando os pontos de Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens). O “*Métropolitain*” parisiense (primeiro metrô projetado em rede do mundo). E o “*El Subte*” (subterrâneo) portenho (primeiro do Hemisfério Sul).

Um “**Urbanismo Subterrâneo**” e uma “**administração subterrânea**” (“*aménagement souterrain*” - planejamento/ordenamento subterrâneo). É um dos aspectos de maior complexidade da nova ciência da administração/planejamento/ordenamento (*aménagement*) da extensão e do embelezamento das cidades (definição do CECUS in Leão, 1945: 32).

O congestionamento das capitais e o desejo de preservar vestígios preciosos do passado levaram urbanistas a procurar um “remédio” aos problemas dos serviços públicos no subsolo (ibidem). Ou como pôs J. Cavalcanti (1942 in Leão, 1945: 32-33): “(...) o sub-solo da cidade (...) responde em grande parte pelo sucesso ou pelo declínio de seu desenvolvimento. Há, como se vê, uma verdadeira vida urbana subterrânea, criando problemas de considerável repercussão no ritmo econômico da cidade (...)”.

A Cidade de São Paulo se depara diariamente com os problemas de transporte e congestionamentos crescentes na área central. Transportar “de modo seguro, rápido, cômodo e barato” é fundamental para que possa fazer jus ao título de “Maior Centro Industrial da América Latina” (Leão, 1945: 36).

Aqui exploramos o fim da “era ferroviária” (anos 1950) e o começo da “era metroviária” (anos 1960-1980) no contexto do processo que podemos chamar talvez de nossa revolução urbana (Lefebvre, 1999; Fernandes, 2020). A formação das massas urbanas e a evolução paralela das malhas do “trem de subúrbio” ao “trem metropolitano” em direção às periferias e da malha de metrô no centro.

A produção de “lugares radicalmente outros” ou “contraespaços” (Foucault, 2013) da urbanização-metropolização desigual. Ou uma “**heteropológia**” desses espaços justapostos (Foucault, 2013) dialetizada com a “**ritmanálise**” dos diferentes ritmos urbanos (Lefebvre, 2021). Espaços e tempos heterogêneos da revolução urbana brasileira (Florestan Fernandes, 2020) e da hegemonia paulistana (Caio Prado Jr., 2012) – entre o ideal “aritmético” da cidade democrática e o real “geométrico” da oligarquia (Foucault, 2014: 17).

A análise da “**revolução burguesa**” no Brasil por Fernandes (2020: 253-353) além da identificação dum autêntico processo revolucionário de longo prazo, aponta aspectos particulares que possibilitaram uma “revolução urbano-comercial” na transição ao industrialismo (idem: 262). Uma “revolução urbana” nascente ainda sob a produção escravista (ibidem: 281). A revolução burguesa brasileira se estende do declínio da produção “escravista” até o ápice do “industrialismo”, isto é, meados do século XIX ao final do XX. E seu aspecto urbano e comercial acompanha tal desenvolvimento e irrompe a cena histórica ao longo do XX, na esteira da modernização econômica, estruturação de classes, conflitos e “revoluções” políticas autodefensivas do poder oligárquico e autocrático – em 1930 e 1964 (Fernandes, 2020: 253). A Colônia, o Império e a República inicial, com suas “ilhas burguesas” nas plantações e cidades, a classe burguesa faz sua unificação convergindo ao Estado, como classe multipolarizada (idem: 254). Não só pela administração direta e câmaras parlamentares, mas pelo “poder político indireto” das estatais e “associações de classe”, exercendo pressão sobre o poder político estatal, aproveitando heterogeneidades e tempos desiguais da sociedade (ibidem: 253-254).

A revolução não como um processo passado, podemos vê-la “nas forças em confronto histórico”. Dos fundamentos mercantis das fazendas e engenhos “pré-capitalistas” que engolfaram a aristocracia agrária na transformação capitalista, à descolonização e desenvolvimento do mercado, com a necessidade de preservação das condições favoráveis da acumulação originária na modernização da acumulação capitalista comercial e industrial (ibid.: 261). A fusão do “velho” com o “novo”, da velha aristocracia comercial ao “mundo de negócios” e suas “elites” prevalecendo uma lógica burguesa nos grupos oligárquicos dominantes (ibid.). Preservação e renovação da estrutura de poder política para garantir um desenvolvimento econômico capitalista interno e sua própria hegemonia (ibid.).

No longo confronto do velho mundo com o novo mundo que se desenvolvem e se renovam as desigualdades – confronto dos senhores com escravizados (depois libertos), dos burgueses com operários. Um confronto por uma passagem o mais segura possível do mundo pré-capitalista ao mundo capitalista,

“prevenindo a “desordem da economia”, a “dissolução da propriedade” ou o “desgoverno da sociedade” (Fernandes, 2020: 262). Contra ameaças de desordem e desgoverno da nova ordem que se firmava e possibilitava uma “revolução urbano-comercial” ao industrialismo sob o capitalismo competitivo (idem).

Essa lógica necessária para manter a ordem na transição era na prática o avesso ideológico do que os círculos hegemônicos das classes dominantes brasileiras entendiam por “Revolução Burguesa” (idem: 256-262). A aristocracia imperial e a burguesia republicana furtaram “as roupagens do arsenal ideológico e utópico das nações hegemônicas e centrais” (das revoluções na França, Inglaterra e Estados Unidos da América – grandiosos modelos de revolução “burguesa nacional e democrática” para uma burguesia “revolucionária, democrática e nacionalista” – idem: 262; 256). Uma simulação que não podia ser desmascarada: a coexistência de “duas nações”, uma minoritária incluída na ordem civil e outra majoritária, excluída parcial ou totalmente da ordem; em proporções de 1/5 e 4/5 (idem: 256). Quando eclodiram manifestações massivas e democráticas, a burguesia manifestou suas entranhas, reagindo de modo reacionário e conservador perante as greves operárias, tratadas como “pura questão de polícia” (ibidem). As representações ideais burguesas se esgotavam num “circuito fechado”, modernidade e civilização inválidos as massas populares.

Todo um período revolucionário concomitante à economia urbano-comercial (1860-1950) e irrupção subsequente do capitalismo monopolista das grandes corporações do fim dos 1950s e “estrutural” a partir da Revolução de 1964 (Fernandes, 2020: 278). Três enlases definem a vida econômica no período:

1º enlace: da economia interna com o mercado mundial e externo hegemônico,

2º enlace: do mercado capitalista moderno à cidade e sua população,

3º enlace: do mercado capitalista moderno com o sistema escravista (idem: 278-279).

A cidade monopoliza funções de centro estratégico de aplicação do excedente econômico e integração do “urbano-comercial” com o “agrário” (idem: 279). Uma **revolução urbana lenta e descontínua** do neocolonialismo agrário pós-Independência ao capitalismo moderno urbano-comercial da República (idem: 281). Modernização industrial e financeira nas cidades-chave dissociada da transformação do sistema senhorial escravista nas fazendas, engenhos, sítios (ibidem): “**Revolução urbana significava (...)** lançar o peso do desenvolvimento capitalista sobre o trabalho escravo e o regime de produção escravista.” (ibid.: 283; negrito meu). Crescimento constante da população urbana nas cidades para a transformação requerida, com papel especial às famílias tradicionais empobrecidas na constituição dum “complexo comercial-financeiro” (ibid.: 283-284).

A expansão do capitalismo monopolista no Brasil ocorreu de forma típica. Investimentos externos diretos em grandes concessionárias explorando “objetos especulativos”: gás, trens, bondes, energia elétrica,

telefonia; agroindústria, mineração; venda de terras agrícolas, loteamento de terrenos, construção; crédito, financiamentos e operações bancárias (Fernandes, 2020: 314-215). Um exemplo de “monopólio real” foi a Cia Light em São Paulo, Santos e Rio de Janeiro (idem).

O “**setor estatal**” não foi contrapeso às pressões privatistas e absorveu o modelo da grande corporação capitalista e se tornou a espinha dorsal do espaço econômico e político interno (Fernandes, 2020: 321). É um “**capitalismo de estado**” medular à iniciativa privada e às suas grandes corporações (idem).

Aqui resumimos a interpretação de Florestan Fernandes sobre o desenvolvimento capitalista e a revolução burguesa no Brasil, entre 1966-1974 (Fernandes, 2020: 23-24). Vemos uma aproximação possível com a hipótese de Henri Lefebvre (1999: 15) sobre “*a urbanização completa da sociedade*” nascida e que sucede a industrialização:

“(…) **revolução urbana** designamos o conjunto das transformações que a sociedade contemporânea atravessa para passar do período em que predominam as questões do crescimento e da industrialização (**modelo, planificação, programação**) ao período no qual a problemática urbana prevalecerá decisivamente, em que a busca das soluções e das modalidades próprias à *sociedade urbana* passará ao primeiro plano.” (Lefebvre, 1999: 19; negritos meus).

Temos aqui um encontro entre a preocupação de Fernandes (2020 [1974]) sobre a evolução da sociedade brasileira e a preocupação de Lefebvre (1999 [1970]) com os rumos da sociedade inteiramente urbanizada legada pela industrialização na França. Ambos preocupados com os presentes e futuros da sociedade burguesa, capitalista, urbana.

Chegamos nessa zona a partir da “**explosão**” da cidade pelo processo global da industrialização-urbanização. A grande cidade explodiu em subúrbios, grandes conjuntos habitacionais, aglomerações satélites, complexos industriais; burgos, semicolônias. Estende-se o **tecido urbano** (“conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo.” Lefebvre, 1999: 17) entre a política e o mercado.

A cidade política é transformada e renovada pela cidade mercantil. A **cidade política** acompanha a organização da vida social, povoada por chefes, sacerdotes, nobres, guerreiros; **ela é inconcebível sem a escrita**. As trocas e comércios aumentam ainda que confiados aos mercadores estrangeiros, os outros, e os lugares de troca e comércio são “fortemente marcados por signos de **heterotopia**.” – os mercadores e os mercados (praças) são excluídos da cidade política (ibidem: 22).

O processo de integração do mercado e mercadoria à cidade dura alguns séculos – da expulsão dos mercadores do templo (por Jesus), aos bairros especializados (China, Japão) à Idade Média (Europa). A praça dos mercadores torna-se central, suplanta a praça da reunião e em torno dela passam a se agrupar a Igreja e a Prefeitura (“**ocupada por uma oligarquia de mercadores**”, Lefebvre, 1999: 22). Havia uma heterotopia entre o mercado e a política na cidade – a cidade tinha um “caráter heterotópico” (o *faubourg* [ou *forisburgo*, subúrbios]) em relação aos campos que sediavam a produção da terra, o domínio da nobreza. Acontece então uma reviravolta, o peso adquirido pela cidade política e mercantil desequilibra o

conjunto social – ocorre uma **inversão da heterotopia** (idem: 23). A cidade “instala-se como mediação essencial” entre as pessoas, a natureza e o mundo – a realidade urbana “O racionalismo que culmina com Descartes acompanha a inversão que substitui a primazia camponesa pela prioridade urbana.” (ibidem: 24).

A cidade que já detinha a **escrita** agora passa a ter **imagem** e a ter sua **própria escrita** – surgem os planos de cidade nos séculos XVI e XVII (ibidem). Os planos usam dum olhar “ideal e realista” do pensamento e do poder “para dominar e constituir uma totalidade: a cidade.” (ibid.: 24-25).

A inversão heterotópica se dá pelo crescimento do mercado urbano, do capital comercial, no processo de implantação da **cidade comercial** em plena cidade política, emergência da **cidade industrial** na cidade política-comercial (ibid.: 25). A sobreposição de cidades novas pela conquista das cidades pelas indústrias; inicialmente vinculadas às fontes energéticas, matérias-primas e mão-de-obra, “à não-cidade, ausência ou ruptura da realidade urbana.” (ibidem). A não-cidade industrial **conquista e explode a cidade** desmesuradamente expandindo seu tecido urbano sobre as reminiscências da política-comercial levando à urbanização da sociedade. A nova realidade urbana resultante é estilhaçada e amplificada.

“(…) processo histórico: **a implosão-explosão** (metáfora emprestada da física nuclear), ou seja, a enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites etc.)” (Lefebvre, 1999: 26).

A evolução da urbanização total da sociedade seria de concentração seguida de explosão. Lembrando as definições – **explosão**: o volume da matéria e da energia crescem rapidamente e irrompem numa onda de choque da explosão, que expelle matéria e energia para fora do centro; **implosão**: contrai e condensa matéria e energia, como em estrelas e raios que colapsam pela própria gravidade. A massa do objeto é reduzida no primeiro caso e inalterada no segundo caso. Informalmente: **explosão** (detonar para **fora**) **implosão** (detonar para **dentro**). Não temos uma explosão-implosão na revolução urbana? A explosão do mundo anterior da cidade política-comercial pela industrial-urbana e a implosão dessa no curso da crise profunda da industrialização numa zona crítica da urbanização.

No caso brasileiro, a explosão do “antigo regime” agrário, senhorial, escravista com a modernização acelerada do urbano em ritmo diferenciado do agrário (Fernandes, 2020). Nas grandes cidades sistemas modernos de comércio, infraestruturas, finanças, expansão fragmentada do tecido urbano sobre sítios e fazendas – explosão da cidade colonial e projeção estilhaçada da nova cidade comercial-industrial. A estruturação da sociedade de classes, república oligárquica, do capitalismo monopolista, ascensão das grandes empresas, industrialização, revoltas das massas populares. Todas as forças e energias sociais e políticas que irrompem com certa regularidade na primeira metade do século XX (anos 1910, 1920, 1929-

1932) galvanizam uma tendência que se acentua nos anos 1950 e adquire caráter estrutural após a “Revolução Institucional” de 1964 (Fernandes, 2020: 268-278).

A evolução da revolução urbana no “drama crônico” das impossibilidades históricas em círculo vicioso, que se repete em estruturas subsequentes:

“Como não há ruptura definitiva com o passado, a cada passo este se reapresenta na cena histórica e cobra o seu preço, embora sejam muito variáveis os artifícios da “**conciliação**” (em regra, uma autêntica **negação** ou **neutralização** da “**reforma**”).” (Fernandes, 2020: 252).

Quando o “povo” e o “desenvolvimento” aparecem na cena histórica, não só a urbanização-industrialização tem que ser enfrentada, mas a exclusão das populações originárias e afrodescendentes. Problema histórico não solucionado que mesmo sob semblante urbano-industrial retorna a cada cena. Assim se coloca a necessidade duma “conciliação” e de uma “reforma” para se tentar progredir (ou manter-se) dentro da ordem. E a arrefecimento no decurso (negação ou neutralização) da reforma.

Nos sentidos aqui trabalhados com Lefebvre (1999 [1970]) e Fernandes (2020 [1974]) podemos arriscar uma metáfora: revolução é explosão e reforma é implosão. **Revolução é explosão** social para fora do sistema vigente, com redução de parte da massa pela projeção de fragmentos no entorno. **Reforma é implosão** do edifício institucional, organizacional com impulso dentro do sistema e manutenção da massa num espaço controlado.

No contexto dependente a revolução arrefece em reformas conciliadoras e são neutralizadas posteriormente (Fernandes, 2020). A burguesia dependente não é só a “burguesia compradora”, tem poder nacional efetivo para modernizar as formas de cooptação e/ou opressão (idem: 363). A realidade criada pela dominação impõe um “divórcio crescente” com a ideologia e utopia burguesas, liberalismo radical e “nacionalismo democrático-burguês” são escanteados por uma manifestação histórica “mais extrema, brutal e reveladora” do poder burguês – a “a ditadura de classe preventiva” (da Primeira República, do Estado Novo varguista, do regime civil-militar 1964-1985) que faz avançar uma versão distinta do capitalismo monopolista na periferia subdesenvolvida (ibidem: 364).

As grandes cidades passam a ter função metropolitana e uma hegemonia no sistema nacional:

“A **hegemonia urbana e metropolitana aparece**, desse ângulo, **como subproduto da hegemonia do complexo industrial-financeiro**. (...) Ele acarreta e, em seguida, intensifica a concentração de recursos materiais humanos e técnicos em tais cidades, dando origem a **fenômenos típicos de metropolização** e de satelitização sob o capitalismo dependente.” (Fernandes, 2020: 364-365; negritos meus).

Uma hegemonia metropolitana do complexo industrial-financeiro, monopolismo e a centralização de capitais na indústria e na finança. Uma universalização do crescimento industrial na economia com concentração da produção industrial e das massas em poucas metrópoles-chave, das quais apenas São Paulo capitalizou as transformações essenciais de longa duração (Fernandes, 2020: 365).

Nessa era urbana se constitui um “espaço-tempo renovado, distinto”, agregada a uma série de **topologias** distintas (Lefebvre, 1999: 44-45):

“espaço-tempo agrário” (cíclico, das particularidades locais),

“espaço-tempo industrial” (tendencialmente homogêneo, unidade racional e planificada),

“espaço-tempo urbano” (diferencial, conjunto de outros lugares e momentos distinguidos).

O **espaço-tempo diferencial urbano** tem características globais unitárias (conjuntos, grupos, centros e centralidades) e propriedades duais (Lefebvre, 1999: 45). Como os espaços de circulação – a rua entendida como uma ruptura-sutura. Três conceitos para definir melhor as propriedades diferenciais do espaço urbano:

“*iso-topia*” – *topos* homólogo ou análogo, que envolve que constitui um mesmo lugar,

“*hetero-topia*” – *topos* da diferença, contraste, conflito em relação aos lugares iniciais,

“*u-topia*” – *topos* reais, alhures da realidade urbana “em toda parte e em parte nenhuma.” (idem: 45).

O espaço de comunicação – ruas, ferrovias, redes – são lugares de encontro e confronto, passagem simultaneamente obrigatória e reprimida (ibidem: 29-31). Nesses **espaços “em rede organizada pelo/para o consumo”** é que o mundo da mercadoria invadiu a cidade toda – praças, mercados, ruas, vitrines, parques, estações, shoppings – e realiza em “espaço-tempo apropriado”, um “tempo-mercadoria” além do tempo de trabalho regulado pelo sistema do rendimento e do lucro (“tempo de compra e venda, tempo comprado e vendido” ibidem: 31). São os lugares ou **topias** dos encontros possíveis (ruas, lojas, cafés, teatros, jardins, monumentos, vitrines) e sem os quais outros encontros seriam impossíveis.

Estamos, com Lefebvre (1999: 117), no sentido de uma “**teoria do espaço diferencial**” para entender as diferenças emergentes no/do urbano na transição rumo à sociedade urbana. Diferentes “**topias**” em “dupla grade” (“mental e social, prática e verbal”) para expressar as camadas e as mudanças do espaço com o tempo (idem). O espaço planificado conserva as *topias* como acidentes ou comodidades de linguagem – os lugares seriam homólogos, apenas distanciados, o espaço é representado em função de critérios de produtividade e de cálculos que otimizam e regulam o emprego do espaço (ibidem: 117-118). A **planificação** é um projeto de aura científica para a produção controlada e homogeneizada do espaço urbano em função dos mercados e das mercadorias (ibid.: 118). O espaço industrial (projetado, calculado, homogeneizado) contrasta com o rural (orgânico). O espaço urbano, por sua vez, contrasta “radicalmente” com o espaço industrial **por ser diferencial e não homogêneo** (ibid.)

A política espacial engloba diferenças múltiplas – “Contrastes, oposições, superposições e justaposições substituem os distanciamentos, as distâncias espaço-temporais.” (Lefebvre, 1999: 117-119).

Isotopias – linhas, imagens, planos e percursos elaborados pelos sujeitos e produzidas pelo racionalismo de Estado – avenidas, vazios, ocupação do solo (“fazendo tábula rasa do precedente, sem observar os direitos e os interesse dos “de baixo”, nem os custos.”, idem: 119-120).

Heterotopias – “o outro lugar e o lugar do outro, ao mesmo tempo excluído e imbricado. (...) superposição de espaços marcados por funções diferentes. Ou que a isotopia se vincule a uma multifuncionalidade (...). Rupturas/suturas: vias de comunicação, rua e/ou avenida que separa dois bairros ou “duas heterotopias contrastantes”, as praças antigas, comércios, rodovias (ibidem: 120).

Utopias – “o não-lugar, o lugar daquilo que não acontece e não tem lugar, o lugar do alhures. (...) reúne a ordem próxima e a ordem distante”. (ibid.: 121). Olhar pleno de imagens e de uma consciência de totalidade que domina a cidade nas fronteiras da verticalidade, do pensamento, do desejo, do poder – a cidade subterrânea ou o reverso da cidade (ibidem).

A **forma urbana** reúne essas diferenças ora mínimas ora máximas, “Ela só se define por e nessa unidade que reúne as diferenças (...). Tal reunião implica os três termos, as três topias (iso-, hetero-, u-topia).” (Lefebvre, 1999: 122). A utopia serviria para desvendar e metamorfosear as outras topias – “A u-topia é tão necessária quanto isotopia e a heterotopia” – exigência de uma “presença jamais alcançada” do espaço diferencial (idem):

“Transcendência do desejo e do poder, imanência do povo, simbolismo e imaginário presentes em toda parte, **visão racional e sonhadora da centralidade acumulando nesse lugar as riquezas e os gestos humanos**, presença do outro, presença-ausência, **exigência de uma presença jamais alcançada**, estas são, também, características do **espaço diferencial**.” (Lefebvre, 1999: 122).

As topias da forma urbana conformam na cidade um espaço diferencial com impulsos em diversos sentidos – um impulso de homogeneidade, um de heterogeneidade e outro de racionalidade-sonho. São as relações entre as particularidades e as diferenças filtradas pela homogeneização que sobrevivem, “reestabelecem-se com outro sentido” e colocam outro problema: “a retomada das **unidades significantes**.” (idem: 123). Reencontramos esse problema no espaço e na prática urbana, que o recoloca e que só ela pode resolver.

No contexto crítico dos anos 1960-1970 a prática urbana se dá no terreno das sociedades (mais ou menos) industrializadas, no confronto político-econômico, no capitalismo e no socialismo. Com a exaustão das receitas e modelos da “industrialização” ou do “industrialismo”, como chamam Lefebvre (1999) e Fernandes (2020). Nas Américas, de Norte a Sul, o cenário da transição da sociedade industrial à sociedade urbana é o da “**guerrilha urbana**”, da luta contra a segregação espacial e guetos urbanos das populações negras (predominante no Norte, EUA) e da emigração camponesa, esvaziamento do campo e concentração dos despossuídos nas favelas (no Sul latino-americano), Lefebvre (1999: 133-134). Um contexto global de desenvolvimento desigual e segregação racial e econômica, violência e crise urbana, as grandes cidades

concentram um “emaranhado de problemas cada vez mais difíceis de resolver” e se tornam incontroláveis e ingovernáveis (idem: 134).

Na América Latina, com a irrupção do povo na cena histórica, projetos de reforma e a “ameaça” revolucionária comunista provocam reações da “**oligarquia moderna**” e o fechamento do regime republicano em ditaduras que soterram os ideais utópicos de revolução burguesa nacional-democrática (Fernandes 2020: 252-260). No Brasil, a modernização econômica transformara parte da oligarquia em uma burguesia desde o último quartel do século XIX. Com o crescimento urbano-industrial, das classes e dos antagonismos sociais, a estrutura oligárquica perde parte da base política e material de hegemonia. A radicalização de setores populares e médios e insatisfação na alta burguesia desemboca na “crise do poder oligárquico” (idem: 259-260). Após sucessivas derrotas em 1930 e 1932, a oligarquia ressurgiu no Estado Novo e na democracia para se consolidar na “revolução institucional” de 1964 (ibidem: 260).

A oligarquia moderna precisava reconstituir uma face operacional ao manejo das mudanças dentro da ordem. Entre as diversas épocas e regimes políticos, uma estruturação ambivalente permite a coexistência de uma face “oficial” e outra face “costumeira” ou “tradicional”, disjuntas e mesmo contraditórias (Comparato, 2017: 115-121). Seja no regime imperial com a escravidão e a Constituição outorgada pelo próprio Imperador (1824-1888), seja da República Federal “privatista”, militar e “sem povo” (1891-1930), do “Estado Novo” com sua Constituição e Ditadura (1937-1945) ou da “revolução institucional” de 1964, Comparato (2017). Na prática, no costume e na tradição, a normativa operacional difere substancialmente da lei formal (Comparato, 2017); na prática abandona-se qualquer ideal republicano e/ou democrático, nacional e/ou popular, que possa embarreirar a ordem desenvolvimentista desigual e autocrática (Fernandes, 2020).

A realidade e as práticas urbanas, generalizadas mundialmente no último quarto do século XX, passam ao primeiro plano da produção do espaço, que se torna o motor da reprodução ampliada dos capitais centralizados do capitalismo monopolista (Lefebvre, 1999). O discurso da cidade ou o discurso sobre a cidade é ato primário dessa prática sob o capitalismo tardio, qualquer que seja a estratégia dominante (“neoliberalismo” e/ou “neodirigismo”):

“Na prática urbana, **o discurso da/sobre a cidade** circunscreve-se, inscreve-se, prescreve atos e direções. **Poder-se-ia afirmar que tal prática define-se por um discurso? Por uma palavra e uma escrita?** A realidade urbana só é o lugar de discursos ilimitados porque oferece percursos em número finito mas extenso. **Esse discurso** retoma unidades anteriores, naturais, históricas. **Ele é escrito, lido, sem por isso esgotar-se na escrita e na leitura dos textos urbanos.**” (Lefebvre, 1999: 123; negritos meus).

Há um discurso (urbano)? Lefebvre afirma que a realidade (urbana) dá lugar a “discursos ilimitados” em percurso extenso, há “**esse discurso**” (urbano) que não se esgota na leitura/escrita urbana; mas constitui toda uma “**prática urbana**” ao circunscrever, inscrever, prescrever e dirigir a cidade – discurso da cidade, discurso sobre a cidade – retomando as “unidades significantes” antes citadas. Aqui temos ecos dos

debates estruturalistas contemporâneos a “Revolução Urbana” – discurso, escrita, palavra, significante, prática – como nos trabalhos de Pêcheux, Foucault e Lacan dos anos 1960 e 1970. Com a diferença da ênfase analítica: uma teorização específica sobre a produção do espaço diferencial urbano. Ainda que pareça haver algum diálogo implícito de Lefebvre com termos e argumentos estruturalistas como a episteme/filosofia (Foucault) e discurso/psicanálise (Pêcheux/Lacan).

Com relação às estratégias políticas e econômicas usadas no capitalismo, aparecem duas vertentes principais:

“Sabe-se que nos países capitalistas atualmente existem duas estratégias principais: o neoliberalismo (que permite o máximo de iniciativa à empresa privada e, no que concerne ao “urbanismo”, aos promotores imobiliários e aos bancos) e o **neodirigismo** (que acentua uma planificação, pelo menos indicativa, que, no domínio urbanístico, favorece a intervenção dos especialistas e dos tecnocratas, do capitalismo de Estado). **Sabe-se também que existem compromissos: o neoliberalismo** deixa algum lugar ao “setor” público e às ações concertadas dos serviços de Estado; o **neodirigismo** apenas prudentemente apodera-se do “setor privado”. **Sabe-se, enfim, que setores e estratégias diversificadas podem coexistir:** tendência ao dirigismo, e até à socialização na agricultura – **liberalismo no imobiliário** – planificação (prudente) na indústria, controle circunspecto os movimentos de fundos etc.” (Lefebvre, 1999: 78; negritos meus).

Tais estratégias do poder político e lógicas de classe, Lefebvre aplica ao campo urbano os termos emergentes como “neoliberalismo” e “neodirigismo”, também nas pesquisas de Foucault e depois Bourdieu (Laval, 2020). Todos notavam um fenômeno emergente que nem era inteiramente novo, mas que também não era mera retomada ou cópia, simulação. Na formulação lefebvriana podemos ter diferentes dominâncias ou **coexistência de diferentes estratégias** – como **dirigismo** na agricultura e indústria e **liberalismo** no imobiliário. Certamente era esse o quadro geral da França e do Brasil, com certo sincretismo entre setores. Considerado a planificação econômica do Segundo Pós-Guerra, especialmente nos “trinta gloriosos” (1945-1975), podemos notar um deslocamento na ênfase estratégica, do “neodirigismo” ao “neoliberalismo”, ainda que num ritmo mais lento na França e no Brasil que no Chile, EUA, Reino Unido. E no Brasil haveria um “**arqueodirigismo**” fundiário desde os tempos coloniais, que deu lugar a um “**arqueoliberalismo**” fundiário e imobiliário no regime de 1850 e do fim do século adiante, para retomar os prefixos de Bourdieu (*apud* Laval, 2020). Na estrutura fundiária e no setor imobiliário, o “dirigismo” colonial vira um “liberalismo” no Império e na República.

9 CONSIDERAÇÕES II

Após o desenvolvimento da segunda parte do trabalho, vamos retomar a hipótese e sintetizar os argumentos na 2ª parte da tese. **A hipótese:** no bojo duma estratégia histórica de reforma neoliberal do Estado, as táticas de privatização do patrimônio estatal (agenciamento imobiliário, concessões, PPPs)

produzem movimentos retóricos e mudanças espaciais na RMT, com o mote de superar a arritmia crônica e a dependência financeira.

O capital ferroviário (e depois o metroviário) é crescentemente estatizado e centralizado em grandes empresas estatais proprietárias e concessionárias dos transportes de média e alta capacidade sobre trilhos. As grandes estatais herdaram o modelo de negócios arqueoliberal e monopolizam o mercado de transportes sobre trilhos até 1997 (ferrovias) e 2010 (metropolitano). Precisam conviver com a estrutura de referência do capital e o signo do rendimento (Lourau, 2014), vivem a contradição interna de serem grandes indústrias e terem que produzir serviços sociais e reproduzir seus capitais (Dain, 1980).

O agenciamento imobiliário avança lentamente e ganha espaço dentro das estações, terminais e terrenos anexos. Os espaços comerciais avançam nesses lugares oferecendo pequenas bancas, estandes, lojas, agências, painéis publicitários nas maiores estações e nas novas estações de maior porte construídas a partir dos anos 1950 (principalmente).

As linhas especificamente para transporte de passageiros (sub)urbanos ganham grande extensão com a inauguração dos ramais de Poá (1934) e Jurubatuba (1957). Com o último, a malha suburbana atinge sua extensão máxima (388,1 km) e com o adensamento das estações, o número máximo (134) em 1961, ao fim da era ferroviária e poucos anos antes das desativações massivas entre 1964 e 1979.

Aos poucos a antiga malha suburbana originada organicamente das ferrovias pioneiras (entre 1867-1957) à rede metropolitana idealizada nos anos 1960/1970 e implantada a partir de então. Essa diferenciação é tanto quantitativa quanto qualitativa. Ainda mais com a aproximação dos padrões técnicos e operacionais do trem metropolitano ao metrô desde 1998 com a modernização promovida pela CPTM.

Consideramos a antiga malha suburbana como aquela que foi construída e operada antes da inauguração do Metrô-SP e do projeto da FEPASA da modernização dos trens de subúrbio, ou seja, de 1860-1867 até 1972-1973 (106 anos). E a rede metropolitana de 1974 até 2022, composta pelo trem metropolitano e o metrô (48 anos).

A malha suburbana tem os grandes marcos da inauguração da E.F. Santos-Jundiaí (1867), que originou as linhas 7-Rubi e 10-Turquesa; dos sistemas de Santo Amaro (1886) e da Cantareira (1894); do Ramal Jurubatuba (1957), que originou a linha 9-Esmeralda; e da desativação dos sistemas Santo Amaro e Cantareira (1964-1968) e do Ramal Jurubatuba (1976-1979). O movimento de expansão de 1867 até a virada dos anos 1950/1960 deu lugar ao movimento contrário de retração de 1960 a 1979. Em 1972 a malha tinha 320,6 km e 104 paradas/estações; em 1979, 287,5 km e 108 paradas/estações.

A partir de 1974 temos a formação da RMT pela rede do metrô e pela rede suburbana. A Rede Metropolitana é formada por um movimento contínuo de reestruturação, ora com adições ora com

subtrações de vias e estações até atingir a configuração atual. Em 1974 possuía 327,1 km e 111 estações (já com o primeiro trecho da Linha Norte-Sul do Metrô-SP) e chega a 332,3 km e 127 estações em 1990. Impulsionada pelas linhas Norte-Sul e Leste-Oeste do Metrô-SP, desativação e reconstrução da Linha Sul da FEPASA e pequena extensão ao leste (Central do Brasil/RFFSA em Mogi das Cruzes). Os ritmos médios são de 0,7 km e 1,4 estação/ano (ou crescimento de 0,3 e 1,3 %). A Rede ganha apenas 11,7 km e 23 estações no período, configurando uma quase estagnação (vias) com bom crescimento (estações) ou um “estagamento” com saldo positivo.

O Trem Metropolitano que se forma no período corresponde a maioria dos trechos e pontos da RMT. Passa de 320,6 km e 104 estações a 293,4 km e 90 estações entre 1974 e 1990. Redução considerável da extensão e dos acessos em decorrência da desativação da Linha Sul e de sua lenta reconstrução – decréscimo de 27,4 km e 14 estações. Os ritmos médios são -1,6 km e -0,8 estação/ano ou -0,4 e -0,8 %. Enquanto o trem diminuía na periferia ao sul, o metropolitano avançava ao leste e oeste. O Metrô-SP teve seu momento inicial de expansão com a primeira fase da Linha Norte-Sul (1968-1978) seguida pela construção da Linha Leste-Oeste (1975-1988). O que adicionou 38,9 km e 37 estações de metrô à RMT entre 1974 e 1990 (já com um hiato até a inauguração da Linha Paulista/2-Verde ao longo dos anos 1990/2000). Os ritmos médios do metrô são de 2,3 km e 2,2 estações/ano ou 15,7 e 15,1 %. O crescimento se dá por picos e estagnações. Nesses dezessete anos apenas dez foram de abertura de vias e/ou estações (apenas um deles houve abertura somente de estação, 1978, Sé). Ainda que seja um crescimento com estagnação (estagamento positivo) sem o decréscimo intermitente característico do Trem Metropolitano.

Com a expansão da economia, da população e do consumo de massa, se proliferam pela metrópole galerias comerciais e shopping centers. Espaços comerciais voltados para exploração mais intensiva de rendas imobiliárias extraídas de atividades comerciais, serviços, publicidade e propaganda. Polos e eixos de transportes, atividades, comércio e serviços concentram esses equipamentos surgidos entre os anos 1950 e 1990. As cias ferroviárias estatais herdaram o modelo de exploração de espaços comerciais ferroviários e o expandem timidamente à medida que suas terras e estações permitem. O Metrô-SP incorpora ambos os modelos – galeria/shopping e estação/terminal – e começa a explorar seus espaços comerciais dentro das estações. Com planos audaciosos de explorar terrenos, solos, estoques aéreos, estacionamentos e terminais e mesmo ter seus próprios shopping centers.

Nesta parte vimos a evolução da mentalidade econômica de governo ao longo de vários períodos republicanos entre a Revolução de 1930/Era Vargas e a abertura democrática com o Governo Sarney. Assim como o pensamento econômico manifesto nos governos paulistas de Carvalho Pinto ao Quéricia. O

liberalismo econômico do primeiro período republicano cedeu lugar a ampliação da ação estatal no planejamento, programação e produção (direção em sentido geral) em vários setores da economia. Do Plano de Metas do Governo JK às Reformas de Base do Governo Goulart, a ruptura do regime com a golpe de 1964 e um tensionamento da política econômica entre liberais e desenvolvimentistas.

Entre 1957 e 1984 surgem grandes empresas estatais para suceder as concessionárias ferroviárias pioneiras do fim do século XIX e começo do XX. A Rede Ferroviária Federal (RFFSA, 1957), a Ferrovia Paulista (FEPASA, 1971) e a Cia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU, 1984). Além da primeira estatal metroviária do Brasil: a Cia do Metropolitano de São Paulo (CMSP, 1968). Elas realizaram melhorias na malha, adensaram as linhas e ramais com paradas e estações, centralizaram as operações e fizeram as primeiras integrações entre diferentes linhas e ramais.

Das primeiras décadas do século XX em diante houve um movimento de criação, expansão e melhoria gradual de serviços de passageiros suburbanos na Capital paulista e arredores. Os trens partiram em várias direções e consolidaram vários eixos de expansão da malha urbana: leste, oeste, norte, sul. Estações e paradas originaram povoados e loteamentos no entorno e facilitaram o movimento pendular entre os arrabaldes e o centro da Cidade de São Paulo. Os pontos mais distantes de fim de linha quase todos foram atingidos nessa época pelos trens de subúrbio: Jundiaí, Mairinque, Evangelista de Souza, Paranapiacaba, Mogi das Cruzes e Guarulhos.

A racionalização e eliminação de ramais e paradas “antieconômicos” a partir dos anos 1960 (principalmente) eliminou progressivamente a maioria desses trechos mais periféricos. Com a exceção de Mogi das Cruzes, a única extensão de fim de linha do trem metropolitano no meado dos anos 1970.

Enquanto os subúrbios paulistanos cresciam e a Cidade vivia o fim do monopólio da energia e dos bondes da Light e o começo da Cia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) surgiram os primeiros estudos para a implantação do metropolitano em São Paulo. Durante 4 décadas o Município recebeu ou encomendou vários estudos e projetos para construção de um metrô (subway) nos distritos mais adensados. Apenas em 1966 é que a Prefeitura finalmente começou a implantar o Metropolitano de São Paulo.

A concepção do Metrô-SP e o modelo de negócio almejavam constituir uma empresa moderna e eficiente para construir e operar de modo mais eficiente e rentável possível o transporte de massa na Grande São Paulo. As estimativas iniciais previam a inauguração da primeira linha em 4 anos e da Rede Básica com cinco linhas entre 10 e 15 anos. E um resultado operacional positivo já nos primeiros anos de operação comercial. A realidade operacional frustrou todas as estimativas e expectativas da Cia, com atraso crônico na construção de todas as linhas e receitas insuficientes para cobrir as despesas e a necessidade de aportes de capital, crédito e subvenções pelo Município, Estado e União.

O modelo desenvolvido para a construção das linhas metropolitanas é o do “contratismo monopólico” (Connolly, 2018) da empreitada de estudo, projeto, construção e fornecimento de máquinas e equipamentos. E de operação dessa infraestrutura pela empresa proprietária estatal também em regime de monopólio. Esse modelo seria reformado nos anos 2000/2010 com a introdução de concessões privadas para operar parte da Rede.

As atividades comerciais em estações ferroviárias, terminais de ônibus urbanos e estações de metrô foram impulsionadas lentamente a partir de meados do século XX, com a ampliação das linhas e ramais, estações mais amplas e fluxos massivos de passageiros. A multiplicação de grandes galerias comerciais e implantação dos shopping centers criaram um modelo mais intensivo de exploração dos espaços comerciais com o aluguel das lojas e espaços publicitários e/ou taxa sobre vendas, rateio das despesas comuns de manutenção e melhoria, mix de lojas e serviços, quiosques e máquinas.

Centros comerciais maiores e mais sofisticados abriram novas possibilidades de extração de renda do patrimônio fundiário e imobiliário de propriedade das estatais. E mesmo o cenário hipotético de realização de grandes empreendimentos e receitas não tarifárias em associação com concessionários privados.

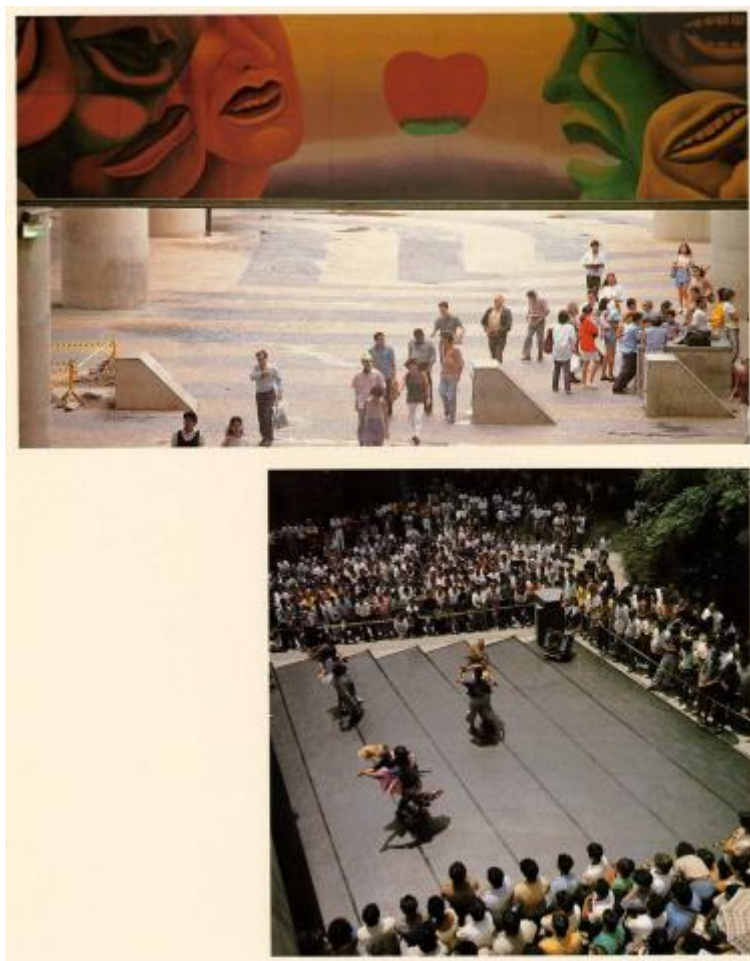


Figura 49 – Ação Cultural no Metrô em 1990 (CMSP, 1991).

Fonte: Relatório Anual de 1990 (CMSP, 1991).

10 NEOLIBERALISMO E METROPOLITANO (1990-2022)

Partimos do pensamento de Foucault no seminário de 1978-79 sobre o neoliberalismo. Ou a criação duma nova mentalidade de governo. Pensamento que atravessou mares e fronteiras e adentrou governos em muitos países. Alguns traços são comuns: reivindicação de liberdade, fortalecimento do livre mercado e das empresas e o antagonismo ao “sobre-governo” ou uma “fobia do Estado” (Foucault, 2008).

Entendendo a origem do pensamento liberal entre o fim do século XVIII e o início do XIX, temos o pensamento de A. Smith, D. Ricardo, J. Locke e J. Bentham na economia política ou liberalismo tradicional (Foucault, 2008).

O campo se constituiu para defender uma visão de mundo econômica voltada às necessidades das populações e aos problemas da riqueza nacional. Agricultura, comércio, indústria e moeda eram ligadas a uma soberania exacerbada dos Estados mercantilistas e colonizadores (como Inglaterra, França, Portugal, idem). Estados extremamente fortes e centralizadores reduziam o espaço à liberdade de produzir e trocar, limitando as possibilidades da sociedade dispor de suas rendas e riquezas.

Era preciso criar uma “arte de governar” nova que permitisse maior liberdade a gestão das riquezas. Adequar o governo aos limites do bom funcionamento da economia, da generalização das empresas e regular o poder político por princípios de economia de mercado (Foucault, 2008: 181).

Um liberalismo originário seria o “**manchesteriano**”, dos privilégios instituídos por legislação e concessões monopólicas. A imagem alude à Manchester, a capital da Revolução Industrial inglesa, com seu tráfego de carros frenético, que trafegam ao bel-prazer dos motoristas (Rougier apud Foucault, 2008: 224). Um liberalismo renovado no século XX seria de tipo **diferente do manchesteriano**, nem da liberdade absoluta do tráfego, nem das rotas e horários fixados (planismo), é impor um “código de trânsito” para regular o tráfego. Uma imagem correlata seria dada pelas ferrovias, com suas paradas e horários determinados, privilégios garantidos pelo Estado-mercado, como colocaram André Rebouças (1874) e Eugênio Gudin (1945), figuras importantes do liberalismo brasileiro.

Não existe um modelo universal de liberalismo, nem do neoliberalismo. Mas em cada capitalismo existente a formulação de modelos para superação dos efeitos negativos da sociedade capitalista por um novo funcionamento institucional do Estado, governo e mercado. **Há uma diversidade de complexos econômico-jurídicos particulares** (Foucault, 2008: 229).

Por neoliberalismo o autor entende uma concepção nova de pensar o melhor governo possível (Foucault, 2008: 4), uma racionalidade renovadora que parte da tradição liberal como método de governo para assegurar a riqueza duma nação (idem: 19).

O neoliberalismo se desenvolve ao longo do século XX, principalmente a partir dos anos 1930/1940, em reação à outras correntes de pensamento e práticas econômicas. Uma crítica renovadora dos antigos princípios liberais dos séculos XVIII e XIX, com retomada de alguns elementos e imagens idealizados. O keynesianismo e o desenvolvimentismo que ganham terreno na Europa e nas Américas, o segundo especialmente na América Latina, propondo planejamento, intervenção e regulação estatal na economia. Ou no espectro mais radical, o comunismo e o socialismo com o planejamento econômico centralizado. E os totalitarismos capitalistas (fascismo e nazismo) com forte centralização e intervenção estatal.

As distinções entre as sociedades, a política, a população e o desenvolvimento transformam o terreno da política econômica em ambiente heterogêneo de relações entre os elementos políticos, econômicos, sociais. O pensamento e as transformações na produção podem ser vistos como agregados heterogêneos, processo que produz rochas e solos, pela erosão e sedimentação de ideias e coisas em transformação. Diferentes campos, grupos e propostas se chocam no tempo e produzem resíduos que se acumulam no espaço. Discursos e empresas se materializam em meio a esses choques e realizam um ciclo de reprodução ampliada diferencial da política de sociedade e do espaço. A *“vitalpolitik”* de Rüpke como desdobramento do *“lebensraum”* de Ratzel, a *“política vital”* neoliberal pós-Segunda Guerra herdeira do *“espaço vital”* econômico totalitário renovado. Não só o espaço necessário ao desenvolvimento duma sociedade superior, mas ordenado para propiciar uma vida superior. Uma sucessão do totalitário pelo libertário. Esta é uma leitura possível da via neoliberal alemã como superação do passado com excesso de governo por um futuro governo na medida adequada às liberdades individuais e econômicas.

O neoliberalismo inglês, do governo Margaret Thatcher (1979-1990), compartilha sentidos e metáforas com o liberalismo clássico. A agenda econômica de seu governo foi construída sobre a crítica às políticas econômicas trabalhistas e na necessidade de retomar os caminhos liberais. O pacto social trabalhista de 1974-1975, diz Thatcher, teria levado a sociedade britânica ao caos: divisão social, dependência financeira, privilégios sindicais, *“sobre-governo”* e inflação ameaçadora (Thatcher, 1979: s/p). A *“estrada à ruína foi pavimentada”*⁵⁷ pelas promessas entre o Governo Trabalhista e as centrais sindicais (Thatcher, 1979: s/p). A tarefa maior do novo governo conservador era *“(…) reconstruir* nossa economia e *reunificar* o povo dividido e desiludido.” (idem).

O *“Manifesto Conservador”* de 1979, escrito por Thatcher definiu os pontos básicos do pensamento, teoria e prática neoliberal inglesa com alusão de um retorno ao passado como forma de melhorar o futuro. A construção dum *“novo”* liberalismo se faz ao restaurar os fundamentos da liberdade da vida social, do lucro, do equilíbrio receitas/despesas, *“preços justos”* e acesso à propriedade privada. São cinco as tarefas básicas do governo:

⁵⁷ *“the road to ruin has been paved”*.

- 1) **Restaurar** a saúde da vida econômica e social (controlar a inflação e atingir um balanço justo entre direitos e obrigações do movimento sindical),
- 2) **Restaurar** os incentivos para que o trabalho árduo compense, o sucesso seja premiado e novos empregos sejam criados pela economia em expansão,
- 3) **Defender** o Parlamento e o “*rule of law*”,
- 4) **Fortalecer** as defesas da Grã-Bretanha e trabalhar com nossos aliados para proteger nossos interesses num mundo cada vez mais ameaçador (*Thatcher Foundation, 1979: s/p*).

As palavras restaurar, defender e fortalecer remetem a uma sociedade que teria sido mais saudável, trabalhado mais arduamente, mais respeitosa às leis e a defesa de seus interesses e aliados. Indicam um juízo negativo sobre o trabalhismo no poder e às causas da crise econômica dos anos 1970.

Era preciso então fazer o caminho de volta, combater a inflação, reduzir a taxação, o desperdício, a burocracia e economizar substancialmente (*idem*). A lei deve estabelecer obrigações (assim como estabeleceu “privilégios”), empresas públicas devem limitar salários à sua capacidade de pagamento, o governo e os serviços públicos devem ser limitados à capacidade de pagamento, os protestos devem ser limitados ao local de trabalho, o acesso à propriedade deve ser ampliado (*ibidem*).

O ciclo econômico adequado a uma sociedade liberal: livre empresa > preço justo > lucro > investimento adequado. Um perfeito autofinanciamento. O **Governo deve** garantir esse processo – metas, restrições, revisões, alienações acionárias e até controles de preço para garantir o funcionamento de mercado.

Seu governo realizou muitas das medidas anunciadas no manifesto e impulsionou uma agenda de privatizações (como a NFC, *British Rail* e outras) e reformas no sistema de bem-estar, relações trabalhistas e habitação social.

A privatização de redes e infraestruturas por franquias (“*franchise*”) para fragmentar os mercados e introduzir competitividade nos serviços públicos (na *British Rail* e na *London Underground Limited*, por exemplo); introdução de instrumentos financeiros privados (“*project finance*”) ou Parcerias Público-Privadas; Corporações de Desenvolvimento Urbano (“*Development Corporation*”) são várias instituições introduzidas pelo thatcherismo para ampliar a participação privada onde predominava o Estado.

No Brasil, o neoliberalismo ganha terreno antagonizando o desenvolvimentismo (trabalhismo) da Era Vargas em diante. Como vimos na polêmica sobre o planejamento econômico entre R. Simonsen e E. Gudin (1944-1945). Depois a polêmica disruptiva das Reformas de Base no Governo Goulart (1963). E a reforma liberal ortodoxa no Governo Castelo Branco para mudar os “velhos costumes”, Roberto Campos (1965). De Castelo Branco a FHC – um vai e vem de Ministros da Fazenda liberais e desenvolvimentistas Thomas Traumann (2018).

A Nova República foi fundada com a Constituição de 1988, com a volta da competição partidária (via eleições diretas) e distintas propostas político-partidárias para o desenvolvimento brasileiro. Os três maiores partidos definiram três linhas para suas políticas econômicas e sociais: o **dos Trabalhadores (PT)** com um programa mais popular e participativo para orientar as riquezas produzidas e recursos naturais ao serviço do bem-estar coletivo (PT, 1980); o da **Social Democracia (PSDB)**, da visão que o Estado brasileiro cresceu muito como produtor direto, mas atrofiou nas funções típicas de governo, que precisa ter um “espírito de vanguarda” para fazer as reformas administrativa, agrária, política, investir em “empresas públicas estratégicas e rentáveis”: “Vamos privatizar com serenidade, mas não apenas na retórica.” (Covas, 1989); o do **Movimento Democrático (PMDB)** orientado contra a plutocracia e a “avalanche neo-liberal que pretende destruir o Estado brasileiro”, pela reforma do Estado e da esfera pública: “o que se busca é o Estado legítimo e necessário, desprivatizado e não corporativista.”, e pelo mercado como espaço para orientação da agência estatal pelo planejamento indicativo e luta contra as forças monopolistas (PMDB, 1996). Da formulação de programas aos governos realizados pelos partidos nessas últimas quatro décadas, vemos uma confluência pró-mercado tensionada pelo social-popular. Os governos (p)emedebistas, tucanos e petistas decorrem nesse clima tenso, com tempos e agregados heterogêneos, confluências e divergências, erosão e sedimentação dum pensamento e agenciamento “economizador”

Com o Plano Real (1993-1994) e os governos F. H. Cardoso, uma sedimentação dum programa neoliberal com a erosão do setor produtivo estatal progressivamente privatizado (PND, “Programa Nacional de Desestatização”, 1990 e o “Tripé Macroeconômico”, 1999). Com os governos Lula e Dilma, uma acomodação do legado neoliberal tensionada com indução estatal do crescimento, distribuição de renda e fortalecimento de direitos (Lei das PPPs, 2004, no front neoliberal; “Nova Matriz Econômica”, 2011, no desenvolvimentista). Com a crise, o impedimento de Dilma Rousseff (2013-2016) a “ponte para o futuro” de Michel Temer, a retomada das privatizações e a Lei das Estatais. No governo Bolsonaro a aliança entre liberais na economia e conservadores nos costumes. Tchutchucas e tigrões, como a oposição apelidou.

No Governo de São Paulo a hegemonia” do PMDB em 1980/1990 é sucedida pela hegemonia do PSDB em 1990/2000/2010. A agenda passa a seguir os preceitos do “**choque de capitalismo**” tucano enunciado e praticado por Mario Covas (1989-2001) e ápice no governo João Doria Jr⁵⁸ (2018-2022). Com privatizações e controle das contas públicas Continuado no governo Tarcísio de Freitas (Republicanos): “**A ousadia na gestão nos ajudará a tirar o máximo do patrimônio imobiliário do Estado.**” (Freitas, 2023: s/p).

⁵⁸ A Lei 17.293/2020 autorizou a extinção do Parque Zoológico, da Companhia Habitacional (CDHU) e da Empresa Metropolitana (EMTU), a Sup. De Endemias (SUCEN) o Depto Aeroviária (DAESP), a alienação dos imóveis pertencentes às entidades estaduais, programa de demissão incentivada, concessão de serviços e usos em parques designados, securitização de recebíveis e uso do superávit financeiro do balanço patrimonial e de fundos especiais – Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2020/lei-17293-15.10.2020.html>. Acesso em 20 out. 2022.

Os governos são economizados pela maximização da riqueza orientada à acumulação e ao crescimento. O patrimônio público – títulos, terras, imóveis – deve ser usado intensamente e render o máximo possível. O espaço é a superfície de ampliação das empresas, das mercadorias e dos excedentes canalizados ao desenvolvimento capitalista.

10. 1. A Nova República e a razão liberal-desenvolvimentista

Aqui temos o pensamento e das práticas de governo durante ao longo da Sexta República, sob a vigência da Constituição Federal de 1988, numa confluência contraditória que chamamos de razão liberal-desenvolvimentista (desenvolvimentismo e neoliberalismo).

São analisados os discursos e práticas governamentais federais e paulistas. Do Governo Federal, do Governo Collor/Franco (1990-1994) ao Governo Bolsonaro (2019-2023). Do Governo de São Paulo, do Governo Fleury (1991-1995) ao Governo João Doria/Garcia (2019-2023).

10. 2. Neoliberalismo e desenvolvimentismo no poder, de Collor/Franco a Bolsonaro

Aqui percorremos o pensamento-prática da mentalidade econômica da Nova República, de Collor/Franco até Bolsonaro (1990-2023).

Eleito como o “caçador de marajás”, Fernando Affonso Collor de Mello (PRN, 1990) derrotou o sindicalista Lula da Silva (PT-SP) nas primeiras eleições diretas para Presidência da República desde 1960. Enunciou um “Projeto de Reconstrução Nacional” pautado pela democracia, cidadania, inflação, reforma do Estado, ecologia e diplomacia (Collor de Mello, 1990).

Seu Governo seria marcado pelo ocaso da política de miragem e voluntarismo:

“Não se pretende mais salvar o homem pela política, nem alcançar a miragem de paraísos sociais pela hipertrofia voluntarista das funções do Estado. O socialismo como visão utópica bate em retirada, sabiamente substituído pelo socialismo como preocupação ética e humanitária. [democracia] só floresce e frutifica na comunidade cívica, no sentido do bem comum, no respeito ao interesse coletivo, na recusa a confundir o conflito social legítimo - inevitável na sociedade moderna, heterogênea e complexa como é - com o caos predatório das ambições sem grandeza e das pressões ditadas pelo egoísmo.” (Collor de Mello: 1990: 12-13; negrito nosso).

Uma política republicana não visa nem salvar nem criar miragens. Se aproxima dum socialismo ético, do interesse coletivo e do conflito social legítimo. Em contraste com as ambições desmedidas e egoísmo (imagem implícita do capitalismo).

Era preciso lutar pela moralização do setor público, contra as “elites anacrônicas” (idem). Sua retórica é carregada de elementos negativos para caracterizar a situação brasileira: “erva daninha da inflação”, “velha indulgência com a fúria emisionista”, empreguismo, mandonismo, absentéismo, nepotismo, paternalismo, populismo, o Estado “como instrumento de ganho pessoal ou familiar.” (ibidem: 13-14).

Seu governo seria austero e eficaz para retomar o desenvolvimento:

“Conduzirei um Governo que fará da austeridade, ao lado da eficiência, a marca constante da atuação do Estado e um motivo de orgulho do funcionalismo federal. (...)”

Minha presidência jogará tudo na vitória contra esse câncer social, esse obstáculo intolerável à retomada decisiva do nosso desenvolvimento econômico e humano.” (Collor de Mello, 1990: 13-14)

Faria uma “**tríplice reforma**” do Estado brasileiro: administrativa, fiscal e patrimonial:

“A dura verdade é que, no Brasil dos anos oitenta, o Estado não só comprometeu suas atribuições, mas perdeu também sua utilidade histórica como investidor complementar. **O Estado não apenas perdeu sua capacidade de investir como**, o que é ainda mais grave, por seu comportamento errático e perverso, **passou a inibir o investimento nacional e estrangeiro.**” (Collor de Mello, 1990: 15).

O Estado perdera a capacidade de “investidor complementar” e passou a inibir investimentos privados.

Anuncia uma agenda de privatizações e modernização:

“(...) a agenda de medidas básicas com que encetarei nossa estratégia de extermínio da praga inflacionária. **Não poderemos edificar a estabilização financeira sem sanear, antes de tudo, as finanças do Estado.** É imperativo **equilibrar o orçamento federal**, o que supõe reduzir drasticamente os gastos públicos. Para atingir o equilíbrio orçamentário, é **preciso adequar o tamanho da máquina estatal à verdade da receita.** Mas isso não basta. É preciso, sobretudo, **acabar com a concessão de benefícios**, com a **definição de privilégios** que, independentemente de seu mérito, são **incompatíveis com a receita do Estado.**” (Collor de Mello, 1990: 14-15).

Estado deve planejar sem ser “dirigista”, deve garantir o acesso aos bens vitais (alimentação, educação, moradia, saúde e transporte coletivo). Atuar como “como promotor do bem-estar coletivo”, deixando à iniciativa privada criar riqueza:

“Creio que compete primordialmente à livre iniciativa – não ao Estado — criar riqueza e dinamizar a economia. Ao Estado corresponde planejar sem dirigismo o desenvolvimento e assegurar a justiça, no sentido amplo e substantivo do termo.

Entendo assim o Estado não como produtor, mas como promotor do bem-estar coletivo. Daí a convicção de que a economia de mercado é forma comprovadamente superior de geração de riqueza, de desenvolvimento intensivo e sustentado.” (Collor de Mello, 1990: 15).

“A privatização deve ser completada por menor regramento da atividade econômica. Isto incentiva a economia de mercado, gera receita e alivia o déficit governamental, sustentando melhor a luta antiinflacionária. Isto faz com que a corrupção ceda lugar à competição. (...) ainda hoje, o adágio medieval: o Estado é uma entidade que pune todas as injustiças, exceto as que ele mesmo comete.” (Collor de Mello, 1990: 16).

A privatização é o caminho para dinamizar a economia, aplacar a inflação, corrupção e injustiças. A economia de mercado é a forma superior para gerar desenvolvimento sustentado (idem: 15-16).

O Governo Collor oscilou entre o liberalismo e o intervencionismo econômico. Seu discurso de posse em 15/03/1990 foi o “mais liberal discurso presidencial já ouvido em Brasília.”: “No dia seguinte, Collor fez a maior intervenção estatal na economia em tempos democráticos.” (Traumann, 2018: 89).

Como resgata T. Traumann (2018: 86) Collor havia prometido “deixar a esquerda perplexa e a direita indignada.” E a equipe econômica cumpriu a promessa de modo inimaginável. A vivência hiperinflacionária brasileira entre setembro/1989 e março/1990 tornava fácil a comparação entre Brasil de 1989 e Alemanha de 1923 (idem: 87-91). O preço nominal dum VW Gol em agosto/1989 comprava apenas quatro pneus em março/1990 (ibidem).

O “**Plano Collor**” começou com o bloqueio de todas as aplicações financeiras acima de 50 mil Cruzados Novos (1.250 US\$ na época), com o restante congelado por 18 meses e correção de 6% ao ano a ser devolvido em 12 parcelas iguais e sucessivas a partir de setembro/1991; aplicações no *overnight* tinham ainda mais limitações (saques limitados a 20% ou 25 mil Cruzados Novos) – a “bala de prata” contra a inflação **bloqueou 30% do PIB brasileiro** (Traumann, 2018: 89-90).

Medidas adicionais incluíram: quarto congelamento de preços (em cinco anos), desvalorização de 10% do câmbio, reajustes de 57% nos combustíveis e 60% no preço dos automóveis (idem). **Pela primeira vez na história um plano econômico propunha a extinção de estatais** – Portobras, Siderbras, EBTU, Embrafilme (ibidem).

O Plano foi bem recebido. Alguns nomes conhecidos na economia teceram elogios (Traumann, 2018: 98-99): o Plano era “coerente, bem concebido (...) corajoso (...)” por seguir uma lógica de que “o ajuste patrimonial se tornou inevitável” e o “ajuste fiscal era insuficiente.” (Bresser Pereira, ex-Ministro, Professor da FGV-SP); “O ajuste fiscal foi extremamente corajoso (...) abriu espaço para um programa efetivo de privatização.” (Mário Henrique Simonsen, ex-Ministro, Professor FGV-Rio); “O plano destruía dois mitos. O mito estruturalista, segundo o qual a inflação resulta da rigidez das estruturas e não da expansão da moeda. (...) O segundo mito foi o da cura mágica e indolor da inflação.” (Roberto Campos, ex-Ministro, Professor da UFRJ).

Em setembro/1990 já era “**um cadáver insepulto em seis meses.**” – inflação e desemprego em alta, governo funcionando precariamente, popularidade presidencial reduzida quase pela metade – o Presidente do Banco Central resumiu a situação: “Parece que tem uma **nuvem preta** em cima da gente.”, Ibrahim Eris (*apud* Traumann, 2018: 102).

Com o passar dos anos o Plano Collor passou a ser execrado. A própria formuladora, ex-Ministra Zélia Cardoso de Mello declarou ao Traumann em 2017 que a insistência no Plano Collor 2 “foi um ato de desespero”. Delfim Netto: “O único resultado do plano foi criar uma recessão.” (queda de 4,35% no PIB em 1990 (idem: 102-103).

Vice-Presidente na chapa de Collor em 1989, Itamar Augusto Cautiero Franco (PRN, 1992) assume a Presidência com a renúncia de Collor em dezembro/1992 (antes do impedimento) e governa até janeiro/1995. Ao longo do mandato como Vice ele se afastara do Presidente por discordâncias políticas na

área econômica e com relação às privatizações. Ataca frontalmente o programa de Collor em sua posse: “falsa modernidade como programa de Governo” (Franco, 1992: 36). As previsões econômicas para 1993: queda de -3,7% do PIB e quase -10% do PIB per capita –

Sua crítica não se volta contra o Estado, mas ao combate inflacionário com altos juros e as práticas capitalistas selvagens dos empresários:

“Vejo, com estimuladora esperança, que contamos com empresários lúcidos. São **os que consideram a empresa como instrumento do progresso social e não como mera fonte de lucro.**

Há ainda, entre nós, **praticantes de um capitalismo selvagem, anacrônico, depredador.** São os apressados em reunir e dissipar fortunas. Observadores isentos têm afirmado que **nenhum país do mundo privilegia tanto o capital como o nosso.**” (Franco, 1992: 37; negritos nossos).

Os juros de quase 30% ao ano precisavam ser minorados para permitir investimentos e gastos sociais. O Brasil precisa privilegiar menos o grande capital depredador, contar com os “empresários lúcidos” e empresas que não são só fontes de lucro.

Em relação à privatização, indica um limite que exige controle estratégico e eventuais prejuízos:

“Prosseguiremos, sem aqodamento, mas sem pausas, o processo de privatização de empresas estatais, cujo controle não seja exigido pelas razões estratégicas. O que muda no processo é a sua orientação ética. Juristas e técnicos examinam o assunto, em busca de diretrizes que ampliem o processo de privatizações, mas evitem prejuízos à Nação.” (Franco, 1992: 38).

A orientação para privatizar estatais deveria ser balizada por princípios estratégicos, patrimoniais e técnicos. O que sugere que o processo não estava ocorrendo nesses moldes.

Deveria enfrentar alguns problemas prioritários: reformas agrária/fundiária e partidária, ajuste fiscal e reajuste dos servidores, licitações e concessões de serviços públicos e bases para educação (idem: 41-43).

O ponto alto da política econômica do Governo Itamar Franco foi o **Plano Real**. O único a combater com sucesso a inflação e promover a estabilização econômica. Foram 182 meses de “pesadelo da inflação” (acima de 100% em 12 meses, abril/1980 e maio/1995 ou variação de 20.759.903.275.651% calculada por Gustavo Franco, um dos formuladores do Plano (Traumann, 2018: 130).

No lançamento do Real, o Presidente lembrou os Ministros que a inflação “destroça a esperança e enfraquece a vontade.” (Franco, 1994 s/p). Combater a inflação depende da ação governamental que não se curve à sobreposição de interesses particulares sobre os direitos da coletividade. Aliviar os trabalhadores e os empresários da ascensão de preços:

“De nada nos adiantará moeda estável, se a sua estabilidade estiver fundada na recessão econômica. O nosso objetivo é o desenvolvimento em bases seguras, com a criação de empregos remunerados com justiça, de tal maneira que todos os brasileiros se orgulhem do Brasil, e se disponham a defender a sua soberania.” (Franco, 1994: s/p).

A democracia depende do desenvolvimento seguro para fazer justiça, orgulho e soberania nacional.

Com a ressalva de que o preço para combater a inflação alta não pode ser a recessão econômica. Se o preço a pagar for este, é alto demais.

Fernando Henrique Cardoso (PSDB-SP) foi Senador por onze anos junto ao Itamar Franco, embora só tenham se aproximado na época do *impeachment* de Collor (setembro/1992). Virou porta-voz do Vice-Presidente para garantir que seu governo “seria fiscalmente responsável” (Traumann, 2018: 106):

“Itamar não tem obsessão por um grande plano, que vai resolver tudo de uma vez (como prometeram os planos Cruzado e Collor). A experiência recente mostrou a todos nós que a inflação só baixa como resultante de muitas e variadas ações, das quais a mais importante é o ajuste fiscal.” (F. H. Cardoso apud Traumann, 2018: 106; negritos nossos).

Destaques da declaração: **(1)** não se tratará mais um “grande” plano que promete resolver tudo, mas muitas ações feitas em conjunto para baixar a inflação, com primazia do “ajuste fiscal”. **(2)** a experiência acumulada com planos anteriores aplacou uma possível obsessão dos próximos envolvidos no problema. **(3)** era necessário tratar os problemas fiscais de modo “responsável” (a “responsabilidade fiscal” virou a Lei Complementar nº 101/2000) e fazer o “ajuste fiscal” para baixar os preços. Isto é, o Governo precisava adequar a relação receita/gasto estatal para reduzir a pressão sobre os preços e assim baixar a inflação. As compras governamentais, o câmbio e a moeda determinam a alta dos preços. O Estado deveria ser mais responsável e ajustar seu peso na economia:

“O Brasil está numa situação em que as empresas estão líquidas, conseguiram recuperar-se. O problema é o Estado, é o fiscal. O primeiro problema é a inflação, o segundo problema é a inflação, e o terceiro problema é a inflação.” (F. H. Cardoso apud Traumann, 2018: 109; negrito nosso).

“O problema é o Estado, é o fiscal.” Estado e gasto demasiados. O único tratamento possível é um coquetel anti-inflacionário para reduzir o tamanho do paciente e os seus gastos. As alegorias médicas viraram lugar comum no jargão político. Collor chamou a inflação de “**câncer** social” (1990). Antes dele Margaret Thatcher disse: “Senhores, se não cortarmos os gastos nós iremos falir. Sim, o remédio é duro, mas o paciente precisa dele para viver. Vamos reter o remédio? Não!”.⁵⁹

Três exemplos duma retórica que medicaliza a economia e inflaciona a crítica, para usarmos termos de M. Foucault (2008), pavimentando uma mentalidade anti-estatal e negativa ao que considera intervencionismo. O paciente deve passar por uma autofagia, consumir da própria carne para suprir seus gastos energéticos, fazer seu ajuste metabólico. Além de recorrer à terapia de “choque de capitalismo” do Senador Mário Covas (PSDB-SP, 1989).

Fernando Henrique Cardoso I (PSDB, 1995) foi eleito Presidente da República, derrotando o petista Lula da Silva (PT-SP).

⁵⁹ Esta é uma de suas famosas falas, reproduzida no roteiro do filme “Dama de Ferro” (2011), disponível em: <https://www.imdb.com/title/tt1007029/characters/nm0000658>. No original: “*Gentlemen, if we don't cut spending we will be bankrupt. Yes the medicine is harsh but the patient requires it in order to live. Shall we withhold the medicine? No!*” (IMDB, s/d).

Sua campanha pode ser resumida pelo seguinte trecho: continuidade do Plano Real e reformas estruturais para afastar o “fantasma da inflação” (Cardoso, 1995: 13). Se colocou com alguém numa geração que sonhou com um País “democrático, desenvolvido, livre e justo” (idem: 9-10).

Nossa tarefa histórica era mais lenta, difícil e complexa em relação a outros Países. Nossa transição à democracia era ampla e profunda: restauramos liberdades democráticas e iniciamos as reformas econômicas, ao ritmo veloz das comunicações e abertura da economia (ibid.: 15-16).

Na agenda de FCH estavam alguns obstáculos e prioridades internos. Os maiores obstáculos eram as desigualdades regionais e sociais – o desenvolvimento deve ser medido pela qualidade do cuidado que a gente recebe e a cultura. As prioridades dos eleitores “emprego, saúde, segurança, educação, produção de alimentos”.

As prioridades do povo devem ser as prioridades do governo. Ou seja: continuar a “faxina” e a “limpeza desses parasitas” que sugavam os contribuintes antes das ações do Governo Franco (Cardoso, 1995: 22).

“(…) ampla **reorganização da máquina do governo**, a administração está muito deteriorada (...) **desmandos e arrocho financeiro; clientelismo, corporativismo, corrupção sugam o dinheiro do contribuinte** antes que chegue ao beneficiário as ações (...)”

Para funcionar bem a “máquina” precisava passar por uma reorganização da administração pública. Traços negativos são novamente mobilizados para caracterizar ações estatais: clientelismo, corporativismo, corrupção, desmandos e arrocho financeiro.

Para fazer uma revolução da mentalidade e do social é preciso do apoio dos funcionários, aprovação do Congresso e mobilização da opinião pública ou “**as boas intenções morrem nos discursos**” (Cardoso, 1995: 23).

FHC assumiu o segundo mandato com um discurso focado nas realizações de seu primeiro mandato e nas ações para manter e aprofundar as mudanças. O Brasil se transformou nos anos 1990:

“**Nos últimos anos o Brasil renovou sua fisionomia**, com a construção de estradas de relevância estratégica, quatro hidrovias, um sem-número de portos e aeroportos. Promoveu um salto na produção de energia e uma revolução nas telecomunicações. **Mudou muito.**” (Cardoso, 1999: 23; negritos nossos).

“Milhares tiveram acesso à bens que antes estavam reservados a uma pequena elite, que sempre pôde tudo. **Milhares realizaram a aspiração tão antiga quanto legítima de comprar a casa própria ou morar com mais conforto.**” (Cardoso, 1999: 24; negritos nossos).

“O Real foi um grande divisor de águas. **Antes era a inflação e a concentração de renda. Depois, foi a estabilidade, com o início da distribuição de renda.**”

O brasileiro pôde **prever** o fim do mês, **planejar** o mês seguinte e colocar sobre a mesa a agenda das suas verdadeiras necessidades. Restaurou-se a confiança para **poupar e investir.**” (Cardoso, 1999: 24-25; negritos nossos).

Estradas, portos, aeroportos, hidrovias e telecomunicações mudaram a fisionomia nacional. Milhares de brasileiros puderam ter acesso a bens de consumo antes da “elite”, como a casa própria. Antes a inflação e a concentração de renda. Depois a estabilidade e a distribuição de renda. Com a nova moeda os brasileiros

puderam planejar, poupar e investir de acordo com suas necessidades. Confiar mais no futuro próximo. Em síntese: o País investiu mais, o povo comprou mais e a moeda restaurou a confiança e previsibilidade.

O Estado deixou de ser “**Estado faz-de-conta-que-faz-tudo**” (idem: 25) para ser mais eficiente e prestar melhores serviços para a “maioria silenciosa”. **Democratizar os mercados é radicalizar a democracia:** ampliar a produção privada e promover oportunidades a todos, descentralizar as políticas públicas sob direção da sociedade civil (Cardoso, 1999: 25-27).

Foi reeleito **não** para ser “gerente de crise”, mas para superar a crise e abrir a economia. Prosseguir com o programa de privatização, gerar empregos, sustentar o crescimento e distribuir melhor as riquezas.

As graves crises financeiras dos anos 1990/2000 expuseram as vulnerabilidades de mercados emergentes como o brasileiro (Pereira & Seabra, 2004: 2⁶⁰). Primeiro o sistema monetário europeu (1992), depois México (1994), dos “tigres asiáticos” (1997), russa (1998), brasileira (1999) e argentina (2000) um contínuo de crises cambiais abalaram diversas moedas e mercados financeiros importantes (idem).

No começo de 1999 já havia a consciência da vulnerabilidade brasileira. Os juros altos, câmbio apreciado frente ao dólar americano, aplicações financeiras especulativas e contas públicas “desequilibradas” preocupam o governo. O problema continua a ser o gasto acima da arrecadação pelo Estado, o déficit é uma “doença” que precisa dum “remédio amargo”: “É melhor o remédio amargo que cura a doença, do que a febre crônica que debilita as forças e compromete a saúde do organismo.” (Cardoso, 1999: 29). A doença brasileira de 1999 diagnosticada por FHC remete ao cenário inglês de 1979-1990 de Thatcher. Privatização, ajuste fiscal, reformas – componentes do pesado ‘**coquetel anti-inflacionário**’.

Apesar da nova estrutura para manter a estabilização, algumas crises marcaram o fim do segundo mandato de Cardoso, de 1999 a 2002. A crise **cambial** de 1999 e a crise do **apagão** energético de 2001.

A crise econômica-cambial de 1998/1999 iria testar as âncoras e a permanência do regime. Os juros em 38% e um “ajuste fiscal” elaborado às pressas – corte entre R\$ 10 e R\$ 20 bilhões do Orçamento após a Bolsa de Valores afundar (Traumann, 2018: 145).

O autor chama a crise brasileira de 1998/1999 de “**inverno do descontentamento**” – alusão ao “*winter of discontent*” inglês de 1978/1979 que favoreceu Margaret Thatcher) – começa no **outono em Nova York:** quebra do fundo LTCM (*Long-Term Capital Management*), o maior fundo de cobertura do País e 3ª maior queda na história da Bolsa de Nova York. Ao sul, na **primavera do planalto brasileiro** (São Paulo e Brasília), a BOVESPA cai 4% e a fuga de capitais está na média de 1 bilhão de dólares/dia. **No 11 de setembro de**

⁶⁰ Disponível em: <https://www.anpec.org.br/encontro2004/artigos/A04A033.pdf>.

1998 “o Brasil ficou por um fio”: a Bovespa cai -15,9%, os títulos da dívida -4%, o dólar paralelo +5% e os juros chegam a maior taxa da história, saltam de 29,75% para 49,75%/ano (Traumann, 2018: 148).

Dias antes a bolsa já tinha afundado, o “risco-Brasil” explodido e a classificação de risco Moody’s rebaixado o Brasil de B1 a B2; a desaceleração brasileira em 1998 era palpável: desemprego em alta 9%, crescimento do PIB em 0,34%, e inflação em 3,12%, Traumann (2018: 148-151).

Entre as medidas para aplicar a crise estavam o ajuste fiscal” (R\$ 25 bilhões em cortes), pacote do FMI de US\$ 30 bilhões e superávit fiscal anual entre 2,5% e 3% do PIB a partir de 1999 (idem: 152). E a troca de Gustavo Franco por Francisco Lopes no BCB. Chico Lopes era um dos críticos da insistência em manter o câmbio fixo do Real, pouco antes do Natal, alertou o Presidente reeleito FHC: “Estamos indo para um desastre. O câmbio vai estourar e quando o câmbio flutuar vai ser tarde demais.” (ibidem: 153-154).

No dia **14/01**, anuncia o “**Plano Chico Lopes**” ou a “banda diagonal endógena” para instituir uma desvalorização controlada do câmbio em dois anos, entre piso e teto com margem de flutuação (de R\$ 1,12 a R\$ 1,20, R\$ 1,22 a R\$ 1,32). Nas primeiras horas do Plano, o Real ameaçava furar o teto, para impedir isso, o BCB teve que vender dólares das reservas internacionais (1,9 bilhão no primeiro dia, 2,8 bilhões no segundo; detalhe: as reservas já tinham baixado para US\$ 34 bilhões em dezembro/98 e os US\$ 30 bilhões do FMI ainda não estavam liberados – ibidem: 154-157). Por volta do dia **22/01**, o dólar bateu R\$ 1,70 e no **29/01** R\$ 2,07 – 71% de desvalorização em apenas 17 dias – o “Plano Chico Lopes estava morto”, dos dois anos durou dois dias. O dólar chegou a R\$ 2,10 e os juros a 39%. Se o lema de JK foi “50 anos em 5”, o lema de **FHC II foi “2 anos em 2 dias”**.

O Governo Cardoso deixou uma nova estrutura macroeconômica ao Brasil. Principalmente o conjunto de medidas macroeconômicas adotado em 1999 que estabeleceram um regime de câmbio flutuante, metas anuais de inflação e a responsabilidade fiscal, criado por Armínio Fraga (Presidente do BCB, 1999-2003). O “**tripé macroeconômico**” e seguiu intacto até o final do primeiro mandato de Dilma Rousseff, 2014, quando se adotou a “Nova Matriz Econômica”. Como afirmou um de seus criadores, no auge, Gustavo Franco (em 1997): “As chamadas âncora fiscal, monetária e cambial, especialmente, são permanentes.” (Traumann, 2018: 144).

A outra grande crise foi a energética, o “**apagão**” de **2001**. A seca prolongada durante de 2001 reduziu o nível dos reservatórios das usinas hidrelétricas e tornou necessários vários cortes de energia num prolongado esquema de racionamento entre julho/2001 e fevereiro/2002. Custou US\$ 20 bilhões ou 2% do PIB, pelos cálculos do Delfim Netto (2003⁶¹).

⁶¹ Disponível em: https://www2.camara.leg.br/a-camara/documentos-e-pesquisa/arquivo/historia-oral/Memoria%20Politica/Depoimentos/delfim_netto/texto.html.

Com as privatizações vinte empresas de distribuição e quatro de geração e novas organizações e instituições criadas – **ANEEL**, Agência Nacional de Energia Elétrica [1997]; **ONS**, Operador Nacional do Sistema Elétrico [1998]; mercado atacadista de energia [1997/1998]) – criou-se um modelo privado com a crença de que a privatização traria investimentos e aumentaria a capacidade de geração (Costa & França/UOL, 2021⁶²). Entre 1999 e 2001 o ONS emitiu vários alertas sobre a capacidade e operação do sistema elétrico – a matriz dependente da base hídrica (85%) e no limite do financiamento – mas o Governo não tomou nenhuma medida até março/2001, quando montou um grupo de gestão da crise energética, o “Ministério do Apagão” (idem).

Oposição aos governos federais desde sua fundação e especialmente na Era FHC, em 1980, o Partido dos Trabalhadores – que foi contrário ao Plano Real, às privatizações, perdas salariais e a Responsabilidade Fiscal, considerada “**incompatível com a responsabilidade social**” (Traumann, 2018: 167) – e seu líder, finalmente vitorioso nas eleições de 2002 chamou o legado de FHC de “herança maldita” (Olivera, 2018: 156). As privatizações, quetrariam R\$ 85 bilhões ao Tesouro, na verdade custaram R\$ 87 bilhões ao Estado (cálculo de A. Biondi, 1999 apud Oliveira, 2018: 94). Mesmo o tucanato sussurrava *off the record* que a situação não era boa – Tasso Jereisatti (PSDB-CE) declarou à Folha de São Paulo em 1999:

“O problema é que essa política econômica, de maneira geral, leva o país a uma insegurança muito grande, que afeta desde o empresário até o pequeno agricultor, o operário. (...) Mesmo na economia, se formos analisar com cuidado, os números não são brilhantes.” (Traumann, 2018: 160).

Eleito pela insatisfação com o governo, derrotando o candidato tucano José Serra, Lula mostrou ter mais “afinidades eletivas” com as diretrizes legadas dos tucanos (Traumann, 2018: 164) que empenho em reverter a herança maldita (Oliveira, 2018: 156).

Eleito em 2002, Luiz Inácio Lula da Silva (**PT, 2003**) derrotou José Serra (PSDB-SP), virou o primeiro presidente de origem popular e dum partido de esquerda desde a redemocratização.

Continuou a tônica da “Carta ao Povo brasileiro” (2002), destacando a agenda de governo. A crítica ao modelo de desenvolvimento adotado desde 1990. A estabilização fracassou em gerar crescimento e caiu na estagnação, desemprego, desintegração social e precária segurança pública (Lula da Silva, 2003: 1).

Reforça a necessidade de mudar o modelo por um processo dialogado e negociado:

“(...) mudar tendo consciência de que a **mudança é um processo gradativo e continuado**, não um simples ato de vontade, não um arroubo voluntarista. Mudança por meio do **diálogo e da negociação**, sem atropelos ou precipitações, para que o resultado seja consistente e duradouro.” (Lula da Silva, 2003: 2; negritos nossos).

“O ponto principal do modelo para o qual queremos caminhar é a ampliação da **poupança interna** e da nossa **capacidade própria de investimento**, assim como o Brasil necessita valorizar o seu capital humano investindo em **conhecimento e tecnologia**.” (Lula da Silva, 2003: 8; negritos nossos).

⁶² “Autor de tese sobre o apagão de 2001 diz que governo ‘aposta em são pedro’. (UOL). Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2021/08/09/autor-de-tese-sobre-apagao-de-2001-diz-que-governo-aposta-em-sao-pedro.htm>.

Dentre as pautas sociais priorizadas pelo novo governo, estavam no discurso: segurança alimentar (Programa Fome Zero), acesso à terra e produção familiar, emprego (Programa Primeiro Emprego), viabilização das reformas Agrária, Política, Previdência, Trabalhista e Tributária (Lula da Silva, 2003: 3-6).

Uma série de Conselhos Nacionais foram ativados, com destaque para o Conselho Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, com representantes da sociedade civil (idem: 6).

A partir desse ponto, ganha força a o “reformismo fraco” (Singer, 2012). A inclusão de pautas sociais e indutoras do crescimento econômico e distribuição de renda na base sem alterar a estrutura social.

Os Governos Lula-Alencar representaram a unificação de capital-trabalho na Presidência da República (Lula da Silva, 2007). Lula encontrou seu Vice-Presidente José Alencar (PL-MG, ex-senador pelo PMDB-MG, fundador da Coteminas) em Belo Horizonte/MG. A formação da chapa entre o operário e o empresário Alencar seria articulação de José Dirceu (PT-SP) para deslocar a imagem de Lula ao centro ideológico.

Além do apoio do empresariado, o caráter popular do governo foi ressaltado: conquistaram o “**maior aumento salarial em 30 anos**”, puderam entrar no Congresso e no Palácio, Lula da Silva (2007: s/p).

Um governo popular deve reconhecer “décadas de dívida social com o povo brasileiro”:

“(...) tenho noção que diante das necessidades do povo e diante da quantidade de décadas e décadas de dívida social com o povo brasileiro, mesmo fazendo muito, nós fizemos muito menos do que aquilo que precisa ser feito para que a gente possa tornar o Brasil um país mais justo, mais equânime, onde todas as pessoas possam conquistar a cidadania plena, com o direito de trabalhar, de estudar, de ter acesso à cultura, ao lazer, a tomar café de manhã, almoçar, jantar, tirar férias e cuidar da sua família.” (Lula da Silva, 2007: s/p).

Reconhecer tal dívida e fazer ações para alcançar uma cidadania plena para todas as pessoas, com alimentação, cultura, férias, lazer, trabalho. Dar elementos materiais de uma vida digna.

O crescimento econômico deve ter a finalidade de prover bem-estar, qualidade de vida à população:

“Mas não um crescimento como tivemos em outra época, em que o País crescia e o povo continuava pobre, o País crescia e não se distribuía o resultado desse crescimento. Nós temos que ter consciência de que o País precisa crescer, mas o que precisa crescer, também, concomitante com o crescimento da economia, com o crescimento da indústria, com o crescimento da agricultura, é o crescimento da melhoria da qualidade de vida das nossas crianças, das nossas mulheres, dos nossos jovens. É o crescimento da oportunidade para uma educação de qualidade, é o crescimento de uma distribuição de renda em que o povo possa viver com mais dignidade, viver melhor e cuidar da sua família.” (Lula da Silva, 2007: s/p).

Aliar crescimento econômico com distribuição de renda para que as pessoas possam viver com dignidade. Essa é a finalidade do crescimento econômico do segundo mandato (2007-2010).

Eleita em 2010, Dilma Vana Rousseff (PT, 2011) anunciou que um governo é alicerçado em conquistas históricas e o seu governo: “será, a seu tempo, mudança e continuidade.” (Rousseff, 2011: s/p).

Começa seu discurso elencando feitos dos governos anteriores:

“Vivemos um dos melhores períodos da vida nacional. Milhões de empregos estão sendo criados. Nossa taxa de crescimento mais que dobrou. Encerramos um longo período de dependência do Fundo Monetário Internacional, ao mesmo tempo em que superamos a nossa dívida externa. Reduzimos, sobretudo, a nossa dívida social, a nossa histórica dívida social, resgatando milhões de brasileiros da tragédia da miséria e ajudando outros milhões a alcançarem a classe média. (Rousseff, 2011: s/p).

O País cresceu e empregou mais, encerrou o endividamento externo, tirou milhões da miséria e alçou milhões à classe média (idem). A Era Lula foi a superação de algumas das maiores vulnerabilidades nacionais.

| 225

Aponta que para garantir crescimento longo é preciso: estabilidade dos preços; empreendedorismo do povo; modernizar sistema tributário; valorizar a indústria e exportações; apoiar a agricultura familiar; o desenvolvimento regional; universalizar serviços sociais e erradicar a miséria (Rousseff, 2011).

Com relação ao Estado brasileiro, Rousseff é pela consolidação dum modelo próximo ao Bem-Estar, com serviços, previdência e qualificação dos gastos:

“Faremos um trabalho permanente e continuado para melhorar a qualidade do gasto público. O Brasil optou, ao longo de sua história, por **construir um Estado provedor de serviços básicos e de previdência social pública**. Isso significa custos elevados para toda a sociedade, mas significa também a garantia do alento da aposentadoria para todos e serviços de saúde e de educação universais. Portanto, a melhoria dos serviços públicos é também um imperativo de qualificação dos gastos governamentais.” (Rousseff, 2011: s/p. negrito nosso).

Construir esse “Estado provedor” implica no aumento e qualificação dos gastos públicos em universalizar serviços básicos. Nesse sentido, seu Governo é guiado por uma concepção próxima aos princípios constituintes dos anos 1980 (o caráter de Constituição “Cidadã” ou “Social” à Carta de 1988). Do que aos princípios das privatizações e do “tripé macroeconômico” que dominaram a agenda de Collor à Cardoso (1990-2002). Uma reorientação do sentido e imagem do Estado, de ‘minimalista’ a ‘maximalista’, sem abandonar o apoio aos mercados, com ênfase no desenvolvimento dos serviços estatais.

A relação entre o investimento e o custeio deve favorecer o investimento: “O investimento público é essencial como indutor do investimento privado e como instrumento de desenvolvimento regional.” (idem). O investimento público como fonte principal, tendência desde o fim do Governo Lula 1. Programas como PAC e MCMV, Megaeventos esportivos (Copa e Olimpíadas), setor energético e petroquímico (Eletrobrás, Petrobrás) alavancaram os investimentos estatais em infraestrutura e produção.

Outro ponto forte do discurso foi a expressão de seus valores democráticos:

“A partir deste momento, sou a Presidenta de todos os brasileiros sob a égide dos valores republicanos. Serei rígida na defesa do interesse público; não haverá compromisso com o desvio e o mal feito; a corrupção será combatida permanentemente, e os órgãos de controle e investigação terão todo o meu respaldo para atuarem com firmeza e autonomia.” (Rousseff, 2011: s/p).

Valores testados na Operação Lava-Jato, “pedaladas fiscais” e “jornadas de junho” de 2013.

Após dias de protesto em centenas de cidades brasileiras pelas tarifas de transporte coletivo (os “20 centavos” paulistanos e outros), um pronunciamento presidencial⁶³ avalia os atos, julga valores e aponta medidas a serem tomadas pelo Governo em meio aos acontecimentos de junho de 2013.

A Presidenta afirma estar acompanhando as manifestações e avalia que elas “mostram a força de nossa democracia e o desejo da juventude de fazer o Brasil avançar” (Rousseff, 2013: s/p).

Que abrem uma oportunidade política para se fazer melhor e mais rápido muita “coisa” que não foi feita ainda por limitações econômicas e políticas. Mas alerta que a violência pode desencaminhar o movimento e colocar tudo a perder. Não podemos desperdiçar uma oportunidade histórica (idem).

Censura uma “minoría violenta e autoritária” que pratica atos de destruição do patrimônio, ataca templos, apedreja ônibus e tenta “levar o caos aos nossos principais centros urbanos.” (ibidem). Tal violência é inaceitável: “Todas as instituições e os órgãos da Segurança Pública têm o dever de coibir, dentro dos limites da lei, toda forma de violência e vandalismo.” (ibid.).

As manifestações nos deram importantes pautas que “viraram prioridade nacional” e muitas tarifas baixaram. Devemos aproveitar esse vigor para produzir mais mudanças para beneficiar a população.

Há um balanço feito por Rousseff do que é positivo e deve ser incentivado e do que é negativo e deve ser coibido nas manifestações. E uma tentativa de canalizar a “energia” popular para certas pautas específicas, já defendidas em seu Governo, mas sem impulsionamento.

Ela recebe a mensagem das ruas e expõe pautas que entende serem prioritárias:

“A mensagem direta das ruas é pacífica e democrática.

Ela reivindica um combate sistemático à corrupção e ao desvio de recursos públicos. Todos me conhecem. Disso eu não abro mão.

Esta mensagem exige serviços públicos de mais qualidade. Ela quer escolas de qualidade; ela quer atendimento de saúde de qualidade; ela quer um transporte público melhor e a preço justo; ela quer mais segurança. **Ela quer mais. E para dar mais, as instituições e os governos devem mudar.**” (Rousseff/BPR, 2013: s/p; negrito nosso).

Das pautas, algumas são lugar comum de reivindicação republicana (combate à corrupção). E outras são relacionadas aos serviços públicos: escola e saúde de qualidade, transporte melhor e preço justo, mais segurança. Explicita a parte que o Governo precisa captar: a população simplesmente “quer mais” de tudo, o Governo precisa dar mais e para poder dar mais, precisa mudar as instituições.

Para mudar, anuncia medidas emergenciais: reunião com prefeitos e governadores para pactuar melhorias nos serviços públicos. E reunião com lideranças civis dos movimentos para ouvir suas contribuições, experiências e reflexões.; “sua capacidade de questionar erros do passado e do presente.” (idem). Além de ações estruturantes em planejamento, transportes e saúde:

⁶³ 21/06/2013, Pronunciamento da Presidenta Rousseff em cadeia nacional de rádio/TV (Rousseff/BPR, 2013).

“O foco será: primeiro, a elaboração do **Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que privilegie o transporte coletivo**. Segundo, a destinação de cem por cento dos **recursos do petróleo para a educação**. Terceiro, trazer de imediato milhares de médicos do exterior para **ampliar o atendimento do Sistema Único de Saúde, o SUS**.” (Rousseff/BPR, 2013: s/p; negritos nossos).

Anuncia um tripé de medidas sociais nas áreas que mais concentram reivindicações (educação, saúde e transporte). Mobiliza as pautas majoritárias para estruturar ações setoriais com seu plano de governo.

| 227

Aproveita o ensejo para recolocar a pauta da reforma política. Que amplie mecanismos de transparência, resistência a malfeitos e participação popular. Coloca a voz cidadã em primeiro plano, distinta da voz econômica: “É a cidadania, e não o poder econômico, quem deve ser ouvido em primeiro lugar.” (idem).

E defende ao fim os investimentos para a Copa do Mundo de 2014:

“Em relação à Copa, quero esclarecer que o dinheiro do governo federal, gasto com as arenas é fruto de **financiamento que será devidamente pago pelas empresas e os governos que estão explorando estes estádios**. Jamais permitiria que esses recursos saíssem do orçamento público federal, prejudicando setores prioritários como a Saúde e a Educação.” (Rousseff/BPR, 2013: s/p; negrito nosso).

Reafirma seu caráter de financiamento, isto é, empréstimo com expectativa inversão rentável e pagamento nos prazos e condições estipulados em contrato. Negócios com expectativa de gerar retorno e repagar os financiamentos. Os Estados estruturaram as obras e os negócios das Arenas no molde da exploração comercial privada. Não há prejuízo aos orçamentos de setores sociais.

Mas nas ruas, antes, durante e depois de 2013, se encontraram diferentes correntes ideológicas que caminhavam em “sentido oposto”: uma “esquerda extrapetista” e a “classe média tradicional cansada do “populismo” do PT” (Singer, 2018: 99). Movimentos **heterogêneos**, do ecossocialismo, reformismo, liberalismo e mesmo à pulsão fascista. À esquerda, revolta contra as tarifas elevadas puxadas pelo MPL (Movimento Passe Livre) “são expressão da digna raiva contra um sistema completamente entregue à lógica da mercadoria.” (idem: 117). À direita, defesa da liberdade individual, propriedade privada, fim das estatais e fomento às PPPs, prega o MBL (Movimento Brasil Livre) em tom liberal-conservador americano.

O caráter massivo das jornadas de junho de 2013” rompeu a blindagem pemedebista da redemocratização brasileira (Nobre, 2013: 142). Contestaram o sistema político exigindo sua reforma radical – questionaram tarifas, orçamentos, execução, prioridades, megaeventos, urbanização, representação, partidos – deram novo passo ao “imobilismo em movimento” (idem).

A Presidenta acabou isolada na encruzilhada, tentando equilibrar duas agendas: menos gastos e mais Estado (Singer, 2018; Traumann, 2018). Não encarnou as posturas do “Estado guarda-noturno” (Gramsci) ou “Estado policial” (Foucault; Gudín), mas de **guarda de trânsito**, tentando definir as rotas e os fluxos no canteiro central numa larga avenida em plena hora do rush com manifestantes ocupando várias faixas. Tráfego caótico e heterogêneo demais para permitir conciliar os fluxos com sucesso.

Reeleita após uma disputa acirrada com o candidato tucano Aécio Neves (PSDB-MG), Dilma e Michel Temer (MDB-SP) foram reempossados para o segundo mandato. Marcado pelo primeiro processo de impeachment da história do Brasil a condenar e destituir a Presidenta.

O final do primeiro mandato de Rousseff/Temer foi abalado pelo desenrolar da crise política brasileira. O descontentamento popular intensificado nas **jornadas de junho**, a deflagração da **Operação Lava-Jato** (março/2014), a **crise econômica** (2014-⁶⁴) e as “**pedaladas fiscais**” (2015) aumentaram a tensão entre as campanhas com maior intenção de votos (Dilma Rousseff PT-RS, Marina Silva PSB-AC e Aécio Neves PSDB-MG) e a trágica morte de Eduardo Campos (PSB-PE) contribuíram ao cenário de instabilidade.

Seu discurso para o segundo mandato – o que a fez não só a primeira mulher eleita, como também a primeira reeleita – foi um grande balanço da Era Lula/Dilma. No começo uma série de conquistas:

“Nunca tantos brasileiros ascenderam às classes médias. Nunca tantos brasileiros conquistaram tantos empregos com carteira assinada. Nunca o salário mínimo e os demais salários se valorizaram por tanto tempo e com tanto vigor. Nunca tantos brasileiros se tornaram donos de suas próprias casas. Nunca tantos brasileiros tiveram acesso ao ensino técnico e à universidade. Nunca o Brasil viveu um período tão longo sem crises institucionais. Nunca as instituições foram tão fortalecidas e respeitadas e nunca se apurou e puniu com tanta transparência a corrupção.” (Rousseff, 2015: s/p).

Nunca antes os brasileiros viveram tantas mudanças positivas e longevas. Com a ressalva à avaliação otimista ou ilusória do “período tão longo **sem crises institucionais**”: a crise estava em progressão desde 2013. Contestação popular às ações das três esferas federativas dos Megaeventos – Jogos Pan-Americanos no Rio 2007, Copa do Mundo 2014 e Jogos Olímpicos 2016 – junho de 2013, Lava-Jato (2014), “pedaladas fiscais” (2015), *impeachment* de Rousseff e a condenação de Lula (2016 e 2018). Como estes eventos consideramos, ao contrário de Rousseff, uma longa crise institucional desde 2005 (crise do “mensalão”).

O segundo Governo Rousseff (2015) anunciou que: “**agora vamos lutar para oferecer o máximo possível**: o povo brasileiro quer mais democracia, educação, saúde, segurança, transparência, combate ao crime, corrupção, justiça (...) crescer e distribuir renda, ajustar economia sem revogar direitos, sem trair compromissos sociais (...) Fazer, melhorar e corrigir políticas sociais surpreendentes [com] estabilidade econômica, controle da inflação, disciplina fiscal, confiança de trabalhadores e empresários”.

A tônica é dum maximalismo de Estado. Uma longa exposição de dados das ações de seu Governo nos dá um panorama: reservas internacionais (US\$ 370 bilhões), criação de empregos (5,8 milhões de vagas formais), altos investimentos nos **PAC 1, 2 e 3** (R\$ 1,6 trilhão em rodovias, ferrovias, portos, terminais hidroviários, aeroportos, geração e transmissão de energia, saneamento), **infraestrutura urbana** (R\$ 143 bilhões em mobilidade) e hídrica (1000 km de rios perenizados, 1 milhão de cisternas), educação (12 milhões de vagas no PRONATEC, 100 mil bolsas no Ciência Sem Fronteiras), habitação (MCMV: 2 milhões

⁶⁴ Alguns dados da crise econômica (2014-2015): diminuição da arrecadação de impostos pelos estados, queda no preço internacional do petróleo (de US\$ 105 para US\$ 43), ajuste fiscal e reforma ministerial - Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/08/25/politica/1440507290_206583.html.

de unidades entregues até 2014, 1,75 milhão contratadas) – o Brasil precisa derrotar a “falsa tese do conflito” entre estabilidade econômica versus investimentos sociais (Rousseff, 2015: s/p).

Um novo ciclo de investimento em projetos pela combinação de investimentos públicos, parcerias privadas, regulação e crédito de longo prazo para expandir o mercado. Se a Nova Matriz de 2011 foi a “Agenda FIESP”, a de 2015 foi uma **Agenda ABDIB**⁶⁵, próxima de Mantega e Rousseff, ver Cristina Wehba, Raphael B. Faustino & Victor Iacovini, 2023). Visava mais Estado e mais mercado no setor de infraestrutura, tentando superar o conflito Estado/mercado. “A aposta estava dobrada.” (Traumann, 2018: 248).

Anos depois, Guido Mantega, ex-Ministro da Fazenda, resumiu o sentido dessas ações: “Estávamos sob pressão das ruas, do Congresso, dos jornais. Tínhamos que reagir (...) Os protestos de 2013 pediam mais Estado. Nós demos mais Estado.” (Traumann, 2018: 247). A Nova Matriz Econômica negociada diretamente por Dilma e Guido com empresários – forjou uma “aliança com a iniciativa privada” para romper o limite estrutural de crescimento do país e foi ampliada em 2013 (*apud* Traumann, 2018: 220-222). “Assumo aqui um compromisso com o Brasil que produz e com o Brasil que trabalha.” (Rousseff, 2015: s/p).

O espírito do segundo mandato de Rousseff pode ser resumido pelo bordão “dobrar a meta” de julho de 2015: “Não vamos colocar meta. Vamos deixar a meta aberta, mas, quando atingirmos a meta, vamos dobrar a meta.” (UOL, 2015⁶⁶; negritos nossos).

Uma crise ficou mais nítida entre 2013 e 2016. O PIB em queda em queda livre (-3,5% em 2015 e -3,3% em 2016), inflação perto do teto (5,9%), *rating* de investimento rebaixado, seca histórica em 2013-2014, alta dos juros, queda na arrecadação tributária (Traumann, 2018: 249-253).

Mantega (2018) ponderou alguns fatores negativos do Governo Rousseff 1:

“Houve políticas com metas exageradas, a crise internacional foi pior do que qualquer um esperava e ainda tivemos o azar da seca. Mas não se pode avaliar a política (...) entre 2011 e 2014 sem enxergar o ganho com empregos.” (*apud* Traumann, 2018: 252).

E Rousseff (2017) se arrependeu da desoneração fiscal:

“Eu acreditava que, se diminuísse os impostos, teria aumento de investimentos. Eu diminuí. Eu me arrependo disso. No lugar de investir, eles [os empresários dos setores desonerados] aumentaram a margem de lucro.” (*apud* Traumann, 2018: 252; negritos nossos).

Gleisi Hoffmann (Casa Civil), argumentou: “Os empresários pediram câmbio, redução da tarifa de energia, corte de juros. Tudo que eles pediram o governo deu, mas eles não fizeram nada, não investiram.” (*apud* Traumann, 2018: 251).

⁶⁵ Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base.

⁶⁶ Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/videos/assistir/?id=dilma-se-enrola-ao-explicar-meta-do-pronatec-aprendiz-04028C983768D4A95326>.

Como notou Traumann, no discurso sobre corrupção e carga tributária, “duas verdades germinaram uma ilusão” – 1) a corrupção estava nas entranhas do sistema político e 2) apesar da elevada carga tributária, os serviços públicos de educação, saúde e segurança eram péssimos – a ilusão era que o combate à corrupção possibilitaria “*Mais Estado, Menos Imposto*” (2018: 248). Toda a pauta econômica foi reduzida ao combate à corrupção, o velho discurso anticorrupção, do PT de 1980-2000, de 1964, dos anos 1950 e o dos anos 1920 (idem).

Michel Miguel Elias Temer Lulia (MDB, 2016) assume a Presidência da República em agosto/2016 com programa “Uma ponte para o futuro”: ajustes para combater o desemprego e o déficit orçamentário (12 milhões de desempregados e R\$ 170 bilhões), Temer, (2016: s/p).

Para tornar o ajuste fiscal e o teto de gastos palatáveis ao público, comparou o orçamento de governo ao orçamento familiar. Uma família endividada precisa diminuir gastos para pagar as dívidas. Assim deveria agir um governo endividado:

“**O governo é como a sua família.** Se estiver endividada, precisa diminuir despesas para pagar as dívidas. Por isso, uma de nossas primeiras providências foi **impor limite para os gastos públicos.** Encaminhamos ao Congresso Nacional uma proposta de emenda constitucional com **teto para as despesas públicas.** Nosso lema é **gastar apenas o dinheiro que se arrecada.**” (Temer, 2016: s/p; negritos nossos).

Estava assegurada a PEC do Teto de Gastos, que instituiu um rígido controle sobre os gastos governamentais a partir de 2019.

A reforma previdenciária, ainda que dissensual, ganhou apoio da situação: “Sem reforma, em poucos anos o governo não terá como pagar aos aposentados. O nosso objetivo é garantir um sistema de aposentadorias pagas em dia, sem calotes, sem truques. Um sistema que proteja os idosos, sem punir os mais jovens.” (Temer, 2016: s/p; negritos nossos).

Temer aprofundou a agenda neoliberal pós-1985. Acelerou ajustes e reformas que os demais governos não conseguiram tocar, impôs limites inéditos ao gasto público. Radicalizou o espírito da “responsabilidade” e “austeridade” na administração. Também impulsionou a reforma do setor produtivo estatal, com a Lei das Estatais (2016).

Com uma campanha não tradicional, baseada em redes sociais e num discurso que mistura liberalismo econômico, conservadorismo social, antipetismo e anticomunismo, o candidato Jair Messias Bolsonaro (PSL-RJ, 2019-2023) venceu o petista Fernando Haddad (PT-SP) nas eleições de 2018.

Com a crise política do “mensalão” em 2005⁶⁷, passou a opor e atacar sistematicamente o PT e seus parlamentares (CPDOC-FGV, s/d). Com a destituição de Dilma Rousseff (agosto/2016), a prisão de Lula da Silva (abril/2018) e o indeferimento da chapa (setembro/2018), fez campanha com discurso antipetista

⁶⁷ financiamento ilegal, compra e venda de votos parlamentares no Congresso Nacional.

contra Fernando Haddad (PT-SP) e Manuela D'Ávila (PCdoB). No começo de setembro sofreu um atentado em Juiz de Fora/MG.

Confiança, eficiência, interesse nacional e livre mercado são algumas palavras de ordem na enunciação de seu Governo (Bolsonaro, 2019: s/p). Com o compromisso de manter o controle sobre os gastos federais, seguindo as reformas Temer: “Confiança no compromisso de que o governo não gastará mais do que arrecada e na garantia de que as regras, os contratos e as propriedades serão respeitados.” (idem).

As “reformas estruturantes” seriam realizadas para liberar a economia nacional: abrir mercados, estimular competitividade, aumentar a eficiência e diminuir burocracia e regulação. Tudo “sem o viés ideológico” e a “irresponsabilidade” moral e econômica da classe política (ibidem).

Luiz Inácio Lula da Silva III (PT, 2023) – A chapa Lula-Alckmin (PT-PSB etc) derrotou Bolsonaro na eleição presidencial de 2022.

O terceiro discurso de posse presidencial de Lula da Silva expôs a situação crítica em que o País se encontra e exaltou a democracia, “a grande vitoriosa nesta eleição” em campanha contra as ameaças, mentiras e o ódio, manipulações dum “projeto autoritário de poder” (Lula da Silva/PT, 2023).

Como primeiro “representante da classe trabalhadora” eleito para presidir o País, diz Lula, fez dois governos que demonstraram a capacidade de promover crescimento econômico sustentável para todos em diálogo com a sociedade. Demonstrou a possibilidade de governar participação social dos trabalhadores e inclusão dos mais pobres nas decisões e orçamentos.

O diagnóstico da transição é “estrangeiro”: Saúde esvaziada de recursos, Educação, Ciência e Cultura desmontadas, Meio Ambiente destruído, economia rapinada:

“Desorganizaram a governança da economia, dos financiamentos públicos, do apoio às empresas, aos empreendedores e ao comércio externo. Dilapidaram as estatais e os bancos públicos; entregaram o patrimônio nacional. Os recursos do país foram rapinados para saciar a cupidez dos rentistas e de acionistas privados das empresas públicas.” (Lula da Silva, 2023: s/p).

O “edifício” público-privado da economia nacional foi destruído e desorganizado para “saciar” os “rentistas” e o projeto de poder autoritário. O “**projeto de destruição nacional**” se encerra. Sobre “estas terríveis ruínas que (...) junto com o povo brasileiro [vamos] reconstruir o país e fazer novamente um Brasil de todos e para todos.” (idem).

Reorganizar o Poder Executivo para que o governo funcione de modo racional, republicano e democrático:

“Para resgatar o papel das instituições do estado, bancos públicos e empresas estatais no desenvolvimento do país. Para planejar os investimentos públicos e privados na direção de um crescimento econômico sustentável, ambientalmente e socialmente.”

“Os bancos públicos, especialmente o BNDES, e as empresas indutoras do crescimento e inovação, como a Petrobras, terão papel fundamental neste novo ciclo. Ao mesmo tempo, vamos impulsionar as pequenas e médias empresas, potencialmente as maiores geradoras de emprego e renda, o empreendedorismo, o cooperativismo e a economia criativa.” (Lula da Silva, 2023: s/p).

Resgatar os instrumentos do Estado para direcionar o crescimento econômico, financiamento (bancos públicos), produção de bens e serviços (empresas estatais) e planejamento (investimentos socioambientais sustentáveis). Bancos e empresas com maior potencial de gerar emprego e renda, públicos e privados, são destacados no programa de Lula.

Retomar obras paralisadas (mais de quatorze mil), o MCMV e o PAC “para gerar empregos na velocidade que o Brasil requer”, financiamento e cooperação para investimento, dinamizar e expandir os mercados internos, agricultura, comércio, indústria e serviços (idem).

E as questões originárias: terra, lei e prosperidade sem degradação. A criação do Ministério dos Povos Indígenas – proteção ambiental, demarcação de terras, respeito e reparação histórica que temos com estes povos e territórios, diversidade e culturas. Do Ministério da Promoção e Igualdade Racial para ampliar cotas, inclusão, cultura e saúde ao povo negro e pardo. Refundar o Ministério da Cultura, o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério das Mulheres para impulsionar essas pautas.

Ao fim, uma defesa do modelo proposto do Governo Lula III:

“O modelo que propomos, aprovado nas urnas, exige, sim, compromisso com a responsabilidade, a credibilidade e a previsibilidade; e disso não vamos abrir mão. Foi com realismo orçamentário, fiscal e monetário, buscando a estabilidade, controlando a inflação e respeitando contratos que governamos este país.” (Lula da Silva, 2023: s/p).

O Presidente relembra que em 2002 a esperança venceu o medo, superou os temores em relação a eleição dum “representante da classe trabalhadora para presidir os destinos do país”, em oito anos de governo ficou evidente que os temores eram infundados, ou não teria voltado ao poder pelo voto em 2022. Seu argumento passa pela inédita eleição dum representante trabalhador e dos temores de parte da sociedade em relação à sua liderança, demonstrando o quão infundados eram os temores.

Vinte anos depois, incluindo 14,5 anos de governos petistas (Lula I e II, Dilma I e II até o impedimento), a eleição presidencial revela um contraste entre “distintas visões de mundo”, a “nossa” e a “outra”:

“A nossa, centrada na solidariedade e na participação política e social para a definição democrática dos destinos do país. A outra, no individualismo, na negação da política, na destruição do estado em nome de supostas liberdades individuais.” (Lula da Silva, 2023b: s/p; negritos nossos).

A “nossa” visão de mundo é democrática, participativa e solidária. A “outra” é individualista, destrutiva e negacionista. A visão de mundo dos trabalhadores (daí “nossa”) foi construída nos anos 2000 e dada por Lula como vencedora dos temores contra ele, visto antes como radical. A “outra” visão do mundo é individualista e contrária ao Estado e à política.

A “liberdade que sempre defendemos” é aquela dos plenos direitos de expressão, manifestação e organização políticas e a de viver com dignidade (idem). Contraposta a “liberdade que eles pregam”, imposição da lei dos mais fortes acima da civilização, “oprimir o vulnerável” e “massacrar o oponente”: “o nome disso é barbárie.” (ibidem).

O pensamento econômico-governamental ao longo da Nova República, do Governo Collor/Franco ao começo do Governo Lula III (1990-2023). Mas podemos identificar um zigue-zague na orientação da agenda econômica: ênfase neoliberal (Collor/Franco à FHC, 1990-2002), um crescente (neo)desenvolvimentista (Lula I e II, Dilma I, 2003-2014) e uma retomada neoliberal (Dilma II, Temer e Bolsonaro, 2015-2022). Um movimento gradual de mudança e acomodação.

O começo do Governo Lula III (jan./2023) dá alguns sinais de retomada neodesenvolvimentista, mas também dá outros ao neoliberalismo. Podendo tentar seguir cada caminho ou tentar equilibrá-los.

A crise político-econômica 2013-2016 parece ter causado uma ruptura nos campos neoliberal e neodesenvolvimentista. Rupturas agravadas pela pandemia da Covid-19 e a necessidade de crescente presença estatal nas economias nacionais. No campo neoliberal as finanças e as infraestruturas privatizadas enfrentam crescentes dificuldades com financiamento e rentabilidade. No campo neodesenvolvimentista As dificuldades de reconstrução das capacidades ideológica e produtiva do Estado e dos parceiros privados para reativar o setor produtivo de bens e serviços sob direção estatal.

10. 3. Neoliberalismo paulista, de Fleury a Doria

No Estado de São Paulo temos a hegemonia neoliberal no pensamento e na prática de governo, de Fleury até Freitas. A dominância ininterrupta de governos de centro-direita e agora de direita declarada.

Figura conhecida ela carreira jurídica e na segurança pública, Luiz Antônio Fleury Filho (PMDB-SP, 1991), fez uma análise dos problemas e o programa de Governo delineado para enfrentá-los (idem).

Na administração pública, a modernização do aparato estadual sob os princípios de racionalização, descentralização e desburocratização. No desenvolvimento estadual, uma política de governo com metas:

- 1) Consolidação dum sistema harmônico entre interesses econômico, social e ambiental
- 2) Melhoria do sistema viário: integração rodovia-ferrovia-hidrovia
- 3) Fomentar atividades regionais pelo apoio à indústria privada, investimento em pequenas e médias empresas (via BANESPA/FDEE) priorizando novas tecnologias e institutos de pesquisa nacionais
- 4) Fomentar *joint-ventures* de capitais nacionais/estrangeiros para trazer capitais novos e intercâmbio técnico-científico (via BANESPA).

Na matriz energética, um plano estadual que harmonize os interesses de empresas públicas e privadas, que incentive a iniciativa privada e tarifas que reflitam o custo real e a remuneração do suprimento.

Na habitação popular, ações de urbanização, recuperação em melhoria em cortiços, favelas e loteamentos, com financiamento às famílias de baixa e média renda (Banespa e Nossa Caixa, Nosso Banco).

Nos transportes, ações de integração intermodal (rodoviário, ferroviário, hidroviário), terminais urbanos e integração entre iniciativas públicas e privadas; além dum programa para estradas estaduais.

No planejamento, ações estruturantes na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e de futuras RMs (Baixada Santista, Campinas, São José dos Campos); obras e política ambiental (saneamento) na Macrometrópole paulista (*idem*).

Na fala do Governador Fleury aparecem pautas dum sentido liberal de governo: austeridade e modernização, desburocratização e descentralização. E uma ênfase na harmonização, incentivo e integração da iniciativa privada (*Join-ventures*). A modernização do Governo Fleury traça a rota da “desestatização” realizada nos governos tucanos (Covas, Alckmin/Lembro, Serra/Goldman, Doria).

O primeiro Governador eleito (e reeleito) do PSDB, inaugura uma longa “hegemonia peessedebista” em São Paulo, foi Mário Covas Júnior (1995-1999; 2000-2001).

Seu discurso condensa vários pontos da agenda política implementada em seus Governos. Sua fala demonstra tanto uma preocupação social com as “demandas populares”, cidadania e dignidade dos trabalhadores, desempregados, famílias na pobreza; como com questões econômicas e financeiras estaduais – uma “reengenharia” administrativa, restaurar e equilibrar as finanças públicas e promover parcerias com o setor privado (Covas, 1995: s/p).

Superação da “Era Vargas” (identificada com um modelo de Estado intervencionista) e a construção de um novo modelo com três pilares:

- 1) Economia estabilizada e aberta,
- 2) Estado indutor do crescimento sustentado e parceiro do setor privado,
- 3) Integração competitiva à economia internacional.

Construção era de abertura econômica e redesenho do Estado (sub)nacional como indutor/parceiro do setor privado, reposicionado afrente como condutor do processo de desenvolvimento econômico.

A situação de desigualdade e a crise socioeconômica encontram expressão em várias cenas descritas por Covas (1995: s/p): trabalhadores indo à pé ao trabalho por não ter como pagar as passagens; mães angustiadas com filhos no colo; boias frias com trabalho intermitente com meses de desemprego; delegacias superlotadas; população pobre que vive amontoada e humilhada em cidades-dormitórios, trens de subúrbio e corredores de hospitais; cidades pujantes onde o povo vive no “horror” dos cortiços e na

“chaga” das favelas – como saciamos a sede dos carros com álcool enquanto não saciamos a fome dos brasileiros?

É preciso romper com “disparates burocráticos” e transformar a forma de governar (Covas, 1995: s/p).

Reinventar as práticas e as formas de gestão para produzir mais resultado para a população:

“Vamos reinventar as práticas administrativas, usando formas empresariais de gestão. Vamos promover parcerias inovadoras com o setor privado e o setor das associações voluntárias, delegando a produção de serviços públicos a quem tiver maior competência a fazê-lo. Vamos priorizar investimentos com base em critérios de eficiência social e econômica. Vamos transformar empresas estatais e repartições públicas em centros de produção de resultados, para que possam prover serviços de qualidade para a população.” (Covas, 1995: s/p).

Acima a expressão dum modelo de governo sob moldes empresariais privados para superar empresas estatais e repartições públicas, produtoras de serviços de má qualidade. Em contraponto reforça a ideia de que a forma empresarial privada é eficiente para ofertar serviços públicos de qualidade à população.

Outra ação importante ao governo é a restauração das finanças estaduais. Pela modernização e informatização do sistema fiscal e orçamentário, combate à sonegação, renegociação de contratos, atração de investimentos privados por alienação de bens públicos “improdutivos” e concessão de serviços, estabelecimento de metas às empresas estatais e racionalização do uso dos bens (idem).

Seu Governo iniciou o “Programa Estadual de Desestatização” (PED) – Lei Estadual Nº 9.361 de 05/07/1996 – processo de desestatização, reestruturação patrimonial e societária do Estado. Vários setores com foram incluídos: setor elétrico, gás canalizado, rodoviário, ferroviário, bancário, aeroportuário, metroviário e lotéricas (ALESP, 2022⁶⁸).

Reeleito para o segundo mandato, Covas (1999) reforçou sua visão de social-democracia. Diminuição da desigualdade social, autoridade com liberdade, estabilidade com crescimento. Embora dê ênfase às conquistas da estabilização econômica do Plano Real (moeda estável e derrota da inflação), coloca a necessidade de retomar a agenda de desenvolvimento (crescimento e emprego). Confiar somente nas forças de mercado e na estabilidade não é suficiente para gerar desenvolvimento:

“Na realidade ambos são conceitos indissociáveis para a concretização do desenvolvimento sustentado. A existência da estabilidade não gera necessariamente desenvolvimento. Da mesma forma desenvolvimento não implica forçosamente estabilidade. Para que ambos convivam, é preciso vontade política nacional. E é essa vontade que deve ser perseguida. Não pensam assim os que não acreditam nos valores da democracia e tudo atribuem às forças do mercado. Não é este o caso da social-democracia.” (Covas, 1999: s/p).

Para o desenvolvimento social e democrático é preciso estabilidade e desenvolvimento indissociáveis. Que o governo seja menos guiado por regras ortodoxas e que não faça dos termos uma contradição. Uma crítica velada à condução da política macroeconômica pelo Banco Central em manter juros altos, meta de inflação e superávit primário. A política social-democrata deve elevar a democracia acima do mercado. Na

⁶⁸ Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/10243>. Acesso em: 24 nov. 2022.

visão de Covas era urgente romper o ciclo vicioso dos juros altos, que diminuíam a produção, a receita tributária e os investimentos públicos (idem).

São Paulo dependia de medidas estruturantes para crescer e competir na globalização: rigor orçamentário, modernização da máquina, infraestrutura, estímulos às empresas e geração de empregos (ibidem). Isso tudo com baixo crescimento e investimento e aumento da centralização de recursos fiscais na União.

Depois de suceder Mário Covas Jr. (falecido em 2001), Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho (PSDB, 2003) foi eleito em 2003. Seu discurso aponta os legados de Mário Covas em São Paulo e Fernando Henrique Cardoso no Brasil (Alckmin, 2003: s/p).

Mas o Governo é seu foco, diferente de M. Covas Jr., que focava no Estado. Para Alckmin o Governo deve se constituir por quatro esferas: empreendedorismo, educação, solidariedade e serviços (idem). Uma conjunção de quatro tipos de governo:

Governo Empreendedor – promove investimento público e incentiva investimento privado, estimula crescimento, emprego e renda;

Governo Educador – universaliza os conhecimentos e as tecnologias da informação;

Governo Solidário – fortalece e expande a rede de proteção social aos necessitados;

Governo Prestador de Serviços de Qualidade – eficiência, acesso e transparência; escassez orçamentária combatida com maximização de investimento privado como alavanca de prosperidade.

O sucessor eleito, José Serra Chirico (PSDB, 2007) focou na política, na crise e no desenvolvimento. O governo deve atender a população que cobra eficiência, emprego, desenvolvimento, respeito; deve, portanto, realizar um programa com os aliados e a oposição, com convicções e responsabilidades (Serra, 2007: s/p). Muitas características da política brasileira contribuem para desmoralizar a democracia: corrupção, compadrio, desigualdade, fisiologismo, ineficiência e loteamento de cargos (idem). Toda essa negatividade conflagra uma dupla crise no Brasil: crise moral (economia próspera na qual faltam empregos e sobra estagnação) e crise política: “(...) que se alimenta da teimosa incoerência entre os discursos e as ações na vida pública.” (Serra, 2007: s/p; negrito nosso). A consequência disso é a quebra da legitimidade do discurso governamental e desconfiança do povo em relação aos representantes eleitos (legitimidade é a “instituição invisível” da democracia, idem).

Na visão de Serra, São Paulo é: “(...) terra da radicalidade e da liberdade. São Paulo é **dialética, estado das contradições e da superação.**” (Serra, 2007: s/p; negrito nosso). A dialética paulista enunciada por Serra é sobre as contradições – discurso/ação, moral/desmoralização, corrupção/desenvolvimento, crise/crescimento – e a superação delas pelo desenvolvimento. O Estado pode ser exemplo de política social inclusiva, desenvolvimento, emprego e segurança.

Reeleito para seu quarto mandato⁶⁹ Alckmin coloca a necessidade de enfrentar a realidade e fugir de certos dilemas (Alckmin, 2015: s/p):

Estado mínimo oposto ao Estado intervencionista – defesa do **Estado necessário**, com musculatura e eficiência necessária para resgatar a dignidade humana sem tomar o lugar dos indivíduos;

Paternalismo sufocante oposto liberalismo extremo insensível – dois enganos extremos, distantes da vida real dos trabalhadores e cidadãos;

Política bruta oposta à política omissa – defesa da integridade, do ir e vir e da livre expressão.

É preciso enfrentar não o Estado em si, mas o “o aparelhamento da máquina pública”, a “prática política que transforma o Estado num **clube**”; o povo paulista rejeita “tanto a ilusão do populismo fácil como o reacionarismo que reproduz a desigualdade.” (idem). Há uma captura do Estado e da política, do bem público por um certo pequeno grupo (“clube”) de propensões populistas e/ou reacionárias.

Continua a leitura e expressão negativa do Estado e da política nos discursos dos governadores paulistas. E, em contraponto, a exposição de uma agenda positiva e progressiva pelas suas propostas de governo. Alckmin colocou uma série de falsos problemas para situar seu Governo como uma mediação necessária e positiva entre extremos. De modo semelhante ao que Serra expressou como uma dialética entre contradição e superação. Aqui temos dois exemplos evidentes da construção duma imagem de si e de seu governo positivas fundadas na autoridade da posição de governante – que Ruth Amossy chama de ethos discursivo e institucional (2008: 17-20; 136-143).

O último Governador eleito pelo PSDB-SP, João Agripino da Costa Doria Jr (2019) teve seu discurso pautado pela crítica à “velha política” e pela diminuição do papel do Estado (Desestatização, Concessões e PPPs).

A “velha política”: “(...) das mordomias, do cabide de empregos, da troca de favores, do desperdício do dinheiro público não cabe nesse sentimento da mudança.” (Doria Jr., 2019: s/p). Uma nova política deve ser empreendedora, eficiente e moderna. É preciso governar para o povo “(...) não há mais espaço para governos DOS políticos. É preciso governar COM os políticos, PARA o povo. É o que farei.” (Doria Jr., 2019: s/p). O Governo “precisa resgatar sua paixão por fazer”, ser parceiro e amigo dos cidadãos; não provedor da vida cotidiana (idem). Isto é, estabelecer relações mais afetivas com as pessoas, substituir relações hierárquicas e paternalistas. Doria usa o sentimento (páthos) para refazer a imagem do Governo.

A identificação negativa da política e dos políticos como somente auto interessados deve ceder lugar a uma nova política, mais empreendedora, privada e individual. O melhor caminho para igualar acessos e oportunidades é menos político e coletivo e mais empresarial e individual:

⁶⁹ Eleito Vice-Governador na Chapa de Mário Covas (PSDB-SP em 1994 e 1999), sucede-o como Governador em **2001**-2002; eleito Governador em **2002** (PSDB-SP, 2003-2007); em **2010** (idem, 2011-2015) e reeleito em **2014** (ibidem, 2015-2019).

“Eu acredito que o melhor caminho para igualar as oportunidades é **diminuindo o papel do Estado e reduzindo o governo para cuidar do que é essencial para as pessoas.**

Enfatizo aqui o lema do fundador da **escola Bauhaus de arquitetura: menos é mais.** Menos governo e menos Estado, menos estatais e menos privilégios, é mais segurança, mais saúde, mais oportunidades.

Nada supera o **talento individual** que os brasileiros e os paulistas têm. Imagine quando se tem um governo que entende e impulsiona esses talentos?” (Doria Jr., 2019: s/p; negritos nossos).

A metáfora bauhausiana empresta à política neoliberal o lema minimalista do **“menos e mais”**. Menos focada no estatal e mais focada em resultados aos indivíduos. Um governo que se põe a tarefa de diminuir as ações estatais para ampliar as realizações “essenciais” às quais deve se limitar o Estado (saúde, segurança, educação e infraestrutura).

Que arca com suas “responsabilidades” e gasta os recursos para produzir mais e melhores resultados:

“O Estado estará focado no que é sua real responsabilidade. Não irá gastar os recursos públicos em áreas que podem **produzir melhores resultados quando são geridas pela iniciativa privada.**

Vamos desenvolver um programa de **desestatização**: criar Parcerias Público Privadas, fazer concessões e **privatizações** sempre direcionadas para a **melhoria do atendimento da população.**”

Acima temos uma noção geral de que é preciso diminuir ao essencial: educação, infraestrutura, saúde, segurança. Não gastar recurso em áreas que devem ser privadas para produzir melhores resultados, que devem ser autônomas (em termos políticos e financeiros).

Em aliança com o Presidente eleito Jair Bolsonaro (PSL), Doria anunciou apoiou pautas conservadoras:

“Os partidos, como os governos, precisam de novas posições, novos compromissos, novos projetos.

Vamos apoiar as iniciativas do presidente Bolsonaro que resultem no progresso do Brasil. Vamos apoiar a reforma da Previdência e o Pacto Federativo. Nossos parlamentares federais estão **engajados na redução da maioria penal de 18 para 16 anos e no projeto que põe fim à saidinha das prisões. Bandido tem que cumprir pena na cadeia.**” (Doria Jr, 2019: s/p).

A aliança “Bolsodoria” e convergiu ao discurso punitivista como solução à criminalidade. Com a crise da COVID-2019, a aliança se desfez, Doria e Bolsonaro viraram adversários.

A primeira medida do Governo Doria foi o Projeto de Lei (Nº 529/2019) para extinção, fusão ou incorporação **dezessete entidades** da Administração Indireta estadual (Dersa, Prodesp, CPOS, Emplasa, Imesp, Codasp, Zoológico, FURP, FOSP, Instituto Florestal, CDHU, EMTU, SUCEN, IMESC, DAESP, ITESP, IAMSP⁷⁰). Medida aprovada e transformada na Lei Estadual Nº 17.293/2020 (ALESP, 2020⁷¹).

⁷⁰ Respectivamente (com data de fundação): Desenvolvimento Rodoviário S/A (1969), Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo (1969), Companhia Paulista de Obras e Serviços (1991), Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (1975), Imprensa Oficial do Estado de São Paulo (1891), Companhia de Desenvolvimento Agrícola de São Paulo (1928), Fundação Parque Zoológico de São Paulo (1958), Fundação para o Remédio Popular “Chopin Tavares de Lima” (1968), Fundação Oncocentro de São Paulo (1974), Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano de São Paulo (1975), Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S. A. (1977), Superintendência de Controle de Endemias (1970), Instituto de Medicina Social e de Criminologia (1970), Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (1970), Fundação Instituto de Terras do Estado de São Paulo “José Gomes da Silva” (1999), Instituto de Assistência Médica ao Servidor Público Estadual de São Paulo (1970).

⁷¹ Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/propositura/?id=1000332222>.

Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos, 2023) foi eleito Governador do Estado de São Paulo em 2022. Com apoio de Bolsonaro (PL-RJ) e do Governador paulista, Rodrigo Garcia (PSDB-SP) e do líder do PSD, ex-Prefeito da Capital paulista, Gilberto Kassab. Derrotou a chapa de Fernando Haddad (PT-SP) e Lúcia França (PSB-SP).

Sua fala começa com vários agradecimentos às relações pessoais construídas ao longo da campanha à liderança do Palácio dos Bandeirantes. Chamam atenção as citações que faz de lideranças tucanas: “a indicação irresponsável de dirigentes é raiz da ineficiência, da corrupção, do fisiologismo e, porque não dizer, desmoralizam a própria democracia, como já havia dito José Serra.” (Freitas, 2023). “Como dizia Franco Montoro “minha maior obra é o conjunto das pequenas obras ou Mário Covas “Penso que, às vezes, mais vale eliminar uma fila do que construir um viaduto” (Freitas, 2023).

Freitas não menciona Rodrigo Garcia, governador tucano que apoiou publicamente sua chapa e se engajou na campanha do segundo turno. Mas buscar uma filiação às lideranças tucanas mais antigas. Herdeiro do bolsonarismo por um lado e dos tucanos por outro, vitorioso na primeira eleição ao governo estadual que esses perderam desde 1994.

Freitas (ALESP, 2023) exalta vários aspectos do Estado de São Paulo, a responsabilidade e desafios de ser seu Governador. Dentre elas administrar a pujança, desigualdade e as demandas populares ao governo estadual (Freitas, 2023: s/p).

Exalta a “ousadia” da formação do ministério de J. Bolsonaro, por dar-lhe o desafio de comandar a pasta de Infraestrutura e de apostar em “em técnicos desvinculados das pressões partidárias” (idem). Padrão que ele, eleito Governador, reproduz em São Paulo (ibidem). Com um primeiro escalão composto de “técnicos” a infraestrutura federal foi “premiada” com “leilões de concessões com modelos inovadores” – mencionamos a **Lei das Ferrovias** (14.273/2021, que facilita a exploração de ferrovias por empresas concessionárias privadas (Câmara Federal, 2021: s/p⁷²).

Retoma a figura da “**locomotiva econômica do País**” que deve manter protagonismo nas transformações econômicas em curso da “economia verde” e digitalizada:

“com **um Estado que é a locomotiva econômica do País**, que merece uma economia dinamizada e aberta, **parceira do empreendedor e da iniciativa privada**, mais **competitiva** e mais **integrada** internacionalmente. São Paulo pode e deve ser **protagonista** nos processos de **transição energética**, **líder em economia verde**, **exemplo de investimentos sustentáveis**. Não é para menos. Sabemos que os fluxos financeiros estarão fortemente aderidos aos padrões ambientais. O compromisso de **acionar as alavancas do crescimento**: o aumento da oferta de **energia**, a **diminuição da carga tributária**, a oferta de **crédito** para micro e pequenos empreendedores, os **investimentos pesados em infraestrutura**, a capacitação profissional e a digitalização.” (Freitas, 2023; negritos nossos).

⁷² “Sancionado novo marco legal do transporte ferroviário” (CF, 2021). Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/842034-sancionado-novo-marco-legal-do-transporte-ferroviario/>.

O Estado paulista deve investir pesado em infraestrutura, conduzir uma agenda de abertura econômica e transição à sustentabilidade, pauta que não teve qualquer ênfase prático-discursivo robusto na última década.

Ressalta que “**crescimento econômico não é um fim em si mesmo (...) é o resgate social.**” (idem). O crescimento econômico como finalidade social “muda realidades, transforma trajetórias” (ibidem). Diz que não podemos ficar indiferentes ao sofrimento da população desassistida, como a da “Cracolândia”:

“Não podemos ficar inertes ao **sofrimento cotidiano de dependentes químicos amontoados nas cracolândias**, insensíveis com a situação de quem não tem abrigo, emprego, futuro. Não podemos achar normal a fome e, em um mundo que dispõe de tanta tecnologia, não podemos tolerar o analfabetismo.

Podemos e devemos contribuir para o aumento da **oferta de moradias**, para a **revitalização dos centros urbanos**, para a **melhoria da mobilidade**, para a melhoria **do ensino**, para a melhoria dos serviços de **saúde** e para o fortalecimento dos programas de transferência de **renda** e combate à pobreza.” (Freitas, 2023; negritos nossos).

Combater a fome, analfabetismo, dependência química, falta de moradia, pobreza; melhorar ensino, mobilidade, saúde – são os motes estabelecidos ao início do Governo Freitas. As pautas urbanas, habitação, “revitalização” dos centros urbanos e mobilidade urbana são motes de governo consolidados a décadas nos discursos e ações governamentais, ainda que com diferentes ênfases e soluções nos governos. Se mostram persistentes problemas políticos da sociedade brasileira e paulista, como parte da distribuição desigual da riqueza e dos produtos do trabalho.

É preciso “pensar em disrupção”: dispositivos móveis e 5G, geoprocessamento na segurança pública, mudança no modelo de prestação de serviços, universalizar **saneamento** básico e **reduzir tarifas**, concluir o **rodoanel** e a **Linha 17** do Metrô “para fazer o **metrô alcançar mais pessoas** ou para ver **ligações ferroviárias saindo do papel**. Para **acabar o que ficou pelo caminho.**” (idem; negritos nossos). As infraestruturas têm peso na agenda de Freitas – telecomunicação, geoprocessamento, saneamento, rodovias, metrovias, ferrovias – “Para acabar o que ficou no caminho”, para ver “saindo do papel” (ibidem). Uma agenda de realização e finalização dos projetos inacabados.

Outro ponto que aparece é a questão da exploração do patrimônio imobiliário estadual. “**A ousadia na gestão nos ajudará a tirar o máximo do patrimônio imobiliário do Estado.**” (ibid.). O que sinaliza a **continuidade e talvez um aprofundamento da política de alienação patrimonial** (venda, aluguel, arrendamento etc.) dos bens fundiários e/ou imobiliários do GESP.

Freitas usa sua formação e atuação profissional como engenheiro e sua experiência ministerial para anunciar uma agenda com ações em andamento, para se **firmar sua imagem como líder dum governo em movimento**. O que faz ao colocar várias referências ligadas à transportes, cidade, redes, caminhos, movimentos etc.

Com esta leitura, como podemos definir um neoliberalismo paulista? Ou uma hegemonia tucana?

O episódio das tarifas (*y otras cositas más...*) de 2013 mostra tensões do modelo neoliberal. Os ajustes propostos, para tentar manter o nível de receita das empresas e dos sistemas municipais e estaduais, foi contestado por grupos organizados, contra a elevação dos já altos gastos com transporte. As respostas do Governo Estadual e da Prefeitura de São Paulo (Alckmin/PSDB e Haddad/PT), foram inicialmente negativas (alegando que não poderiam diminuir as tarifas sem causar perda de receitas, já pressionadas pela inflação). Com o avanço das manifestações e da escala dos eventos, mudam de posição e anunciam a volta aos R\$ 3,00, anunciando que a subida de custos e repasses as empresas vão forçar uma diminuição nos investimentos (Uol, 2013⁷³). Não há solução satisfatória ou ideal para nenhum dos lados e das soluções e a questão maior se apequena ao quantitativo (aumentar, manter ou diminuir tarifa), permanecendo numa situação de consenso-coerção neoliberal (impasse) entre os dirigentes “trabalhadores” e “social-democratas” e o movimento.

O apanhado feito por Alckmin (2015) do legado de 20 anos de governos tucanos no Estado de São Paulo nos indica parte dessa hegemonia: controle das contas públicas, investimentos (R\$ 74 bilhões em 4 anos), captação de crédito para investimento em transportes (metrô, monotrilho, trem, VLT) de R\$ 18,9 bilhões, avanço de programas e indicadores sociais (queda na mortalidade infantil, aumento da vida média), segurança pública, ensino público (técnico e tecnológico).

No âmbito da estrutura produtiva de bens e serviços sob controle estadual, o período foi marcado pelo avanço da esfera privada e mercantil e mista (Concessões e Parcerias). Alckmin cita um total de R\$ 33 bilhões em Concessões e 13 Parcerias Público-Privadas e gestão por Organizações Sociais (OS) em vários setores – medicamentos, hospitais, parques e reservas, exposições; equipamentos culturais e de saúde (2015: s/p). Nos transportes sobre trilhos destaque para a Linha 4-Amarela (primeira PPP do Brasil), Linha 6-Laranja (ambas na Capital) e Linha 18-Bronze (no ABC Paulista⁷⁴).

O destaque feito por Doria Jr. (2019) sobre o programa de desestatização nos coloca outra premissa importante – minimalismo num polo (público) e maximalismo noutro (privado).

- 1) “Desestatização” e “privatização” não são termos sinônimos nem intercambiáveis. Servem para denotar o processo de expansão ou retração do Estado ou do Privado na estrutura produtiva – estatizar e privatizar, desestatizar. Tornar algo estatal ou privado. Se pensarmos historicamente, desestatizar significa reverter o processo de estatização do controle sobre diversas áreas produtivas, liberando ou repassando-as ao controle privado. Redução do controle estatal implica

⁷³ Uol, “Ao anunciar que tarifa volta a R\$ 3, Alckmin e Haddad falam em sacrifício e corte de investimentos”. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/06/19/sao-paulo-reduz-tarifa-apos-pessao-popular.htm>.

⁷⁴ Cancelada em jul./2019 e extinto o contrato em ago./2020 pelo Governo Dória (PSDB-SP) e o Secretário de Transportes Metropolitanos, Alexandre Baldy (PP-GO).

em ampliação do controle privado. Como no caso brasileiro, os programas estatais de desestatização (nacional e paulista⁷⁵) desencadeiam essa mudança de controle econômico de partes da estrutura produtiva do Estado ao Mercado – **“menos é mais” é a expressão da arquitetura da reforma neoliberal do Estado, da política e do governo.**

- 2) Diferentes também são os termos e tipos de alienação de bens de propriedade estatal e/ou privada sob “concessão”, “parceria” (PPP) e “privatização” (alienação/venda total ou parcial de ações ou bens patrimoniais). O último termo, **“privatização”**, aqui designa a alienação (venda) total ou parcial de ações e/ou bens patrimoniais sob propriedade estatal a compradores ou investidores privados. Com relação aos dois primeiros não alienam o patrimônio público nem o capital social em si, cuja propriedade é pertencente (total ou parcialmente) ao Estado. O primeiro termo, **“concessão”**, é sobre obras e serviços de propriedade estatal a construção e/ou prestação de serviços por empresas ou consórcios privados. O segundo termo, **“parceria”** (Parceria Público-Privada, PPP), com um modelo de regime dual de concessão (patrocinada ou administrativa) de obras ou serviços públicos com relação contratual que inclui a cobrança de tarifas e contraprestação entre Governo e Concessionário.
- 3) Como qualitativos opostos (Estado negativo versus privado positivo). Implicam juízos de valor opostos e mobilizados de forma ambivalente. Como vimos nesse e em outros discursos de políticos eleitos, Estado e governo aparecem qualificados negativamente, especialmente sobre governos passados em contraposição aos governos iniciantes.
- 4) Radicalização dos programas de desestatização em curso desde meados dos anos 1990. Tanto o Programa Nacional de Desestatização quanto o Programa Estadual de Desestatização paulista foram revigorados e intensificados pelos Governos eleitos (Bolsonaro, Doria e outros).

Suas intenções reformistas não estavam restritas ao Estado e ao Governo. Mas se estendiam também ao Partido: ele defendia reestruturar sem desrespeitar a história do PSDB nem o legado dos diversos governos tucanos.

No acumulado de pontos programáticos e mesmo duma “reforma cultural” temos a sedimentação do modelo neoliberal como estratégia e como tática (Gramsci, 2022: 19). No **“plano estratégico”** o programa, propaganda e agitação pela reforma liberal do Estado nos sucessivos governos; na **“tática”** pelo orgânico, organização e administração política das relações sociais e produtivas imediatas (idem: 19-20).

Na lenta formação de nossa democracia moderna, em vias de superação da velha colônia, tentativas de superar formas atrasadas ou anacrônicas, com algo similar à arquitetura militar das trincheiras e fortalezas:

⁷⁵ PND (Programa Nacional de Desestatização) – Lei Federal Nº 8.031 de 1990; Nº 9.491 de 1997.
PED (Programa Estadual de Desestatização) – Lei Estadual Nº 9.361 de 1996.

“A estrutura maciça das democracias modernas, seja como organizações estatais, seja como conjunto de associações na vida civil, constitui para a arte política algo similar às “trincheiras” e às fortificações permanentes da frente de combate na guerra de posição: faz com que seja “parcial” o elemento do movimento que antes constituía “toda” a guerra, etc.” (Gramsci, 2022: 24-25).

Tentativa de superação da “revolução permanente” (de 1798 a 1848) pela “hegemonia civil” (da ciência política), Gramsci (2022: 24). A guerra e a política mudam após 1870. Da “guerra de movimento” à “guerra de posição”, a arte política como a arte militar: vence a guerra o Estado que a prepara minuciosa e tecnicamente em tempo de paz (idem). Pela construção duma maciça estrutura, trincheiras e fortificações, o Estado se fortalece e pode resistir aos assaltos e batalhas.

Algo além do Estado como agente econômico garantidor da propriedade privada, na noção da economia política clássica (Gramsci, 2022: 381; vol. 1). A mobilização no próprio aparato estatal – seus bens, suas empresas – pelo princípio da **propriedade como gestora do conjunto da economia**. Dos trabalhos social/particular, dos lucros pela finalidade do lucro máximo empresarial e não só das taxas médias (idem: 233-234). É um programa histórico orientado a **realizar o ideal da classe dirigente de viver de renda** (ibidem: 413). Estabelecer um nexos quantidade-qualidade (menos Estado, melhor serviço). É a não superação da “fase econômica-corporativa” americana, com o Estado intervindo o tempo todo na vida econômica e tecendo contínuas metamorfoses nas formas de propriedade (ibid.: 439).

A mentalidade de governo neoliberal em ação na estrutura estatal produz lugares novos e outros. Extensão da superfície econômica e empresarial como fundamento de ação governamental e de estruturação estatal (Foucault, 2008). Multiplica papéis brancos e superfícies que não são neutros, mas carregados de “valores” e portadores de direitos econômicos rentistas – empresas, títulos, fundos, fundiário-imobiliário.

Nos momentos agudos de crise de hegemonia, a mobilização da ação política estatal e de liderança dirigente. Um contraste da ação do Governo paulista (a imagem dum Doria *condottiero* ágil) e a inação ou sabotagem do Governo federal (um Bolsonaro *Duce* bufão).

A relevância dum aparato Estatal apto a responder às necessidades ficou tão explícita quanto numa guerra – e até ganhou esta metáfora, “guerra contra o vírus”. Organizações públicas mostraram-se fundamentais na produção, circulação e realização de políticas, bens e serviços essenciais. Política econômica, política de saúde e o sistema público, transportes e logística mostraram o quanto a estrutura estatal, o planejamento e a gestão ainda são essenciais e o quanto fazem falta se não funcionam minimamente.

A **onda neoliberalizante estado-minimalista mercado-maximalista** de longa duração encontrou obstáculo ainda maior que a crise financeira global do *subprime* (2007-08 etc.) e refluiu.

Líderes eleitos como João Doria Jr, que se coloca como empresário e trabalhador, com retórica do novo contra o velho (empreendedorismo, individualismo, privatismo contra mordomias, privilégios, desperdícios

– o Estado e a política), sentiram a necessidade e o ambiente político inteiramente diverso. E mudaram em 180 graus o discurso, a **onda virou: Estado-maximalista mercado-minimalista**.

A crise desencadeada pela pandemia global – como crise biológica, econômica e política – expôs a pior face da crise do neoliberalismo: o “necroliberalismo”. Como conceito no debate internacional foi elaborado por A. Mbembe a partir doutro conceito seu, “necropolítica”, para o qual esta crise global mostrou as faces mais reacionárias das contraditórias e “radicalmente opostas” práticas liberais – pessoas fanáticas que conseguem aglomerar muitas identidades negativas: antimáscara, antivacina, golpismo, protofascismo e supremacismo reacionário, que devem ser chamadas de “**necroliberais**” (Mello & Mbembe, 2021⁷⁶). No Brasil o mais notório necroliberal foi o próprio Presidente da República, com inomináveis ações e falas ao longo da pandemia. Destacamos além desta figura, mais duas falas exemplarmente necroliberais:

“Óbito também é alta.” (fala de médico da Rede PreventSenior, denunciada na CPI da Covid⁷⁷).

“As pessoas têm que produzir e trabalhar. Não podemos [parar] por conta de cinco ou sete mil pessoas que vão morrer.” (Junior Durski, dono da Rede Madero⁷⁸).

O conteúdo destas falas mostra que a identidade negativa descrita acima dos necroliberais pode receber um termo síntese: antissocial.

10. 4. Os neoliberalismos de G. Franco e de P. Guedes

Na política econômica realizada na Nova República, destacamos duas figuras e avaliações paradigmáticas da economia brasileira e da corrente neoliberal: Gustavo Franco (Governos Franco, FHC I e II) e Paulo Guedes (Governo Bolsonaro). O primeiro mais próximo ao neoliberalismo alemão e o segundo mais próximo ao neoliberalismo americano/chileno.

Dr. Gustavo Henrique de Barroso Franco (1999) – Economista e Mestre pela PUC-Rio e Doutor pela Universidade de Harvard, Professor da PUC-Rio e fundador da Rio Bravo Investimentos. Integrante da “equipe econômica” do Ministério da Fazenda e depois do Banco Central, Franco fez um longo discurso de transmissão da Presidência do Banco Central (Franco, 1999).

⁷⁶ “**Os necroliberais**”, J. Mello & A. Mbembe, 2021. Disponível em: <https://rascunho.com.br/liberado/os-necroliberais/>.

⁷⁷ Câmara Municipal de São Paulo, 2021, “**Ex-médica da Prevent Senior afirma que havia orientação para prescrição do Kit Covid**”. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/ex-medica-da-prevent-senior-afirma-que-havia-orientacao-para-prescricao-do-kit-covid/>.

⁷⁸ Congresso em Foco/UOL, 2020, “**Brasil não pode parar por 5 ou mil mortes**”, diz dono do madeiro”. Disponível em: <https://congressoemfoco.uol.com.br/temas/economia/brasil-nao-pode-parar-por-cinco-ou-sete-mil-mortes-diz-dono-do-madeiro/>.

Na continuidade do Plano de Ação Imediata (PAI), veio a Lei 7.492 e a resolução do Conselho Monetário Nacional (CMN) 1996/1993: “que **veda aos bancos os empréstimos a seus controladores** e confere **dois a seis anos de reclusão aos transgressores.**” (idem). Outro problema considerado central foi a vinculação de receitas:

“(...) vinculação de receita é a **forma mais direta e perversa de apropriação corporativa de um recurso público.** É a maneira pela qual o **Estado concede a uma atividade, autarquia ou empresa a exclusividade no uso de determinada receita.** O texto da Constituição ilude o cidadão, estabelecendo uma vedação à vinculação de impostos, mas ressalva as partilhas de receitas com os Estados e municípios e o percentual de 18% para a educação (art. 167, IV).” (Franco, 1999: s/p).

A vinculação de parte das receitas a certas atividades previstas em orçamento é vista não como uma garantia para uma alocação mínima a certas atividades essenciais (intuito constituinte em garantir a realização mínima de princípios e direitos sociais), mas como “apropriação corporativa” ou ilusão para driblar a vedação constitucional à vinculação de impostos. A equipe encarava as restrições impostas pela Constituição Federal de 1988 como de ordem corporativista e monopolista dentre os setores de governo. Limitações aos poderes de alocação pelas equipes dos ministérios da Fazenda e do Planejamento, que ficavam engessados por essas obrigações constitucionais.

No pacote de medidas enviado ao parlamento estavam vários pontos para apreciação, debate e aprovação. Propostas de Emendas à Constituição incluíam principalmente: federalismo **fiscal**, reforma **tributária**, realismo **orçamentário**, reforma **administrativa**, modernização da ordem econômica, reforma da **previdência** (Franco, 1999).

O modelo desenvolvimentista (gastador, inflacionário, emissor de moeda) tornou o Estado “realizador e fomentador” ao longo de governos como o de Juscelino Kubitschek, sem se importar em ser bom pagador nem controlar as pressões sobre os preços. O desenvolvimentismo teria levado o País ao esgotamento e à tragédia da emissão de moeda e inflação. Uma nova síntese histórica e fáustica, entre o pirata e o predador privado e o administrador:

“O **desenvolvimentismo fundado na irresponsabilidade fiscal e na inflação, tão falso, quanto tentador para o Soberano.** Falso como a prosperidade produzida pela emissão desenfreada de papel-moeda, que, na imagem (...) “espectros **de papel, fantasmas impressos e assinados aos quais corresponde um valor falso como os Tesouros que Mefistófeles** imagina enterrados sob o solo do Império”. (Franco, 1999: s/p).

Irresponsabilidade fiscal e inflacionismo geraram “fantasmas impressos” e tesouros tentadores ao soberano. A inflação é mecanismo reacionário, substitui a revolução, extrai recursos da sociedade e dos pobres ao Estado e à direita profissionalizada em extrair renda:

“Parte da nossa esquerda parece achar que a inflação é um substituto para a Revolução, pois se apresenta como um mecanismo que extrai recursos da sociedade em benefício de um Estado que se imagina benigno e puro que vai então corrigir as injustiças do mundo. **Não se percebeu a incompatibilidade a longo prazo entre Democracia e inflação, pois numa democracia não pode haver taxaço (inclusive e principalmente através da inflação) sem representação.**”

“Já a direita sabe que a inflação é reacionária, **que concentra a renda e transfere recursos do pobre para o Estado, mas profissionalizou-se em canalizar esses recursos para os ralos que alimentam as suas clientelas.** (...) através da desvalorização da moeda, porque ela reduz os salários, empobrece o país em benefício de quem tem domínio sobre seus preços, ou seja, quem tem poder de mercado, rendas e posses em moeda estrangeira. A direita sabe o que está fazendo quando se bate pela desvalorização.” (Franco, 1999).

O Estado, autoritariamente passa a servir às pequenas clientelas rentistas em detrimento da maioria pobre. Democracia então é incompatível com a inflação, mecanismo concentrador de renda e de poder nas mãos da pequena clientela estatal. Os formuladores do Plano Real descobriram uma “poderosa coalização de interesses” inflacionários da direita à esquerda (idem).

Para combater tal coalisão inflacionista suprapartidária e ideológica, era necessário intervir no sistema bancário, fazer um **“saneamento do sistema bancário”** – promover uma série de regimes especiais, intervenções e liquidações, fusões e aquisições **em mais de cento e noventa bancos de todos os tamanhos** (Franco, 1999). Intervenções diretas do Banco Central em vários bancos públicos (federais e estaduais), com capitalizações e reestruturações bilionárias fizeram da situação algo inédito na história nacional e **“fazendo de sua privatização um negócio natural para o acionista controlador** (como será, por exemplo, a venda do Banespa).” (Franco, 1999; negritos nossos). A agenda da privatização bancária conduzida pela União estava **“cheia de bancos estaduais para vender.”** A reestruturação do sistema financeiro nacional foi realizada por meio de dois programas, o **PROER** (Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento do Sistema Financeiro Nacional, 1995) e o **PROES** (Programa de Incentivo à Redução do Setor Público Estadual na Atividade Bancária, 1996) ao longo e além dos Governos FHC 1 e 2 (idem⁷⁹). Reduzir, reestruturar, fortalecer são palavras-chave dos programas. Expressam o sentido da ação por parte da inteligência do Banco Central à época, que encarava de forma negativa a existência de um setor bancário público estadual. Vários problemas existem pela atividade estadual de fomentar atividades econômicas por bancos comerciais:

“O problema é a instituição que usa recursos de terceiros para atividades de fomento. **É caridade com o bolso alheio. É apropriação indébita. É crime. E foi isso que os bancos estaduais fizeram nesse país.** Por isso o presidente da República assinou uma MP com o propósito de reduzir a presença do setor público estadual na atividade bancária. **Por isso os bancos estaduais devem desaparecer.**” (Franco, 1999; negritos nossos).

⁷⁹ Banco do Brasil (**BB**), Banco do Estado de São Paulo (**Banespa**), Caixa Econômica Federal (**CEF**), Banco da Amazônia S.A. (**BASA**), Banco do Nordeste do Brasil (BNB), Banco do Estado de Minas Gerais (**BENGE**), Banco de Crédito Real de Minas Gerais (**CREDIREAL**), Banco do Estado do Rio de Janeiro (**BANERJ**), Banco Meridional do Brasil (**Meridional**), Banco do Estado de Pernambuco (**BANDEPE**), além de outros bancos estaduais de Rondônia (**BERON**, Banco do Estado de Rondônia), Mato Grosso (**BEMAT**, Banco do Estado de Mato Grosso), Roraima (**BANER**, Banco do Estado de Roraima), Amazonas (**BEA**, Banco do Estado do Amazonas), Ceará (**BEC**, Banco do Estado do Ceará), Goiás (**BEG**, Banco do Estado de Goiás), Piauí (**BEP**, Banco do Estado do Piauí), Santa Catarina (**BESC**, Banco do Estado de Santa Catarina), Espírito Santo (**BANESTES**, Banco do Estado do Espírito Santo), Maranhão (**BEM**, Banco do Estado do Maranhão), Bahia (**BANEB**, Banco do Estado da Bahia), Paraná (**BANESTADO**, Banco do Estado do Paraná) são mencionados no discurso de Gustavo Franco (1999). Complementamos com nomes completos e ou siglas não citadas no texto original. Esta lista nos dá um tanto da dimensão da intervenção federal no sistema bancário nacional.

A intenção de criminalizar o financiamento público estadual é explícita. Assim como a confusão entre financiamento e caridade, ou a equiparação com apropriação indébita e, portanto, crime de responsabilidade. Esse tipo de sociedade empresarial deve ser erradicada em prol de “responsabilidade” e da “probidade administrativa”, limitando o espaço financeiro dos Governos Estaduais.

O “saneamento” e a “extinção” de bancos estaduais é: “(...) é uma **batalha em andamento no sentido de erradicar uma doença**: uma doença **chamada caridade com o dinheiro alheio.**” (Franco, 1999; negritos nossos). Uma retórica financeira amparada em termos da medicina e de caridade, para desacreditar a legitimidade, até então existente e reconhecida, do sistema financeiro estadual.

Uma nova “doutrina” estava em elaboração no BCB sobre o fomento estatal às atividades econômicas:

“A doutrina do BC nessa matéria é muito simples: **banco estadual não tem missão social nenhuma**, quem **pode ser que tenha é agência de fomento, que não é banco**, não capta recursos de terceiros, e **faz investimentos a fundo perdido apenas com o dinheiro do seu acionista controlador**. Caridade (e fomento) não se faz com dinheiro alheio.” (Franco, 1999; negritos nossos).

A expressão de Franco coloca alguns pontos: 1) banco estadual não deve ter missão social 2) nem ser agência de fomento, 3) não deve fazer investimento a fundo perdido e 4) não se faz caridade/fomento com dinheiro alheio. Separação entre banco comercial e agência de fomento e confusão entre investimento e caridade são argumentos doutrinários da suposta heterodoxia dos formuladores do Plano Real. A rigidez da separação e a flexibilidade da confusão mostram mais uma visão ortodoxa em relação ao financiamento público sob controle de governos subnacionais às atividades produtivas.

Afirmar que o financiamento bancário se dá a “fundo perdido” (sem necessidade de pagamento e juros) ou que caridade “não se faz com dinheiro alheio” (emprestado de outrem) é, no mínimo, incauto e, no máximo, falacioso sem uma comprovação sistemática. Além de ser completamente contraditório à própria lógica rentista da atividade bancária. Ou mesmo à lógica da caridade ou de organizações sem fim lucrativo que recebam recursos “alheios” para financiar suas ações.

Dr. Paulo Roberto Nunes Guedes (2019) – Economista pela UFMG, Mestre e Doutor pela Universidade de Chicago, ex-Professor da PUC-Rio e do IBMEC, fundador do BTG-Pactual, o financista P. Guedes participou da campanha de Bolsonaro e virou seu Ministro da Economia (Guedes, 2019). Seu discurso de posse expressa sua agenda político-econômica.

Colocou o novo Governo situado na centro-direita, como uma aliança entre conservadores (de costumes) e liberais (na economia):

“A única que houve foi uma mudança de eixo. Depois de 30 anos de aliança política de centro-esquerda, **há agora uma aliança entre conservadores, em princípios e costumes, e liberais na**

economia. É uma centro-direita. A nossa democracia estava capenga sem isso. É importante que haja isso. E é esse grupo, que está com essa visão para os próximos anos.” (Guedes, 2019: s/p).

Essa aliança conservadora-liberal de centro-direita anunciada por Guedes seria a visão oficial para combater o “descontrole” dos gastos públicos, endividamento, economia fechada aos mercados aos capitais internacionais, de comando central e não de mercado. Tudo isso gerou um longo ciclo de estagnação. Essa economia centralizada ineficientemente pelo Estado para conduzir o crescimento gerou “dois filhos bastardos”: “Essa economia de comando central sem eficiência do Estado como condutor do crescimento produziu essa **expansão de gastos públicos como porcentagem do PIB corrompendo a política e estagnando a economia. São 2 filhos bastardos do mesmo fenômeno.**” (idem; negrito nosso).

Os bancos públicos, ao financiarem grandes programas setoriais, agiram “contra o povo”: “Não foi por microcrédito que os bancos públicos se perderam. Eles se perderam nos grandes programas **onde piratas privados, burocratas corruptos e criaturas do pântano político se associaram contra o povo brasileiro.**” (Guedes, 2019: s/p; negrito nosso).

É preciso agir para corrigir o “desequilíbrio patrimonial da União” com privatizações e desmobilizações de capital e investimentos por um período de até quatro anos para controlar despesas e acabar com a “asfixia” de recursos:

“Você tem que trabalhar no balanço da União, no balanço patrimonial da União e aí surge uma das nossas secretarias especiais: de **privatizações, investimentos e desmobilizações** e o Salim Mattar, 1 empresário de extraordinária qualidade foi convocado pro governo e vem contribuir para esse **esforço de ajustamento de correção do desequilíbrio patrimonial da União.**” (Guedes, 2019: s/p).

A necessidade de uma nova PEC (Proposta de Emenda Constitucional) sobre o pacto federativo, com o objetivo de descentralizar os recursos, da União aos Estados e Municípios. A proposta daria mais poder ao Poder Legislativo para decidir sobre o orçamento anual, prevendo a liberação de grandes condicionantes do sistema orçamentário: acabar com indexações, obrigações e vinculações ou, nas palavras de Guedes (2019) o “**3D**”, desindexar, desobrigar, desvincular a alocação de recursos.

Para realizar as reformas necessárias em três pilares (previdência, privatizações e impostos), o Ministro montou uma equipe composta por “**chicago oldies**” (velhotes de chicao, numa tradução livre) para implementar as mudanças em velocidade sincronizada. A referência são os economistas de formação (neo)liberal na Universidade de Chicago, dos anos 1950-1970. Como o próprio Guedes e outros economistas latino-americanos, especialmente os chilenos que atuaram na ditadura do General Augusto Pinochet (1973-1990). O grupo de “Chicago” traria outra face do liberalismo, além daquela já conhecida (da estabilização), a “face do capital humano”, a juntar conservadores e liberais:

“Nós vamos privatizar, nós vamos descentralizar os recursos para Estados e municípios e nós vamos apoiar a área social porque **os chicago oldies nunca tiveram só essa face da estabilização**, do regime fiscal, monetário, câmbio flexível, Banco Central independente. **Eles sempre tiveram a outra face também, do capital humano.** A importância do investimento em saúde, educação, o voucher educação, o foco de 0 a 9 anos, é aí que o cidadão é formado ou se perde.

(...) ênfase de 1 lado dos conservadores na família, na importância de uma educação adequada e do lado dos **liberais a ideia de investimento massivo em capital humano é transformadora, é libertadora.**" (Guedes, 2019: s/p).

Importância do investimento "massivo em capital humano" para a transformação e libertação das famílias e da sociedade. Pela saúde e educação via subsídio público ao consumo privado é que a população jovem e pobre poderia acessar serviços de qualidade. Fomentar o "capital humano" pelo capital privado. Ampliar a aposta na provisão público-privada de serviços e aumentar a participação do mercado na economia brasileira, como fez o neoliberalismo chileno desde os anos 1970, é a proposta "transformadora" e "libertadora" para o começo dos anos 2020. Para reconstruir o Brasil é preciso seguir a receita que foram feitas pelos governos liberais na Alemanha, Chile e Japão. O exemplo maior é o "pacto dos liberais-democratas" na Alemanha pós-Segunda Guerra; similar no caso do Japão, também pelos liberais; e pelos liberais "*Chicago boys*" no Chile (idem).

Embora no caso chileno, Guedes não aponte que a aliança entre conservadores na política e liberais na economia se deu numa das mais brutais ditaduras da região, misturando o autoritarismo militar com a tecnocracia econômica. Instalados no Conselho de Estado, os "***Chicago boys***" implantaram em Santiago do Chile seu "**tratamento de choque**" contra a inflação, pela abertura de mercado, austeridade fiscal e desestatização radical (Paineira USP, s/d⁸⁰). O resgate do neoliberalismo chileno, dissociado das condições políticas autoritárias que permitiram sua existência, dá uma chave para entender a aliança conservadora-liberal do chamado "bolsoguedes". Ou alguns elementos iniciais para uma crítica da economia política do 'guedesianismo'.

Muito desse seu discurso fundador é expresso numa **linguagem do 'D'**: (des)centralizar, desestatizar, desindexar, desvincular, desobrigar, despedalar (BNDES), deixe estar (orçamento). Não só no "3D" mas nestes outros termos que indicam, no primeiro momento, uma partilha do poder. Algo que se desfez já no ato de instituição do Ministério da Economia (fusão dos antigos Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e do Trabalho) e na condução política de Guedes em todo o Governo Bolsonaro, frustrando a maioria das pautas e compromissos anunciados entre 2018 e 2019.

O último 'd' mencionado, dum certo estado das coisas orientado pelo "**deixe-estar**", tem expressão máxima na concepção, "muito simples", de que "basta o governo não fazer nada" que consertou, por exemplo, uma crise orçamentária:

"E aí é muito simples, **basta o governo não fazer nada. Se não fizer nada, consertou.**

Nenhuma crise dura mais que 1 ano e meio. Nenhuma crise em 1 Orçamento desta forma dura mais que 1 ano e meio, porque nesse período **o bolo cresceu 10%, 12%, 15% e acabou.** Não tem mais

⁸⁰ Histórico da Ditadura Civil-Militar do Chile (USP). Disponível em: https://paineira.usp.br/memresist/?page_id=287.

nada para fazer, bastou ficar em dúvida. Ficou em dúvida **1 ano e meio, na dúvida, repete o Orçamento do ano passado. Acabou a crise.**” (Guedes, 2019: s/p).

A ação recomendada por Guedes para diminuir o orçamento em relação ao “bolo” (receita ou PIB) é “ficar em dúvida”, repetir o orçamento passado e deixar a inércia agir, reduzindo a proporção. Tal lógica “muito simples” para acabar a crise orçamentária contraria longo histórico de orçamentos públicos, além de vários outros condicionantes (salários, juros, preços de insumos, crescimento econômico, receita etc.) que afetam a execução dos gastos assim delimitados. O pressuposto inercial (orçamento) e dinâmico (receita) coloca uma lógica otimista de que o cenário será favorável dinamicamente (que a receita crescerá, diminuindo proporcionalmente os gastos orçados). Cujo efeito esperado é diminuir proporcionalmente o orçamento sem efeitos colaterais nem sacrifícios técnicos, sociais, políticos ou econômicos.

Tal lógica foi instituída pelo “teto de gastos” (Emenda Constitucional nº 95/2016), limitando o crescimento dos gastos federais à inflação acumulada em 12 meses, com data referência julho do ano anterior, e vigor a partir de 2018 por até 2038 (Agência Senado, 2016⁸¹). As propostas orçamentárias e os complementos “extra-teto” anuais ao longo do Governo Bolsonaro mostram que o grande efeito dessa lógica contábil de austeridade absoluta, na realidade concreta, produziu orçamentos insuficientes às necessidades básicas nacionais. De 2019 a 2022, **estima-se em R\$ 794,9 bilhões de reais o “furo” do teto** (BBC Brasil/Schreiber, 2022; cálculos de Bráulio Borges, IBRE-FGV⁸²). Todo ano houve “gastos extraordinários” além do limite legal máximo autorizado ao orçamento, entre R\$ 53,6 bilhões (2019, mínimo) e R\$ 507,9 bilhões (2020, máximo); em média foram R\$ 198,7 bilhões/ano. O “teto” institucionalizado virou “fura-teto”, e a tendência é que a cada ano haja uma expansão do ‘**puxadinho**’ orçamentário extra-teto. A lógica da regra, formulada pelo então Ministro da Fazenda Henrique Meirelles (PSD-GO, 2016-2018), e simplificada ao extremo pelo sucessor, Paulo Guedes (2019-), dá sinais incontestáveis das suas limitações.

O Estado de **deixe-estar** social, oposto ao do bem-estar (seu congênere social-democrata), pode ser definido pela concepção de Governo do “**se não fizer nada, consertou.**”. O pensamento quase mágico do guedesianismo orçamentário recomenda: na dúvida, “basta o governo não fazer nada”. Novo mecanismo administrativo legado das reformas econômicas de FHC as de Bolsonaro. Um movimento dialético progressivo-regressivo entre tese-antítese-síntese de práticas (ultra)ortodoxas na regulação dos gastos governamentais nas últimas duas décadas. Nos “altos comandos” da política econômica, o “imobilismo em movimento”⁸³ evoluiu **dum neoliberalismo “heterodoxo” a um neoliberalismo “ortodoxo” e**

⁸¹ Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2016/12/15/promulgada-emenda-constitucional-do-teto-de-gastos>.

⁸² Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-63653642>.

⁸³ Conceitos usados por M. Nobre (2013) para sustentar sua tese sobre um fenômeno cultural e político do “pemedebismo” ou “imobilismo” em movimento no Brasil. De que há uma redução da prática da política e das alianças ao “balcão de negócios” e ao “moralismo de resultados” que imobiliza avanços da política nacional há décadas, e perpassa as práticas dos governos dos três maiores partidos políticos ([P]MDB, PT, PSDB) emergentes do bipartidarismo da ditadura.

“**ultraortodoxo**”. Da “Responsabilidade Fiscal” (2000), “Teto de Gasto” (2016) e o “fura-teto” (2019). Um “uso pragmático e oportunista da ideologia neoliberal” na era FHC (Nobre, 2013: 100), tanto quanto sua reprodução ampliada nos anos Bolsonaro. Cabe também o velho dito sobre o bonapartismo: primeiro como tragédia, depois como farsa. Revista após anos de existência, devemos não considerar apenas “**populismo** fiscal” (como alguns economistas consideram em contraponto à ortodoxia neoliberal⁸⁴), mas talvez como **demagogia** fiscal (entenda-se: discurso ou ação aparentemente virtuosa com objetivos políticos escusos).

11 CONTRATISMO DESLOCADO: A CONSTRUÇÃO E A PPP DA LINHA 4-AMARELA

Com a introdução da PPP (Parceira Público-Privada) para a operação da Linha 4-Amarela houve uma mudança no arranjo financeiro e operacional praticado pelo Metrô-SP. Há uma adaptação do BOT (*Build, Operate and Transfer*) ao contratismo (empreitada) tradicionalmente praticado pela Cia. Mantem-se os contratos tradicionais com as empreiteiras, mas introduz-se o consórcio concessionário privado que assegura parte do financiamento e dos equipamentos e sistemas operacionais (ver o Quadro abaixo).

Com relação a Linha 4-Amarela, a situação é mais complexa. Ela foi construída em duas fases, envolvendo diversos consórcios construtores (os que constam no Quadro abaixo são da 1a Fase), que, diferentemente das Linhas anteriores, não foram divididos em trechos consecutivos das vias e estações, mais em um primeiro lote que incluiu a via completa, da Luz ao Butantã e as primeiras estações a serem inauguradas (trechos Luz-Paulista, Faria Lima-Pinheiros). E para a segunda Fase, as demais estações. O Pátio de Manobras da Vila Sônia foi um trecho a parte com contrato específico (CMSP, 2005-2019). No geral o esquema de construção dessa linha seguiu o modelo das demais, com exceção dessas diferenças, que decorrem do esquema de operação proposto à Parceria Público-Privada para a operação da Linha.

No Quadro a seguir, foram incluídas as etapas de construção da Linha (Fase 1) e o esquema geral da operação (PPP vencida pelo Consórcio da ViaQuatro, controlado pela CCR). Nesse esquema o Metrô continua em seu papel de contratante e coordenador do planejamento e da implantação da Linha, mas passa a conceder e supervisionar a operação da mesma. A limitação da disponibilidade de recursos financeiros disponíveis entre meados dos anos 1990 e 2000 - tanto orçamentários, como bancários - e o avanço das reformas de estado e do programa de desestatização levaram à busca por financiamento externo. Se comparamos o montante de financiamento externo recebido nessa fase (40%, BIRD e JBIC)

⁸⁴ Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2022/11/5052854-economistas-desenvolvimentistas-rebatem-carta-de-arminio-malan-e-bacha.html>.

com os montantes externos recebidos pelas Linhas Azul e Vermelha (respectivamente, 23% e 3%), temos uma proporção bem maior de capital externo. Nos anos de entre 1994 e 1996 foram iniciadas as tentativas de captação de recursos financeiros para implantação da Linha, com a participação de bancos internacionais, que também influíram na escolha do modelo de PPP e na tentativa de fazer o empreendimento no modelo BOT (*Build-Operate-Transfer*):

“(...) a concepção dessa linha está sendo finalizada prevendo a utilização no Brasil de uma alternativa do modelo BOT (Build, Operate and Transfer), que prevê a aplicação de recursos do setor privado em sistemas de transporte e a remuneração, por meio de exploração temporária dos serviços, através da concessão pelo Estado. Os critérios orientadores da concessão serão o da proposta de maior receita garantida ao Estado pelas concorrentes e o de melhor desempenho, que deverá atingir pelo menos os níveis atuais de excelência do METRÔ.

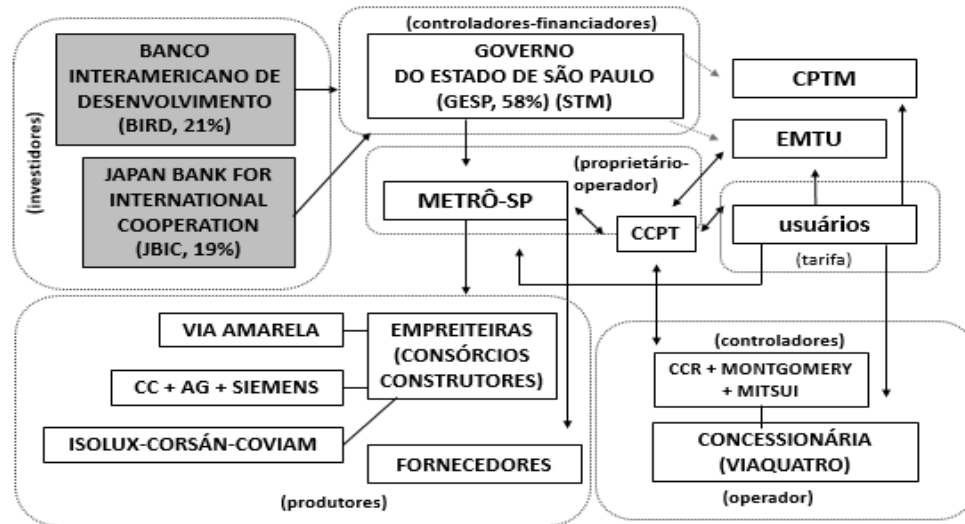
À empresa vencedora da concorrência internacional será outorgada a concessão, pelo Estado, para operar toda a Linha 4-Amarela durante um período inicial de 25 anos, sendo o METRÔ agente do Governo. Cada fase do projeto será garantida por financiamento público tradicional, somado a recursos da concessionária. Após o término do período contratual e, no caso da concessão não ser renovada, o empreendimento será transferido para o controle do Governo.” (CMSP, 1997: 17).

Em 1997 foi feita a modelagem da concessão pela *International Finance Corporation*, vinculada ao BIRD, a expectativa é que o concessionário privado proporcionasse 50% dos investimentos totais (CMSP, 1998: 20). No mesmo ano o GESP firmou acordo com BNDES, BIRD, EXIMBANK do Japão para financiar US\$ 1.17 bilhão para implantação da Linha (CMSP, 1999). As avaliações e a estruturação final do negócio só ocorreram a partir do final de 2001 e os contratos de financiamento assinados apenas em 2002 (CMSP, 2002; 2003). Em 2003 foram assinados os primeiros contratos para construção e outros estudos, dessa vez com o Unibanco, para estruturação da concessão (CMSP, 2004). No início das obras, em 2005, foram contratados os serviços de “*Project Management Oversight Consultant-PMOC*” para o “acompanhamento de qualidade, planejamento, custos, avaliação de riscos e evolução do empreendimento da Linha 4-Amarela, reportando-se ao Metrô e ao Banco Mundial quanto à consecução das metas previstas.” (CMSP, 2006). Em 2006, quando da assinatura do contrato de concessão da operação, a previsão de conclusão da Fase I era para 2009 e a II para 2012 (CMSP, 2007). A partir do acidente nas obras de escavação da Estação Pinheiros começaram as prorrogações para inauguração dos trechos, a segunda fase passa para 2013 (CMSP, 2008). O primeiro trecho (Paulista-Faria Lima) acabou entrando em operação apenas entre início de 2010 e o fim de 2011 (CMSP, 2011; 2012). A II Fase foi contratada apenas em 2012, com previsão inicial de término para 2014 (CMSP, 2013). Atualmente a Fase ainda não foi concluída, faltando a inauguração do trecho final (São Paulo-Morumbi - Vila Sônia).

O processo em curso de implantação da Linha Amarela apresenta uma forma híbrida, ou em transformação, de construção e operação de empreendimento metroviário. Se a fase de construção continua a ser por empreitada, a operação passou a ser por concessão privada. Os vários consultores para estruturação do negócio de concessão e mesmo o acompanhamento por “*project management*” para parecerem ter sido suficientes para evitar atrasos e acidentes (literalmente) no percurso. Depois da Linha

Amarela, vieram a 6-Laranja e a 18-Bronze como tentativas do modelo de “PPP plena”, ambas também enfrentaram problemas para assegurar financiamento e estão suspensas no momento. Apenas a 6-Laranja parece ter possibilidade de retomada no curto prazo, a depender da viabilização da transferência da concessão.

Figura – Organização, financiamento, construção e operação da Linha 4-Amarela pelo Metrô-SP e ViaQuatro (2004-)



Fonte: dados sobre o percentual dos financiamentos (Pereira, 2016). Organização pelo autor.

11. 1. Não é só pelo vintém: nota sobre o tarifaço paulistano (1947-2022)

Pírez (2009) trabalhou com a esquematização de tipos de sistemas tarifários de serviços públicos (como transporte e energia, por exemplo). Em seus esquemas estão relacionadas as fontes e funções do fluxo de financiamento das operações. Os usuários do serviço e o Estado arcam, geralmente, com a maioria ou a totalidade dos investimentos em produção e manutenção dos bens e sistemas e com os gastos de operação do operador, com diferentes configurações.

O sistema tarifário é, geralmente, a fonte mais importante de recursos das empresas operadoras. Os preços das tarifas podem ser “naturais” ou “integrais”, isso é, corresponderem ao valor necessário para cobrir, no mínimo, todos os investimentos e gastos (Esquema 1, ver Quadro a seguir). No “Esquema 1” o operador realiza seus preços enquanto **custo** de produção (cobertura de investimentos e gastos, sem margem de lucro) ou como **preço** de produção (com realização de margem de lucro média). A produção e o consumo do serviço - no caso aqui, transporte - se dá como valorização do capital oriundo das receitas da própria atividade da empresa. Não há aporte de subsídios ou capitais do Estado ao operador.

Nos demais esquemas há o aporte e até mesmo o controle estatal sobre o sistema tarifário e os preços finais aos usuários. No “**Esquema 2**” o operador mantém tarifas integrais e com elas sustenta os gastos de operação. Enquanto o Estado realiza o aporte de capital necessário ao investimento na infraestrutura. No “**Esquema 3**”, as tarifas integrais permitem que o operador arque parcialmente com os gastos operacionais e o Estado aporta capital para investimentos e subsidia parte da operação; há o que se chama de “subsídio cruzado” estatal.

Nos últimos dois esquemas há maior atuação estatal e diferenciação no sistema tarifário e nos papéis do operador e do Estado. No “**Esquema 4**” tanto o Estado como o operador arcam com investimentos e gastos necessários, misturando aporte de capital, subsídios e a receita tarifária. Mas a tarifa é definida por duas categorias de usuários (“A” e “B”). O primeiro grupo arca com uma tarifa maior e subsidia o outro, que paga uma tarifa menor. Tal divisão pode financiar por exemplo tarifas menores ou mesmo isenções tarifárias para certos grupos de usuários: aposentados, estudantes, crianças de colo, pessoas com necessidades especiais, desempregados (etc.). No último esquema - “**Esquema 5**” - há o controle estatal sobre o sistema tarifário, investimentos e operação. A tarifa é variável aos usuários e o operador, público ou privado, recebe capital e subsídios para investimento e operação.

Em todos os esquemas, o papel das tarifas pagas pelos usuários é central na sustentabilidade econômico-financeira da operação. O preço das tarifas finais aos usuários é definido com relação às necessidades e disponibilidades de recursos da empresa. Os preços nominais podem estar no mesmo ou acima do patamar necessário para sustentar a atividade (o preço integral ou natural, que tende a ocorrer mais em serviços de caráter mercantil) ou podem estar abaixo desse patamar mínimo necessário, dependendo cronicamente de subsídios externos (estatais).

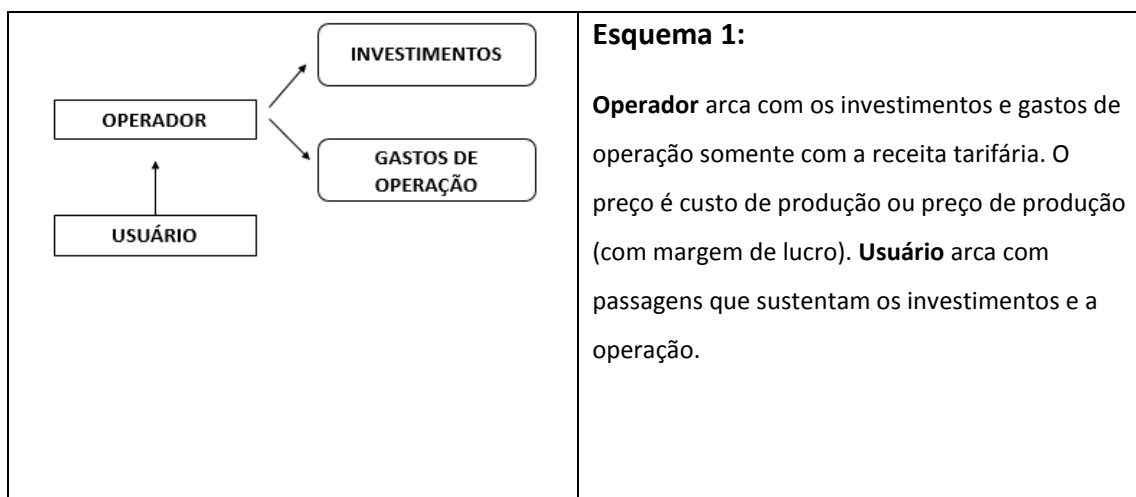
A relação das receitas, da produção de valor, dos preços das tarifas e dos subsídios e aportes de capital acaba configurando uma complexa questão econômica, administrativa e política que envolve a produção-operação-consumo das infraestruturas e serviços básicos, e relaciona-se com as distintas formas de produção. Essa relação que Pírez (2016) colocou em perspectiva nas situações “mercantis”, “mercantilizadas” ou “desmercantilizadas”. Mas por mais que haja o controle e intervenção direta sobre a produção, consumo, regulação de tarifas e preços, a referência econômica principal segue os princípios da troca mercantil e da produção voltada à realização num mercado.

Nos esquemas abaixo, podemos identificar como livre mercado apenas o primeiro tipo onde o operador realiza a atividade de forma autônoma, com as receitas tarifárias dos preços naturais (a variáveis). Nos demais tipos, a relação se dá num mercado sob interferência de aportes estatais no investimento e na operação e os preços variam acima ou abaixo do valor real do serviço.

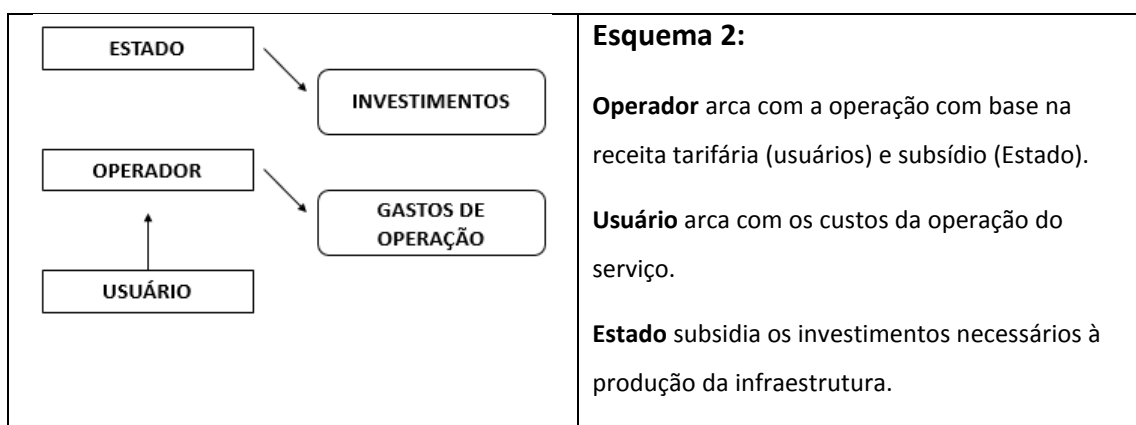
A receita tarifária, os capitais necessários ao investimento, os subsídios à operação e os preços tarifários são questões políticas fundamentais nas condições de vida, produção, consumo, circulação e reprodução das pessoas e das organizações. A pressão sobre esses elementos é crescente, pela inflação dos custos e preços, crises, patamares de renda pessoal e dos balanços operacionais e das receitas e despesas estatais.

Figura 50 – Esquemas e tipos de sistemas tarifários (Pírez, 2009)

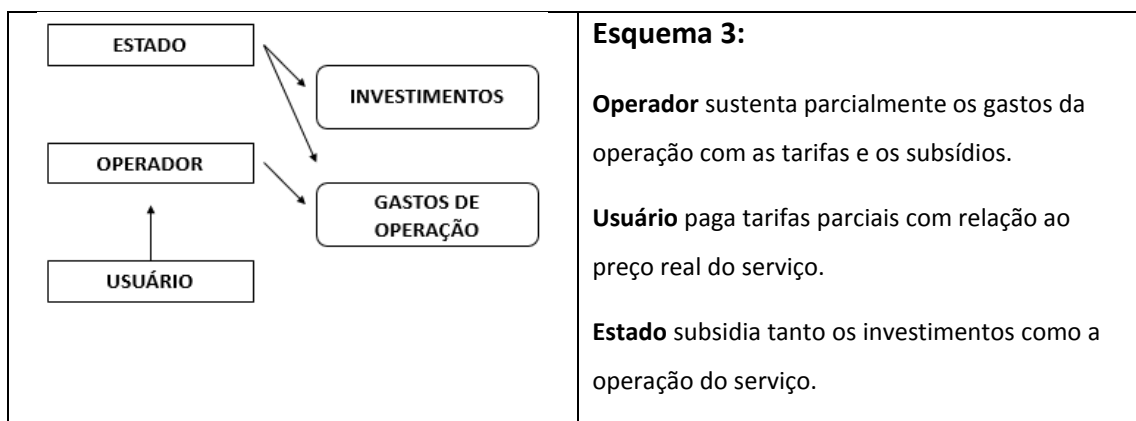
17.1) Sistema tarifário com preços naturais ou integrais



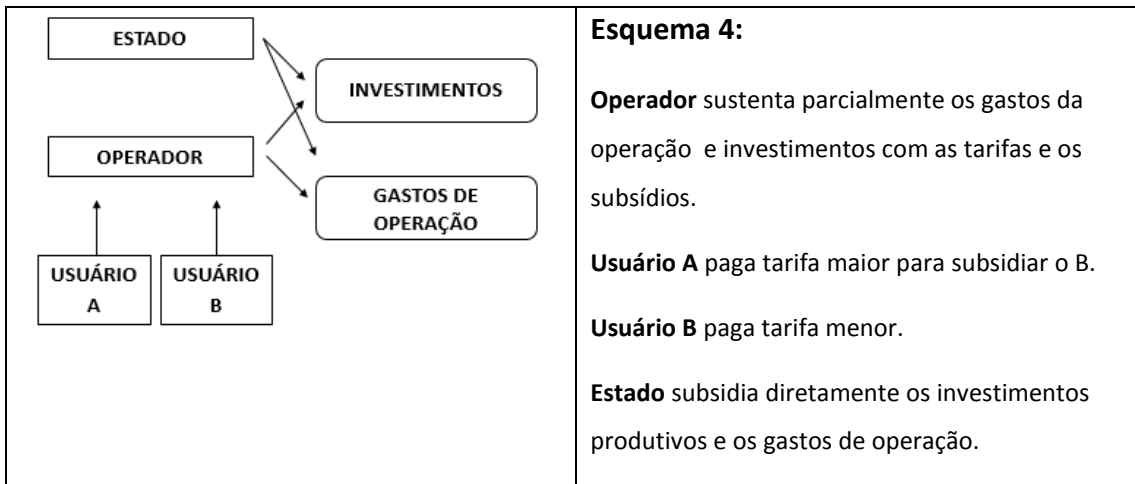
17.2) Sistema tarifário com preços integrais e subsídio ao investimento



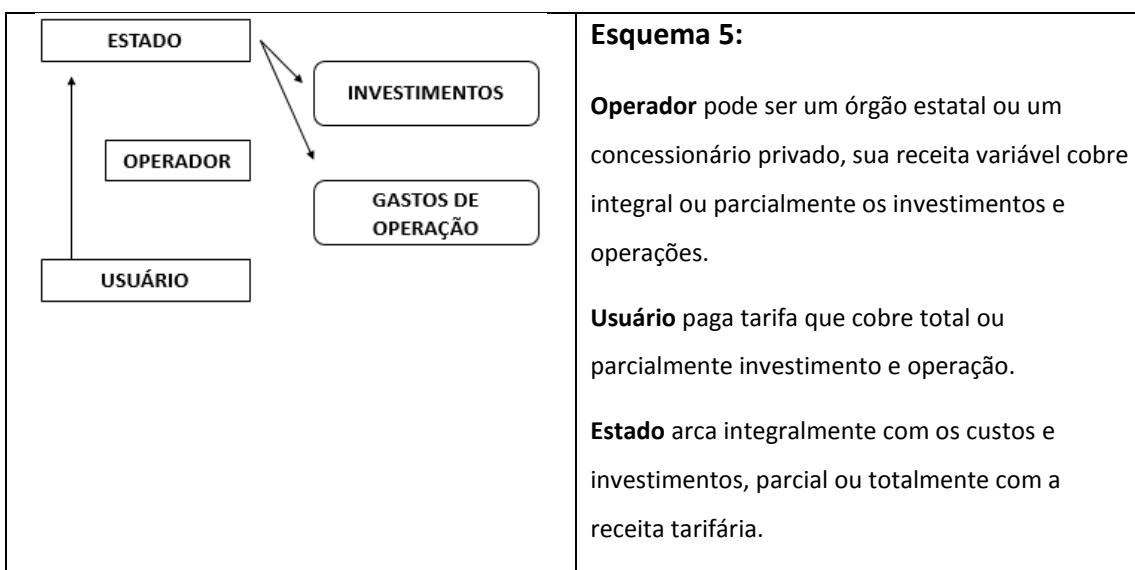
17.3) Sistema tarifário com preços integrais e subsídios estatais cruzados para operação e investimento



17.4) Sistema tarifário diferenciado por categoria com subsídios cruzados



17. 5) Sistema tarifário variável sob controle estatal



Fonte: Pérez (2009: 24-25); tradução, adaptação e organização pelo autor.

O sistema tarifário vigente em São Paulo de transporte é regulamentado tanto pelas autoridades municipais (Secretarias e/ou empresas municipais de Transporte), como pela estadual (Secretaria Metropolitana de Transporte, que define os preços, categorias etc. das tarifas). Usuários e tarifas são diferenciados em várias categorias e preços - embora cada categoria com preço único. Os bilhetes são vendidos, nas categorias gerais, em “Unitário”, “Lazer”, “24 horas”, “Comum”, “Mensal” e “Vale-Transporte”, “Integração”, “Madrugador”, “Estudante” e “Professor” (Metrô e CPTM - Ver **Anexos**). A CPTM tem mais vários bilhetes exclusivos nas modalidades “Exclusivos”, “Integrados” e “Temporais”.

Para entender o peso real que a tarifa de transporte tem no orçamento das pessoas trabalhadoras na Cidade de São Paulo (sede da empresa que mais transporta passageiros na RMSP, a estatal paulistana que gerencia o sistema de ônibus SPTRANS, sucessora da CMTC) cruzamos os dados do Salário Mínimo e da Tarifa Unitária.

O cálculo considera os preços correntes do Salário Mínimo equivalente por hora (1947-2022) e os preços correntes da tarifa municipal (1947-2022). O Salário é dividido por 220 horas pagas/mês e uma “cesta

mensal” de transporte é calculada com base no padrão do Vale-Transporte (48 passagens para ida-e-volta em dias úteis). Vejamos o Gráfico:

Gráfico 7 – Cesta mensal de transporte em horas equivalentes do Salário Mínimo (PMSP, 1947-2022)



Fontes: SPTRANS (2022); AUDTEC (2022). Cálculos e organização pelo autor.

O ponto base é o montante do primeiro mês (4,4 horas de SM). De 1947 (início das operações da CMTC e após uma ‘insurreição’ popular pelo aumento de 100% da tarifa básica) até começo dos anos 1980, a tarifa evoluiu mais lentamente contra o SM, chegando ao patamar de 20 horas/SM. De meados dos anos 1980 ao fim dos anos 1990, período da “hiperinflação” e do Plano Real, a cesta passou de 26,4 horas/SM para 101,5 horas/SM, atingindo o pico histórico. Significa que nesse momento o trabalhador que não recebia o Vale-Transporte gastou quase metade do salário para pagar o mínimo do deslocamento mensal. De 2000 até 2013 a proporção se reduz quase pela metade para 49,8 horas/SM e, com a redução da passagem em 2013 e o aumento do SM, 46,7 horas/SM. As manifestações de 2013 e a pressão política sobre as tarifas conseguiram manter a proporção em queda na última década até 38,3 horas/SM. Equivalente a quase uma semana de trabalho para pagar um pacote básico de transporte mensal.

O forte discurso do “realismo tarifário” – que prega tarifas “realistas” frente aos custos operacionais do sistema de transporte e diminuição ou eliminação de subsídios – entra em choque com o realismo “salarial” mínimo, sob arrocho em muitos anos (1960, 1970 e 1990, principalmente). A explosão tarifária dos anos 1980-1990 foi em grande parte revertida nas décadas seguintes, mas ainda assim não foi suficiente para tornar o sistema de transporte coletivo realmente acessível à massa de trabalhadores assalariados e pauperizados na Capital e na Metrópole. O argumento “realista” da visão empresarial e contábil que justifica a elevação histórica da tarifa tem por base um ranço contra o mecanismo “populista”

de reajustes abaixo do SM. Desconsidera estudar e testar modelos alternativos como o Passe Livre/Tarifa Zero e descarta reformar a estrutura de preços que sustenta o oligopólio e o cartel de transportes.

Se considerarmos grupos de maior vulnerabilidade, menor renda e moradia mais periférica; que pagam duas passagens ou mais (com integração tarifada) a hipótese é que a relação renda-tarifa seja ainda mais dramática. Ao ponto da exclusão quase total do acesso ao transporte público coletivo para pessoas em situação de rua, pedintes ou outras pessoas em situação de extrema pobreza.

12 REDE INTEGRADA, PRIVATIZAÇÕES E AGENCIAMENTO IMOBILIÁRIO NA METRÓPOLE CORPORATIVA-FRAGMENTADA

A partir do final dos anos 1980, temos na RMSP (e na “macrometrópole”) o que M. Santos chamou de “metrópole corporativa-fragmentada” (Santos, XXXX). O avanço do setor terciário, comércio, serviços e finanças na metrópole paulista e o agravamento das desigualdades e dos problemas sociais no centro econômico do País. Um dos problemas metropolitanos crônicos é o estado das redes de transportes públicos-coletivos e individuais, com investimentos aquém das necessidades e ainda uma prioridade aos transportes e redes rodoviárias.

Esse é o cenário dos anos 1980, 1990 e 2000, onde o crescimento demográfico e dos deslocamentos habituais ocorre em ritmo superior ao da expansão das redes de média e alta capacidade (metrô e trem). A falta desses investimentos em expansão da capacidade média/alta implica na morosidade de construção dos espaços metro-ferroviários e limita as possibilidades de usos rentáveis dos mesmos pelas empresas proprietárias e/ou concessionárias das linhas e estações do sistema.

Nos anos 1990 e 2000 há uma lenta, mas progressiva retomada dos investimentos na integração, expansão e modernização da Rede Metropolitana pelo Metrô-SP e pela CPTM. Ampliada nos anos 2010, com a concretização da integração trem-metrô, construção de novas linhas, estações e terminais e a quebra dos monopólios com abertura do mercado e entrada em operação de concessionárias privadas (ViaQuatro e ViaMobilidade, LinhaUni etc.). Um movimento ampliado de alienação patrimonial dos capitais estatais no ferroviário e metroviário e dos bens fundiários e imobiliários sob controle estatal e privado.

12. 1. Aceleração dos ritmos metropolitanos na Nova República (1987-2022)

Nos anos 1990, na União e no Estado de São Paulo são criados os “Programas de Desestatização” nacional (PND, 1990-1997) e estadual (PED, 1996) que significam a quebra dos monopólios estatais nas ferrovias nacional e paulista e sua concessão fragmentada à iniciativa privada (1997-1998). E a quebra do monopólio metroviário na Cidade de São Paulo, com a primeira Parceria-Público Privada do Brasil (a Linha 4-Amarela do Metrô-SP/ViaQuatro, entra em operação em 2010).

O Metrô-SP avança na expansão das Linhas Paulista (2-Verde), extensão Norte da 1-Azul, 5-Lilás, 4-Amarela, 15-Prata e 17-Ouro (e a 18-Bronze, cancelada)⁸⁵. As Linhas 4 e 5 foram concedidas via PPP à exploração privada pelas concessionárias ViaQuatro e ViaMobilidade (do Grupo CCR).

A CPTM seu primeiro empreendimento solo na história: a Linha 13-Jade. Além de outras ações de modernização, melhorias, reformas e reconstruções de linhas autônomas ou em parceria com o Metrô-SP (casos das Linhas 11-Coral e 5-Lilás). A Cia herdou o empreendimento da Linha Sul (atual 9-Esmeralda, ainda em execução) e Oeste (8-Diamente) da FEPASA e das Linhas 10-Turquesa, 11-Coral e 12-Safira (executados) da RFFSA/CBTU. Além de projetos pontuais de integração com o Metrô-SP (Projeto Centro).

Conjunto de ações que forjaram a atual Rede Metropolitana de Transporte sobre trilhos na RMSP e RMJ (RMT), que iremos abordar a seguir sobre o período 1987-2022 (Geração V e começo da Geração VI).

Durante toda a Geração V e no começo da Geração VI o Metrô-SP assume o protagonismo na expansão da RMT em termos quantitativos e qualitativos. Estuda, planeja, projeta e contrata a construção da maioria das novas linhas, estações e trechos inaugurados ou em construção na região.

A **Linha Paulista (2-Verde)** foi o principal empreendimento da Cia nos anos 1990. E continuou em extensão pelos anos 2000, 2010 e há um trecho em obras agora, no começo dos anos 2020. Iniciada em 1987, teve seu ritmo diminuído em várias ocasiões devido aos níveis instáveis de investimento. Foi contratada e construída em **três fases** (1987-1998, 1991-2007 e 2004-2010) e **seis trechos** (1991-2010): Paraíso-Consolação (3 km e 3 est., 1991); ao sul, Paraíso-Ana Rosa e ao oeste, Consolação-Clínicas (2 km e 1 est., 1992); suas primeiras integrações metrô nas Estações Paraíso e Ana Rosa (1991 e 1992); segue ao oeste, Clínicas-Vila Madalena (2,3 km e 2 est., 1998). Retomada da expansão da Linha 2-Verde ao sudeste, Ana Rosa-Santos Imigrantes (2,6 km e 2 est., 2006); ao sudeste, Santos-Imigrantes-Alto do Ipiranga (1,1 km e 1 est., 2007); Alto do Ipiranga-Tamanduateí (3,9 km e 3 est., 2010) e integração metrô-trem na nova Estação Tamanduateí (2010).

⁸⁵ Tanto a Linha 17-Ouro (em obra, sem nenhum trecho inaugurado) como a Linha 18-Bronze (cancelada no Governo Doria) não foram consideradas nesta cronologia. A primeira consta na lista de empreendimentos em execução pelo Metrô-SP e CPTM no **Apêndice XX**.

A **Linha 5-Lilás**, a segunda a ligar bairro-bairro (após a 2-Verde), é fruto da parceria entre a CPTM e o Metrô-SP (é propriedade da primeira e cedida à segunda) e foi a primeira linha metroviária a atravessar o Rio Pinheiros em direção oeste, servindo as Subprefeituras de Campo Limpo e Santo Amaro. Sua contratação e construção se deu em **duas fases** (1998-2002, 2009-2019) e a inauguração em **quatro trechos** (2002-2019): Capão Redondo-Largo Treze, com integração metrô-trem na nova Estação Santo Amaro (8,5 km e 6 est., 2002). Com a retomada da expansão em 2009, Largo Treze-Adolfo Pinheiro (0,9 km e 1 est., 2014); Adolfo Pinheiro-Brooklin (4,1 km e 3 est., 2017); Brooklin-Hospital São Paulo-Chácara Klabin, com integrações metrô em Santa Cruz e Chácara Klabin, 1-Azul e 2-Verde (7,6 km e 4 est., 2018) e a inauguração da Estação Campo Belo (2019).

A **Linha 4-Amarela**, após décadas de debates, estudos e traçados, foi a segunda a atravessar o Rio Pinheiros e a primeira a ser operada via PPP (ViaQuatro, 2010-). Foi contratada e construída em **duas fases** (2004-2014, 2012-2021) e inaugurada em **quatro trechos** (2010-2021): Paulista-Faria Lima (3,8 km e 2 est., 2010); ao oeste, Faria Lima-Pinheiros-Butantã e ao centro Paulista-República-Luz, com integrações diversas⁸⁶ na Consolação-Paulista, Pinheiros, República e Luz (5,3 km e 2 est., 2011) e inauguração da Estação Fradique Coutinho (2014). Na continuação da expansão oeste, Butantã-São Paulo-Morumbi (2,6 km e 3 est., 2018) e ao fim São Paulo-Morumbi-Vila Sônia (1,5 km e 1 est., 2021).

A introdução dessa concessionária privada (e das outras que viriam, do mesmo grupo, ViaQuatro, ViaMobilidade Linhas 5 e 17, ViaMobilidade Linhas 8 e 9) quebra o monopólio do mercado de transportes metroferroviário e introduz um novo modelo contratual (PPP) e uma nova estrutura de rateio para as receitas tarifárias. Que passam a ser divididas para privilegiar o equilíbrio econômico-financeiro privado, isto é, o lucro e a rentabilidade das PPPs, ampliando as pressões por receitas tarifárias e não tarifárias tanto nas concessionárias privadas como nas proprietárias estatais (Novaski, 2020; Iacovini & Novaski, 2021).

A **Linha 15-Prata**, a segunda linha metroviária na Zona Leste e o primeiro monorail do sistema, foi contratada e está sendo construída em **uma fase** (desde 2009). Os trechos foram inaugurados quatro etapas (2014-2021): Vila Prudente-Oratório com integração metrô na Estação Vila Prudente (2,6 km e 1 est., 2014); Oratório-Vila União (5,5 km e 4 est., 2018); Jardim Planalto-São Mateus (4,1 km e 4 est., 2019) e São Mateus-Jardim Colonial (1,7 km e 1 est., 2021). Há um último trecho em construção até o Pátio Ragueb Chohfi em construção.

Quando a Companhia consegue tocar vários empreendimentos simultaneamente, necessidade prevista desde os anos 1960, ainda assim o ritmo de expansão continua aquém do necessário. Todas as linhas

⁸⁶ Com o maior número de integrações do Metrô-SP, foi apelidada de “linha da integração” – na Consolação/Paulista (2-Verde), Pinheiros (9-Esmeralda/CPTM-ViaMobilidade), República (3-Vermelha), e Luz (1-Azul, -Rubi, 11-Coral e 13-Jade).

construídas sofrem de “arritmia” ao longo da implantação. Os tempos médios indicados pelo Guia do PMO, de 44 meses para construção dum empreendimento, entre outros, ficam cada vez mais irreais ou inverídicos.

A CPTM, passada a fase de organização e integração das linhas recebidas das suas antecessoras (1992-1996), passa a tocar um programa de modernização e expansão da própria rede. Vários empreendimentos são realizados nas linhas que passam a ser de sua propriedade no começo dos anos 1990.

A antiga **Linha Sul (9-Esmeralda)**, cuja remodelação remonta ao fim dos anos 1970, continuou com a nova proprietária/operadora até hoje. O trecho Jurubatuba-Varginha (11,8 km e 3 est., 1992) foi inaugurado no período de transição FEPASA/CPTM. Em seguida foi realizada a modernização das vias e sistemas e (re)construção do trecho Osasco-Socorro (9 estações novas em 2000). O trecho antigo Jurubatuba-Varginha (11,8 km e 3 est., 2001) ao sul foi desativado para ser reconstruído. Com a retomada das obras de reconstrução ao sul (2013) a extensão Socorro-Autódromo (2,9 km e 2 est., 2007); Autódromo-Grajaú (3,8 km e 2 est., 2008). De 2013 até hoje, extensão ao sul, Grajaú-Mendes Vila Natal/Bruno Covas (2,4 km e 1 est., 2021). E a construção e inauguração da Estação João Dias (2021), fruto de parceria com a incorporadora TEGRA.

A **Linha Oeste (8-Diamante)** também passa por um processo de modernização/reconstrução. Primeiro com a desativação Amador Bueno-Mairinque (26,9 km e 9 est. fechados em 1998). E depois desativação para reforma do trecho Itapevi-Amador Bueno (6,3 km e 4 est., 2010), reinaugurado com 2 estações (2014).

Na **Linha F-Violeta (12-Safira)** foi fechada a Estação Eng. Trindade (1999). Anos mais tarde foram adicionadas novas Estações: Jardim Helena, Jardim Romano e USP Leste (2008).

A **Linha E-Laranja (11-Coral)** passou por uma remodelação (parceria Metrô-SP e CBTU/CPTM) para reconstrução, modernização e extensão ao Leste. Primeiro desativaram e demoliram o trecho Itaquera-Guaianazes (8,1 km e 3 est. suprimidos em 2000); construído um novo trecho Itaquera-Guaianazes (Expresso Leste, 6,1 km e 5 est., 2000) com integração trem-metrô na nova Estação Corinthians-Itaquera (3-Vermelha, em 2000); e inaugurada a Estação Antônio Gianetti Neto (2001). E depois a extensão Brás-Luz e nova integração trem-metrô na Luz (2,5 km em 2003).

Na antiga **Santos-Jundiaí (atual 7-Rubi/10-Turquesa)** a modernização causou algumas mudanças. Primeiro a desativação do serviço regular Rio Grande da Serra-Paranapiacaba (10,7 km e 2 est., 2002); desativação Parada Pirelli (2006) em Santo André. Construção e inauguração da Estação Vila Aurora (2013) no Jaraguá. Foi feita uma ligação Brás-Luz (2,5 km) – para ligar a 11-Coral ao leste e a 10-Turquesa ao sul – que foi

suprimida e reativada ao sul (2011-2019) quando a operação 7-Rubi e 10-Turquesa foi unificada com uma integração nova na Estação Brás (extensão da Linha 7-Rubi).

A **Linha 13-Jade**, a primeira a ser construída sob coordenação da CPTM, adicionou o trecho Eng. Goulart-CECAP-Aeroporto (10,1 km e 2 est., 2018). Liga a Estação da Luz ao Aeroporto de Guarulhos, reconectando esta Cidade à rede sobre trilhos. Com integração na Estação Eng. Goulart ampliada (10-Safira, 2018). Há uma extensão em obras até Palmeiras-Barra Funda.

Ao fim da **quinta geração (2017)** a Rede Metropolitana estava com **343,1 km** e **163** estações. O Trem Metropolitano com **260,5 km** e **95** estações; a Rede de Metrô com **82,6 km** e **68** estações.

Os primeiros anos da **sexta geração (2018-2021)** foram de intensa extensão. A Rede Metropolitana atingiu **381,1 km** e **185** estações – **275,5 km** e **99** estações do Trem Metropolitano e **105,6 km** e **86** estações do Metrô-SP.

Nesses últimos anos parece que as Cias estão conseguindo reverter a queda nos ritmos de expansão das linhas e estações. Especialmente com relação às estações. Mas também com a retomada dum ritmo bem maior de expansão dos trilhos. Em **2017-2021** os ritmos médios de expansão foram de 9,5 km e 5,5 estações/ano para a Rede, 5,7 km e 4,5 estações (Metrô) e 3,7 km e 1 estação (Trem Metropolitano). Com relação à última Geração (**1987-2017**) houve um salto: 0,71 e 1,4 (Rede), 1,8 e 1,3 (Metrô) e -1 e 0,1 (Trem).

Em perspectiva histórica, o auge quantitativo da Rede foi de **388,1 km** (1957-1960) e **134 estações** (em 1960-1961), no começo da Geração IV. Nas décadas seguintes (1960-2000) um movimento de “racionalização” e reestruturação que reduziu abruptamente a Rede: ao mínimo de **287,5 km** (1979), **104** estações (1970) – equivalente aos anos 1930 e 1950, respectivamente – atingindo especialmente os trechos mais periféricos do trem metropolitano: mínimos de **268,9 km** (1979-1980) e **80** estações (2000).

A reestruturação que as antigas estatais conduziram nas Gerações IV e V (RFFSA/CBTU, FEPASA principalmente) até meados dos anos 2000 vem sendo revertido lentamente pela construção da Rede atual desde então.

12. 2. Outros espaços nos trilhos: agenciamento imobiliário no Metrô-SP e na CPTM

Aqui exploramos as práticas emergentes de “agenciamento imobiliário” em espaços metroviários e ferroviários das empresas estatais paulistas na RMSP/RMJ no período 1988-2022.

No bojo dos programas e ações para ampliação da participação privada na produção e operação econômica do setor se fortalece a ideia da exploração dos principais bens imobiliários agregados às redes, em uma generalização de negócios, arranjos e **agenciamento imobiliário de estações, glebas e terrenos anexos aos principais pontos de conexão** (Doumas, 2007; 2008; Riot, 2015). As principais redes metropolitanas japonesas (pioneiras na exploração imobiliária metropolitana em larga escala e na comercialização intensiva de espaços dentro e junto às estações - Tiry, 1997) e europeias diversificam e intensificam os negócios e rendas complementares aos serviços de transporte metro-ferroviário como estratégia de alavancar as receitas e atrair empresas privadas para a exploração de seus espaços comercializáveis nos anos 2000 (Doumas, 2007; 2008; Riot, 2015). Hong Kong alia a implantação da rede metroviária com o desenvolvimento imobiliário residencial e comercial massivo a partir de sua fundação em meados dos anos 1970 (Tiry, 2003); se tornando a maior proprietária imobiliária da cidade-estado e, depois da abertura de capital na Bolsa de Valores (2001), inicia um processo de internacionalização em uma das maiores empresas de construção, operação e manutenção metroviária do mundo na Ásia, Europa e Oceania (MTR, 2020⁸⁷).

Pelo contexto crítico a partir dos anos 1970, estratégias, paradigmas de atuação para/na re-produção do espaço podem se opor ou se complementar, como Lefebvre notou sobre o “neoliberalismo” e/ou “neodirigismo”, com variável ênfase na direção privada ou estatal do desenvolvimento urbano capitalista:

“Sabe-se que nos países capitalistas atualmente existem duas estratégias principais: o *neoliberalismo* (que permite o máximo de iniciativa à empresa privada e, no que concerne ao “urbanismo”, aos promotores imobiliários e aos bancos) e o *neodirigismo* (que acentua uma planificação, pelo menos indicativa, que, no domínio urbanístico, favorece à intervenção dos especialistas e dos tecnocratas, do capitalismo de Estado). [...]. Sabe-se, enfim, que setores e estratégias diversificados podem coexistir: tendência ao dirigismo [...] planificação (prudente) na indústria, controle circunscrito dos movimentos de fundos, etc. Esse nível é o *das relações as mais gerais, portanto, mais abstratas* e, no entanto, essenciais: mercado de capitais, política do espaço (Lefebvre, 1999: 78)”

A política espacial, a planificação geral da direção da produção econômica e o predomínio do estatal ou do privado sobre a produção do espaço sob a direção dos técnicos, especialistas, burocratas acontece na direção da mobilização dos fundos de financiamento e da promoção imobiliária, urbanística (*idem*). A cidade é o conjunto, a ordem que torna a estrutura social sensível:

O nível mais elevado se situa *ao mesmo tempo* acima e na cidade. Fato que não simplifica a análise. A estrutura social está presente na cidade, é aí que ela se torna sensível, é aí que significa uma ordem. Inversamente, a cidade é um pedaço do conjunto social; revela porque as contém e incorpora na matéria sensível, as instituições, a ideologia. Os edifícios reais, imperiais, presidenciais “são” uma parte da cidade: a parte política (capital). Esses edifícios não coincidem com as instituições, com as relações sociais dominantes. E, no entanto, essas relações atuam sobre eles,

⁸⁷ MTR, “*Mainland China and Int’l Business*” - Na China Continental: Beijing, Shenzhen, Hangzhou; Macao; Reino Unido: Londres (Elizabeth Line, South Western Line); Suécia: Estocolmo, Estocolmo-Gotemburgo; Austrália: Melbourne e Sidney. Disponível em: <http://www.mtr.com.hk/en/corporate/consultancy/railwayoperation.html>. Acesso em: 29 fev. 2020.

esses edifícios representam a eficácia e a “presença” social dessas relações. Em seu nível específico, a cidade contém assim a projeção dessas relações. (Lefebvre, 2011: 66).

Na expansão ou ampliação da ação de direção (neoliberal e/ou neodirigista) as grandes empresas, especialmente aquelas de controle estatal ou misto, formam a unidade contraditória entre dois personagens internos, aquele da estrutura de poder da organização da produção e expansão do capital em geral (social, da sociedade, global) e o outro, da fração específica de capital a se valorizar pela reprodução imediata (Dain, 1980: 28). A grande empresa estatal internaliza “a contradição entre o público e o privado”, entre “dois blocos de capital”: o da reprodução de capital social básico (ex.: energia, transportes), enquanto monopólios naturais; e o da indústria pesada e dos insumos básicos, organizado por oligopólios puros, concentrados ou diferenciados (Tavares, 1975; 1987 *apud* Dain, 1980: 30). Tal descrição vale para o contexto do pós II Guerra Mundial, onde economias como a brasileira organizaram o que a autora caracterizou como “capitalismo monopolista de estado”, como eram os casos da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), da Cia Siderúrgica Nacional (CSN) e da Cia Vale do Rio Doce (CVRD) estudados pela autora. Retomando os conceitos de Lefebvre (1999), podemos caracterizar tal período, no caso brasileiro do início dos anos 1930 até meados dos anos 1980, como de “neodirigismo” - podemos incluir nesse rol o Metrô-SP e a CPTM como grandes empresas estatais de caráter urbano e regional. Com o avanço do reformismo neoliberal a partir de meados dos 1970/1980, passa a predominar o “neoliberalismo” ou “neocapitalismo” com quebras dos monopólios “naturais” ou oligopólios estatais dos setores produtivos pela mercantilização massiva desses bens. RFFSA, CSN e CVRD foram todas privatizadas ao longo dos anos 1990 e 2000, passando ao controle de grandes grupos econômicos e auxiliando um processo de centralização desses capitais em grandes oligopólios privados multissetoriais nacionais e internacionais (Rocha, 2013; Gomide, 2011).

Na “trincheira” metropolitana na neoliberalização, empresas estatais realizam suas estratégias patrimoniais para tentar capitalizar ao máximo a extração de rendas (fundárias ou imobiliárias) nos seus espaços. Tanto por concessões de equipamentos específicos e locação de áreas ou terrenos, como em parcerias com concessionárias privadas para novos empreendimentos comerciais de grande porte.

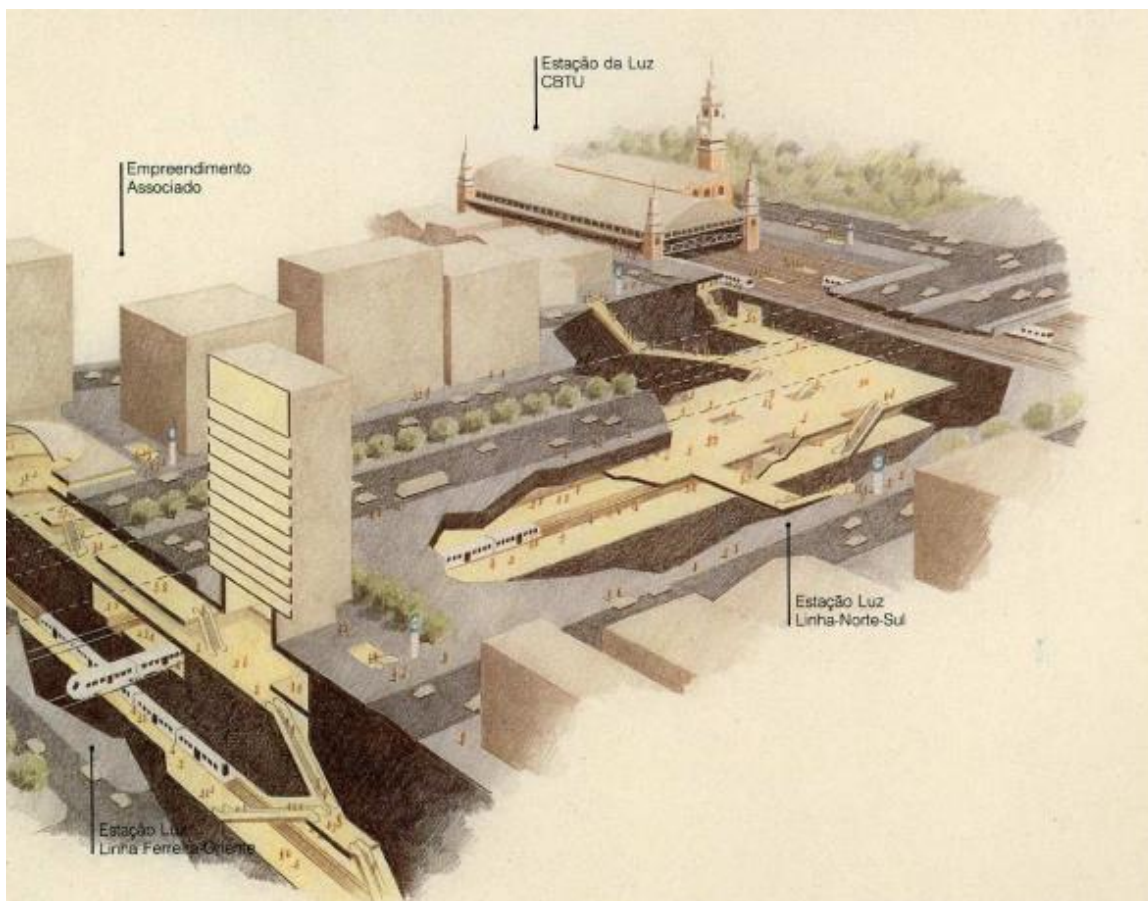
Assim passaram a atuar o Metrô-SP e a CPTM nas últimas décadas. Vejamos.

Em dezembro de 1989 e março de 1990 foram assinados os contratos de arrendamento dos Terminais Tietê, Jabaquara e Bresser e de seus estacionamentos integrados (Barra Funda-Memorial, Itaquera, Penha, Santa Cruz, Tatuapé e Belém). Dentre as ações para a concessão privada, foram tomadas medidas para ampliar a capacidade dos terminais e dos estacionamentos. A CMSP assume a partir de então a função de “supervisão dos serviços privatizados” (CMSP, 1991: 22-23). As Receitas Não Operacionais chegam ao

maior valor da série histórica: NCz\$ 12 bilhões (R\$ 685,9 milhões), maior que a Receita Operacional (NCz\$ 11,1 bilhões ou R\$ 635,5 milhões), crescimento real superior a 6.400%.

Em 1990 foi aberta a licitação para realização do projeto de aproveitamento da área de 55 mil m² junto à Estação Tatuapé (*idem*). Outro projeto elaborado foi de aproveitamento dos terrenos na Av. Prestes Maia, junto à futura Estação Luz da Linha 4, com previsão de aproveitamento do mezanino, da ligação com a Estação da Luz (CBTU), novos acessos ao norte e novos prédios comerciais ao sul.

Figura 51 - Projeto de aproveitamento da futura Estação Luz (CMSP, 1990)



Fonte: CMSP (1991: 15).

Em 1991, houve a assinatura do contrato com a CONDESHOP (Consórcio de Desenvolvimento de Shopping Center) para implantação de um Shopping Center sobre o Terminal Urbano do Tatuapé, iniciando os trabalhos de regularização e aprovação das áreas e do projeto (CMSP, 1992: 15). Começa então a realização dos empreendimentos associados junto às Estações e Terminais, idealizados nos anos 1970 e 1980, e que iriam se multiplicar nas décadas de 1990, 2000 e 2010. As receitas não operacionais, entretanto, despencaram para Cr\$ 1,42 bilhão (ou R\$ 14,68 milhões).

O ano de 1992 trouxe um importante marco para as concessões e permissões de obras e serviços públicos: a **Lei Estadual 7.835**, de 08/05/92⁸⁸, que regulamentou tais atividades em São Paulo. Tal marco foi considerado importante pela empresa, ao remover “entraves institucionais” que impediam o avanço do Programa de Empreendimentos Associados, do contrato com a CONDESHOP e de outras ações (CMSP, 1993:15-16). Apesar da ação legislativa, da “atuação cooperativa das esferas pública e privada” e do avanço da “ideologia empresarial brasileira” na indução das ações da Cia, a crise econômica continuou a fragilizar as receitas, a Receita Não Operacional caiu para Cr\$ 4.830 milhões (R\$ 4,0 milhões), reduzindo a aprox. 0,5% a participação no total, e em uma queda real superior a 70% (*idem*). Apenas as operações dos Terminais Rodoviários passaram a apresentar resultado positivo (Cr\$ 10,3 bilhões ou R\$ 8,0 milhões). A **Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)** foi fundada em maio, autorizada pela **Lei 7.861** (CPTM, Nossa História). A nova companhia absorveu os patrimônios e serviços da CBTU e da FEPASA, sendo responsável por operar e consolidar a Rede de Trens Metropolitanos.

Em 1993, foram realizados estudos para reestruturar a operação com os espaços publicitários nas estações, trens e bilhetes. E foi iniciado o processo licitatório para contratação de uma empresa para explorar o serviço (CMSP, 1994). A receita não operacional caiu em 60%, para Cr\$ 48.786 mil (R\$ 1,58 milhão).

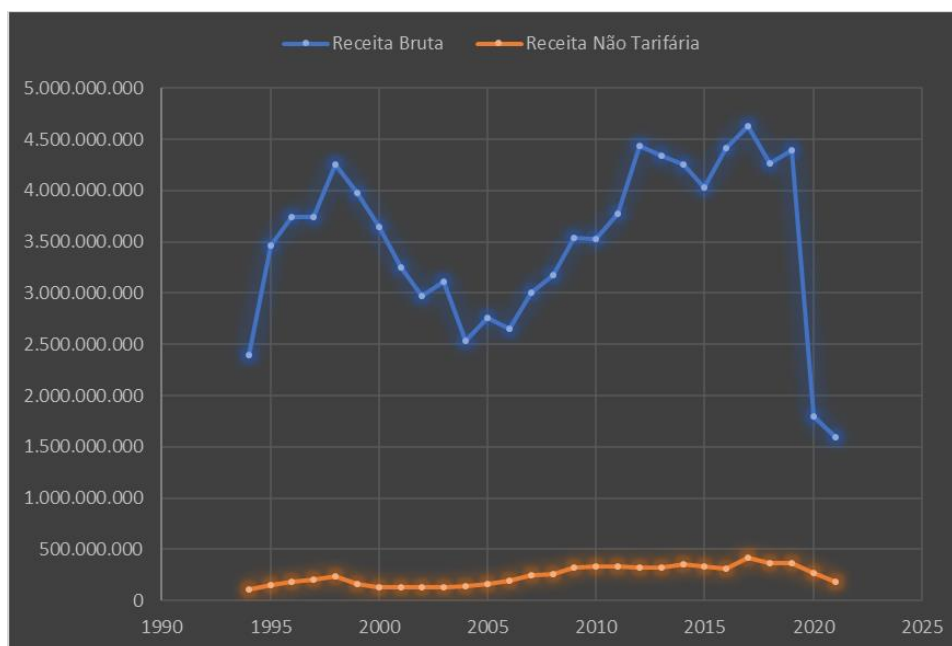
Para 1994, não houve relatos das ações. Mas a Receita Não Operacional foi de R\$ 9,2 milhões (R\$ 60,7 milhões). A partir desse ano os Relatórios passam a apresentar detalhamentos anuais dessas operações e receitas. A estabilização econômica (Plano Real) proporcionou uma melhoria, em geral, nos resultados econômicos da empresa. Em 1995 houve a criação de uma gerência “para intensificar os projetos de obtenção de receitas” e o início da operação “Mídia no Metrô” (CMSP, 2004).

Como a série passa a ser mais consistente, apresentamos a seguir os dados consolidados em um Gráfico com os preços constantes de 1994 a 2018 e a continuação do relato sobre os destaques dos Relatórios. Embora ainda apresente flutuações entre os exercícios, a tendência de crescimento é clara e apenas 7 dos 25 anos apresentaram queda real com relação ao ano anterior. O montante mais baixo foi de R\$ 50 milhões em 94 e o maior de R\$ 267,9 milhões em 2017 (em preços constantes). Do todo, são três períodos de crescimento contínuo: 1) de 1994-1998, 2) de 2004-2011 e 3) de 2015-2017. Os períodos de queda são quatro: 1) de 1998-2001, 2) 2002-2003, 3) 2014-2015 e 4) 2017-2018. Períodos de relativa estabilidade foram 2000-2004 (de baixa) e 2009-2016 (de alta). Ver o Gráfico abaixo. No geral os negócios, tentativas e ensaios das décadas de 1970 e 1980 se tornaram mais consistentes. E outros novos surgiram, como

⁸⁸ ALESP. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1992/lei-7835-08.05.1992.html>. Acesso em: 20 fev. 2020.

veremos adiante. O único período de grande queda decorre da crise do início dos anos 2000 (e mesmo assim, em um patamar bem superior ao de 94).

Gráfico 8 – Receita Bruta e Receita Não Tarifária (CMSP, 1994-2021)



Fonte: Preços nominais corrigidos pelo IGP-DI (R\$ dez./2021). Organização pelo autor.

Em 1995 foi iniciado o contrato para exploração do “Nova Mídia Metrô”, ao total estavam previstos 5.700 painéis entre as estações e trens, painéis eletrônicos e multimídia. Essa nova operação com a mídia seria diferente da experiência anterior “por sua concepção qualificada e vinculada aos padrões e à credibilidade da imagem institucional do METRÔ.” (CMSP, 1996: 24). Também foram estudadas alternativas para novos negócios comerciais em estações e terminais (idem).

Em 2017 foram várias as novidades que ampliaram as receitas. Destacamos a **oferta de espaços comerciais pela Bolsa Eletrônica** de Compras do Governo do Estado, com 106 espaços ofertados arrematados com ágio médio de 150% (CMSP, 2018). A nova **licitação dos espaços publicitários**, vencida pela JCDecaux, R\$ 375,6 milhões por 10 anos de contrato (outorga de R\$ 51,1 milhões, investimentos mínimos de R\$ 20 milhões em equipamentos e remuneração mensal mínima de R\$ 2,75 milhões ou 35% do faturamento bruto da operadora). O **Shopping Itaquera inaugura ampliação** de 64.000 m² com 153 lojas e R\$ 5,8 milhões de receita anual adicional. Fornecimento de serviço Wi-Fi em 40 estações (idem).

Em 2017, o Metrô-SP aparece em décimo quarto lugar (de trinta e dois analisados pela Community of Metros, CoMet, 2015) na relação entre as receitas não tarifárias e receitas tarifária (apud CMSP, 2017: s/p).

Em 2018 foi realizada a contratação e finalização do estudo sobre **exploração comercial de fibra ótica no Metrô** (CMSP, 2019).

A documentação sobre estudos, chamadas, licitações (etc.) de exploração comercial disponíveis no site da CMSP datam do começo de 2015. Um levantamento deste material foi feito até o final de 2019: foram 90 entradas entre agosto de 2015 e agosto de 2019, incluindo a regulação sobre licenciamento e exploração da marca do Metrô (REBRAND), de 2013, também disponível. As informações disponíveis foram sistematizadas num banco de dados preliminar, em excel, por Estação. A seguir apresentamos uma síntese desses dados e uma discussão inicial. Os tipos negócios e quantidades disponibilizados:

- Marca do Metrô (4)
- Espaços Comerciais (71, inclui os tipos específicos listados abaixo)
- Estandes Promocionais temporários e Sazonais (12)
- Clínicas Médicas (1)
- Mídia Multianunciantes (5)
- Exploração de Mídias em Áreas e Equipamentos do Metrô (4)
- Áreas para Estacionamento (4)
- Áreas para Máquinas Dispensadoras de Produtos, MDPs (6)
- Monitores para Mídia Digital (2)
- Espaços para Feiras e Eventos (5)
- Fornecimento de WiFi e exploração do conteúdo Virtual nas Estações (6)
- Exploração de Centro Comercial (7)
- Espaços para comercialização de produtos e Serviços de Telefonia (2)
- Quiosques em Terminais Urbanos (2)
- Áreas para bicicletas ou pequenos veículos comerciais (3)
- Áreas para instalação de Grandes Lojas (5)
- Alienação *Ad Corpus* de imóveis (5)
- Projeto e Construção da Nova Sede Unificada para a Cia com espaços comerciais (5)
- Concessão do Direito Real de Uso (CDRU) de terrenos remanescentes (4)
- Áreas Comerciais externas às Estações (25, inclui vários outros tipos)
- Concessão em bloco de Áreas Comerciais em imóveis externos (4)
- Pregão Eletrônico de Áreas Comerciais (1)

Esse total de 90 chamadas ou eventos selecionados, incluem, em alguns casos diferentes objetos na mesma chamada e a maioria, diversos espaços diferentes, ou blocos (lojas, franquias, WiFi, etc.). A fragmentação dessa documentação, repetições e alterações ocasionais, tornam difícil uma sistematização precisa. Entrevistas e solicitação de material e dados adicionais sobre os Negócios acessórios são

necessários para construir uma base de dados mais sólida. A Folha de São Paulo⁸⁹ reportou 374 espaços comerciais nas estações, colocando o Metrô como “quinto maior ‘shopping’ de São Paulo” (FSP, 2019).

Com um levantamento documental, listamos **343 espaços comerciais** dentro de **54 Estações** em **4 linhas** (Azul, Vermelha, Verde e Lilás) entre 2015 e 2019 (CMSP, Negócios > Ofertas e Consultas)⁹⁰. Uma compilação com os croquis das Estações e os espaços discriminados por planta (andar) por estação foi divulgado pelo CMSP (janeiro de 2020) sem os dados sistematizados. Trabalhamos com as estimativas feitas pelo levantamento das ofertas e consultas. As Unidades, Áreas e Preços relativos podem (e são) alterados pela Cia a qualquer momento. O que dificulta uma estimativa precisa. Os dados gerais da Tabela a seguir são, portanto, indicativos, e não absolutos.

Tabela 9 - Espaços ofertados nas Estações e proximidades do Metrô-SP (2015-2019)

Tipo (Espaços e WiFi)	Unidades	Área estimada (parcial, m2)	Valor Médio m2 (R\$)	Valor Mínimo Mensal Médio da unidade (R\$)
Lojas (L)	73	2.988,11	609,30	15.938,17
Espaço Comercial (EC)	66	1.583,77	619,25	14.218,64
Espaço Promocional (EP)	146	902,27	1.256,03	7.783,68
Quiosque (QQ)	18	90	1.164,27	6.627,70
Máquina Dispensadora de Produtos (MDP)	40	41	1.823,50	1.823,50
WiFi	55	-		34.309,09
Total	343	5.605,15		

Fonte: CMSP, Ofertas e Consultas (2015-2019). Organização e estimativa pelo autor.

A diversidade de tipologias de espaço comercial decorre das características de cada um deles:

O “**Promocional**”, é destinado ao uso esporádico, sazonal, com contratos de 1 a 6 meses. É tipo que foi mais oferecido e ocupa a terceira maior área total. A área média das unidades é 6,3 m² (varia de 4 a 25,2m²) e tem o segundo maior preço por m² (CMSP, s/d).

⁸⁹ “Metrô já é o quinto maior ‘shopping’ de São Paulo”, Folha de São Paulo, 08/06/2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/fac-simile/2019/06/08/>. Acesso em: 19 fev. 2020.

⁹⁰ <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em 16 ago. 2019.

A “**Loja**”, destinadas ao uso contínuo e contratos de médio prazo (até 5 anos), é o segundo tipo mais ofertado. Concentra a maior área do total, a maior área média (40,9 m², variação 4 m²- 400 m²) e maior preço mínimo mensal médio do aluguel; mas o menor preço do m² (*idem*).

O “**Comercial**” é destinado ao uso mais diversificado e permanente, ao médio prazo também. Possui a terceira maior área, área média 23,3 m² (6-73 m²). E preços do metro quadrado e mínimo mensal próximos das médias gerais, R\$ 1.154,41 e R\$ 8.858,33, respectivamente (*ibidem*).

O “**Quiosque**” teve o menor número de ofertas e a segunda menor área total estimada. Seus preços se mantiveram abaixo da média. A metragem média das unidades foi de 5 m².

A “**Máquina**”, MDP, para comercialização de produtos é a que teve menor área e oferta (40 espaços e 41 m²) dentre as tipologias. Mas a que tem o maior preço unitário do metro quadrado e que tem o maior potencial para utilização pela Rede.

Figura 52 - Caderno de Empreendimentos Associados do Metrô-SP (CMSP, 2014)





Fonte: CMSP (2014: s/p). Organização do autor.

Essas tipologias foram ofertadas em 54 Estações das Linhas 1, 2, 3 e 5⁹¹. Vejamos os dados disponíveis a partir dos agrupamentos possíveis.

Por Linha – A 1-Azul é a que ofertou mais espaços: 20 estações, seguida pela 3-Vermelha, 18 estações, 2-Verde, 13 estações e 5-Lilás, 3 estações (antes da concessão ao Cons. ViaMobilidade). As Linhas mais antigas e consolidadas apresentam mais estações com espaços comerciais que as mais recentes. Com relação ao número total de espaços ofertados por Linha, temos a seguinte distribuição: 155 na 3-Vermelha, 134 na 1-Azul, 53 na 2-Verde e apenas 5 na 5-Lilás. A metragem total das áreas ofertadas segue a mesma concentração: 2.626,42 m² na 3-Vermelha, 2.500,88 m² na 1-Azul, 501,39 m² na 2-Verde e 11 m² na 5-Lilás. Pelo preço médio mensal estimado (R\$/m²), temos um ranking diferente: 1.499,15 na 5-Lilás (provavelmente em decorrência dos poucos espaços e metragem ofertados nos tipos mais caros); 1.204,74 na 1-Azul (muitas, estações, espaços e metragem, assim como fluxo elevado); 1.037,78 na 2-Verde (números mais reduzidos em relação à 3-Vermelha e 1-Azul); e, por último, 988,66 na 3-Vermelha (maior concentração de espaços e metragem, mas boa parte das amostras sem os preços/m² disponibilizados⁹²).

⁹¹ Conceição, São Judas, Saúde, Praça da Árvore, Santa Cruz, Vila Mariana, Ana Rosa, Paraíso, Vergueiro São Joaquim, Liberdade, Sé, São Bento, Luz, Tiradentes, Portuguesa-Tietê, Carandiru, Santana, Jardim São Paulo, Parada inglesa Tucuruvi (**Linha 1-Azul, 21 estações**); Vila Prudente, Tamanduateí, Sacomã, Alto do Ipiranga, Santos-Imigrantes, Ana Rosa, Paraíso, Brigadeiro, Trianon-MASP, Consolação, Clínicas, Sumaré, Vila Madalena (**Linha 2-Verde, 13 estações**); Corinthians-Itaquera, Artur Alvim, Patriarca, Guilhermina-Esperança, Vila Matilde, Penha, Carrão, Tatuapé, Belém, Bresser Mooca, Brás, Pedro II, Sé, Anhangabaú, República, Santa Cecília, Marechal Deodoro, Palmeiras Barra Funda (**Linha 3-Vermelha, 18 estações**); Capão Redondo, Campo Limpo e Giovanni Gronchi (**Linha 5-Lilás, 3 estações**).

⁹² Das 18 estações com espaços comerciais, em 12 delas não foi possível localizar nem estimar os preços relativos aos metros quadrados. Espaços ofertados sem dados sobre o preço relativo: 46 dos 155 espaços.

Tabela 10- Dados dos espaços comerciais ofertados por Linha do Metrô-SP (CMSP, 2015-2019)

Linha	Estações com espaços comerciais ofertados	Número de espaços ofertados	Metragem total ofertada (m ²)	Preço médio mensal do metro (R\$/m ²)
3-Vermelha	18	155	2.626,42	988,66
1-Azul	20	134	2.500,88	1.204,74
2-Verde	13	53	501,39	1.037,78
5-Lilás	3	5	11,00	1.499,15

Fonte: Oportunidade de Negócios (CMSP, 2015-2019: várias datas). Estimativa e organização pelo autor.

Por Grupo – Outra divisão é por Grupo de Estações. São quatro os Grupos nos quais foram divididas as estações: “**Grupo Especial**”, com 14 estações⁹³; “**Grupo A**”, com 13 estações⁹⁴; “**Grupo B**” com 18 estações⁹⁵ e “**Grupo C**” com 9 estações⁹⁶. O **Grupo Especial** concentra o maior número de espaços (155), metragem (2.626,42 m²) e preço médio mensal do m²: R\$ 1.369,76; são as principais estações de transferência. Em seguida vem o **Grupo A**, com 118 espaços, 2.709,64 m² e média mensal de R\$ 1.126,7; são as estações de maior movimentação. O **Grupo B** possui o maior número de estações, mas vem em terceiro lugar com relação ao número de espaços (69), metragem (520,78 m²) e média mensal de R\$ 1.021,44/m². Por último, o **Grupo C**, com apenas 19 espaços, 106,25 m² de espaços comerciais e média mensal de R\$ 831,82/m² (pouco mais da metade da média do Grupo Especial); são as estações de menor movimento. É perceptível a concentração relativa nas Estações e Linhas de maior movimento e consolidação, intensificando a rentabilidade desses trechos da Rede e do oferecimento de serviços nas estações de transferência e alto fluxo de passageiros (Grupos Especial e A). Os dois estratos superiores concentram 27 estações (50% do total), 255 espaços (74,3%) e 5.015,6 m² comerciais (88,88%).

⁹³ Ana Rosa (Azul), Paraíso, Sé (Azul), Luz, Tamanduateí, Ana Rosa (Verde), Paraíso, Consolação, Corinthians-Itaquera, Tatuapé, Brás, Sé (Vermelha), República e Palmeiras-Barra Funda.

⁹⁴ Santa Cruz (Azul), São Joaquim, São Bento, Portuguesa-Tietê, Santana, Tucuruvi, Brigadeiro, Trianon-MASP, Artur Alvim, Carrão, Belém, Anhangabaú, Capão Redondo.

⁹⁵ Conceição, Saúde, Vila Mariana, Vergueiro, Liberdade, Vila Prudente, Sacomã, Clínicas, Vila Madalena, Patriarca, Guilhermina-Esperança, Vila Matilde, Penha, Bresser-Mooça, Pedro II, Santa Cecília, Marechal Deodoro, Campo Limpo.

⁹⁶ São Judas, Praça da Árvore, Tiradentes, Carandiru, Jardim São Paulo, Alto do Ipiranga, Santos-Imigrantes, Sumaré e Giovanni Gronchi.

Tabela 11 - Dados dos espaços comerciais ofertados por “Grupo” do Metrô-SP (CMSP, 2015-2019)

Grupo	Estações com espaços comerciais ofertados	Número de espaços ofertados	Metragem total ofertada (m ²)	Preço médio mensal do metro (R\$/m ²)
Grupo Especial (GE)	14	137	2.306,02	1.369,76
Grupo A (GA)	13	118	2.709,64	1.126,70
Grupo B (GB)	18	69	520,78	1.021,44
Grupo C (GC)	9	19	106,25	831,82

Fonte: Oportunidade de Negócios (CMSP, 2015-2019: várias datas). Estimativa e organização pelo autor.

Por Estação – Os dados por Estação são extremamente variados. Dentre o total, temos 11 estações com maior metragem comercial (acima de 100 m²), elas concentram 4.745,94 m² ou 84,1% do todo. No outro extremo estão as estações com metragem comercial abaixo de 10 m², com 105,7 m² ou 1,87% do todo. Em uma faixa intermediária de 11,9 a 98,6 m², estão 23 estações com 791,05 m² (14% do total). A julgar por esses dados compilados das ofertas, poucas são as estações com grande área destinada a exploração comercial, a maioria ainda possui poucos espaços com essa destinação. Ver Tabela abaixo.

Tabela 12 - Dados dos espaços comerciais ofertados por estação do Metrô-SP (CMSP, 2015-2019)

Estação	Linha	Grupo	Número de espaços ofertados	Metragem total ofertada (m ²)	Preço médio mensal do metro (R\$/m ²)
São Bento	1	GA	41	1.697,87	519,40*
Palmeiras-Barra Funda	3	GE	28	387,65	1.027,70*
Santana	1	GA	24	472,75	559,60*
Sé	1	GE	23	801,44	1.161,26*
Tatuapé	3	GE	19	277,60	1.228,49*
República	3	GE	17	348,65	1.092,52*
Belém	3	GE	17	131,52	919,43*
Ana Rosa	2	GE	11	197,85	940,42*
Vila Mariana	1	GB	10	43,00	1.312,40*
Luz	1	GE	10	47,00	1.606,82*
Santa Cruz	1	GA	9	43,00	1.378,80
Santa Cecília	2	GB	9	113,72	939,35
Artur Alvim	2	GA	8	187,68	878,31*

Sacomã	2	GB	7	98,60	1.222,07
Corinthians-Itaquera	3	GE	7	37,00	1.540,91*
Bresser Mooca	3	GB	7	74,00	883,05*
Tiradentes	1	GC	6	26,00	1.234,45*
Vila Madalena	2	GB	6	35,00	1.301,52*
Brás	3	GE	6	129,21	956,14*
Sé	1	GE	5	4,00*	1.823,50*
Tucuruvi	1	GA	5	23,00	1.440,26
Vila Prudente	2	GB	5	18,00	1.561,00
Marechal Deodoro	3	GB	5	40,65	1.137,94
Tamanduateí	2	GE	4	27,00	1.671,46
Brigadeiro	2	GA	4	35,52	1.127,60*
Carrão	3	GA	4	49,30	599,85*
Pedro II	3	GB	4	14,00	1.349,36*
São Judas	1	GC	3	7,00	1.329,67
Saúde	1	GB	3	6,50	1.349,36
Liberdade	1	GB	3	27,91	*
Portuguesa-Tietê	1	GA	3	13,00	1.558,85*
Jardim São Paulo	1	GC	3	8,00	1.329,67
Trianon MASP	2	GA	3	34,00	1.140,55*
Consolação	2	GE	3	23,42	1.378,77*
Conceição	1	GB	2	11,90	1.165,05
Vergueiro	2	GB	2	5,50	1.112,30
Paraíso	2	GE	2	14,00	1.720,62
Anhangabaú	3	GA	2	12,00	1.566,75*
Capão Redondo	5	GA	2	5,00	1.558,85
Giovani Gronchi	5	GC	2	2,00	1.823,50
Praça da Árvore	1	GC	1	43,75	401,10
Ana Rosa	1	GE	1	4,20	1.514,00
Paraíso	1	GE	1	7,00	1,514,00
São Joaquim	1	GA	1	5,00	1.378,80

Carandiru	1	GC	1	4,50	342,00
Alto do Ipiranga	2	GC	1	5,00	342,00
Santos-Imigrantes	2	GC	1	5,00	342,00
Clínicas	2	GB	1	6,00	401,10
Sumaré	2	GC	1	5,00	342,00
Patriarca	3	GB	1	6,00	401,10
Guilhermina- Esperança	3	GB	1	5,00	401,10
Vila Matilde	3	GB	1	5,00	401,10
Penha	3	GB	1	6,00	1.311,60
Campo Limpo	5	GB	1	4,00	1,115,10

* Média calculada a partir dos dados disponíveis. Vários espaços sem os preços. Fonte: Oportunidade de Negócios (CMSP, 2015-2019: várias datas). Estimativa e organização pelo autor.

Por número de espaços – Com relação ao número de espaços comercializáveis ofertados, a concentração também é bem desigual entre as estações. As 10 estações com o maior número de unidades ofertadas concentraram 195 unidades (56,85% do total); dos 10 espaços na Luz e Vila Mariana (cada) até 41 espaços na São Bento (Estação e Centro Comercial anexo). No outro extremo, 27 estações com 1 a 3 unidades comerciais, 47 unidades (13,7% do total). Entre essas extremidades, mais quatro faixas de estações: mais de 20 espaços, de 10 a 20 espaços, de 8 a 10 espaços, de 6 a 7 espaços (a média) e de 4 a 5 espaços.

Tabela 13 - Dados dos espaços comerciais nas estações por número de espaços ofertados (CMSP, 2015-2019)

Classificação por intervalos	Estações com espaços comerciais ofertados	Número de espaços ofertados	Metragem total ofertada (m ²)	Preço médio mensal do metro (R\$/m ²)
Mais de 20 espaços	4	116	3.359,71	816,99
Mais de 10 (menos de 20) espaços	4	59	955,62	1.045,22
De 8 a 10 espaços	5	46	434,40	1.227, 14
De 6 a 7 espaços	6	39	399,81	1.189,69
De 4 a 5 espaços	8	36	211,47	1.338,87
De 1 a 3 espaços	27	47	281,68	1.047,73

Fonte: Oportunidade de Negócios (CMSP, 2015-2019: várias datas). Estimativa e organização pelo autor.

Os intervalos com menor concentração de espaços comerciais por estação apresentam características mais uniformes, como o número de ofertas, a metragem total e os preços médios.

Metragem comercial ofertada por estação – A área ofertada à exploração comercial nas estações apresenta uma das maiores diferenças entre as estações. A maior oferta foi da São Bento, com mais de 1.690 m² ofertados, a menor, Giovani Gronchi, apenas 2 m². As 11 estações com maior metragem (acima de 100 m²) ofertada concentram 4.745,9 m² do total de 5.642,6 m² (84,1%). As 12 estações com menores áreas ofertadas (5 m² ou menos) detêm apenas 53,7 m² (menos de 1% do total). Ver a Tabela acima com os dados por estação. As principais estações centrais, de transferência e maior fluxo de usuários apresentam quase ⅔ de toda a oferta, o que indica uma priorização dos Grupos Especial, A e B nessas operações. É um movimento no sentido de viabilizar esses espaços em estações mais novas e periféricas.

Preços médios mensais do metro quadrado comercial nas estações

Os preços médios mensais do metro quadrado da unidade comercial são compõem a parte mais problemática da amostra. Várias ofertas não disponibilizaram os dados ou o documento mencionado não estava mais disponível no site. Essa limitação afetou as médias relativas a 25 estações das 54. Ainda assim, se considerarmos as 11 estações com amostras completas e os maiores preços médios, temos R\$ 1.539,15/m². As 11 menores apresentaram média de R\$ 1.016,17/m², cerca de 50% inferior. A média geral das 28 estações com dados completos é de R\$ 1.066,24. Com valores inferiores a metade da média estão 9 estações, com média de R\$ 374,83 (as médias mais baixas são de R\$ 342,00). A diferença entre a menor média de Estação (R\$ 342,00 nas Estações Carandiru, Santos Imigrantes, Alto do Ipiranga e Sumaré) e a maior média (R\$ 1.823,50, das 2 MDPs da Estação Capão Redondo) é de aproximadamente 433%.

No Croquis divulgados pela Cia no final de janeiro de 2020, aparecem 52 estações (menos aquelas da 5-Lilás, concedida ao Consórcio ViaMobilidade) e as tipologias de espaços comerciais discriminadas dentro das estações e nos espaços adjacentes às estradas. O número total, excluídos os espaços “culturais” e “institucionais” chega a **1.513** espaços ofertados, 4,41 vezes o número de espaços ofertados em 2015-2019, 343. Desse total de unidades, **747** são espaços reservados à atividades que não constavam nos levantamentos anteriores: 69 cabines ou máquinas para carregamento do Bilhete Único, 372 Espaços Publicitários e 306 ATMs (CMSP, 2020). A soma dos espaços “Comerciais”, “Quiosques”, “Lojas”, “MDPs” e “Promocionais” é de **766** unidades comercializáveis, aumento superior a 100% das ofertas até 2019.

Exploração da oferta de Wi-Fi aos usuários – A exploração do serviço nos mezaninos e/ou acessos é um novo tipo de negócio sob concessão do Metrô à concessionários privados. Inicialmente as concessões

foram ofertadas em vários lotes de 2 a 4 estações, ou por estação remanescente; os contratos eram de curto prazo (6 meses) – ver nota⁹⁷.

Tabela 14 - Planilha de áreas, valores e condições para obtenção da Carta de Autorização de Uso (CAU) do WiFi (CMSP, 08/06/16)

Oferta	Preço mensal (R\$)	Lotes (n) ou Grupos	Prazo
Wi-Fi por Lote	56.000,00	2, 4, 5 e 6	6 meses
	48.000,00	3, 8 e 11	6 meses
	40.000,00	1, 7, 9 e 10	6 meses
Wi-Fi por estação (exceto estações já previstas em lote)	18.000,00	Grupo Especial	6 meses
	15.000,00	Grupo A	6 meses
	12.000,00	Grupo B	6 meses
	9.000,00	Grupo C	6 meses
	5.000,00	Grupo D	6 meses

Fonte: Oportunidade de Negócio (CMSP, 2016: 2-3). Adaptação e organização pelo autor.

A Receita potencial de remuneração dos lotes arrecadada pela CMSP atingiu o total de R\$ 2,47 milhões por 6 meses de concessão do Wi-Fi nas Estações, ou R\$ 412,8 mil/mês. O total potencial por lote, do maior ao

⁹⁷ “**Lote 1:** São Joaquim e Ana Rosa. / **Lote 2:** Barra Funda, Santa Cecília e Marechal Deodoro. / **Lote 3:** Brás, Tatuapé e Vergueiro. / **Lote 4:** Corinthians-Itaquera, Luz e Santo Amaro. / **Lote 5:** Consolação, Paraíso e São Bento. / **Lote 6:** Sé e Largo Treze. / **Lote 7:** Artur Alvim Belém, Armênia. / **Lote 8:** Brigadeiro, Trianon-Masp, Tamanduateí, Clínicas. / **Lote 9:** Carrão, Santana, Bresser e Patriarca. / **Lote 10:** Vila Matilde, Vila Madalena, Vila Mariana, Vila Prudente. / **Lote 11:** Penha, Guilhermina-Esperança, Sacomã e República.”

Para a comercialização dos espaços e serviços agregados das estações, a Cia criou uma classificação das estações em Grupos de acordo com o fluxo de usuários. São seis Grupos de estações: “**Grupo Especial**” (estações de transferência, reúne as 12 principais estações da Rede); “**Grupo A**” (estações com média superior a 100 mil usuários/dia útil, 14 estações); “**Grupo B**” (entre 50 mil e 100 mil u/du, 20 estações); “**Grupo C**” (25 mil-50 mil u/du, 10 estações) e “**Grupo D**” (abaixo de 25 mil u/du, 3 estações).

“**Grupo Especial:** Estações de Transferência: Estações: Ana Rosa, Barra Funda, Brás, Consolação, Corinthians-Itaquera, Luz, Paraíso, República, Santo Amaro, Sé, Tamanduateí e Tatuapé.

Grupo A Fluxo diário de Usuários acima de 100 mil usuários/dia útil. Estações: Anhangabaú, Artur Alvim, Belém, Brigadeiro, Capão Redondo, Carrão, Jabaquara, Santa Cruz, Santana, São Bento, São Joaquim, Tietê-Portuguesa, Trianon-Masp, e Tucuruvi.

Grupo B Fluxo diário de Usuários entre 50 mil e 100 mil usuários/dia útil. Estações: Armênia, Bresser, Campo Limpo, Clínicas, Conceição, Guilhermina – Esperança, Largo Treze, Liberdade, Marechal Deodoro, Patriarca, Pedro II, Penha, Saúde, Vergueiro, Vila Matilde, Vila Madalena, Vila Mariana, Vila Prudente, Sacomã e Santa Cecília.

Grupo C Fluxo diário de Usuários entre 25 mil e 50 mil usuários/dia útil. Estações: Alto do Ipiranga, Carandiru, Giovani Gronchi, Jardim São Paulo, Imigrantes, Parada Inglesa, Praça da Árvore, São Judas, Sumaré e Tiradentes.

Grupo D Fluxo diário de usuários até 25 mil usuários/dia útil. Estações: Adolfo Pinheiro, Vila das Belezas e Chácara Klabin.”

menor seria, respectivamente, de R\$ 1,34 milhão, R\$ 172,8 mil e R\$ 960 mil. O Potencial de Remuneração por Estação, por Grupo, seria respectivamente: “Especial”: R\$ 108.000,00; “A”: R\$ 90.000,00; “B”: R\$ 72.000,00; “C”: R\$ 54.000,00 e “D”: R\$ 30.000,00.

A última oferta, de 2017, trouxe uma alteração na divisão das estações em Lotes, na forma de remuneração e alguns parâmetros de serviço (CMSP, 2017). As Estações ofertadas foram divididas em dois grandes lotes com remuneração mínima mensal estipulada pelo período mínimo de 6 meses renovável por mais 6 meses. O “Lote 1”⁹⁸ foi composto por 40 estações, com valor mensal de R\$ 629.651,40 (total potencial de receita de R\$ 3,77 milhões ou R\$ 7,55 milhões em caso de renovação). O “Lote 2”⁹⁹, por 19 estações e valor mínimo mensal de R\$191.722,30 (totais potenciais: R\$ 1,15 milhão e R\$ 2,3 milhões, respectivamente). A remuneração mínima potencial pelo serviço de ambos os lotes chega ao montante anual de R\$ 9,85 milhões. O montante equivalia à venda 2.593.969 Bilhetes Unitários naquele ano (2017, R\$ 3,80/bilhete). O que equivale, em dia útil, a quase a soma da demanda média de usuários por dia útil das Linhas 1-Azul, 3-Vermelha e 15-Prata de Janeiro de 2020; ou supera a soma das Linhas 3-Vermelha, 2-Verde, 5-Lilás e 15-Prata de Dezembro de 2017, ano da oferta¹⁰⁰.

Além da remuneração mínima mensal, foi introduzida uma remuneração adicional de acordo com número de sessões mensais atingidas:

“Até 500.000 sessões por mês (contatos (sic) do primeiro ao último dia do período de 30 dias): 10% do valor total da remuneração devida

De 500.001 a 650.000 sessões por mês: 15%

De 650.001 a 900.000 sessões por mês: 20%

De 900.001 a 1.150.000 sessões por mês: 35%

De 1.150.001 a 1.500.000 sessões por mês: 65%

Acima de 1.500.001 sessões: 100%”

A remuneração poderia atingir o dobro do mínimo estipulado, a depender do número de acessos registrados no mês - aumento, por faixa, de 10% a 100%.

⁹⁸ Lote 1: São Joaquim, Ana Rosa, Palmeiras-Barra Funda, Santa Cecília, Marechal Deodoro, Brás, Tatuapé, Vergueiro, Corinthians-Itaquera, Luz, Santo Amaro, Consolação, Paraíso, São Bento, Sé, Largo Treze, Artur Alvim, Belém, Armênia, Brigadeiro, Trianon Masp, Tamanduateí, Clínicas, Carrão, Santa, Bresser, Patriarca, Vila Matilde, Vila Mariana, Vila Prudente, Penha, Guilhermina-Esperança, Sacomã, República, Anhangabaú, Santa Cruz, Portuguesa-Tietê, Jabaquara, Tucuruvi (CMSP, 2017:2-4).

⁹⁹ Lote 2: Capão Redondo, Campo Limpo, Conceição, Liberdade, Pedro II, Alto do Ipiranga, Carandiru, Giovani Gronchi, Jardim São Paulo, Santos-Imigrantes, Parada Inglesa, Praça da Árvore, São Judas, Sumaré, Tiradentes, Adolfo Pinheiro, Saúde, Vila das Belezas, Chácara Klabin (idem).

¹⁰⁰ Ambos os dados sobre a média de demanda de passageiros por dia útil, por Linha e por Estação para dezembro de 2017 e janeiro de 2020 estão disponíveis na seção “Transparência” do site do Metrô: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/demanda>. Acesso em: 24 fev. 2020.

A hierarquização e separação da Rede em Grupos e Lotes para algum tipo de comercialização indica que a CMSP desenvolve diferentes estratégias para novos negócios, para tentar alavancar os diversos direitos de uso como produtos mercantis impensáveis em décadas anteriores, como a conexão de internet *wireless*.

O volume de usuários que passam diariamente pelas estações, trens e espaços remanescentes do metropolitano geram simultaneamente diversas oportunidades de negócios associados ao transporte de massa, tais como usuários conectados pelo Wi-Fi, ou visualizando propagandas espalhadas pelas estações, ou peças publicitárias e a “TV Minuto” dentro dos trens, ou a aquisição de lanches, telefones, acessórios, etc. Milhões de usuários geram centenas de milhares de Reais em receitas não tarifárias por dia.

A concessão de Terminais de Ônibus Urbanos para exploração de áreas comerciais

Outra proposta estudada, que chegou ao processo licitatório, foi a de concessão de um conjunto de Terminais Urbanos integrados às estações do Metrô para reforma e ampliação da exploração comercial dos equipamentos e entornos.

Desde 1990 a CMSP vêm concedendo seus Terminais Urbanos à exploração da iniciativa privada, como Tietê, Jabaquara e Palmeiras-Barra Funda. Só que nesses casos, a concessão tinha por objeto a exploração das áreas internas aos equipamentos, sem menção às áreas edificáveis no espaço aéreo e no entorno. E também eram feitas individualmente, para cada Terminal.

O processo licitatório havia começado em 2017, com 15 Terminais incluídos (com Barra Funda Sul e Barra Funda Turístico), mas acabou sendo questionado pelo TCE-SP sobre a forma de repasse de receitas à CMSP, que acabou cancelando a licitação em março/2019 (MetrôCPTM, 2019)¹⁰¹. Logo em seguida, no início de abril, a Cia relança a edital, sem os terminais da Barra Funda e com regramento mais claro sobre as receitas e remunerações.

Na última concessão lançada, em 2019, foram 13 Terminais licitados, com suas áreas de concessão internas e as áreas edificáveis potenciais remanescentes. A área de concessão total estimada é de 103.336,04 m² e a área edificável total é 51.431,4 m² ao longo das Linhas 1 e 3 nas Zonas Norte e Leste. A expectativa era de geração de um mínimo de R\$ 10,2 milhões de receita anual e de economia de R\$ 22 milhões em administração, manutenção, operação e vigilância (CMSP, 2019).

A concessão inclui no arrendamento de 10 anos a implantação e operação de empreendimentos de, no mínimo, 84.148,69 m², com metas graduais para o 48o, 84o e 120o mês do contrato (CMSP, 2019: 3). A

¹⁰¹ MetrôCPTM, 11/03/19, “**Metrô cancela licitação de 15 terminais de ônibus ligados às suas estações**”. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/metro-cancela-licitacao-de-15-terminais-de-onibus-ligados-as-suas-estacoes/>. Acesso em: 26 fev. 2020.

remuneração proposta era de um mínimo mensal de R\$ 855.000,00, além da oferta inicial, ou 8% do faturamento bruto mensal dos empreendimentos, o que for maior (*idem*). As rendas podem ser compostas por: aluguel de espaços comerciais, exploração de estacionamento, publicidade, receitas financeiras e demais contratos firmados pela concessionária (*ibidem*: 4). A execução contratual ainda prevê investimento mínimo de R\$ 302 milhões e a formação obrigatória de uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) com capital social mínimo de R\$ 27,18 milhões (*ibid.*: 64). Parte dos Terminais não possui área edificável suplementar, tendo somente ABL inicial de 280,78 m² e um potencial de ampliação, sob aprovação e supervisão da CMSP. Ver Tabelas:

Tabela 15 - Terminais de Ônibus Urbanos, áreas de concessão e áreas edificáveis (CMSP, 2019)

Linha	Terminal	Área de Concessão (m ²)	Área Edificável (m ²)
1	Santana	9.126,02	8.674,05
1	Ana Rosa	4.010,74	2.531,70
3	Patriarca Norte	8.209,48	6.210,00
3	Vila Matilde Norte	11.979,44	4.004,85 5.963,53
3	Carrão Norte	11.912,87	3.240,85 3.870,38 3.476,91
3	Tatuapé Norte	9.583,61	5.950,77
3	Tatuapé Sul	5.701,03	7.508,36
Total	7	60.523,19	51.431,4

Fonte: CMSP (2019: 2-3). Organização, adaptação e cálculo dos totais pelo autor.

Tabela 16 - Terminais de Ônibus Urbanos não edificáveis e áreas de concessão (CMSP, 2019)

Linha	Terminal	Área de Concessão (m ²)
1	Parada Inglesa	2.913,06
1	Armênia	2.734,76
3	Artur Alvim	7.663,00
3	Penha Norte	13.393,16
3	Carrão Sul	11.583,17
3	Brás	4.525,70
Total	6	42.812,85

Fonte: CMSP (2019: 4). Organização, adaptação e cálculo dos totais pelo autor.

Os Shopping Centers e os Empreendimentos Associados no Metropolitano

O tipo “**Shopping Center**”, em desenvolvimento pela CMSP desde o início dos anos 1980, passou a ser um dos principais negócios imobiliários da Cia a partir do final dos anos 1990, quando da inauguração do Shopping no Tatuapé (1997) e evoluiu até a inauguração do Shopping no Tucuruvi (2013). Nesse período foram inaugurados 5 empreendimentos associados e realizadas ampliações em dois deles (Santa Cruz e Itaquera).

| 281

Os dados referentes a cada empreendimento e ao conjunto estão na Tabela a seguir. O primeiro, Metrô Tatuapé, continua a ter o maior número de lojas (377 do total de 1.249) e a segunda maior Área Bruta Locável (ABL, mais de 36.000 m² do total de 171.740 m²) e o segundo maior estacionamento (2.030 de 9.146 vagas). O penúltimo a ser inaugurado, o Metrô Itaquera, desponta com a maior ABL (mais de 65.000 m²) e o maior estacionamento (3.562 vagas), além do segundo maior número de lojas (260). Juntos, Tatuapé e Itaquera concentram mais da metade dos espaços relativos do conjunto.

A Cia, como proprietária e concessionária desses centros comerciais expandiu sua presença comercial pelas suas principais Estações e centralidades nas Zonas Leste (Tatuapé e Itaquera), Sul (Santa Cruz) e Norte (Tucuruvi) e se tornou uma das maiores proprietárias de áreas em centros comerciais da Cidade. Se dentro e próximo às entradas de suas estações ela possui 766 áreas comerciais divulgadas em janeiro/2020, mais que as 374 divulgadas pela Folha em junho/2019 e as 343 ofertadas até agosto/2019, ainda assim representam pouco mais da metade das 1.249 lojas dos empreendimentos associados. O Metrô-SP é proprietário ao todo de **2.015** espaços comerciais em 57 pontos (Estações, Terminais e Empreendimentos) pela Cidade de São Paulo.

Como já mencionamos, o modelo de negócio “shopping center” é uma evolução em relação ao modelo da “obra especulativa” tipificado por Connolly (2018). Ele se baseia em institutos formais e informais dos direitos derivados da propriedade fundiária, imobiliária e das relações de aluguel, vendas e participações estabelecidas entre o incorporador e/ou proprietário do empreendimento e os locatários, que usam os espaços disponibilizados para suas atividades comerciais, produtos e serviços (Gasperin, 2018; Peres/PUC-SP, 2018).

A forma de propriedade da empresa e do empreendimento contém uma grande diversidade de tipos e arranjos (como verificamos cruzando a base de dados do IPTU da Prefeitura de São Paulo com sites de dados referentes a CPNJs), com uma certa predominância do “condomínio edilício” dentre outras formas de registro e formalização das edificações e do capital correspondente.

A administração do empreendimento em funcionamento é feita sob o molde da administração condominial centralizada, onde as decisões sobre manutenção, padrões, sistemas, espaços etc. cabem ao administrador designado pelos proprietários e/ou acionistas-controladores do empreendimento, em detrimento dos proprietários e/ou locatários dos espaços (idem; ibidem).

A maioria deles também possuem associações dos lojistas para administrar fundos relativos às cotas de publicidade e propaganda, reunidas para impulsionar as marcas do shopping e dos lojistas e realizar promoções e eventos sazonais e culturais.

As origens do modelo de negócio estão nas galerias e centros comerciais dos anos 1960 – como o Shopping Lapa, Iguatemi, Center 3 e a Galeria do Rock (Grandes Galerias) – evoluindo com a agregação de uma gama cada vez maior de comércios e serviços dentre os empreendimentos. Atualmente até mesmo os grandes centros comerciais populares no Centro e no Leste paulistanos passam a adotar uma organização semelhante, como Mega Polo Moda (o pioneiro) e a Cidade das Compras (o maior).

Houve uma diversificação na natureza jurídica e das formas de propriedade específicas (condomínio, sociedades, consórcios, Fundos de Investimento Imobiliários etc.). A base dos negócios são as receitas de vendas e alugueres dos espaços comerciais e a gestão das rendas individuais e coletivas (Gasperin, 2018).

Elementos que constituem uma estrutura complexa de negócios e fluxos de receita e renda que envolvem o imobiliário e as relações contratuais de aluguel, mas não se resumem a isto (idem).

Vamos agora elencar os agentes e os instrumentos típicos dum Shopping Center:

Empreendedor(a) – executa o planejamento, projeto, implantação e mix de lojas.

Controlador(a) – entidade que recebe parte dos fluxos financeiros, detém o capital social (total ou parcial) e controla direta ou indiretamente o patrimônio material/imaterial.

Administrador(a) – condomínio (ou forma “assemelhada”) que administra contratos, normas e fluxos financeiros.

Associação de Lojistas – organização que representa os lojistas e gere o FPP.

Shopping/Estacionamento – bens e ativos patrimoniais materiais e imateriais.

Aluguel – predominam os contratos com pagamento mínimo mais percentual mensal das vendas.

Coefficiente de Rateio de Despesas (CDR) – taxa diferenciada paga pelos lojistas para administração e manutenção do empreendimento.

Fundo de Publicidade e Propaganda (FFP) – cotizado pelos lojistas e administração e gerido pela Associação para promover as lojas e o empreendimento.

Mídias eletrônicas – presença crescente nos estabelecimentos e passou a ser um novo nicho de negócio para rentabilizar os espaços de passagem, alimentação e descanso. Dentro dos centros, nas estações (Metrô, CPTM, ViaQuatro, ViaMobilidade; EletroMídia etc.), paradas de ônibus, terminais e dentro dos carros coletivos os espaços de visibilidade são comercializados e exibem peças publicitárias incessantemente.

Construção e ocupação do espaço – Área do Terreno geralmente extensa, Área Construída maximizada e Área Bruta Locável maior possível para intensificar a ocupação e a renda.

Organização do espaço – o mix de lojas é determinado com cláusulas monopolistas e um “zoneamento” para intensificar os fluxos e as vendas na Área Bruta Locável (ABL).

Classe social e clientela – o público alvo de frequentadores e consumidores do empreendimento, geralmente focado em determinada classe social (Alta, Média, Baixa).

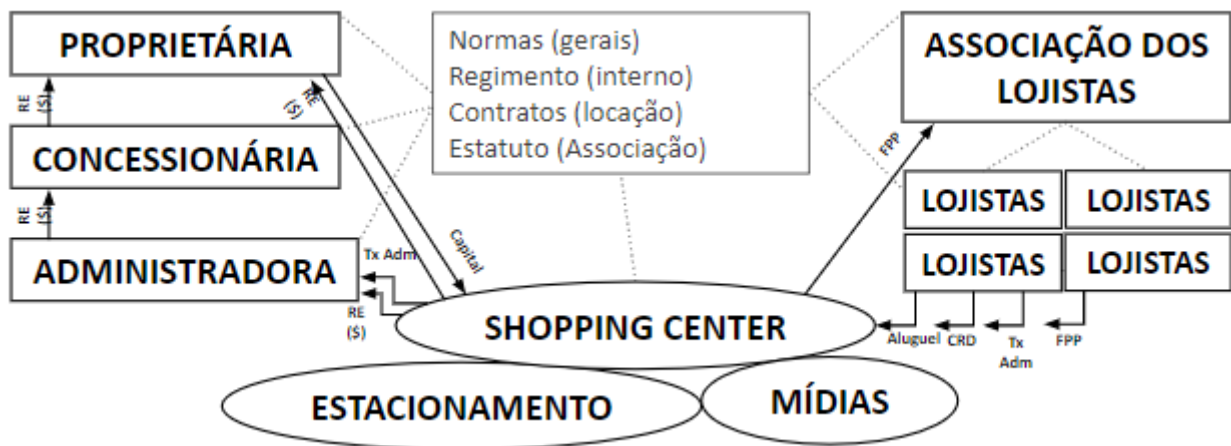
Controle e permeabilidade – sistemas internos de segurança, monitoramento e seletividade social internos ao empreendimento.

A combinação de estações, terminais e shoppings amplia a aglomeração de pessoas e as oportunidades de realização de negócios diversos que geram lucros e rendas para as empresas envolvidas. Se décadas atrás as galerias comerciais, os estacionamento e os pequenos espaços comerciais se multiplicavam com certa parcimônia pela Cidade, em tempos recentes eles foram substituídos por formas mais intensivas para aumentar a extração de rendas de monopólio geradas pelos fragmentos da metrópole. Grandes centros comerciais surgiram nos eixos de deslocamento, agregaram os estacionamento e supermercados, os espaços para mídia perderam a fixidez com a instalação de equipamentos multimídia e se generalizaram pela metrópole. Os pequenos contratos sazonais viraram contratos multimilionários que agregam milhares de pontos em concessões monopólicas (como as atuais da EletroMídia em São Paulo e outras Cidades e redes).

Além do manejo dos fluxos das massas pelas redes de transporte, as áreas de passagem, os dados das redes móveis e mesmo os olhares e compras realizadas nos deslocamentos cotidianos são centralizadas em grandes fundos e contratos financeiros. Os ritmos metropolitanos, da passagem e do consumo das massas (como analisa Lefebvre) e os lugares outros, de abertura e fechamento, passagem e controle seletivos (como sugeriu Foucault) são capturados e gerenciados para ampliar rendas e receitas empresariais.

Abaixo um fluxograma adaptado de Gasperin (2018: 13) mostra a organização típica dum Shopping Center.

Figura 53 – Fluxograma da organização, agentes e fluxos econômicos dum Shopping Center (Gasperin, 2018)



LEGENDA

Aluguel – pelo uso do espaço

CRD – Coef. de Rateio de Despesas

FPP – Fundo de Promoção e Propaganda

RE (S) – Resultado Econômico (lucro)

Tx Adm – Taxas Administrativas

..... – relação normativa

→ – fluxo econômico

Fonte: Gasperin (2018: 13). Adaptado pelo autor.

Como vimos anteriormente, nos modelos de “construção especulativa” (Connolly, 2018), no modelo “*sui generis*” do Shopping Iguatemi (CMSP, 1974) e nas concessões comerciais ferroviárias (RFFSA, FEPASA, idem), a constituição dum modelo próprio de exploração comercial dos espaços pelo Metrô-SP juntou vários elementos desses modelos e implantou a comercialização de espaços com uma gama de concessionários privados e público alvo diversificado.

A implantação da rede metroviária abrangendo o Centro e gradualmente parte das Zonas Sul, Norte, Leste, Oeste, atravessando diversos perfis sócio-demográficos (com predominância das classes baixa e média) pelas estações e no entorno permitiu que alguns pontos estratégicos pudessem ser explorados de modo mais intenso.

Assim surgem estudos e propostas para as novas áreas construídas em São Bento, Barra Funda, Marechal Deodoro, Tatuapé, Santa Cruz, Itaquera, Tucuruvi etc. Do fim dos anos 1990 ao fim dos 2010, o Metrô realiza uma série de concessões de áreas de sua propriedade para construção e exploração comercial de shopping centers em parceria com empresas privadas que atuam no setor de projeto, incorporação e

administração destes centros. Os dados da Tabela abaixo mostram os “empreendimentos associados” do Metrô e sócios construídos entre 1995-2013 (aqui ainda não consta o Pátio Boulevard São Bento, reformado em concedido em 2018; detalhes mais adiante). No mercado de shoppings centers na Capital e na RMSP (dados adiante) a CMSP se consolida como uma das maiores proprietárias (em área locável e número de lojas) em parceria com outras grandes proprietárias e administradoras. É o caso da AD Shopping e AD Mall, brMalls, Ancar Ivanhoe e a Saphyr. No período esse grupo conseguiu implantar em média um shopping center a cada 3,6 anos. O ritmo iria diminuir a partir de 2013 para 3,8 anos.

Tabela 17 - Empreendimentos associados do Metrô-SP (2004-2017)

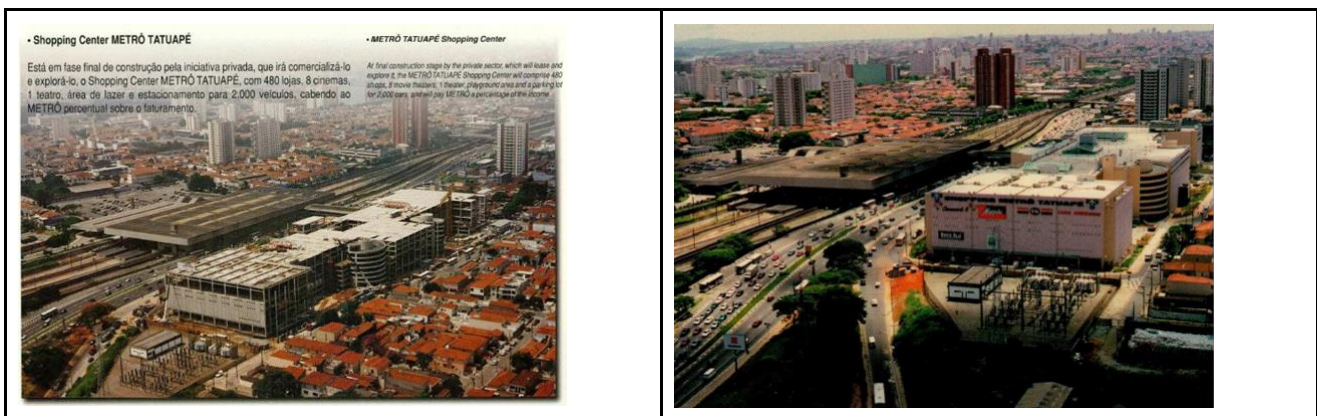
Empreendimento	Ano	Total de Lojas	Área Bruta Locável (ABL, m ²)	Área Construída (m ²)	Estacionamento (vagas)	Atual concessionário
Shopping Metrô Tatuapé	1997	377	36.462	139.539,19	2.030	AD Shopping
Shopping Metrô Santa Cruz	2001	140	16.925	67.334,22	1.044	brMalls
Shopping Metrô Itaquera	2007	260	65.505,79	33.306*	3.562	Avancar Ivanhoe Shopping Centers
Shopping Metrô Boulevard Tatuapé	2007	200	20.000	60.000	800	AD Mall
Shopping Metrô Tucuruvi	2013	223	32.848		1.710	Saphyr Shopping Centers
Total	5	1.249	171.740,79	300.179,41*	9.146	5

Fonte: CMSP (2004; 2017); Shopping Itaquera (shoppingitaquera.com.br); Shopping Tucuruvi (Book Comercial). Cálculo dos totais e organização pelo autor.

Vejamos agora brevemente a evolução dos empreendimentos associados do Metrô:

Em 1995 foi iniciada a construção do **Shopping Metrô Tatuapé** (incluindo a modernização do Terminal de Ônibus Urbanos Tatuapé Sul). O shopping foi projetado com 480 lojas, 3 lojas-âncora, 8 cinemas, 1 teatro e estacionamento com 2.000 vagas, totalizando uma área comercial de 36.485 m². O término da obra estava previsto para 1997. E o Metrô teria uma participação nas receitas do Shopping, além de incorporar o bem em seu patrimônio (*idem*).

Figura 54 - Shopping Center Metrô Tatuapé em construção (1996) e inaugurado (1997), CMSP (1997)



Fonte: CMSP (1997: 23; 1998: 32). Organização do autor.

Em 1996, além do avanço das obras do Shopping Tatuapé, começaram as atividades promocionais (temporárias) nos espaços internos das estações (CMSP, 1997). O Relatório de 1997 detalha melhor a atividade:

“A partir de fevereiro, foi efetivado, diretamente pelo METRÔ o processo de comercialização de espaços internos disponíveis nas estações para instalação de estandes, com a finalidade de promoções de produtos, recebimento de propostas de assinatura e vendas por adesão, com entrega posterior das mercadorias. Foram instalados 624 estandes no ano, proporcionando uma arrecadação de R\$ 1,8 milhão (...)” (idem: 30-32).

O Shopping Center Metrô-Tatuapé foi inaugurado em outubro. A remuneração contratual foi de R\$ 2,0 milhões nos primeiros anos (não especificados no texto) e depois uma remuneração pela participação no faturamento. A Estação Tatuapé apresentou uma demanda média acrescida de 15% nos dias úteis, 30% aos domingos e 60% aos sábados (idem). Em 1998 foram ampliados o funcionamento do Shopping e iniciada a cobrança no estacionamento (aumento na arrecadação em 30%) e das atividades promocionais nos (?) Terminais e Estacionamentos integrados. Houve a transferência dos ativos metropolitanos, educacionais e culturais (Anel Metropolitano, Memorial da América Latina, creches do Programa Turma da Rua e os bens do Sistema Metropolitano de Transportes sobre Pneus), o total (R\$ 1,3 bilhão nominal) foi usado como compensação da dívida de R\$ 2,5 bilhões assumida pelo Governo e a diferença (R\$ 1,2 bilhão) foi subscrita ao capital social da Cia.

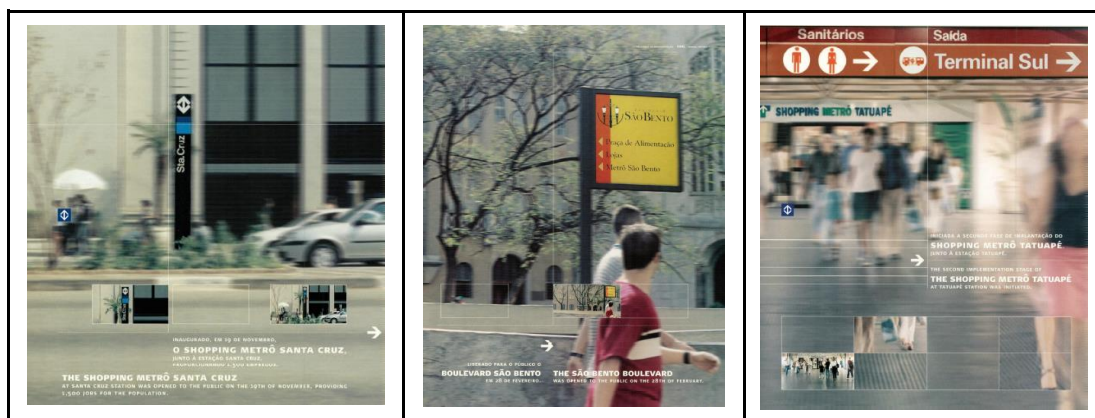
Em 1999 as concessões na área de **telecomunicações** (instalação de equipamentos e cabos de fibra óptica nas estações). Foram iniciadas as obras do **Shopping Metrô Santa Cruz** - 110 lojas, 14 cinemas, 1 teatro, estacionamento com 650 vagas. A construção envolveu investimento de R\$ 20 milhões (R\$ 79,9 milhões) do concessionário e pelo menos R\$ 25 milhões (R\$ 99,9 milhões) de remuneração contratual ao Metrô. O espaço comercial junto à Estação São Bento também envolveu contratação para reforma do espaço existente e construção de um novo conjunto comercial (CMSP, 2000).

Em 2001 foram inaugurados o **Boulevard São Bento** (março) e o **Shopping Metrô Santa Cruz** (novembro); em maio foi aprovado em aditivo do contrato para a expansão do **Shopping Metrô Tatuapé**, no terreno de 12.500 m² ao norte da Estação (CMSP, 2002: 52-56). Shopping Santa Cruz, dados: área construída de 67.000 m², 38.000 m² de área locável, 29.000 m² de estacionamento (1.030 vagas), praça de alimentação, 130 lojas, e 11 cinemas. Os investimentos da concessão incorporaram R\$ 43,8 milhões (R\$ 142,9 milhões) ao patrimônio da CMSP; a remuneração mensal é de 27% do faturamento ou mínimo estipulado em contrato, o que for maior (CMSP, 2002: 52-56). O Boulevard São Bento foi inaugurado com 42 lojas e esquema de remuneração igual ao do Santa Cruz (*idem*).

No ano de 2001 foram desenvolvidos ainda projetos iniciais para **implantação do Shopping Metrô Itaquera**, com a publicação do edital para construção e implementação prevista para 2002 (*ibidem*).

Em 2002 foram consolidadas as atividades e uma ampliação do Shopping Santa Cruz: 1.200 vagas no total de estacionamento, 140 lojas, 3.000 lugares (e uma das maiores bilheterias da América Latina) no cinema e 800 lugares na praça de alimentação (CMSP, 2003). O aumento no fluxo de passageiros da Estação (8%, 23,4% e 25% em dias úteis, sábados e domingos) proporcionou uma receita extra estimada em R\$ 151.000/ano (R\$ 399,5 mil). As obras de **reforma do Terminal Tietê** melhoraram as 74 unidades comerciais e ampliaram em 40% as vendas das 19 lojas de alimentação. O Shopping Metrô Itaquera teve o edital de outorga de concessão (CDRU) publicado e os dados estimados: 33.306 m² de área construída, 151 lojas, a previsão de investimento pelo concessionário era de R\$ 57 milhões (R\$ 150,8 milhões).

Figura 55 - Shopping Metrô Santa Cruz, Boulevard São Bento e Shopping Metrô Tatuapé (2002)



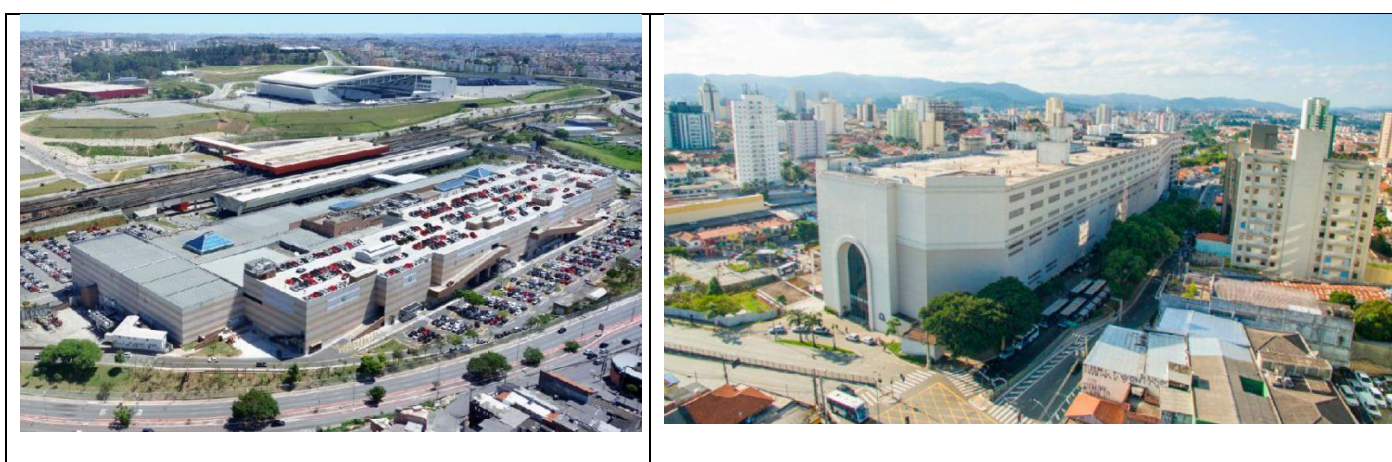
Fonte: CMSP (2002: 7-9). Organização do autor.

Em 2005 foram inaugurados o **Shopping Metrô Tatuapé 2** e o **Shopping Metrô Itaquera**, além de ser contratada a **construção do Shopping Metrô Tucuruvi** (CMSP, 2006). O Shopping Metrô Santa Cruz estava em obras de ampliação: mais um piso de lojas previsto para 2006. O **Shopping Boulevard Tatuapé** (em maio) e o **Shopping Metrô Itaquera** (em novembro) foram inaugurados em 2007 (CMSP, 2008).

Em 2009, os projetos do Shopping Metrô Tucuruvi e de um **Centro Comercial na Vila Madalena** estavam em aprovação na Prefeitura, e foi implantado um novo sistema de estacionamento, o “E-Fácil”, com três estacionamentos novos em Itaquera, Marechal Deodoro e Bresser-Mooça e previsão de mais 10 até 2010 (CMSP, 2010).

Em 2011 vários projetos comerciais estavam em concepção, projeto ou aprovação/implantação: o Shopping Tucuruvi (já remunerando a CMSP por estipulação contratual) e o centro comercial de **Vila Mariana** (idem), os projetos do centro comercial na Vila Madalena continuava em aprovação na Prefeitura e o do **Shopping Jabaquara** em estudo (CMSP, 2012). O **Shopping Tucuruvi foi inaugurado em abril de 2013**, contribuindo para aumentar as receitas com Shoppings em 22,5% (CMSP, 2014).

Figura 56 – Shopping Metrô Itaquera e Shopping Metrô Tucuruvi (2014; s.d.)



Fonte: Shopping Metrô Itaquera (2023); Shopping Metrô Tucuruvi (2023). Disponível em:

<https://www.shoppingitaquera.com.br/shopping-metro-itaquera;>

Acima temos fotografias aéreas da época de inauguração da expansão do Shopping Metrô Itaquera no primeiro plano e a Arena Corinthians, Estação-Terminal em segundo plano (2014) e do Shopping Metrô Tucuruvi e entorno (sem data). O terreno vastíssimo do Itaquera permite uma implantação menos verticalizada que os shoppings construídos em terrenos menores em áreas mais adensadas, como Tucuruvi, Tatuapé e Santa Cruz.

O movimento de expansão dos empreendimentos associados parou com a inauguração do Tucuruvi. Os empreendimentos estudados, previstos e/ou contratados – respectivamente Vila Mariana, Vila Madalena e Marechal Deodoro – ainda não foram construídos. Se considerarmos um período mais longo da implantação de centros comerciais no Metrô, desde a inauguração da galeria na Estação São Bento (1975) até a sua reforma e transformação em Shopping (2018), temos 6 empreendimentos em 43 anos ou um ritmo médio de 1 centro comercial a cada 7,1 anos.

Em outubro de 2014 um novo contrato foi assinado: com a RFM Nacional Shopping, para a construção do **Shopping Marechal Deodoro** com 12.055 m² de área bruta locável (CMSP, 2015). Ou seja, 32 anos se

passaram até que houvesse a contratação para construção do centro comercial na Marechal Deodoro, concebido pela Cia em 1982. Nos últimos anos, parece que o empreendimento pode ser agregado ou substituído por uma nova sede da Cia ou complexo administrativo e comercial.

Vamos considerar agora esses empreendimentos metroviários no contexto do mercado de centros comerciais nos municípios servidos pela rede metroferroviária em São Paulo. A maior concentração (em todas as variáveis) se dá na Capital (São Paulo/SP) e outros 19 municípios da RMSP e da RMJ, 18 na Grande São Paulo mais o Município de Jundiaí. Ao todo são **119 centros comerciais** (na maioria **shopping centers** – recinto semi-fechado, climatizado e com administração condominial centralizada; mas também inclui algumas **galerias** – recinto aberto, não climatizado administrado pelo proprietário e/ou condomínio; e **open malls** que possui características híbridas entre shoppings e galerias). Do total **80** estão em São Paulo/SP (inclusos os 6 do Metrô-SP e cia), **37** em 18 municípios da RMSP e **2** em Jundiaí (RMJ) – dados levantados na ABRASCE (2021-2022); PMSP (2015; 2018; 2020); base do IPTU no Geosampa (PMSP, 2022) levantamento nos sites dos empreendimentos; levantamento via Google Maps; Google Earth e Wikimapia; e em sites com dados de CNPJ.

O período de inauguração vai de 1958 (do Conjunto Nacional) até 2021 (a Feira da Madrugada/Circuito de Compras) – **119 centros em 63 anos** ou ritmo médio de quase **1,3 centro** por ano. Na Capital, com o maior período e mais centros, o ritmo é igual (**1,3/ano**) e nos demais municípios, 39 centros em 38 anos (1980-2018), igual a 1,02/ano. O ritmo do **Metrô-SP com 6 centros em 43 anos** (1975-2018), da inauguração à reinauguração do “Boulevard São Bento” e dos demais construídos no intervalo, é de **0,14/ano** – aquém do regional e do municipal. Indicador duma lenta evolução da implantação de áreas comerciais mais amplas, da primeira galeria ao último shopping. Sem considerar o Boulevard São Bento, e só os 5 shoppings construídos pelos concessionários privados em 16 anos (1997-2013), o ritmo aumenta a **0,31 centro/ano** (no mesmo período foram inaugurados 30 centros na Cidade, 21 na RMSP e 1 em Jundiaí – ritmos médios de 1,9, 1,3 e 0,06/ano).

Apesar da evolução relativamente lenta dos empreendimentos comerciais metroviários, o conjunto tem destaque no mercado paulistano. Se pensarmos que o grupo monopoliza os ‘shoppings-estação’ e uma ABL de 175,5 mil m² (2018), superior ao 2º município com maior ABL (159,6 mil m², São Bernardo do Campo/SP). Vejamos os dados com agregações diversas nas Tabelas a seguir:

Tabela 18 – Dados dos Centros Comerciais na RMSP, RMJ, Capital e do Metrô-SP e concessionárias

Região, Município ou Grupo	Inauguração	Proprietário / Administração / Comercialização	Centros Comerciais (un.)	ABL (Área Bruta Locável, m²)	AC (Área Construída, m²)	ATT (Área Total do Terreno, m²)	Pisos (un.)	Lojas (un.)	Cinemas (salas)	Estacionamento (vagas)	Áreas (E)		
											Vaga (x 10m²)	Circulação (x 3m²)	Total (vaga + circ.)
Região Metropolitana de São Paulo (18 Municípios)	1980-2018	36 empresas (ver Tabela).	37	1.041.897	2.085.040	2.023.821	90	5.487	188	52.826	528.260	158.478	686.738
Região Metropolitana de Jundiaí (Jundiaí)	1989-2012	Multiplan; Maxi Shop. & Lumine	2	75.488	205.845	132.000	6	463	17	4144	41.440	12.432	53.872
Capital (São Paulo)	1958-2021	68 empresas (ver nota)	80	2.204.274	6.307.893	4.709.273	225	24.177	314	119.678	1.196.780	359.034	1.555.814
Metrô-SP e concessionárias (incl. Na Capital)	1975-2013	Metrô-SP, AD Shopping, AD Mall, Ancar Ivanhoe SC, brMalls, Saphyr SC, Cons. Scopus & Ita S.C.	6	175.516	536.831	224.020	22	1.045	36	8.975	89.750	26.925	116.675

Fontes: PMSP (2015; 2018; 2020); Geosampa (2022); ABRASCE (2022); sites dos shoppings (ver Referências).

Tabela 19 – Dados dos Centros Comerciais do Metrô-SP e concessionárias (2021)

Shopping Center	Inauguração	Proprietário/ Administração	ABL (Área Bruta Locável, m²)	AC (Área Construída, m²)	ATT (Área Total do Terreno, m²)	Pisos	Lojas	Cinemas	Estacionamento (vagas)	Áreas (E)			Classe Social (%)				Endereço
										Vaga (x 10m²)	Circ. (x 3m²)	Total (vaga + circ.)	A	B	C	D	
Shopping Boulevard Metrô Tatuapé	2007	Metrô-SP / AD Shopping / AD Mall	19.003	61.036	14.439	4	120	5	822	8.220	2.466	10.686	18	58	23	1	Rua Gonçalves Crespo, 78 Tatuapé - SP
Shopping Metrô Itaquera	2007	Metrô-SP / Ancar Ivanhoe Shopping Centers	69.263	179.283	119.330	3	260	8	3000	30.000	9.000	39.000	14	52	33	1	Av. José Pinheiro Borges, S/N Itaquera - SP
Shopping Metrô Santa Cruz	2001	Metrô-SP / brMalls	19.258	53.201	7.916	5	132	9	925	9.250	2.775	12.025	18	58	22	2	Rua Domingos de Morais, 2564 Vila Mariana - SP
Shopping Metrô Tatuapé	1997	Metrô-SP / AD Shopping / AD Mall	33.408	121.339	32.129	4	248	8	2040	20.400	6.120	26.520	20	57	22	1	Rua Domingos Agostin, 91 Tatuapé - SP
Shopping Metrô Tucuruvi	2013	Metrô-SP / Saphyr Shopping Centers	32.848	118.000	44.498	5	225	6	2188	21.880	6.564	28.444	8	55	23	14	Av. Doutor Antonio Maria Laet, 566 Parada Inglesa - SP
Pátio Metrô São Bento	2018 / 1975	Metrô-SP / Consórcio Scopus Constr. e Ita Shopping Center	1.736	3.972	5.708	1	60	0	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	Largo São Bento 109 - SP
Total			175.516	536.831	224.020	22	1.045	36	8.975	89.750	26.925	116.675					

Fontes: PMSP (2015; 2018; 2020); Geosampa (2022); ABRASCE (2022); sites dos shoppings (ver lista em Referências).

Tabela 20 – Dados dos Centros Comerciais por Município na RMSP e RMJ (2021)

Shopping Center	Inauguração	Proprietário / Administração / Comercialização	Centros Comerciais (un.)	ABL (Área Bruta Locável, m ²)	AC (Área Construída, m ²)	ATT (Área Total do Terreno, m ²)	Pisos (un.)	Lojas (un.)	Cinemas (salas)	Estacionamento (vagas)	Áreas (E)		
											Vaga (x 10m ²)	Circulação (x 3m ²)	Total (vaga + circ.)
São Paulo	1958-2021	68 empresas (ver nota)	80	2.204.274	6.307.893	4.709.273	225	24177	314	119.678	1.196.780	359.034	1.555.814
Santo André*	1996-2013	AD Shop./AD Mall; CPP- Cyrela; AD Shop. & Vinci SC; Grupo Coop & UAP Seguros	4	159.611	302.980	205.177	10	824	21	6.700	67.000	20.100	87.100
Guarulhos*	1989-2015	Gazit Brasil; Grupo General SC&O; Grupo Sonda	5	153.327	159.347	160.585	14	734	36	7.410	74.100	22.230	96.330
Osasco*	1995-2009	B7 Part. & Adm. Osasco Shop.; Savoy Imob.; Saphyr Shop.	4	147.863	383.700	379.685	12	666	21	9.839	98.390	29.517	127.907
Barueri	1992-2011	Cond. Alpha Square Mall; Iguatemi SC; Grupo General SC&O; brMalls	4	121.877	139.486	319.786	10	626	27	4.924	49.240	14.772	64.012
São Bernardo do Campo	1980-2013	Ancar Ivanhoe; brMalls; Alliansce Sonae SC	3	103.994	291.387	184.190	11	541	22	5.684	56.840	17.052	73.892
Jundiaí	1989-2012	Multiplan; Maxi Shop. & Lumine	2	75.488	205.845	132.000	6	463	17	4144	41.440	12.432	53.872
São Caetano do Sul*	?-2011	?; Multiplan	2	51.608	146.025	73.465	7	250	7	2.450	24.500	7.350	31.850
Taboão da Serra	2002-2016	Alliansce Sonae SC; FII Vida Nova	2	51.314	139.271	207.748	3	256	5	4.915	49.150	14.745	63.895
Mauá	2002	Grupo Peralta	1	50.309	134.872	86.995	1	255	8	2.000	20.000	6.000	26.000
Itaquaquecetuba	2015-2017	Tenco Shop.; Grupo D'Avó	2	42.684	49.770	79.513	2	345	10	1.633	16.330	4.899	21.229

Mogi das Cruzes	1991	HBR Realty	1	34.792	60.306	100.674	1	200	7	1.717	17.170	5.151	22.321
Carapicuíba	2015	Grupo Del Rey	1	24.877	80.280	21.120	5	163	5	1.087	10.870	3.261	14.131
Suzano	2000	HBR Realty	1	23.692	48.889	50.145	1	127	5	1.400	14.000	4.200	18.200
Cajamar	2016	RGR Empreend. Imob.	1	17.403	33.763	65.521		100	3	980	9.800	2.940	12.740
Diadema	2018	Grupo Bem Barato	1	14.200	36.143	16.745	2	75	4	720	7.200	2.160	9.360
Franco da Rocha	2017	Shop. Franco da Rocha	1	13.120	21.518	10.006	2	73	0	269	2.690	807	3.497
Cotia*	2013-?	Brick Adm. & VCM Adm.; ?	2	12.900	17.987	26.770	4	105		328	3.280	984	4.264
Itapeverica da Serra	2013	Sun Shop. & WE9 Empreend.	1	11.057	25.908	6.568	4	87	4	300	3.000	900	3.900
Itapevi	2011	Cons. Lopes-Mapedi	1	7.269	13.408	29.128	1	60	3	470	4.700	1.410	6.110
20	1958-2021	104	119	3.321.659	8.598.779	6.865.094	321	30127	519	176648	1.766.480	529.944	2.296.424
Total													

Fontes: PMSP (2015; 2018; 2020); Geosampa (2022); ABRASCE (2022); sites dos shoppings (ver lista em Referências).

Os dados revelam uma expansão da forma ‘shopping center’ por vários municípios metropolitanos, a primazia paulistana e a existência de um mercado complexo, segmentado e competitivo, ainda que em processo de centralização desses capitais em grandes grupos.

Há uma distribuição extremamente desigual dos equipamentos nos municípios. A Capital concentra mais de dois terços deles (67,8% do total), enquanto 10 municípios possuem de 2 a 5 (25,1%) e outros 9 municípios possuem apenas 1 (7,5%). Esta concentração tem como determinantes o tamanho dos mercados consumidores, a composição demográfica (classes sociais e renda) e as dinâmicas comerciais, fundiária e imobiliária. Bem como a distância do centro metropolitano e entre os equipamentos existentes e consolidados. O último grupo é composto por municípios mais periféricos, com menor renda e porte populacional pequeno ou médio (com exceção de Mogi das Cruzes, que tem renda maior). O grupo intermediário é composto por municípios no entorno imediato da Capital (exceção de Jundiaí), de porte médio ou grande e renda mais elevada.

O mercado de centros comerciais, embora viva um movimento de centralização dos capitais em grandes grupos, ainda tem muitas empresas desenvolvendo projetos, incorporação, construção, venda/aluguel e gestão. Embora não nem todos disponibilizem os dados de todas as empresas envolvidas, listamos a maioria das empresas que tem alguma participação na propriedade e/ou incorporação e gestão deles de acordo com as bases supracitadas. Na Capital são 68 empresas/condomínios localizados e 36 nas outras cidades. As maiores empresas (ou grupos) incluem marcas mais antigas e consolidadas no mercado como: Iguatemi Empresa de Shoppings Centers S.A., Multiplan, Grupo Baumgart/ Center Norte, Savoy Imobiliária e Construtora Ltda, brMalls, Cyrela Commercial Properties, AD Shopping/AD Mall, Lumine Soluções, HBR Realty, General Shopping, Saphyr Shopping Centers, Grupo São Joaquim, Maxim Administração e Participações S.A., JHSF Malls S.A./JHSF Shopping Centers & Fashion Retail S.A., BBM Shoppings, ENASHOP LTDA, Aliance Sonae Shoppings Centers S.A., Ancar Ivanhoe, Carrefour Properties, Gazit Brasil.

As formas jurídicas específicas adotadas pelas empresas são diversas e incluem a categoria de condomínio edilício (que pode ser combinada a outras formas de propriedade do capital). Neste quesito as fontes divergem: a base de dados do IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano) disponibilizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo (no Geosampa, 2022 – ver em Referências) diverge dos dados de sites que disponibilizam informações sobre os CNPJs (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – ver em Referências). Contrastadas as bases, temos algumas combinações diferente entre tipo e disponibilidade (acessibilidade) da forma de propriedade do estabelecimento – “condomínio edilício” ou outros (empresas ou outras formas) nos registros **PMSP/Geosampa e CNPJ dos centros comerciais na Capital (São Paulo/SP)**:

Em outras palavras: **Quais as formas e combinações possíveis de propriedade? É condomínio ou não?**

(condomínio em ambas as bases) – sim/sim: 13 estabelecimentos¹⁰²,

(condomínio na 1ª, Não Disponível na 2ª, ND) – sim/N.D.: 6 estabelecimentos,

(condomínio na 1ª, outros na 2ª) – sim/não: 9 estabelecimentos,

(outros em ambas as bases) – não/não: 35 estabelecimentos,

(outros na 1ª e N.D. na 2ª) – não/N.D.: 2 estabelecimentos,

(outros na 1ª e condomínio na 2ª) – não/sim: 14 estabelecimentos¹⁰³,

(N.D. na 1ª e outros na 2ª) – N.D./não: 1 estabelecimento¹⁰⁴.

Vale registrar que um mesmo estabelecimento pode envolver diversas formas de propriedade interligadas. Por exemplo ser um Condomínio Edifício e ser registrado como uma Sociedade Empresária Limitada ou um Consórcio (simples, empreendedor ou de sociedades), Sociedade Anônima (fechada ou aberta¹⁰⁵), Sociedade de Propósito Específico¹⁰⁶, Fundo de Investimento Imobiliário¹⁰⁷. Além de diversas outras possibilidades de associação, propriedade e prestação de serviços entre as empresas que atuam no setor. O que torna a tarefa de tipificar ou agrupar os estabelecimentos difícil ou mesmo impossível. E revela a intrincada rede de relações que estrutura o setor de shoppings e galerias comerciais na Cidade de São Paulo (amostra que aprofundamos esse levantamento). Colocamos em nota a relação dos estabelecimentos pela combinação das bases e tipos de enquadramento jurídico. Embora a forma condomínio continue a ser referência para a administração destes espaços e um dos mais recorrentes enquadramentos jurídicos, há uma diversificação crescente da organização ou natureza jurídica dos centros comerciais.

O grupo de propriedade do Metrô reflete vários aspectos do setor. As empresas concessionárias dos shoppings são grupos já consolidados – AD Shopping/AD Mall (Metrô Tatuapé, de 1997; Boulevard Tatuapé, de 2007), brMalls (Metrô Santa Cruz, de 2001), Ancar Ivanhoe (Metrô Itaquera, 2007), Saphyr Shopping Center (Metrô Tucuruvi, 2013) e Consórcio Scopus Construtora e Ita Shopping Center (Metrô São Bento, 2018). O ritmo de inauguração e ampliação, já mencionado, é inconstante e o último empreendimento novo (Tucuruvi) foi inaugurado a cerca de 10 anos atrás, evidência de que a empresa

¹⁰² Conjunto Nacional (Savoy); Grandes Galerias; Shopping Portal Morumbi; Shopping Jaraguá CENESP (Grupo Sol Panamby), Shopping Pirituba; Shopping West Plaza; Silvio Romero Plaza Shopping; Shopping Nações Unidas; Top Center Shopping (Gazit Brasil), **Shopping Metrô Itaquera** (Ancar Ivanhoe – concessionária do Metrô-SP); Shopping Cidade Jardim (JHSF); Morumbi Open Center; Shopping JK Iguatemi (Iguatemi e WTorre).

¹⁰³ Iguatemi São Paulo (Iguatemi); Shopping Jardim Sul; Shopping Center Penha; Shopping Fiesta (Grupo São Joaquim); Raposo **Shopping; Shopping Metrô Tatuapé** (Ancar Ivanhoe - concessionária do Metrô-SP); Central Plaza Shopping; Shopping Pátio Higienópolis (Iguatemi); Shopping Frei Caneca; Boavista Shopping; Santana Parque Shopping; Bourbon Shopping São Paulo (Zaffari); Tietê Plaza Shopping; Cantareira Norte Shopping.

¹⁰⁴ **Pátio Metrô São Bento** (Consórcio Scopus Construtora e Ita Shopping Center – concessionário do Metrô-SP).

¹⁰⁵ **Shopping Metrô Santa Cruz** (brMalls – concessionária do Metrô-SP); Shopping Cidade de São Paulo (SYN Prop. & Tech).

¹⁰⁶ Feira da Madrugada Circuito das Compras (Circuito das Compras SPE S.A.)

¹⁰⁷ Shopping Light, Mais Shopping, Morumbi Town Shopping (da Gazit Brasil).

está com dificuldade de alavancar novos empreendimentos. O porte deles é extremamente variável: a diferença do menor (São Bento) ao maior (Itaquera) é de 1.736 m² a 69.263 m² de ABL ou de 60 a 260 lojas. O perfil socioeconômico da clientela, estratificada por renda, é médio-baixo: Classe A entre 8 e 20% do público (Tucuruvi e Metrô Tatuapé), **Classe B** entre 52 e 58% (Itaquera, Boulevard Tatuapé e Santa Cruz), **Classe C** entre 22 e 33% (Santa Cruz e Itaquera) e Classe D entre 1 e 14% (vários, Tucuruvi). Predominam as Classes B e C e a classe D tem presença diminuta, dado que reforça uma imagem do público consumidor dos espaços comerciais metroviários de “classe média” (no caso, média e média-baixa). E menor atração do público nos extremos, Classe A (20% no Tatuapé) e Classe D (14% no Tucuruvi). O Pátio Metrô São Bento ainda não tem o perfil da clientela divulgado.

A presença dos empreendimentos do Metrô-SP principalmente na Zona Leste (Tatuapé e Itaquera), Zona Sul (Santa Cruz), Zona Norte (Tucuruvi) e Centro (São Bento) indica a inserção em zonas importantes ao mercado paulistano e talvez a **formação de uma nova “zona de privilégio” ou “exclusiva”** de centros comerciais fechados de grande porte integrados às estações de metrô. Com certa dificuldade de expansão do centro ao oeste (Marechal Deodoro, na Santa Cecília e na Vila Madalena) e sul (Vila Madalena/Saúde).

Daí a aposta de ampliar a exploração comercial em estações e terminais de ônibus do Metrô com concessões de maior porte. Várias estações e terminais das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha foram concedidas em bloco para concessionárias privadas para desenvolver e explorar a geração de rendas com os aluguéis de espaços comerciais nas propriedades imobiliárias do Metrô (Revista Ferroviária, 2020¹⁰⁸). A concessionária **“Praça Unitah”** (por 30 anos de 13 Terminais nas Linhas 1-Azul e 3-Vermelha e 14 estações na 2-Verde) tem metas contratuais de ampliação da ABL: 11,2 mil m² em 4 anos (mínimo inicial), 43,6 mil m² em 7 anos e 84,1 mil m² em 10 anos (idem). Mas a empresa estuda possibilidades para ampliar a metragem incorporada em até 212,9 mil m², diversificando investimentos em áreas para aluguel com escritórios, serviços, residencial e moradia estudantil (potencial de 103,4 mil m²). Assim há interesse em ampliar os investimentos do mínimo contratual (R\$ 320 milhões) até R\$ 600 milhões, com expectativa de taxa de retorno anual de 20% (pagamento de 8% ou R\$ 855 mil mensais ao Metrô-SP, o que for maior). Há interesse em instalar uma unidade hospitalar junto ao Terminal Tatuapé e construir shopping centers nos Terminais Ana Rosa, Patriarca, Santana e Tatuapé; um deles já está em planejamento pela Lumine (“Shopping Metrô Santana”, ibidem).

Considerando o estoque de ABL existente nos Shoppings concedidos em funcionamento, expandir entre 84,1 mil m² e 109,5 mil m² de área comercial (ABL) equivale a superar o maior empreendimento atual (Shopping Metrô Itaquera, 69,2 mil m²) e talvez o segundo (Shopping Metrô Tatuapé, 33,4 mil m²)

¹⁰⁸ **“Unitah avalia elevar aportes em Concessão do Metrô”** (Revista Ferroviária, 2020). Disponível em: <https://revistaferroviaria.com.br/2020/06/unitah-avalia-elevar-aportes-em-concessao-do-metro/>.

somados. A meta e a ambição da Unitah representam ampliar entre 47,9 e 62,4% a ABL existente nos empreendimentos associados entre 2029-2049 (de 10 a 30 anos). O estoque atual dos Terminais sob concessão da Unitah é de **13,523,76 m² de ABL**, 11,611,55 m² em 9 Terminais da Linha 3-Vermelha e 1.912,21 m² em 4 Terminais da Linha 1-Azul (Praça Unitah, 2023¹⁰⁹, o estoque disponível nas estações da Linha 2-Verde não foi divulgado no site). A ampliação em estudo visa multiplicar de 6,2 a 8,1 vezes a ABL atual dos terminais.

A estratégia de expansão e gestão patrimonial privatizada dos espaços metro-ferroviários é regida pela maximização da área comercial locável¹¹⁰ e da taxa de retorno às concessionárias e à proprietária – a exploração rentável e rentista do espaço construído. A forma shopping center avança junto aos equipamentos de circulação de média e alta capacidade, forma síntese mais avançada de mercantilização do espaço produzido pelo circuito do capital (produção-circulação-realização), concentrando vários modos de geração e captura de renda imobiliária.

Além das tradicionais galerias – corredores ou saguões ladeados por lojas e vitrines – os shoppings agregam uma gama crescente de serviços, atividades culturais e de lazer (cinemas, teatros, exposições), espaços publicitários (estandes físicos e painéis digitais), plataformas de comércio digital (*marketplace*), escritórios, consultórios, clínicas, estacionamentos.

São espaços múltiplos produzidos para que os fluxos de passagem, estadia e olhares sejam rentabilizados ao máximo com lojas, serviços, telas e publicidade. Incorporação na materialidade urbana e cotidiana dos “ecrãs” e da “imagerie” do “império” do visível e da visibilidade (Mondzain, 2009) ampliada nos espaços de passagem e estadia breve das massas metropolitanas. Como ressalta a autora o manejo e a manipulação dessas imagens e do discurso que as sustenta nada tem de inocentes e neutros, mas servem à economia icônica do poder e das finanças. Os meios e dispositivos de transportes e comunicações são instrumentos do ciclo de reprodução ampliada do capital – produção, circulação, realização e excedente – e das estratégias e táticas de poder.

¹⁰⁹ Praça Unitah – Linha Azul, Linha Vermelha. Disponível em: <https://www.pracaunitah.com.br/#>.

¹¹⁰ As áreas disponíveis à locação devem ser maximizadas em relação à metragem construída e ao terreno ocupado – ABL (Área Bruta Locável), AC (Área Construída) e ATT (Área Total do Terreno) – para maximizar a ocupação rentável e a taxa de retorno no imóvel. Isto é, a relação ABL/AC e AC/AT, a locável sobre a construída e a construída sobre o terreno. Embora nas áreas construída e terreno seja necessário destinar uma grande parcela para circulação interna (pedestres) e externa (veículos). Por isso incluímos estimativas de áreas mínimas (pelo padrão adotado em projetos imobiliários) para vagas de carros de passeio e uma margem para circulação – cada vaga com 10m² mais 3m² para circulação. Essas áreas destinadas a estacionamento passaram a ser também fonte de receita complementar com a cobrança de estacionamento (anos 1990-2000) e usos para publicidade, propaganda, feiras e eventos.

Os navios na colonização (Foucault, 2013); os trens e aviões na formação nacional, em ditaduras, no totalitarismo e no terrorismo (Mondzain, 2009); as vias de comunicação nas grandes cidades são instrumentos para criação de outras relações sociais no espaço-tempo (Foucault, 2013; Lefebvre, 2021).

Pressões para aumentar capacidade, velocidade, rentabilidade dos fluxos. Inovar e solucionar problemas sociais preferencialmente via mercado e não Estado (ou não só Estado). O “inflacionismo” crônico de críticas direcionadas ao Estado pavimenta uma mentalidade de governo “economizada” (Foucault, 2008) que incorpora velhos princípios liberais e os renova incessantemente na sucessão de governos, programas, políticas e no aumento da superfície empresarial na sociedade (idem). O que traz não somente novas soluções, mas acrescenta novos conflitos entre os agentes políticos e econômicos (ibidem).

Temos aqui um tecido social feito por materialidades, espaços, relações e tempos desiguais e heterogêneos. Na materialidade discursiva, um vasto arquivo amontoado de críticas ao crescimento do Estado e da intervenção na economia – inconstante (as vezes rápido as vezes lento), excessivo para uns, insuficiente para outros. Como contradiscurso, ação em sentido contrário, o programa de des-estatização abre espaço ao mercado supostamente mais qualificado e mais veloz. Amplia-se a superfície empresarial privada ou mista em detrimento da estatal para acelerar e melhorar a produção e circulação de bens e serviços (e a realização dos capitais envolvidos). Mesmo que ao preço de gerar novos esquecimentos e problemas insolúveis (do passado ferroviário, de problemas técnico-jurídicos, de custos ambientais, financeiros, sociais).

A começar no discurso e a fechar no balanço contábil das companhias, a reforma patrimonial do Estado e os negócios imobiliários produzem algo equivalente ao meio de troca (moeda). Uma nova “moeda” de valor evidentemente político, econômico que circula pela narrativa de dados, problemas e soluções (Faye in Conein et al, 2016: 293-294).

A formação dum mercado dentre o do espaço de circulação de pessoas/mercadorias ocorre primeiramente pela “economia narrativa”, com a produção de valor pela linguagem (Pêcheux; Faye, 2016: 283-319 in Conein et al, 2016). Que determina a circulação e realização dos outros valores (de troca) pela alienação dos bens patrimoniais estatais aos capitais privados.

Com o uso metafórico da produção de valor para entender a estruturação do discurso, Pêcheux (2016) aponta nessa materialidade social um funcionamento evidentemente político da linguagem na produção dum valor político e de algo como o equivalente geral das trocas, uma “falsa moeda” (idem: 283-187).

Se pensamos arrendamento do patrimônio imobiliário como produtor de renda e realizador do capital misto (estatal e mercantil), temos a **realização da moeda “falsa” (fictícia ou virtual) em cifras reais**. Mas em quantidades ainda muito distantes das necessidades de “autofinanciamento” dos custos e da expansão da rede metroferroviária.

O horizonte duma necessária autonomia econômico-financeira das estatais metro-ferroviárias (CMSP e CPTM) pelo crescimento das receitas não tarifárias (rendas imobiliárias, fundiárias etc.) solucionaria os problemas históricos de dependência financeira (de custos e capital) e da morosidade na expansão da Rede. A aposta no agenciamento imobiliário dos bens patrimoniais não constitui somente uma “vontade de rendimento máximo das palavras” do discurso político contra a “brutalidade circulante da fala popular” (Rancière, 2016 in Conein et al, 2016: 301). Mas uma eficaz retórica político-econômica que aos poucos produz e transforma fragmento do espaço metropolitano em unidades de rendimento máximo. Os empreendimentos e as áreas locais proporcionam um retorno econômico real – dezenas ou centenas de milhões de Reais – e nesse sentido a moeda não é “falsa”. Mas face aos bilhões de Reais necessários para assegurar a autonomia das Companhias para construir e operar suas linhas coloridas e adensar o mapa metropolitano com o máximo de eficiência empresarial (isto é, sem aporte ou intervenção estatal) – um arco-íris inscrito na metrópole – a fonte das receitas tarifárias pode parecer um **ouro de tolo**, aquele guardado no grande pote escondido pelos duendes ao fim do arco-íris.

Uma maior velocidade e extensão de linhas, estações e áreas disponíveis, ampliação do “arco-íris” metropolitano, poderia aproximar as Companhias do pote de ouro e da sonhada autonomia financeira. Mas o avanço das concessões operacionais das linhas de metrô e de trem nos últimos anos repassa dezenas de estações e uma grande área local às concessionárias privadas. Diminuindo as receitas auferidas pelas proprietárias. As concessionárias privadas (ViaQuatro e ViaMobilidade) concentram **70 estações** nas Linhas 4-Amarela e 5-Lilás do Metrô e 8-Diamante e 9-Esmalda da CPTM. A Concessionária Linha Uni irá gerenciar **15 estações** da futura Linha 6-Laranja. As concessionárias em operação também exploram áreas comerciais e publicitárias nas estações que operam.

O complexo Palmeiras-Barra Funda – imagem-síntese do desenvolvimento imobiliário

Os estudos para exploração das áreas remanescentes no entorno do Terminal Palmeiras-Barra Funda aprofundam essas formas de exploração comercial da infraestrutura e dos terrenos no entorno das estações e terminais.

Os estudos realizados pela CODATU, em convênio da Agência Francesa de Desenvolvimento com a Secretaria de Transportes Metropolitanos, Metrô e CPTM definiu um “Projeto-Programa” para reforma e ampliação do polo da Barra Funda. O projeto define uma série de novos espaços e usos para a complexo, como hotelaria e plataforma criativa, entre outros. Ver o Quadro a seguir.

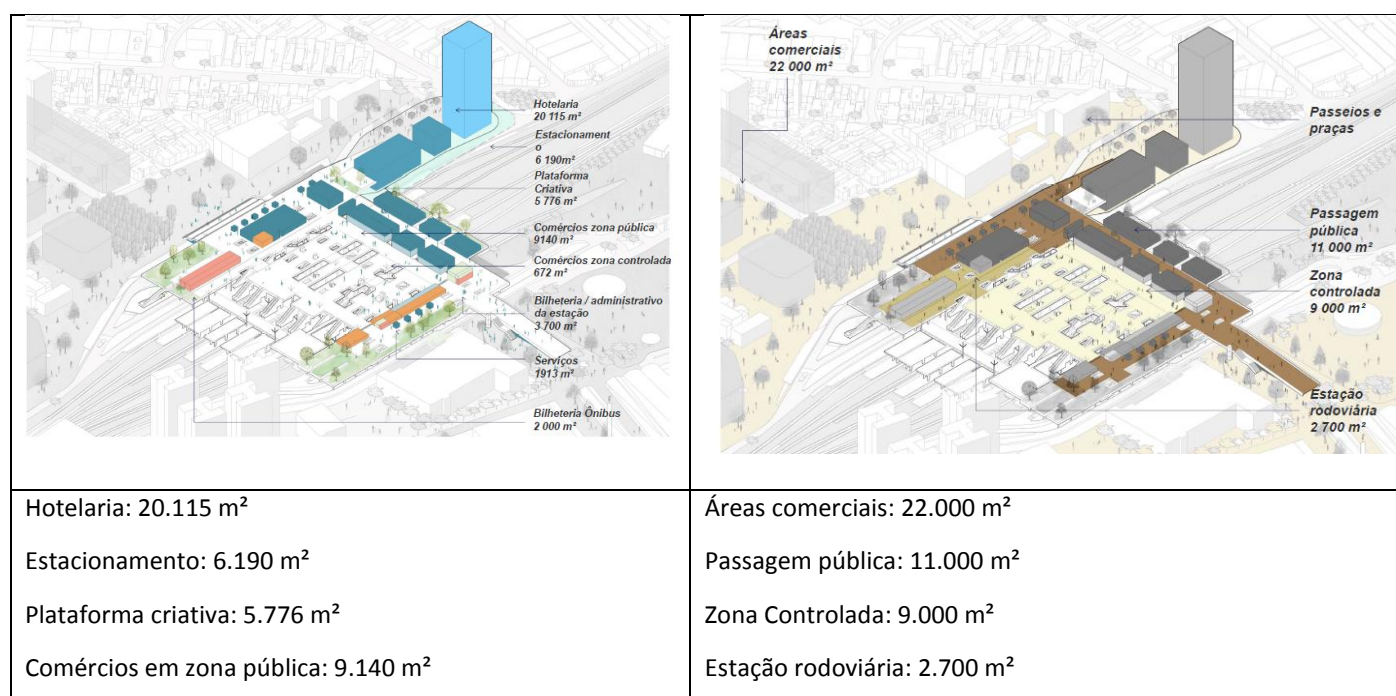
Além das Estações do Metrô e da CPTM Terminal Urbano, Terminal Rodoviário e Terminal Turístico já existentes, estão incluídas nessa concepção vários equipamentos urbanos novos (em empreendimentos associados ao Metrô/CPTM) como hotel, “plataforma criativa” e remodelação dos esquemas de passagem e dos espaços comerciais em “públicos” e “controlados”.

Das novas áreas comercializáveis a serem implantadas, as maiores são as áreas comerciais externas (22.000 m²), de hotelaria (20.115 m²), comércio em zona pública (9.140 m²) e estacionamento (6.190 m²) - 57.445 m² (60,9%) da metragem total de 94.260 m². Com as demais áreas comerciais (plataforma criativa, comércio zona controlada e serviços, 8.361 m²), o polo ultrapassa a ABL do Shopping Itaquera (65.806 m² e 65.505,79 m²) e se torna o maior empreendimento associado ao Metrô-SP e à CPTM.

Os espaços destinados aos usos operacionais e institucionais correspondem, no conjunto, a menor parcela, inferior a 10% da área total discriminada do projeto. A área total das estações, bilheterias e terminais seria de 8.400 m² (8,9% do total). Isso significa um aproveitamento de mais de 90% da área para fins comerciais nos terrenos de propriedade do Metrô e da CPTM (46.995,41 m² e área da faixa de domínio não especificada, respectivamente), CMSP (2019).

Se nos outros empreendimentos associados como Itaquera, Tatuapé e Santa Cruz os terrenos remanescentes e os espaços aéreos foram utilizados para construção de centros comerciais e estacionamentos; no projeto atual o potencial construtivo dos terrenos de propriedade de ambas as empresas em área de Operação Urbana Consorciada (Água Branca) deve ser utilizado para implantação de uma gama variada de equipamentos urbanos e espaços públicos. E não fica clara a distinção entre o que será e como se dará o uso da “zona pública” e da “zona controlada”.

Figura 57 - Projeto-Programa da Estação Palmeiras-Barra Funda



Comércios em zona controlada: 672 m ²	Passeios e Praças: área não especificada
Bilheteria/administrativo da Estação: 3.700 m ²	
Serviços: 1.913 m ²	
Bilheteria de Ônibus: 2.000 m ²	

Fonte: AFD et al (2018: 45-47). Organização do autor.

A implantação dos empreendimentos foi delineada em fases sucessivas (1, 1', 2, 3, 4 e 4') de acordo com os setores - polo de transportes, espaços públicos, comércios, atividades, estacionamentos, polo hoteleiro, comunicação e serviços complementares (*idem*: 81). Abaixo um resumo das fases, ações e investimentos aproximados:

Fase 1 e Fase 1': reformas, demolições e novas construções - R\$ 242,2 milhões

Fase 2: acesso, mezaninos, área pública não controlada, construção da torre do hotel e estacionamentos subterrâneos - R\$ 88,8 milhões

Fase 3: comércios, estação de ônibus, bilheterias, áreas verdes, circulações e passagens - R\$ 12,5 milhões

Fase 4 e Fase 4': custos de desapropriações, arruamentos, calçamentos e edificações - R\$ 710,9 milhões

Os custos - R\$ 293 milhões no total - estaria distribuído ao longo das Fases num período de 30 anos. O Valor Presente Líquido do Lucro antes de juros e taxas (VPL EBITDA) de todas as fases (com cenários diversos) somadas chega a R\$ 94,2 milhões. Ver Quadro:

Tabela 21- Fases, fontes e CAPEX e VPL EBITDA do empreendimento

Fase	CAPEX preliminar (R\$ milhões)	VPL EBITDA preliminar (R\$ milhões)	Área Construída (m ²)	Receita anual (R\$ milhões)	R\$/m ² /mês
Fase 1 + 1'	242,22	236,50	6.308	30,05	397,00
Fase 2 (sem hotel)	23,79	56,20	5.776	6,93	100,00
Fase 3	12,50	5,52	614	2,21	300,00
Momento 1: Fase 1 + 1' + 2 (s/hotel) + 3	278,51	298,23	12.698	38,46	
Momento 2: Fase 2 (hotel)	65,02	84,34	20.115	23,58	
Momento 3: Fase 4	293,08	391,89	94.210	56,52	

Fonte: AFD et al (2018: 93-100). Organização e adaptação do autor.

Os investimentos necessários devem ocorrer, principalmente, entre os 5 e 15 primeiros anos de implantação e funcionamento do projeto. Nas Fases 1 + 1' e 3, eles devem ocorrer regressivamente, mas em todos os anos. Apenas na Fase 2 poderia ser realizado nos primeiros 5 anos. Nos momentos, aquele

que teria maior parte do tempo com investimentos e sem retorno sobre as receitas seria o 1, com 21 anos de investimentos e apenas 7 anos de receitas positivas; nos momentos 2 e 3 seriam 13 anos de investimentos e 17 anos de receitas positivas.

Os momentos das últimas linhas (1, 2, 3) incluem as fases anteriores (1, 2, 3) com diferentes cenários de realização. No pior cenário, a receita anual é de cerca de R\$ 38,5 milhões, no melhor, de R\$ 56,5 milhões, diferença de quase 50% em grande parte por causa do resultado do hotel. As projeções elaboradas apontam uma margem EBITDA de 38% para o Hotel da Fase 2 e de 85% das áreas comerciais de Shopping da Fase 4 (*idem*: 93). Dentre os períodos, o que possui potencial de gerar receita mais rapidamente é a Fase 2 (sem hotel), a partir do ano 6; seguida pelos momentos 2 e 3, ambos a partir do ano 14 (*ibidem*: 94-99).

O complexo Palmeiras-Barra Funda, com todos os empreendimentos agregados e o potencial de receita anual de R\$ 60 milhões representaria um passo importante da consolidação da trajetória de desenvolvimento da exploração imobiliária pelas empresas metroferroviárias estatais paulistas. Se os principais negócios e empreendimentos em funcionamento rendem cerca de R\$ 10 milhões a R\$ 20 milhões às Cias., um complexo de grande porte rendendo três vezes mais em um prazo de 15 a 30 anos representa uma nova escala e complexidade de negócio. E uma maior “associação” entre diferentes formas-produto para a ampliação da rentabilidade pela criação de um polo de transporte, comércio e turismo.

A comercialização de espaços na CPTM

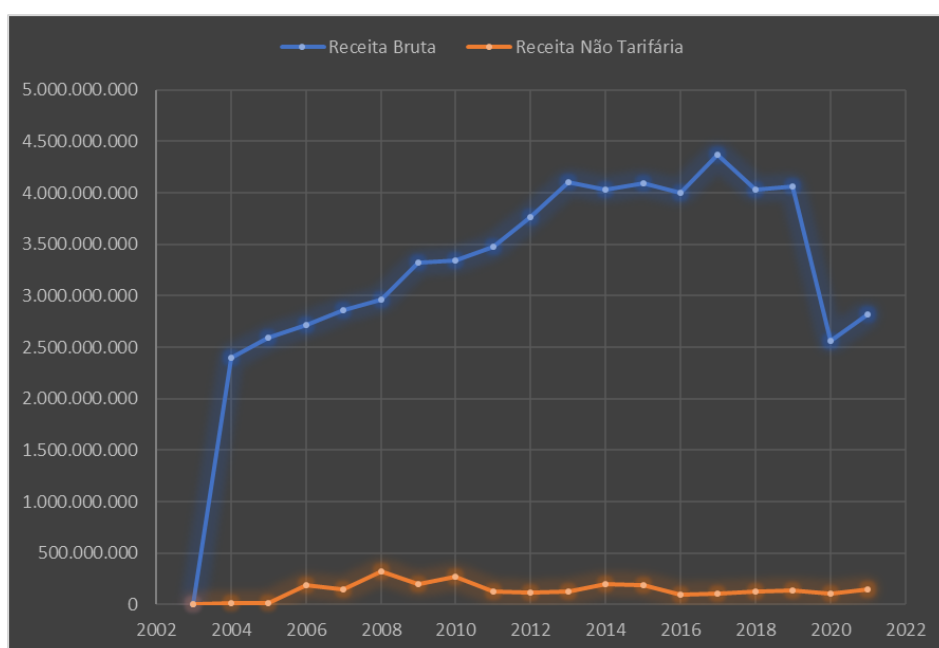
A formação da CPTM pela consolidação dos ramais metropolitanos que pertenciam às cias. CBTU e FEPASA - em pleno período de ajuste fiscal, privatizações, e estadualização de boa parte das redes federais integrantes da CBTU/RFFSA (1992-1996) – levou a que ela herdasse os ativos patrimoniais de mais de cem anos da rede ferroviária ao mesmo tempo que enfrentava dificuldades de modernização da Rede e equipamentos. Grande necessidade de financiamento para modernização da Rede (reforma/melhoria das estações, acessos, sinalização, comunicação, material rodante, controle, pessoal); e balanço receitas/despesas desfavorável levou a empresa a apresentar déficits orçamentários anuais e depender de subvenção econômica do Tesouro para fechar as contas (GESP 1998-2018).

A exploração dos bens patrimoniais não foi priorizada pela Cia em suas duas primeiras décadas de operação. Passam a receber maior atenção nos últimos 10 anos, a partir de 2008, oscilando entre a baixa de R\$ 73,3 milhões (2012) até o pico de R\$ 209,8 milhões constantes (2010), em decorrência dos adiantamentos do FDIC (GESP, vários anos; CPTM, vários anos, Iacovini, 2019).

De seu pico em 2010 (R\$ 209 milhões, quando quase alcançou os R\$ 210 milhões arrecadados pelo Metrô) – alavancado pela emissão das ações do FIDC - as Receitas caíram para menos da metade nos anos seguintes (2011-2013, entre R\$ 73-82 milhões anuais), mas recuperando entre 2014-2017 (GESP, 2009-2018). O que mostra a empresa não conseguiu criar ainda uma estratégia de crescimento sustentável para esse tipo de Receita, apesar dos esforços e inovações financeiras.

Acontecimentos recentes, como a assinatura do contrato de concessão dos espaços para veiculação de conteúdo de mídia digital por 10 anos (2020-2030), em janeiro/2020, pelo total de R\$ 405 milhões¹¹¹, a concessão de área de 1.400 m² para implantação de “mini-shopping” no Brás (CPTM e Metrô) por R\$ 31,5 milhões ao Grupo SOCICAM¹¹² e projetos como o da Barra Funda podem contribuir para estabilizar um patamar mínimo e alavancar as receitas não tarifárias da CPTM ao longo da década. Além de elevar em R\$ 141 milhões as receitas não tarifárias de 2020 pelo pagamento das outorgas das concessões (GESP, 2020; MetrôCPTM, 2020).

Gráfico 9 – Receita Bruta e Receita Não Tarifária (CPTM, 2003-2021)



Fontes: Relatórios Metrô-SP (1995-2021); GESP (1997-2015); CPTM (2005-2021). MetroCPTM (2022). Dados organizados e corrigidos pelo autor pelo IGP-DI (FGV) para preços de dez./2021.

¹¹¹ GESP, últimas Notícias, 14/02/20 “CPTM assina contrato de concessão de espaços publicitários com valor de R\$ 405 milhões”. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/sala-de-imprensa/release/cptm-assina-contrato-de-concessao-de-espacos-publicitarios-com-valor-de-r-405-milhoes/>. Acesso em: 23 fev. 2020.

¹¹² MetrôCPTM, 12/02/20, “Grupo Socicam oferece R\$ 31,5 milhões para levar concessão de mini-shopping na estação Brás”. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/grupo-socicam-oferece-r-314-milhoes-para-levar-concessao-de-mini-shopping-na-estacao-bras/>. Acesso em: 23 fev. 2020.

Na seção do site corporativo¹¹³, a empresa destaca as possibilidades, tipos e tamanhos de áreas disponíveis para arrendamento ao longo da rede que opera em 23 municípios. O negócio associado à CPTM tem o destaque da Rede e abrangência da área de atuação:

“Uma das formas de realizar negócio com a CPTM é usufruir da rede de 3 milhões de pessoas é desenvolver edificações nos arredores das estações nos terrenos da Companhia. Escritórios, estacionamentos, shoppings, prédios comerciais, galpões de distribuição compõem uma gama de possibilidades entre os 23 municípios atendidos. Há desde 1.000 a 500.000 m² disponíveis para concessão para a iniciativa privada em contratos de longo prazo.” (CPTM, 2020).

No começo de 2019 a CPTM divulgou uma Tabela (ver abaixo) com os preços relativos aos espaços para varejo, de acordo com o “formato” e o “grupo”.

Tabela 22 - Preços de varejo dos espaços da CPTM (a partir de 23/05/19)

FORMATOS	GRUPO	VALOR POR M ²	OBSERVAÇÕES
Balcões e Containers	ESPECIAL	R\$ 1.290,00	Por 30 dias.
	1	R\$ 1.150,00	
	2	R\$ 1.000,00	
	3	R\$ 650,00	
Quiosques Comerciais	ESPECIAL	R\$ 1.290,00	Por 30 dias - mínimo 4 m ² .
	1	R\$ 1.150,00	
	2	R\$ 1.000,00	
	3	R\$ 650,00	
Lojas em áreas internas às estações	ESPECIAL	R\$ 530,00	Por 30 dias.
	1	R\$ 430,00	
	2	R\$ 380,00	
	3	R\$ 240,00	
Lojas em áreas externas às estações	Até 49,99m ²	R\$ 240,00	Por 30 dias.
	De 50m ² à 99,99m ²	R\$ 190,00	
	Acima de 100m ²	R\$ 150,00	
Máquina Dispensadora de Produtos e Serviços	ESPECIAL	R\$ 1.850,00	Por 30 dias - mínimo 1 m ² .
	1	R\$ 1.650,00	
	2	R\$ 1.500,00	
	3	R\$ 1.200,00	
Máquina de Produtos com Equipamentos de Tecnologia (Wi-Fi, 4G, 5G, Bluetooth e outras tecnologias)	ESPECIAL	R\$ 3.420,00	Por 30 dias - mínimo 1 m ² .
	1	R\$ 2.730,00	
	2	R\$ 1.900,00	
	3	R\$ 1.140,00	
Terminal Bancário	ESPECIAL	R\$ 1.400,00	Por 30 dias.
	1	R\$ 1.100,00	
	2	R\$ 700,00	
	3	R\$ 400,00	
Vitrines	ESPECIAL	R\$ 530,00	Por 30 dias - mínimo 1 m ² .
	1	R\$ 430,00	
	2	R\$ 380,00	
	3	R\$ 240,00	
Feiras em estações	ESPECIAL	R\$ 260,00	Por 15 dias - mínimo 40 m ² .
	1	R\$ 210,00	
	2	R\$ 160,00	
	3	R\$ 120,00	Por 30 dias - mínimo 40 m ² .
	ESPECIAL	R\$ 310,00	
	1	R\$ 250,00	
Feiras em terrenos	-	R\$ 14,10	Por 30 dias - De 250 m ² à 999 m ² .
	-	R\$ 10,20	Por 30 dias - Acima de 1.000 m ² .
Truck, Tuk tuk, Bicicleta e Mini Truck	ESPECIAL	R\$ 70,00	Por dia - mínimo 15 dias.
	1	R\$ 55,00	
	2	R\$ 45,00	
	3	R\$ 35,00	
Lockers	ESPECIAL	R\$ 1.850,00	Por 30 dias.
	1	R\$ 1.650,00	
	2	R\$ 1.500,00	
	3	R\$ 1.200,00	

Fonte: CPTM, “Varejo”. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/publicidade/Documents/TABELA%20VAREJO%20vFinal.pdf>. Acesso em: 05 ago. 2019.

¹¹³ CPTM, “Empreendimentos Associados”. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/publicidade/Pages/Empreendimentos-Associados.aspx>. Acesso em 23 fev. 2020.

A Tabela lista 14 “formatos” de áreas disponíveis às atividades de varejo: (1) balcões, (2) containers, (3) quiosques, (4) lojas internas, (5) lojas externas, (6) máquinas dispensadoras de produtos, (7) máquinas dispensadoras de serviços, (8) máquinas de produtos e equipamentos de tecnologia, (9) terminais bancários, (10) vitrines, (11) feiras em estações, (12) feiras em terrenos, (13) veículos e (14) lockers.

Não há disponível, nem estava disponível na época do levantamento em agosto de 2019, documento com os dados das áreas por estação ou mesmo o total ofertado pela Cia. Nessa ocasião foram realizadas apenas 13 ofertas de 4 formatos em 10 estações:

Estação Palmeiras-Barra Funda: “Balcão”, “Bicicleta 1”, “Bicicleta 2”;

Estação Itaim Paulista: “Bicicleta 1”;

Estação Jardim Romano: “Loja 01”;

Estação Mogi das Cruzes: “Bicicleta”;

Estação Osasco: “Truck 04”, “Tuk tuk”, “Bicicleta 3”;

Estação Suzano: “Bicicleta 2”;

Estação Tamanduateí: “Bicicleta 2”;

Estação USP Leste: “Vending Machine”;

Estação Villa Lobos-Jaguari: “Vending Machine”;

Estação Vila Olímpia: “Vending Machine”;

A pequena amostra com 14 unidades ofertadas não permite analisar os preços (não estipulados nos documentos) nem uma análise mais detalhada de outros aspectos. Assim não iremos analisar essa amostra no momento, focando apenas na Tabela de formatos e preços. Pesquisa complementar deve ser realizada junto à Gerência de Compras e Contratações para um levantamento mais amplo e profundo de dados. Vamos analisar a divisão das áreas comerciais em formatos, grupos e os respectivos preços cobrados no arrendamento.

Um total de **92** estações disponíveis ao varejo foram listadas e divididas em 4 grandes Grupos de estações:

“**Grupo Especial**” com 5 estações¹¹⁴; “**Grupo 1**”, G1, com 8 estações¹¹⁵; “**Grupo 2**”, com 48 estações¹¹⁶ e

“**Grupo 3**” com 31 estações¹¹⁷ (CPTM, 2019). No Especial estão as principais estações de transferência e

¹¹⁴ Palmeiras - Barra Funda, Brás, Luz, Pinheiros e Santo Amaro.

¹¹⁵ Tamanduateí, Tatuapé, Guaianazes, Grajaú, Santo André, Osasco, Mauá, Corinthians-Itaquera.

¹¹⁶ Suzano, Vila Olímpia, Francisco Morato, Morumbi, Lapa, São Caetano, Itaim Paulista, Carapicuíba, Itapevi, Barueri, Ferraz de Vasconcelos, Berrini, Perus, Franco da Rocha, Dom Bosco, Jardim Romano, Domingos de Moraes, General Miguel Costa, Itaquaquecetuba, Imperatriz Leopoldina, José Bonifácio, Ribeirão Pires, Jurubatuba, Jaraguá, São Miguel Paulista, Pirituba, Granja Julieta, Primavera-Interlagos, Cidade Jardim, Jandira, Estudantes, Jardim Helena - Vila Mara, Poá, Antônio Gianetti Neto, Antônio João, Socorro, Comandante Sampaio, Hebraica-Rebouças, Caieiras, Villa Lobos-Jaguari, Presidente Altino, Mogi das Cruzes, Engenheiro Manoel Feio, Autódromo, Utinga, Ipiranga e Vila Aurora.

¹¹⁷ Rio Grande da Serra, Baltazar Fidélis, Calmon Viana, Prefeito Saladino, Guapituba, Cidade Universitária, Jundiá, Água Branca, Aracaré, Mooca, Comendador Ermelino, Jardim Silveira, Júlio Prestes, Jundiapéba, Braz Cubas, Piqueri, Capuava, USP Leste,

com movimentação mais alta da Rede Metropolitana (Luz, Barra Funda, Brás, Pinheiros e Santo Amaro). No G1, outras estações de grande fluxo e importantes conexões - Corinthians-Itaquera, Tatuapé, Tamanduateí, Guaianazes em São Paulo e importantes estações e os maiores municípios da RMSP além da Capital com alto volume de passageiros e densidade (Osasco, Santo André e Mauá). Esses dois principais grupos concentram poucas estações (apenas 13), mas são compostos pelas estações de maior movimento da Rede Metropolitana nas principais centralidades de São Paulo, Osasco, Santo André e Mauá, dos municípios mais populosos da RMSP (1o, 3o, 4o e 5o em população de 2018, total de aproximadamente 13,58 milhões de habitantes). Os outros grupos, G2 e G3 concentram a maioria das estações (79) no restante dos 19 municípios da RMSP e AUJ.

Os preços relativos ao metro quadrado do espaço comercial arrendado variam extremamente em função da metragem, grupo e formato (CPTM, 2019). Do preço mínimo de R\$ 10,20/m² do terreno externo para feiras com mais de 1.000 m² até o máximo de R\$ 3.420,00 para Máquinas de produtos com Equipamentos de Tecnologia no Grupo Especial. Quanto mais intensivo for o uso comercial e maior o fluxo de usuários, maior o preço da renda relativa ao comércio.

As diferenças entre os próprios formatos, de acordo com o grupo também, são grandes, embora menos extremas. No caso das máquinas, de R\$ 1.140,00 a R\$ 3.420,00, mais de 200%. Para o m² da feira em terrenos externos, menos de 40% de diferença, R\$ 10,20 a R\$ 14,10. Para Balções, Containers e Quiosques, a diferença é de R\$ 650,00 a R\$ 1.290,00, quase 50%. A maioria dos formatos e grupos apresentam diferenças entre 40% e 100% entre os menores e os maiores preços estipulados.

Em comparação à amostra do Metrô-SP, a CPTM dispõe de uma maior variedade de formas de espaço comercial e de preços relativos. Além de possuir um bem conjunto maior de estações e, provavelmente, de áreas remanescentes disponíveis para concessão.

Os preços estipulados por ambas, áreas, condições e produtos, negócios alvo de cada tipo ou formato de espaço comercial apontam para a existência de diferentes, porém similares estratégias de mercantilização dos seus bens patrimoniais e da ampliação da rentabilidade dos mesmos. De forma a tentar superar as limitações das receitas tarifárias pela atração de novos negócios, receitas e investimentos de concessionários privados em suas propriedades.

13 CONSIDERAÇÕES III

Após todo o desenvolvimento do trabalho, vamos retomar a hipótese e sintetizar os argumentos na 3ª parte da tese. **A hipótese:** no bojo duma estratégia histórica de reforma neoliberal do Estado, as táticas de privatização do patrimônio estatal (agenciamento imobiliário, concessões, PPPs) produzem movimentos retóricos e mudanças espaciais na RMT, com o mote de superar a arritmia crônica e a dependência financeira. | 307

Os programas de desestatização brasileiro e paulista (PND e PED) incluíram a concessão da malha paulista e depois de equipamentos e linhas de transporte metroferroviário ao setor privado. Que se expande a partir do final dos anos 1990 (ferroviário); e nos anos 2010 (metroferroviário de passageiros) em velocidade muito superior ao mercado ainda estatal (CMSP/CPTM).

Os “novos negócios” e as “receitas não tarifárias” ganham muita ênfase na gestão econômica das estatais a partir da virada dos anos 1980/1990, quando várias das propostas de usos e alienações comerciais dos espaços metroferroviários passam a ser concretizadas. Além da venda de passagens, as Cias passam a vender direitos de exploração de seus espaços às empresas privadas num regime contratual bem semelhante ao praticado nos shopping centers (aluguel e/ou percentual sobre faturamento, taxas de manutenção rateadas), identificado e desenvolvido pela CMSP (1974) e implantado em estações, terminais, estacionamentos, galerias e shoppings centers de sua propriedade e concedidos à parceiros privados nos anos 1980-2010.

A Rede Metropolitana de Transportes sobre trilhos integrada (metrô, trem metropolitano, ônibus municipal e metropolitano, carro) é consolidada sob coordenação da CMSP em parceria com a CPTM desde 1992-1998. A reforma e implantação do “trem metropolitano” com o “Expresso Leste” (Linha 11-Coral) no leste da RMSP e a implantação da Linha 5-Lilás no sudoeste paulistano são empreendimentos conjuntos CMSP-CPTM realizados nos anos 1990-2000-2010 para expandir e integrar a RMT. Assim como a abertura de várias integrações gratuitas CMSP-CPTM nas principais estações da Rede, especialmente no centro, leste, sul e sudeste.

Os ritmos da RMT são desiguais e refletem os movimentos de construção/demolição/reconstrução das linhas metropolitanas (CPTM) e da construção do Metrô-SP. Os ritmos médios do período (1988-2017) são de 0,7 km e 1,4 estação/ano adicionados à RMT. E de 9,5 km e 5,5 estações/ano nos últimos anos (2018-2022). Uma aceleração do crescimento inédita desde a concepção da Rede Integrada do PITU 2020 em meados dos anos 1990 (médias de 2,2 e 2,6 %) e que, se mantida, pode significar a realização ou superação dos cronogramas em andamento.

Com relação ao Trem Metropolitano, os ritmos são de -1,9 km e 0,1 estação/ano (1988-2017 – ou -0,4 e 0,2 %), em função da desativação de trechos da antiga malha suburbana e reconstrução em “padrão metrô” dos novos trechos metropolitanos. Essa rede apresenta maiores dificuldades para expansão, evidenciada na sua diminuta extensão em relação à malha de 1987 (-29,2 km) e a lenta expansão do total de estações (+5). Os principais empreendimentos realizados pela CPTM foram a remodelação e/ou extensão das linhas 8-Diamante, 9-Esmeralda e 11-Coral (ainda em andamento). Nos últimos anos (2018-2022) com o progresso das linhas 13-Jade e 9-Esmeralda houve aceleração dos ritmos médios para 3,0 km e 0,8 estação/ano (ou 1,1 e 0,83%). Bem abaixo do registrado na RMT e na Rede metroviária.

Os ritmos metroviários foram de 1,8 km e 1,3 estação/ano (1988-2017 – ou 3,9 e 2,9 %), com a evolução das linhas 1-Azul, 3-Vermelha, 2-Verde, 5-Lilás, 4-Amarela e 15-Prata. E de 4,6 km e 3,6 estações/ano (ou 5,3 e 5,0 %) em 2018-2022 com a finalização das linhas 5, 4 e 15. A Cia conseguiu contratar e coordenar vários empreendimentos em execução simultânea, aumentando sua capacidade de implantação de linhas, limitada a um empreendimento nos seus primeiros 20 anos. Mas ainda assim abaixo do ritmo (fictício ou virtual) cristalizado nos cenários hipotéticos dos planos e cronogramas de expansão da RMT (do HMD ao PITU2025, 1968-2006).

Essencial para fazer uma Rede Integrada de fato, a abertura de integrações gratuitas entre metrô e trem, a maioria delas aconteceu entre 1988 e 2019 (17 de 25 no total). O que dá uma média de 0,5 integração/ano. Com destaque aos anos 2011 e 2018 com três integrações cada, seguidos por 1988 e 2010 com duas integrações cada. Ainda assim são poucas integrações em relação ao porte da rede e ao número de linhas. E de todas as 25, apenas 3 integrações fora da Cidade de São Paulo, uma em Poá (a primeira integração da história, de 1934) e duas em Osasco (de 1979).

Há um “não saber” (ou um esquecimento – uso os termos no sentido dado por Lourau, 2014; Conein et al, 2016; Orlandi, 2007) instituído nos estudos, planos e programas do setor metroferroviário sobre os tempos e ritmos históricos reais para a produção de linhas ferroviárias e metroviárias. Mesmo com o avanço proporcionado no planejamento de transportes no último século (desde o estudo da Light, 1926) e nas últimas cinco décadas (desde o estudo HMD 1968a, HMD 1968b), a criação dos cenários e das propostas é exclusivamente centrada nos dados atuais e projeções futuras. Ou num tempo universalista abstrato que desconsidera as particularidades, circunstâncias e contingências (o negativo, as contradições reais) da produção do espaço urbano-metropolitano e repete incessantemente tempos e metas fictícios para a Rede em construção e futura. Exemplo máximo disto é o Guia de Empreendimentos do PMO (*Project Management Office*) com seus tempos médios para empreendimentos que são completamente irreais em contraste com a evolução histórica dos empreendimentos ferroviários e metroviários realizados desde 1860.

Ainda que haja um vasto “interdiscurso” formado no campo (ferroviário, metroviários, administrativo, contábil, econômico etc.) e uma “economia narrativa” (Culioli et al, 2016 *in* Conein et al, 2016) própria sobre dados e problemas, eles são desconsiderados nos planos e programas. Atrasos, interrupções e reprogramações de contratos; diminuição de aportes em capital, crédito e subvenção; contestações judiciais e sociais à expropriação e aos contratos; retomadas de investimentos e obras – enfim, *crescimento*, *estagnação* e *decréscimo* (ou ‘estagamento’ positivo ou negativo) do metropolitano. As particularidades históricas da produção do metropolitano trazem a negatividade como força instituinte do real e das realizações da produção social, como nos lembra Lourau (2014), e nas singularidades das empresas, das funções e dos produtos. Um silêncio sobre o passado (ferroviário pré-metropolitano, 1860-1968) é expressão dum “não saber” que sustenta a linguagem da autoridade, do dinheiro e do poder do campo; ou um planejamento estacionado numa “positividade sem nuvens, ato de conhecimento livre de toda negatividade.” (idem: 26-28). A “ação racional” metropolitana no limbo do subdesenvolvimento e da “umidade dos tristes trópicos” (ibidem: 26). O metrô paulistano que quer ter um tempo igual ou superior ao “tempo bolchevique” dos primórdios do metrô revolucionário moscovita (Leão, 1945; HMD, 1968a; Wolf, 1994). Mas desconhece a própria arritmia da “locomotiva” bandeirante nos solos e trilhos paulistanos.

Nesta última parte vimos a evolução do pensamento econômico no Governo Federal e no Governo Estadual, na confluência entre elementos da agenda “neoliberal” e da agenda “desenvolvimentista”. As preocupações macroeconômicas sobre a moeda, inflação, dívida e juros resultaram em vários programas econômicos visando diminuir a inflação e estabilizar a economia. Do Governo Sarney ao Governo Collor, os planos econômicos fracassaram e a agenda de reformas neoliberais avançou timidamente. Apenas a partir do Governo Franco e dos Governos Cardoso é que houve um plano econômico de conseguiu controlar a inflação e estabilizar a moeda (Plano Real).

Embora a estabilização tenha incluído medidas como controle (arrocho) do salário mínimo, reforma da administração pública direta e indireta (corte de gastos e investimentos, controle sobre contratação de créditos, reestruturação do setor bancário e financeiro) que tiveram efeitos sociais negativos. Essa reforma foi atrelada ao Programa Nacional de Desestatização (e congêneres estaduais como o Programa Estadual de Desestatização paulista) que vendeu empresas e participações de capital e promoveu a abertura de muitos setores.

O setor ferroviário foi um dos afetados pela abertura econômica. A malha ferroviária foi dividida em malhas regionais que foram concedidas a diversas concessionárias privadas. O movimento inicial de fragmentação e ensejo de competição (nos leilões de concessão) ao longo de uma década foi revertida

pela centralização das malhas em poucas operadoras, configurando um oligopólio do transporte de cargas ferroviárias de longa distância. A maioria absoluta dos serviços de passageiros foram eliminados pelas concessionárias privadas. Como é o caso das linhas de passageiros em São Paulo e mesmo do serviço suburbano da linha oeste da FEPASA (Itapevi-Mairinque), suprimida em 1998 pela sucessora CPTM.

As estatais paulistas operadoras de transporte metroviário e ferroviário metropolitano (CMSP e CPTM) enfrentaram dificuldades financeiras nos anos 1990 mas aos poucos retomaram os investimentos para expansão, integração e modernização da Rede Metropolitana, planejada desde os anos 1960/1970.

A partir de 1989/1990 elas passaram a desenvolver uma gama de novos negócios para gerar receitas não tarifárias a partir do seu patrimônio fundiário e imobiliário. Ações de comercialização dos espaços em estações, terminais e terrenos datam das primeiras concessionárias ferroviárias do fim do século XIX e começo do XX, mas foram impulsionadas pela agenda e as reformas dos anos 1990, 2000 e 2010.

Alterações legais e normativas nessas décadas permitiram que as estatais pudessem realizar vários negócios imobiliários nos terrenos e edificações de sua propriedade.

As atividades principais – o transporte metroviário e ferroviário de passageiros – também foram parcialmente privatizados por meio de PPPs (Parcerias Público-Privadas). Novas concessionárias privadas passaram a controlar uma grande parte da Rede Metropolitana, todas pertencentes ao mesmo grupo (Via Quatro e ViaMobilidade – linhas 4-Amerela, 5-Lilas, 8-Diamante e 9-Esmeralda – concentram 109,6 km e 70 estações, mais que os cerca de 71,5 km e 66 estações operados pelo Metrô-SP). As concessionárias privadas são controladas pelo Grupo CCR, maior operadora de equipamentos e redes de transporte na RMSP, Brasil e América Latina.

Os ritmos de expansão das empresas e das linhas metroferroviárias, diminutos nos anos 1990, voltaram a crescer nos 2000 e 2010. Ainda assim ficando muito aquém do necessário para cumprir as metas planejadas para expansão. Mesmo com aumento no aporte de capital e de créditos, os empreendimentos de expansão realizados desde 1990 apresentam um cronograma de execução real bem mais lento que os tempos previstos nos planos e contratos.

Trajetória semelhante apresentam os empreendimentos associados do Metrô-SP e as concessões de espaços comerciais feitas pela CPTM. As receitas não tarifárias da exploração comercial dos espaços apresentam crescimento anual, mas ainda correspondem a um pequeno percentual da receita total. O que nos leva a questionar a sustentabilidade dessa aposta para garantir uma autonomia financeira para investimento ou mesmo o equilíbrio econômico (despesa/receita).

14 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após todo o desenvolvimento do trabalho, vamos retomar a hipótese e sintetizar os argumentos da tese. **A hipótese:** no bojo duma estratégia histórica de reforma neoliberal do Estado, as táticas de privatização do patrimônio estatal (agenciamento imobiliário, concessões, PPPs) produzem movimentos retóricos e mudanças espaciais na RMT, com o mote de superar a arritmia crônica e a dependência financeira.

A reforma do Estado brasileiro, em curso desde 1990, adquire características da doutrina do “choque de capitalismo” enunciada por Mário Covas em 1989. Especialmente com o andamento da agenda de concessões e vendas de empresas estatais produtoras de bens e provedoras de serviços industriais. E numa atuação mais seletiva quanto à criação e investimentos em empresas estatais existentes ou novas – que a doutrina citada especifica que devem ser “estratégicas e rentáveis” (idem). No caso paulista, vimos esse movimento no Metrô-SP e na CPTM, estratégicas para ampliar o transporte coletivo de alta e média capacidade, mas não rentáveis, no sentido de apresentarem resultados positivos nem seus balanços anuais.

Ambas as companhias embora realizem o serviço essencial de transportar milhões de passageiros diariamente (e bilhões anualmente) e produzam bilhões de Reais em “benefícios socioambientais”, não conseguem gerar excedentes (especialmente lucro líquido). O que é essencial para fazer que uma empresa seja rentável.

Ou que possa cobrir todos os seus custos operacionais e ainda financiar custos adicionais de expansão de sua rede pela construção de estações, pátios, vias e encomenda de equipamentos, sistemas e materiais. Estes são outros preceitos que se consolidam: o “equilíbrio econômico-financeiro” e o “autofinanciamento”.

O lucro líquido – excedente econômico após deduzir custos, depreciações e impostos do lucro bruto – é encarado como parâmetro de eficiência empresarial, mesmo em empresas estatais cujo mote não é necessariamente gerar excedente, mas, antes, prover serviços industriais e suprir as necessidades socioeconômicas da população.

A Cia do Metropolitano, apesar de suas otimistas estimativas em 1968 de ter uma operação rentável desde os primeiros anos (HMD, 1968a), não consegue realizar este resultado econômico na maioria dos anos (CMSP, 1975-2022). Embora consiga operar com relativo equilíbrio econômico-financeiro (relação despesas/receitas igual a zero, a partir dos anos 1990) e lucro somente em 1986 e 2014 (em 46 anos de operação comercial, 1975-2021). A Cia Paulista de Trens Metropolitanos não consegue operar em equilíbrio nem registrar lucros, sendo dependente de aportes do Tesouro estadual para suprir custos

operacionais (além da subvenção operacional e ressarcimento tarifário para descontos e isenções legais), CPTM (2005-2022). Em todos esses anos o resultado foi deficitário. Como mostram seus balanços anuais, as estatais estão longe de serem completamente “*rent free, tax free, cost free*” (livres de aluguel, impostos e taxas), como retratou negativamente E. Gudín (2011 [1945]).

Para se contrapor à imagem negativa de “empresas deficitárias” elas passaram a apresentar em seus balanços os cálculos sobre os benefícios sociais e ambientais gerados pela operação dos transportes sobre trilhos (em comparação ao transporte individual e coletivo motorizado), superiores em várias vezes o montante dos prejuízos contábeis (CMSP, 1994-2022; CPTM, 2011-2022). E a apostar e investir na diversificação de negócios e parcerias para exploração comercial de seus patrimônios (funditários, imobiliários e mesmo intangíveis, como nomes e marcas). Passam a atuar como agências imobiliárias e mobiliárias, realizando negócios em parceria com empresas e investidores privados para ampliar as receitas não tarifárias e a rentabilidade de seus ativos.

A partir da segunda metade dos anos 1990 há um retorno das concessões privadas de equipamentos e serviços públicos coletivos. A estruturação do mercado ferroviário – regional de longa distância para passageiros, depois para passageiros urbanos e suburbanos, depois o metropolitano – por relações entre Estado-empresas (de 1850/1860 até 1950/1970) passa pela ascensão, auge e declínio de concessionárias/proprietárias privadas à estatização (até 1990/2010 em diante) período da abertura dos mercados ferroviário e metroviário aos capitais privados.

Mesmo com o desenho das concessões por malhas regionais e linhas urbanas para segmentar o mercado e ensejar alguma “competição” entre potenciais concessionários, a centralização dos capitais ferroviário e metroviário ocorre pela formação de poucos grandes grupos ou empresas em operação nos últimos 20 anos.

As grandes empresas ferroviárias atuais: Rumo S.A. (2008, operadora das malhas Norte, Oeste, Sul, Paulista, do trecho central da Ferrovia Norte-Sul e terminais portuários – controlada pelo Grupo Corsan), MRS Logística S/A (1996, malha sudeste – controlada pela CSN), CEFVM/Vale S.A. (1908/1942, E.F. Carajás, E.F. Vitória-Minas e Ferrovia Centro-Atlântica, E.F. Trombetas e Ferrovia Norte-Sul – com participações na VLI, MRS), VLI Multimodal (2011 – participações na Ferrovia Centro-Atlântica S.A. e Ferrovia Norte-Sul S.A.) e a estatal Infra S.A. (2022, para planejamento, estruturação de projetos e engenharia, sucessora da EPL e VALEC – várias outorgas e participações).

E no setor metroferroviário, Grupo CCR (1999, com a ViaQuatro [2010], ViaMobilidade Linhas 5 e 17 [2018], ViaMobilidade Linhas 8 e 9 [2021], CCR Bahia [2013], VLT Carioca [2016]), MetrôRio (1997) e SuperVia S.A. (1998). Como o Grupo CCR, boa parte das outras tem seus capitais compostos por grupos, empresas e fundos de outros setores que buscam verticalizar suas operações e/ou diversificar

investimentos em setores conexos. Neste mercado atual há uma rede mais densa de associações e sociedades entre as proprietárias no controle das operadoras, à diferença do padrão oligopolista e competitivo entre as proprietárias-operadoras dos sécs. XIX e XX, no “arqueoliberalismo”. O que mantém desse modelo originário é o monopólio de zona e dos transportes de mercadorias das regiões produtoras interiores aos portos, grandes e médias cidades. E as relações de regulação, fiscalização, garantias, tarifas e financiamentos estatais.

A renovação desse modelo, com as Parcerias Público-Privadas (de 2004 em diante), foi pensada para **associar os investimentos públicos e privados na produção e operação da rede e dos espaços metroferroviários** e melhorar suas capacidades (produtividade, financiamento, rentabilidade). Ou melhor enquadrá-los nas normas e no modelo do **“sistema de rendimentos” do capital** – ampliar lucros e rendas, controlar salários (Lourau, 2014: 15; negrito nosso). Não mais considerar por oposição o mercado e o Estado (o universal abstrato e sua contradição, negação pela particularidade), mas a mediação por formas sociais singulares de modos de organização mais ou menos adaptados às funções (idem: 16-17). É quando a ideia abstrata universal encarna nas condições determinadas (particulares, circunstanciais) dos grupos sociais heterogêneos e se define negativamente às outras formas sociais e ao conjunto do sistema (ibidem) – como o argumento do sindicalista alemão que coloca o neoliberalismo como via intermediária entre socialismo e capitalismo (visão rejeitada por Foucault, 2008). Ou da PPP como um mercado controlado, nem inteiramente livre nem inteiramente estatal, mas combinando os melhores elementos do mercado e do Estado. Uma forma social nova capaz de mediar e resolver conflitos e problemas da sociedade industrial **“sob o signo do princípio do rendimento, único princípio de realidade (...)”** (ibid.: 19; negrito nosso). O que reposiciona, dentre as várias funções sociais desempenhadas pelas grandes empresas industriais (no caso, provedoras de serviços de transporte, sua “função oficial”), a produção de lucros e rendas (função primordial e privilegiada), Lourau (2014: 21-24). E a ativação de funções “latentes” ou “acidentais” pela gestão econômica (autonomizada) que suportem esta produção institucional capitalista. Na RMT, operação das linhas e comercialização dos espaços, com a garantia do privilégio da lucratividade das concessionárias privadas e participação marginal das estatais na partilha dos rendimentos.

Como ressaltou Laval (2020: 171-172) ao investigar as pesquisas de Foucault e Bourdieu sobre o neoliberalismo, para o último, o neoliberalismo, apesar de forjar uma retórica de inovação e renovar termos e conceitos, na verdade retoma ao velho ou clássico liberalismo (*arqueo-* ou *vétero-liberalismo*), faz voltar à voga as ideias do velho patronato. Uma utopia que a oligarquia dominante (industrial, financeira) tenta inscrever na realidade “sob a aparência de uma mensagem muito chique e muito moderna” como uma utopia em via de realização (Bourdieu, 2001b apud Laval, 2020: 171-172). O que vimos como a construção dum “arqueoliberalismo” com as ferrovias brasileiras no século XIX e no XX, a realidade do modelo do “contratismo monopólico” com garantias e privilégios concedidos pelo Estado às empresas

privadas (como a *São Paulo Railway*) deixa pouca margem de leitura ao mito do mercado “autorregulador”. Assim como a retomada de garantias e privilégios às atuais concessionárias privadas também deixa pouca margem aos mitos do autofinanciamento e da rentabilidade inerente (derivada da eficiência operacional). Especialmente face à continuidade do financiamento estatal, rateio tarifário e cláusulas de equilíbrio econômico-financeiro com verbas do Tesouro que privilegiam a lucratividade privada.

O agenciamento imobiliário de espaços dentre a rede para gerar rendas e ampliar a rentabilidade do patrimônio e da operação se dá numa profusão de “lugares radicalmente outros” (ou “heterotopias” de Foucault, 2013) em estações, mezaninos, acessos, plataformas, terminais, telas, shopping centers e mesmo na renomeação das estações (“*naming rights*”) ou aluguel e venda de imóveis e terrenos. Usos da instituição da propriedade privada e da alienação dos direitos de uso que dela derivam para atender o princípio do rendimento, uma dinâmica e topologia institucional, funcional e de diferenciação simbólica, real e imaginária, no cotidiano, na produtividade e na sociabilidade (Lourau, 2014: 76-78). Ativação duma função latente em grandes empresas públicas – usos comerciais para obter rendas fundiárias, imobiliárias e mobiliárias – cuja finalidade imediata é prover transporte de massa e a função primordial (lucro/rendimento) volta a ser a referência principal.

Desde o começo da operação da PPP da Linha 4-Amarela do Metrô-SP em 2010 (concessionária ViaQuatro), a primeira PPP do Brasil, a parcela privatizada da Rede Metropolitana de Transporte cresce intensamente até 2021. Do Metrô-SP incorpora também a Linha 5-Lilás. E da CPTM, as linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda. O primeiro trecho privado entra em operação com **3,8 km e 2 estações em 2010** (ViaQuatro), acumulando **32,8 km e 28 estações em 2020** (4-Amarela, quase finalizada e 5-Lilás, finalizada e concedida à ViaMobilidade em 2018) e **34,3 km e 29 estações em 2021** (Linha 4-Amarela completa). E de mais **76,7 km e 42 estações em 2022** das linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda concedidas pela CPTM à ViaMobilidade. São 111 km e 71 estações operadas pela ViaQuatro, ViaMobilidade (5-Lilás) e ViaMobilidade (8-Dimante e 9-Esmeralda) – controladas pelo Grupo CCR e sócios minoritários – do total de 381,1 km e 185 estações da Rede Metropolitana de Transportes. Ou 29,1 % das vias e 38,4 % das estações sob controle das concessionárias privadas (em fevereiro de 2023). Domínio que será expandido nos próximos anos com a futura operação da Linha 6-Laranja (Consórcio LinhaUni, 15,3 km e 15 estações), a primeira “PPP Plena” com construção e operação feitas pelo consórcio privado. E com a extensão da PPP da ViaMobilidade Linhas 5 e 17 com a finalização do Trecho prioritário da 17-Ouro com 6,7 km e 8 estações. Adição de 22 km e 23 estações à malha concedida entre 2023 e 2025 (se for concretizado o atual cronograma para finalização e operação das linhas).

Continuam sob controle estatal os **71,3 km e 57 estações do Metrô-SP** (18,7 e 30,8%) e os **198,8 km e 57 estações da CPTM** (52,2 e 30,8%). Aos quais serão adicionados 8,0 km e 8 estações da extensão da Linha 2-Verde e 2,8 km e 2 estações da 15-Prata – total de 10,8 km e 10 estações entre 2025 e 2026 (se concretizado o atual cronograma).

A malha concedida crescerá mais que a estatal ao longo dos próximos anos. O que implica em compartilhar as receitas tarifárias (com privilégio ao equilíbrio econômico-financeiro das privadas) e não tarifárias (das áreas e atividades comerciais nas estações concedidas). Isto é, ceder espaço tarifário/não tarifário (perder participação nessas receitas) às concessionárias privadas e talvez ampliar as necessidades de aporte de capital, subvenção, ressarcimento e crédito pelo Governo do Estado e União.

Os agregados relativos à ativação e/ou desativação da RMT são extremamente desiguais nos períodos analisados. A ritmanálise proposta por Lefebvre (2021) e aplicada aqui ao entendimento dos ritmos da formação do ferroviário e do metroviário revela uma série de desigualdades e movimentos nos trilhos.

Na RMT como um todo, por todo o período analisado (1867-2022), as taxas médias de crescimento anual são 1,75 e 1,1 para vias e estações (2,2 e 1,0 %). O auge da expansão se deu nos anos pioneiros para as vias (1867, 1934, 1957) e recentes, no período do metropolitano (1975 e 2018). As 185 estações e os 381,1 km da RMT são, respectivamente, o maior número de estações da história e a segunda maior extensão de trilhos (abaixo apenas dos 388,1 km de 1957, quando da inauguração do Ramal Jurubatuba e da criação da RFFSA). Frutos dos esforços conjuntos da CMSP e CPTM desde os anos 1990 para modernizar, expandir e integrar suas redes.

O histórico de formação da RMT é marcado por movimentos e momentos altos e baixos, de ativação e desativação, construção e demolição. A expansão da última década foi precedida por três décadas de ritmo incerto (altos e baixos) da remodelação dos subúrbios sul e oeste, com desativação de grandes trechos periféricos (FEPASA, 1979; Ferroban/CPTM, 1998). E a desativação das malhas da Cantareira e de Santo Amaro nos anos 1960 (1964-1968), de menor porte, que abriram espaço para a implantação da Linha 1-Azul do Metrô-SP (1968-1998).

Para o Trem Metropolitano – período ferroviário (1867-1973, sua ‘pré-história’) e metropolitano (1974-2022) – as taxas médias de crescimento anual são 1,0 e 0,6 para vias e estações (0,8 e 1,8 %). Mais altas que as registradas nos últimos 30 anos, mas também com grande assimetria e inconstância. Na maioria dos anos a malha ficou estagnada (76) ou cresceram apenas as estações em operação (37), seguidas pela expansão conjunta vias/estações (20) e decréscimo conjunto (10) e menos de vias e/ou estações.

Para o Metrô-SP (1968-2022) as taxas médias de crescimento anual são 2,0 km e 1,6 para vias e estações (7,4 e 6,9%). Mais focada na expansão das vias que no adensamento das estações e com crescimento médio bem superior ao do Trem Metropolitano (histórico) e do atual. Ainda que bem abaixo do

considerado necessário pelas projeções e planos (de 6, 7 km/estações ou mais). Embora seu padrão de crescimento conjunto vias/estações seja mais consistente (22 anos), mas com um grande período de estagnação da rede operacional (26 anos). Com aumento apenas de estação em 1 ano (Sé, 1978).

Para a CPTM (1922-2022) as taxas médias de crescimento anual são -0,6 km e 0,3 (-0,2 e 0,4%) para vias e estações. Seu foco é na reconstrução e melhoria das estações e vias, com diminuição das extensões operacionais. A maioria dos anos é de estagnação do total de vias e estações (14); poucos anos de crescimento conjunto vias/estações (6), só das estações (2), só das vias (2); decréscimo conjunto vias/estações (4), das estações (2) e das vias (1). Os anos de “decréscimo” (desativação de vias e estações) arrasta a rede em operação (275,5 km e 99 estações) e as médias relativas para um patamar abaixo da antiga malha suburbana.

Tabela 23 – Taxas médias anuais de vias e estações ativadas ou desativadas, por geração, da Rede Metropolitana, do Trem Metropolitano e do Metrô (1897-2022)

Geração	Rede (média anual)		Trem (média anual)		Metrô (média anual)*	
	Via	Est.	Via	Est.	Via	Est.
1	7,2	1,4	7,2	1,4	N.D.	N.D.
2	1,4	0,9	1,4	0,9	N.D.	N.D.
3	4,4	1,8	4,4	1,8	N.D.	N.D.
4	-2,2	-0,06	-3,1	-1	2,2	2,3
5	0,7	1,4	-1	0,1	1,8	1,3
6*	7,6	4,4	3,0	0,8	4,6	3,6

Fonte: Giesbrecht (s/d) para dados das estações; Metrô-SP e CPTM para dados das estações (CMSP, 1976-2022; CPTM, s/d); estimativas das extensões construídas das vias realizadas pelo autor no Google Earth e conferidas com os dados da CMSP e CPTM. O período considerado para o Metrô-SP na Geração 4 é de 13 anos (1974-1987). E o período considerado na Geração 6 é de 5 anos (2018-2022).

Nota-se uma brutal diferença entre as taxas relativas aos quilômetros de trilhos adicionados ou subtraídos e as taxas das estações (idem). Quase todas as gerações apresentaram ritmos das vias muito superiores aos das estações (exceção da Geração 5 que trouxe o dobro de estações em relação às vias). O começo da Geração atual (6) tem ritmos elevados que se forem mantidos podem acabar por superar o maior das vias (Geração 1) e o maior das estações (Geração 3). A Geração 4 tem ritmos negativos em decorrência das ações de racionalização, melhoria, desativação e (re)construção do trem metropolitano. A Geração pioneira (1) ainda detém o record histórico do ritmo de construção de vias; quanto ao ritmo das estações empata com a Geração 5. E a Geração 2 o terceiro ritmo mais baixo de vias e o segundo mais baixo de

estações (acima apenas das Gerações 4 e 5). A Geração 3 tem o segundo maior acumulado de vias e de estações (após a Geração 1) o que reflete em ritmos mais altos.

Nas Gerações 4, 5 e 6 a construção do Metrô-SP puxa boa parte do crescimento (ou diminui a queda) da Rede Metropolitana (total), compensando parcialmente a supressão elevada de vias e estações dos trens de subúrbio/trem metropolitano, especialmente nas Gerações 4 e 5.

Nesta tese investigamos a formação de uma mentalidade econômica de governo dividida entre aspectos liberais e desenvolvimentistas. A evolução e complexificação de modelos de negócio, produção e gestão de obras públicas de infraestrutura e espaços comerciais. E a produção do espaço metropolitano por empresas estatais marcada pela clivagem entre usos e valores sociais e mercantis. Com a hegemonia dos últimos.

Com relação a formação de uma mentalidade crescentemente “economizada” de governo, vimos nos discursos e ações de sucessivos governantes repetidas e aprofundadas preocupações econômicas. Vários temas aparecem recorrentemente como crédito e dívida pública, moeda, inflação, relação despesas/receitas (déficit ou superávit), orçamento e gastos públicos. Necessidade de ampliação da estrutura produtiva estatal e privada de bens e serviços social e econômica. O debate entre as alternativas para crescimento econômico e desenvolvimento social via livre mercado (de E. Gudin a P. Guedes) ou planejamento e coordenação estatal (de R. Simonsen a G. Mantega).

Do Primeiro Reinado à Nova República, a construção de grandes redes de infraestrutura de transportes foi uma das preocupações econômicas constantes dos governos, que buscaram soluções às necessidades crescentes de transportar mercadorias e pessoas por um País de dimensão continental. Portos, ferrovias, rodovias, transportes urbanos e suburbanos adquiriram centralidade na agenda política nesses últimos 200 anos. Especialmente ao longo do último século com o avanço da urbanização e da industrialização, fluxos e aglomerações demográficos e econômicos em determinadas unidades federativas.

O Estado de São Paulo e a Cidade de São Paulo, centro e epicentro desse processo histórico, forjaram uma grande malha ferroviária estadual e uma malha secundária de serviços suburbanos entre o final dos anos 1860 e o começo dos anos 1970. As companhias concessionárias privadas pioneiras construíram grande parte das ferrovias e das primeiras estações e paradas ferroviárias. Com o passar das décadas, as crises econômicas e o fim dos períodos de concessão, cederam terreno à estatização/nacionalização dos capitais ferroviários e ao surgimento de grandes e modernas empresas estatais – da E.F. Dom Pedro II/Central do Brasil, passando pela RFFSA, FEPASA, CBTU e CPTM entre outras – que centralizaram as malhas férreas, reestruturaram o mercado oligopolizado, modernizaram os sistemas, ampliaram e adensaram as paradas e estações por quase um século e meio (especialmente no pós II Guerra Mundial). Essas últimas décadas do

século XX foram marcadas pela “racionalização” das empresas e operações, com cortes nos quadros funcionais, linhas, ramais e estações. Após o fim da era ferroviária (anos 1950/1960), marcada por obras e inaugurações, ou ênfase na “ativação” das ferrovias e trens suburbanos, veio a era de “desativação” ou fechamento de linhas e ramais, paradas e estações considerados “antieconômicos”, deficitários ou inadequados operacionalmente.

Esse legado ferroviário foi incorporado desigualmente pelo avanço da urbanização, a formação da aglomeração paulistana com “subúrbios” e depois “periferias”, paradas sem nenhuma estrutura ou estações precárias absorvendo insuficientemente os fluxos das massas de trabalhadores na metrópole.

Os sistemas de transporte público coletivo de baixa capacidade (bondes elétricos e ônibus motorizados) implantados a partir do fim do século XIX cresceram, tiveram seu auge e entraram em crise paralela e sucessiva às ferrovias. A “municipalização” e a “estadualização” dos sistemas urbanos e metropolitanos de ônibus também levaram décadas para acontecer.

O crescimento das funções estatais de financiamento, planejamento, programação, construção e operação de redes de transporte abriu espaço a uma gama de agentes políticos e econômicos públicos e privados. Nas cidades, nos estados e no país como um todo a produção e a operação dessas redes se deram por um modelo que articula coordenação e propriedade estatais com encomenda de estudos, projetos, obras e equipamentos às empresas privadas. Uma densa rede de relações políticas e econômicas se forma para produzir novos espaços e reproduzir em escala ampliada os capitais nos setores estatais e privados.

Entre as necessidades de produção e consumo locais e internacionais, internas e externas, capitais locais e (inter)nacionais, Estado e mercado, dirigidos e dirigentes, dominantes e dominados, o “contratismo brasileiro” funciona aos trancos e barrancos para tentar suprir as necessidades de obras, serviços e bens aos consumidores e produtores.

Com sólida referência em princípios e ideais empresariais e mercantis – investimento e retorno, rentabilidade e lucro, produtividade crescente e custo decrescente. A sedimentação de uma mentalidade racional e empresarial para a produção de infraestrutura, operação e oferta de serviços de transporte nas unidades produtivas convive de modo conflituoso com as demandas sociais e populares. O sistema tarifário expressa o conflito entre racionalidades e demandas antagônicas. A pressão por tarifas que remunerem o capital e por controle rigoroso de custos por um lado ou abolição das tarifas e ampliação de investimentos e subvenções estatais por outro evidenciam a polarização existente sobre o modelo e a mercadoria.

A implantação tardia dum metropolitano na Cidade de São Paulo e da modernização e integração dum rede de trens nos municípios metropolitanos está ligada relacionada ao conflito entre o modelo ideal e o teste na realidade. A Companhia do Metropolitano de São Paulo foi constituída ao fim dos anos 1960 como empresa para planejar, coordenar e operar a rede de transporte de massas e atividades correlatas. Após

quatro décadas de intenso debate local com estudos, propostas dados e negação da Prefeitura em implantar as diversas redes traçadas. A CMSP nasce com a missão de implantar uma Rede de Metrô de alta capacidade, qualidade e rentabilidade nos anos 1970 e 1980. Mas o terreno real onde ela vai sendo construída impõe suas resistências e problemas, atrasando a realização das obras e inaugurações e frustrando as previsões de rentabilidade e autonomia financeira da Cia. Nas ferrovias e subúrbios a situação é mais precária. A malha suburbana construída e operada por várias empresas ao longo do século atinge idade avançada sem conseguir fazer frente às necessidades financeiras e operacionais. Os diversos planos de modernização e programas de investimentos são executados aos poucos e insuficientemente. Um grande período de reestruturação – cortes no quadro de funcionários, desativação de linhas e ramais periféricos com menor movimento – diminui a malha suburbana enquanto a periferia metropolitana passa a abrigar milhões de moradores. A retomada dos investimentos em melhorias e expansão seria lenta e gradual ao longo das décadas de 1970-2010. Uma Rede Integrada de Trens Metropolitanos só iria se consolidar propriamente da virada do século XX ao XXI, com a fundação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (1992) e seu esforço e investimento nos últimos 30 anos para integrar, modernizar e expandir suas linhas metropolitanas e construir sua primeira linha (13-Jade).

A longa crise econômica do começo dos anos 1970 ao começo dos anos 1990 dificultou as contas das estatais dependentes de receitas tarifárias e aportes de capital via orçamento público e crédito. Os custos operacionais básicos subiam acima das receitas e as fontes para aumentar o capital social e financiar expansão e melhorias escassearam. A combinação de inflação com restrição de crédito – especialmente nos períodos de alta e hiperinflação e de crise fiscal – provocou uma diminuição dos investimentos nos transportes sobre trilhos. A capacidade financeira do Estado estava extremamente limitada pela explosão da dívida pública (interna e externa) e os aportes de capital nas estatais foram reduzidos. Assim como as possibilidades de crédito internas e/ou externas. As empresas passaram a sofrer maior pressão para cortar e controlar gastos, custos e otimizar o rendimento de suas atividades. Aumentar todas as receitas possíveis em busca de rentabilidade e equilíbrio ou lucro nos balanços anuais.

Nos anos 1980 e 1990 avançou a agenda de reforma do Estado e de abertura de mercados com privatizações de empresas estatais nos mais diversos setores econômicos. Os programas de desestatização, Nacional e Estadual, reorientaram a trajetória do Estado brasileiro e de São Paulo. Agora o Estado deveria se empenhar em diminuir de tamanho na esfera produtiva e incentivar a iniciativa privada a assumir a linha de frente da produção e provisão de vários bens e serviços industriais e essenciais. Era preciso “liberar” as atividades do peso e das restrições normativas, políticas e financeiras do Estado e ampliar a participação do capital privado no financiamento, propriedade e gestão do patrimônio público. Revigorar as empresas e redes com estratégias de mercado como diversificação de negócios e receitas e intensificação da exploração do patrimônio fundiário e imobiliário.

Enquanto a rede ferroviária nacional e estadual foi toda concedida à iniciativa privada no fim dos anos 1990, a rede metroferroviária continuou sob propriedade e concessão quase inteiramente estatal até os anos 2010. Mas no interior da rede, nos terminais, estações e terrenos de propriedade estatal estadual (CMSP e CPTM) houve uma aposta maior em desenvolver a comercialização dos espaços em parceria com empresas privadas. Desde pequenos comerciantes arrendando lojas e quiosques até grandes empresas e grupos investimento na construção de grandes shopping centers. As concessões comerciais e os empreendimentos imobiliários são as “trincheiras” por onde avançou o front liberal sobre o território estatal. O terreno empresarial estatal abrigou aos poucos outras empresas, negócios, mercados e mercadorias privados. Aos poucos abriu as fronteiras e abdicou do uso exclusivo de seus espaços em troca de receitas, taxas e porcentagens sobre o faturamento. Passou a apostar suas fichas em explorar negócios e rendas fundiárias e imobiliárias geradas pelo comércio dos vários espaços justapostos.

No horizonte de médio a longo prazo a meta da autossuficiência e autofinanciamento possibilitados pelas associações, concessões e parcerias. No curto prazo a recuperação da crise da última década e da pandemia e o avanço das concessões, parcerias, rendas e receitas compartilhadas com os concessionários privados. Em regime privilegiado de patilha das receitas tarifárias e não tarifárias. Da erosão dos monopólios estatais (metrô e trem) e da sedimentação do oligopólio privado por grandes grupos privados.

O avanço da privatização encontra resistências e gera novos problemas. O Sindicato dos Metroviários contestou as privatizações da operação das linhas metroviárias, segue pressionando por melhores condições de trabalho, aderiu ao movimento da tarifa zero/passe livre. E protagonizou uma disputa sobre a posse da sua sede histórica com a administração da Cia, que a vendeu a uma construtora. A disputa foi judicializada e o Sindicato foi removido e adquiriu uma nova sede. Apenas um exemplo de conflito envolvendo operações imobiliárias no metrô. Nas últimas décadas milhares de famílias foram removidas para a construção das linhas. Parte delas aceitou as indenizações e mudaram para habitações sociais ou para moradias mais precárias. Uma parte resistiu e resiste à remoção e reassentamento. A concessionária ViaMobilidade assumiu a operação das linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda da CPTM e a operação passou a apresentar falhas e atrasos constantes, aumentando a lotação das estações e dos trens e provocando acidentes e fatalidades. A concessionária rapidamente foi apelidada de “viacalamidade” e gerou uma profusão de críticas e memes nas redes sociais. Acabou contratando a própria CPTM para auxiliar na operação, num contrato que faz pouco ou nenhum sentido, já que a concessionária deveria ser capaz de operar as vias sem recorrer à proprietária. E a concessão está sendo investigada e contestada por órgãos públicos competentes, embora o Governo do Estado negue a possibilidade de rescindir a concessão.

REFERÊNCIAS

AUDTEC. **Tabelas de Valores do Salário Mínimo de 1940 a 2022**. Disponível em:

<https://audtecgestao.com.br/capa.asp?inford=1336>.

AFFONSO, R. A. B. Descentralização e reforma do Estado: a Federação brasileira na encruzilhada. **Revista Economia e Sociedade**, Campinas, (14): 127-152, jun. 2000. Disponível em: http://www.esaf.fazenda.gov.br/esafsite/Pos_graduacao2/Observatorio/inform_premios/arquivos/Paper_1.pdf.

AGLIETTA, M. *Concentración y centralización del capital*. In: AGLIETTA, M. **Regulación y crisis del capitalismo: la experiencia de los Estados Unidos**. México D.F.: Siglo XXI, 1979. p. 192-238.

ALLOA, E. (Org.). **Pensar a imagem**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

ALBUQUERQUE, J. A. G. **Instituição e poder**: análise concreta das relações de poder nas instituições. 2a edição. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1986.

AMOSSY, R. (Org.). **Imagens de si no discurso**: a construção do ethos. São Paulo: Contexto, 2008.

_____. Introdução. In: AMOSSY, R. (Org.). **Imagens de si no discurso**: a construção do ethos. São Paulo: Contexto, 2008. p. 9-28.

_____. O ethos na intersecção das disciplinas: retórica, pragmática, sociologia dos campos. In: AMOSSY, R. (Org.). **Imagens de si no discurso**: a construção do ethos. São Paulo: Contexto, 2008. p. 119-144.

_____. **A argumentação no discurso**. São Paulo: Contexto, 2018.

_____. O dispositivo de enunciação. In: AMOSSY, R. **A argumentação no discurso**. São Paulo: Contexto, 2018. p. 51-106

_____. Quarta Parte: Os gêneros do discurso. In: AMOSSY, R. **A argumentação no discurso**. São Paulo: Contexto, 2018. p. 243-272.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Leia a íntegra do discurso do Governador Tarcísio de Freitas no Plenário da Alesp**. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?01/01/2023/leia-a-integra-do-discurso-do-governador-tarcisio-de-freitas-feito-no-plenario-da-alesp>.

ARENDT, H. **Ação e busca da felicidade**. Rio de Janeiro, RJ: Bazar do Tempo, 2018.

BACHUR, J. P. Federalismo fiscal, atribuições fiscais constitucionais e equalização regional: EUA, Alemanha e Brasil em perspectiva comparada. **Revista do Serviço Público**, v. 56, n. 4, p. 377-401, 2014.

BALL, M. **Markets and Institutions in Real Estate and Construction**. Oxford: Blackwell, 2006.

BASTOS, F. M. **Neoliberalismo e a recente política de privatização no Brasil**: o caso da malha nordeste da rede ferroviária federal S. A. – RFFSA. Mestrado (Dissertação em Engenharia de Transportes). Universidade Federal do Ceará. Fortaleza: 2003.

BASTIDE, R. (Org.). **Usos e sentidos do termo “estrutura”**. São Paulo: Editôra Herder; Editôra da Universidade de São Paulo, 1971. 197 p.

BASTOS, P. P. Z.; FONSECA, P. C. D. (Orgs.). **A Era Vargas**: desenvolvimentismo, economia e sociedade. São Paulo: Editora UNESP, 2012.

BERCOVICI, G.; MASSONETTO, L. F. **A constituição dirigente invertida**: a blindagem da constituição financeira e a agonia da constituição econômica. 2006.

- BERCOVICI, G.; COSTA, J. A. F. **Nacionalização**: necessidade e possibilidades. São Paulo, SP: Editora Contracorrente, 2021.
- BELLUZZO, L. G.; TAVARES, M. C. **Capital financeiro e Empresa Multinacional**. Temas de Ciências Humanas, Vol. 9. 1980.
- BIANCHI MENDEZ, A. G. **Um ministério dos industriais**: A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo na crise das décadas de 1980 e 1990. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2010.
- BIASOTO JR, G. **A questão fiscal no contexto da crise do pacto desenvolvimentista**. Tese (Doutorado em Economia). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia: Campinas, 1995.
- BOITO JR., A. **Reforma e crise política no Brasil**: os conflitos de classe nos governos do PT. Campinas, SP: Editora Unicamp; São Paulo, SP: Editora Unesp, 2018.
- BONFIM, J. B. B. **Palavra de presidente**: os discursos presidenciais de posse, de Deodoro a Lula. Brasília, DF: Editora LGE, 2008.
- BRUNHOFF, S. D. et al. (Orgs.). **A finança capitalista**. São Paulo: Alameda, 2010.
- BUCI-GLUCKSMANN, C. **Gramsci e o Estado**: por uma teoria materialista da filosofia. 2ª ed. São Paulo, SP: Editora Paz e Terra S/A: 1990.
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.
 _____. Biblioteca da Presidência da República. **Ex-Presidentes**. Disponível em:
<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes>. Acesso em: fev. 2023.
- _____. **Pronunciamento à nação do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na cerimônia de posse. Palácio do Planalto, 1º de janeiro de 2007.**
- _____. **01-01-2011 - Discurso da Presidenta da República, Dilma Rousseff, durante Compromisso Constitucional perante o Congresso Nacional.**
- _____. **21-06-2013 - Pronunciamento da Presidenta da República, Dilma Rousseff, em cadeia nacional de rádio e TV.**
- _____. **01-01-2015 - Discurso da Presidenta da República, Dilma Rousseff, durante Compromisso Constitucional perante o Congresso Nacional.**
- BROWN, W. **Nas ruínas do neoliberalismo**: a ascensão da política antidemocrática no ocidente. São Paulo, SP: Editora Filosófica Politéia, 2019.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Lei Nº 13.240, de 30 de dezembro de 2015**, Dispõe sobre a administração, a alienação, a transferência de gestão de imóveis da União e seu uso para a constituição de fundos; [...]. Disponível em:
 <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/L13240.htm>. Acesso em: 21 maio 2018.
- _____. **Cronologia histórica e legislativa do Brasil**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/conheca/historia/cronoindice.html>. Acesso em: fev. 2023.
- _____. **Falas do trono**: desde o ano 1823 até o ano 1889 (...) coligadas na Secretaria da Câmara dos Deputados. Brasília, DF: Senado Federal, Conselho Editorial, 2019.
- CARDOSO, F. H. Capítulo VI A Questão do Estado no Brasil. In: CARDOSO, F. H. **Autoritarismo e Democratização**. Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1976.
- CAMARGOS, R. **Estado e empreiteiros no Brasil** – uma análise setorial. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP: 1993.

- CAMPOS, P. H. P. **A Ditadura dos empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985.** Tese (Doutorado em História Social). Universidade Federal Fluminense. Niterói, RJ: 2012.
- CAPELLA, A. C. N. **O processo de agenda-setting na reforma da administração pública.** Tese (Doutorado). Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, SP: 2004.
- CARNEIRO, A. S. **A construção do outro como não-ser como fundamento do ser.** Tese (Doutorado em Educação). Faculdade de Educação, Universidade de São Paulo. São Paulo, SP: 2005.
- CARNOY, M. **Estado e teoria política.** 17ª ed. Papirus. Campinas, SP: 2013.
- CARVALHO, A. C. **Infraestrutura sob uma perspectiva pública: instrumentos para o seu desenvolvimento.** Tese (doutorado). Programa de Pós-graduação em Direito, Universidade Estadual de São Paulo. São Paulo: 2013.
- CATENAZZI, A. Las redes de agua y saneamiento en la agenda urbana: encuentros y desencuentros. In: ERAZO ESPINOSA, J. **Infraestructuras urbanas en América Latina: gestión y construcción de servicios y obra pública.** Ed IAEN, Quito: 2013.
- CHARAUDEAU, P. **Linguagem e discurso: modos de organização.** São Paulo, SP: Contexto, 2019a.
- _____. **Discurso das mídias.** São Paulo, SP: Contexto, 2019b.
- CHESNAIS, F. (Org.). **Finança Mundializada.** São Paulo: Boitempo, 2005.
- _____. O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: CHESNAIS, F. (Org.). **Finança Mundializada.** São Paulo: Boitempo, 2005.
- COHN, G. **Sociologia da comunicação: Teoria e ideologia.** Petrópolis: Vozes, 2014.
- COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS (CBTU). **Relatórios Anuais** (1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018). Rio de Janeiro, RJ: CBTU (1985-2019).
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METRÔ-SP; CMSP). **Relatórios Anuais da Administração** (anos: 1971, 1972, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021). São Paulo, SP: 1972-2022.
- _____. **Estudo mercadológico sobre aproveitamento das áreas do Metrô para comércio.** São Paulo: CMSP, 1974.
- METRÔ-PTR; ASSIS FILHO, O. **UM MODELO DESAGREGADO E COMPORTAMENTAL DE DIVISÃO MODAL DE TRANSPORTE URBANO: Pré-Projeto Para Discussão: Outubro/75.** São Paulo: CMSP, 1975.
- METRÔ/EMPLASA. **Rede metروviária.** Eixos metropolitanos de transporte, cultura e lazer. Proposta de Trabalho. São Paulo: CMSP, 1983.
- _____. **Proposta de ampliação das áreas comerciais junto aos Terminais Urbanos.** São Paulo: CMSP, 1992.
- _____. **Nova Mídia – estudos técnicos e estimativas do potencial de faturamento.** São Paulo: CMSP, 1993.
- _____. **Linha 4 – Amarela, Morumbi-Luz: projeto funcional = São Paulo rail rapid transit system – Metrô: Line 4 – Yellow, Morumbi-Luz: functional project.** São Paulo: CMSP, 1997.
- _____. **Linha 5-Lilás – construída pela CPTM operada pelo Metrô. Plano de Marketing e Comunicação.** São Paulo: CMSP, 2002.
- _____. **“Estratégias e Consolidação de Novos Negócios e a Importância dos Empreendimentos Associados”.** Apresentação. 10ª Semana de Tecnologia Metroviária, AEAMESP, São Paulo, 2004.
- _____. **“Rede Essencial trechos prioritários”.** São Paulo: CMSP, 2006.

_____. **“Guia de Gestão de Empreendimentos de Expansão”**. São Paulo: CMSP, 2013.

_____. **Plantas de localização dos espaços comerciais**. São Paulo: CMSP, 2015. (26 ago. 2015). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Pontos comerciais**. São Paulo: CMSP, s./d. (criado: 20 jan. 2017). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

| 324

_____. **Projeto Executivo de Espaços Comerciais : Planta Nível B - Praça : Planta Nível C – Mezanino Inferior**. São Paulo: CMSP, 2015. (04 set. 2015). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **CONSULTA PÚBLICA – “Complexo Comercial São Bento”**. São Paulo: CMSP, 2015. (04 set. 2015). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Oportunidade de Negócio – Clínica Médica – lote único**. São Paulo: CMSP, 2015. (20 out. 2015). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Plantas de localização dos espaços comerciais (Sazonal Natal)**. São Paulo: CMSP, 2015. (09 out. 2015). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Espaços Publicação**. São Paulo: CMSP, 2016. (18 fev. 2016). Disponível em: <>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Oportunidade de Negócio – Projeto Sazonal Páscoa, Dia das Mães, Dia dos Namorados e Dia dos Pais**. São Paulo: CMSP, 2016. (20 fev. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Regulamento de procedimentos relativos à obtenção de receitas não tarifárias da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Regulamento Geral (RECEMPE)**. São Paulo: CMSP, 2016. (20 ago. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimento para exploração de áreas remanescentes localizadas no Brás e Bresser de propriedade da Cia. do Metrô visando à exploração de estacionamento mediante credenciamento - RECEMPE**. São Paulo: CMSP, 2016. (18 mar. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Projeto de Estacionamento – Demarcação de área de estacionamento Brás**. São Paulo: CMSP, 2016. (18 mar. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Projeto de Estacionamento – Demarcação de área de estacionamento Bresser**. São Paulo: CMSP, 2016. (18 mar. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimento para exploração de áreas comerciais nas estações do Metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral**. São Paulo: CMSP, 2016. (20 abr. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimentos para exploração de área remanescente localizada na Estação Vila Madalena, de propriedade da Cia. do Metrô visando à exploração de estacionamentos mediante credenciamento - RECEMPE**. São Paulo: CMSP, 2016. (25 mai. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimentos para exploração de área comercial no Terminal de ônibus da Estação Santana do Metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral**. São Paulo: CMSP, 2016. (07 jun. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimento específico para fornecimento de Wi-Fi aos usuários do Metrô, com exploração comercial do conteúdo virtual nas estações mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral**. São Paulo: CMSP, 2016. (08 jun. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimento para exploração de áreas comerciais nas estações do metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral (telefonia)**. São Paulo: CMSP, 2016. (12 set. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimento para exploração de áreas comerciais nas estações do metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral (MDP)**. São Paulo: CMSP, 2016. (19 set. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimento para exploração de áreas comerciais nas estações do metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral (telefonia)**. São Paulo: CMSP, 2016. (20 set. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimento para exploração de áreas comerciais nas estações do metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral (Quiosque)**. São Paulo: CMSP, 2015. (21 set. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimento específico para fornecimento de WiFi aos usuários do Metrô, com exploração do conteúdo virtual nas estações mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral (WiFi)**. São Paulo: CMSP, 2016. (09 dez. 2016). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **“As Receitas Não Tarifárias”**. Apresentação. 23a Semana de Tecnologia Metroviária. AEAMESP, São Paulo, 2017.

_____. **Consulta pública – Oportunidade de negócio: Sede administrativa unificada para a Cia. do Metropolitano de São Paulo**. São Paulo: CMSP, 2018. (30 jan. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimentos para exploração de área comercial no Terminal de ônibus da Estação Santana do Metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral**. São Paulo: CMSP, 2018. (16 fev. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Procedimentos para exploração de área comercial no Terminal de ônibus da Estação Santana do Metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral (Bike)**. São Paulo: CMSP, 2018. (14 mar. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **2ª consulta pública – Oportunidade de negócio na Estação Brás do Metrô e CPTM (Master concessão Brás)**. São Paulo: CMSP, 2018. (25 jun.; 01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

_____. **Master concessão comercial Brás – Estudo com aumento de ABL – visão geral**. São Paulo: CMSP, 2018. (25 jun.; 01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

- _____. **Ficha técnica da área de concessão de Itaquera (Itaquera UNI 708)**. São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Projeto preliminar cessão de área – readequação das áreas GLG e GRI UNI708** (desenho da área de concessão) . São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Composição das unidades imobiliárias – UNI Nº 1434** (Relatório patrimonial – CDRU Terminal Vila Madalena). São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Construção de shopping – folha 02/10**. (CDRU Terminal Vila Madalena). São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Construção de shopping – folha 03/10**. (CDRU Terminal Vila Madalena). São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Construção de shopping – folha 04/10**. (CDRU Terminal Vila Madalena). São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Procedimentos para exploração de área comercial nas Estações de Metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral**. São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Comunicado** (resultado apurado lotes comerciais). São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Procedimentos para exploração de área comercial nas Estações de Metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral (Sazonal Natal 18)**. São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Pregão eletrônico Nº 10004094 – republicação** (concessão de áreas na Estação Belém da Linha 3 – Vermelha). São Paulo: CMSP, 2018. (01 nov. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Procedimentos para exploração de área comercial nas Estações de Metrô mediante credenciamento – RECEMPE e regulamento geral (franquias)**. São Paulo: CMSP, 2018. (09 nov. 2018) Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Procedimentos para exploração de área localizada próximo à Estação Santos Imigrantes (referência), de propriedade da Cia. do Metrô visando a exploração de estacionamento mediante credenciamento - RECEMPE**. São Paulo: CMSP, 2018. (07 dez. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Planta - situação de área patrimonial** (Imigrantes). São Paulo: CMSP, 2018. (07 dez. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Aviso de futuro Pregão Eletrônico nº 10004252 - Concessão de uso para implantação e exploração de atividade comercial, mediante encargos e remuneração à Cia. do Metrô, de terrenos localizados ao longo de suas linhas e divididos em 10 lotes**. São Paulo: CMSP, 2018. (20 dez. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.

- _____. **Book concessão 10 áreas.** São Paulo: CMSP, 2015. 2018. (20 dez. 2018). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Book concessão 2019.01.** São Paulo: CMSP, 2019. (jan. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Concorrência Nº 40836289 – Republicação – Alienação “ad corpus” das áreas remanescentes UNI’s 4003, 5006, 5007 e 004 da Cia. do Metrô.** São Paulo: CMSP, 2019. (29 jan. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Pregão eletrônico Nº 10004252 – Concessão de uso para implantação e exploração de atividade comercial, mediante encargos e remuneração à Cia. do Metrô, de terrenos localizados ao longo de suas linhas e divididos e 10 lotes.** São Paulo: CMSP, 2019. (mai.; jun. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>.
- _____. **Concessão do Direito Real de Uso de 07 (sete) Terminais de Ônibus Urbanos edificáveis e Concessão de Uso de 06 (seis) Terminais de Ônibus Urbanos não edificáveis, integrados às Linhas 1 – Azul e 3 – Vermelha do Metrô de São Paulo, com exploração Comercial mediante remuneração à Companhia do Metrô, com encargos para construção, administração, conservação, manutenção e vigia.** São Paulo: CMSP, 2019. (08 abr. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Comunicado – Resultado apurado em 23/04/2019.** São Paulo: CMSP, 2019. (23 abr. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Procedimento para seleção de empresa, mediante credenciamento, para operação de ponto comercial com produtos da marca da Cia do Metropolitano de São Paulo - Metrô.** São Paulo: CMSP, 2019. (21 mai. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Oportunidade de negócio - Procedimento para exploração de áreas comerciais em Estações do Metrô.** São Paulo: CMSP, 2019. (28 jun. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Quadro I (exploração de áreas comerciais em Estações).** São Paulo: CMSP, 2019. (28 jun. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Oportunidade de negócio - Procedimento para exploração de áreas localizadas próximo às estações de propriedade da Cia. do Metrô (Estacionamentos).** São Paulo: CMSP, 2019. (19 jul. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Fotos aéreas das áreas disponíveis publicação de julho de 2019 (Estacionamentos).** São Paulo: CMSP, 2019. (19 jul. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- _____. **Projeto Executivo de Espaços Comerciais: Planta nível C: Plataforma: Loja L-18, sanitários/copa, lojistas e PS/PCD estação áreas técnicas (Grande área comercial na Sé).** São Paulo: CMSP, 2019. (21 ago. 2019). Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/negocios/ofertas-consultas.aspx>. Acesso em: 05 ago. 2019.
- COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM). **Relatórios Anuais da Administração** (anos: 1999, 2000, 2001, 2003, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021). São Paulo, SP: 2000-2022.
- _____. **Projeto funcional: modernização da malha da CPTM.** São Paulo: CPTM, s/d.

- _____. **Projeto Integração Centro**. São Paulo: CPTM, s/d.
- _____. **CPTM 20 anos**. São Paulo: CPTM, s/d.
- _____. **CPTM 25 anos: superando desafios e eternizando conquistas!** São Paulo: CPTM, s/d.
- COMPARATO, F. K. **A oligarquia brasileira: visão histórica**. São Paulo, SP: Editora Contracorrente, 2017.
- CONEIN, B. et al. **Materialidades discursivas**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2016.
- CONNOLLY, P. I. Introducción. In: CONNOLLY, P. **El contratista de Don Porfirio Obras públicas, deuda y desarrollo desigual**. El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Fondo de Cultura Económica. Ciudad de México, DF: 1997.
- COSTA, W. M. **Geografia Política e Geopolítica: Discursos sobre o Território e o Poder**. São Paulo: Edusp, 2013. 352 p.
- COSTA, F. L. **Brasil: 200 anos de Estado, 200 anos de administração pública, 200 anos de reformas**. Revista de Administração Pública. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. p. 829-74. set./out. 2008.
- CUÉLLAR, D.; OLIVEIRA, E. R.; CORRÊA, L. M. Uma abordagem da História da Ferrovia no Brasil (1850-1950): legislação, empresas e capitais britânicos. In: OLIVEIRA, E. R. (Org.). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre registro, preservação e ativação de bens ferroviários**. São Paulo, SP: Alameda, 2017. p. 69-120.
- CULIOLI, A. Et al. Mesa redonda: discurso história-língua. In: CONEIN, B. et al. **Materialidades discursivas**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2016. P. 283-319.
- DAGNINO, E. Construção democrática, neoliberalismo e participação: dilemas da confluência perversa. **Revista Política e Sociedade**, N. 5, out. 2004.
- DAIN, S. **Empresa estatal e capitalismo contemporâneo – uma análise comparada**. Tese (Doutorado) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Rio de Janeiro: 1980.
- DAL POZZO, A. N. **O Direito Administrativo da infraestrutura**. São Paulo, SP: Editora Contracorrente, 2020.
- DEÁK, C., SCHIFFER, S. R. (Orgs.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. 1 ed. 1 reimpr. Edusp, São Paulo, SP: 2004.
- DOUMAS, E. **Diversification activities of passenger railway companies**. In: European Transport, n. 36, 2007. p. 75-91.
- _____. **Diversification des activités et privatisation des entreprises de chemin de ferr: enseignements des exemples japonais**. Doutorado. Paris: Science de l'Homme et Societé; ParisTech, 2008.
- DE MATTOS, C. A. de. **Globalização, negócios imobiliários e transformação urbana**. Nueva Sociedad: Caracas: n.212, novembro-dezembro de 2007.
- DELBEM, F. C. **Impacto do benefício fiscal no apreçamento das debêntures de infraestrutura**. Dissertação (Mestrado em Economia), EESP-FGV, São Paulo: 2016. 58 p.
- DIJK, T. A. V. **Discurso e poder**. São Paulo, SP: Contexto, 2018.
- DUFOUR, D-R. **O Divino Mercado: a revolução cultural liberal**. Rio de Janeiro, RJ: Companhia de Freud, 2008.
- _____. **A cidade perversa: liberalismo e pornografia**. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2013.
- ELIS REGINA. **O bêbado e a equilibrista. Essa Mulher**. Rio de Janeiro: Warner Bros Records, 1979.
- EMPRESA BRASIL DE COMUNICAÇÃO (EBC). **Discurso de Jango na Central do Brasil em 1964**. Disponível em: <https://memoria.ebc.com.br/cidadania/2014/03/discurso-de-jango-na-central-do-brasil-em-1964>.
- EMPLASA. **Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013 2040 4 Carteira de Projetos do PAM**. Secretaria da Casa Civil, São Paulo: 2014.

FERNANDES, F. **A revolução burguesa no Brasil**: ensaio de interpretação sociológica. São Paulo, SP: Editora Contracorrente, 2020.

_____. **Reflexões sobre a construção de um instrumento político**: contribuição ao I Congresso do Partido dos Trabalhadores. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2019.

FERROVIA PAULISTA S.A. (FEPASA). **Relatórios Anuais** (1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1978, 1980). São Paulo, SP: Diário Oficial do Estado de São Paulo (1972-1981).

| 329

FINGER, A. E. **Um século de estradas de ferro**: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Nacional de Brasília: Distrito Federal, 2013.

FIORIN, J. L. (Org.) **Linguística? Que é isso?** São Paulo, SP: Contexto, 2019.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Leia abaixo o discurso da transmissão de cargo de Gustavo Franco para Armínio Fraga na Presidência do BC “O governo segue o seu rumo, e eu, o meu.”**. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi09039932.htm>.

_____. **Leia a íntegra do discurso de Bolsonaro na cerimônia de posse no Congresso**. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/01/leia-a-integra-do-discurso-de-bolsonaro-na-cerimonia-de-posse-no-congresso.shtml>.

FOUCAULT, M. **Nascimento da Biopolítica**: curso dado no Collège de France (1978-1979). São Paulo, SP: Martins Fontes, 2008.

_____. O olho do poder. In: FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro, RJ: Graal, 1979.

_____. **O corpo utópico: As heterotopias**. São Paulo, SP: n-1 Edições, 2013.

_____. **A ordem do discurso**. São Paulo, SP: Editora Loyola, 2014.

FRANCO, G. H. B. **O Plano Real e outros ensaios**. Rio de Janeiro, RJ: Francisco Alves, 1995.

GALBRAITH, J. K. **O Novo Estado Industrial**. São Paulo: Abril Cultural, 1982. 298 p.

GALVÃO, L. A. **Capital ou Estado? – Introdução à crítica da política**. São Paulo: Cortez Editora, 1984. 360 p.

GASPERIN, C. E. M. **Aspectos tributários dos shopping centers** : limites para a tributação da receita e da renda. Dissertação (mestrado profissional) - Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, SP: 2018.

GILBERT, T. **As evidências do discurso neoliberal na mídia**. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2020.

GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>. Acesso em: jan. 2020.

GOMIDE, A. A. **A política das reformas institucionais no Brasil**: A reestruturação do setor de transportes. Tese (Doutorado Administração Pública e Governo). EAESP-FGV, São Paulo, SP. 2011.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatório Anual do Tesouro Estadual pelo Secretário da Fazenda** (anos: 1998, 1999, 2000, 2001, 2003, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011). São Paulo, SP: Secretaria Estadual da Fazenda, 1999-2012.

_____. **Relatório Anual do Governo do Estado de São Paulo / Relatório Resumido da Execução Orçamentária**. (anos: 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 vol. 1, 2017 vol. 2). São Paulo, SP: GESP, 2003-2018).

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço**. Ed. USP. São Paulo, SP: 2011.

- GUIRONNET, A. *La financiarisation du capitalisme urbain Marchés immobiliers tertiaires et politiques de développement urbain dans le Grand Paris et le Grand Lyon, les projets des Docks de Saint-Ouen et du Carré de Soie*. These (Doctorat en Aménagement de l'espace, urbanisme), Université Paris-Est. Paris, 2017.
- GRAMSCI, A. **Cadernos do Cárcere, volume 3**: Maquiavel, notas sobre o estado e a política. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2022.
- GREGORI, M. S. **Mobilidade, imaginário e representação na cidade de São Paulo (1968-2015)**: materialidades e ações no território do Butantã. 2018. 290 f. Tese (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo. Disponível em: <http://dspace.mackenzie.br/handle/10899/25880>. Acesso em: jun. 2023.
- GREGORI, L. et al. **A cidade sem catracas**: história e significados da tarifa zero. São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2020.
- G1. **Íntegra do 1º pronunciamento de Temer como presidente; veja e leia**. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/processo-de-impeachment-de-dilma/noticia/2016/08/integra-do-1-pronunciamento-de-temer-como-presidente-veja-e-leia.html>.
- HAN, B.-C. **Psicopolítica – O neoliberalismo e as novas técnicas de poder**. Belo Horizonte, MG: Editora Âyiné, 2018.
- HAHN, N. S. **Reforma do setor público em São Paulo: 1995-1998**. Tese (Doutorado em Administração de Empresas), Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo: 1998.
- HARVEY, D. **Espaços de esperança**. São Paulo, SP: Edições Loyola Jesuítas, 2011.
- _____. **O neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo, SP: Edições Loyola, 2012.
- _____. **Os limites do capital**. São Paulo, SP: Boitempo Editorial. 2013.
- HEGEL, G. W. F. **Princípios da Filosofia do Direito**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- HULBERT, F. *L'Espace politique de la ville: plaidoyer pour une géopolitique urbaine*. In: *Revue L'Espace politique*, vol. 8, n. 2, 2009.
- IACOVINI, R. F. G. **Rodoanel Mário Covas**: atores, arenas e processos. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, SP. 2013.
- IACOVINI, V. **Economia política das remoções forçadas urbanas**: expropriação, espoliação e exploração na produção do espaço urbano (o caso da Comunidade Aldaci Barbosa, Fortaleza/CE). Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, SP. 2017.
- IACOVINI, V., NOVASKI, M. **Public-Private Partnership and State**: Public and private finance in the construction and operation of Line 4-Yellow of the Sao Paulo Subway. In: RC21 Conference Sensing The City, Antwerp, Belgium: 14-16 July 2021.
- IANNI, O. **Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira. 1971.
- IPEA. **Texto para discussão 2177**: Concessões no setor de infraestrutura: propostas para um novo modelo de financiamento e compartilhamento de riscos. Rio de Janeiro: 2016.
- JARAMILLO, S. *Las formas de producción del espacio construido en Bogotá*. In: PRADILLA, Emilio. (org.) *Ensayos sobre el problema de la vivienda en México*. Cidade do México: Latina UNAM, 1982. pp. 149 – 212.
- KLINTOWITZ, D. C. **Entre a reforma urbana e a reforma imobiliária**: a coordenação de interesses na política habitacional brasileira nos anos 2000. Tese (Doutorado). Escola de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, SP: 2015.

- KON, A. (Org.) **Planejamento no Brasil II**. São Paulo: Perspectiva, 2010 [1999]. 430 p.
- KOSIK, K. **Dialético do concreto**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1976.
- KRENAK, A. **Futuro ancestral**. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2022.
- LAVAL, C. **Foucault, Bourdieu e a questão neoliberal**. São Paulo, SP: Elefante, 2020.
- LEÃO, M. L. **O Metropolitano em São Paulo Monografia**. São Paulo: Instituto de Engenharia, 1945.
- LEFEBVRE, H.; BRENNER, N. ELDEN, S. (Eds.). *State, Space, World: selected essays*. Minneapolis; London: University of Minnesota, 2009.
- LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo, SP: Editora Ática S.A., 1991.
- _____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte, MG: Editora UFMG, 1999.
- _____. **Espaço e Política: o Direito à Cidade II**. Belo Horizonte, MG: Editora UFMG, 2016.
- _____. **Elementos de Ritmanálise: E outros ensaios de temporalidades**. Rio de Janeiro, RJ: 2021.
- LEITÃO, K. O. **A dimensão territorial do Programa de Aceleração do Crescimento: um estudo sobre o PAC no estado do Pará e o lugar que ele reserva à Amazônia no desenvolvimento do País**. Tese (Doutorado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, SP. 2009.
- LENCIONI, S.; VIDAL-KOPPMANN, S.; HIDALGO, R.; PEREIRA, P. C. X. (Orgs.). **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago**. São Paulo: FAUUSP, 2011. 304 p.
- _____. Referências analíticas para a discussão da metamorfose metropolitana. In: LENCIONI, S.; VIDAL-KOPPMANN, S.; HIDALGO, R.; PEREIRA, P. C. X. (Orgs.). **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago**. São Paulo: FAUUSP, 2011. 304 p.
- _____. Reestruturação imobiliária: uma análise dos processos de concentração e centralização do capital no setor imobiliário. *Revista EURE - Revista De Estudos Urbano Regionales*, 40(120), 2014.
- LESSA, C.; DAIN, S. **Capitalismo Associado: Algumas referências para o tema Estado e Desenvolvimento**. In: BELLUZZO, L. G.; COUTINHO, R. (Ed.). **Desenvolvimento Capitalista no Brasil: Ensaio sobre a Crise**. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1998. p. 214-228.
- LEWIS, C. M. **Public Policy and Private Initiative Railway Building in São Paulo, 1860-1889**. Institute of Latin American Studies, University of London. London, UK: 1991.
- LOPREATO, F. L. C. **O colapso das finanças estaduais e a crise da federação**. São Paulo: Editora Unesp/IE-Unicamp, 2002. 269 p.
- _____. **Caminhos da política fiscal no Brasil**. São Paulo: Editora Unesp, 2013. 279 p.
- LOURAU, R. **A análise institucional**. Petrópolis: Ed. Vozes, 2014. 327 p.
- LORRAIN, D. *The discrete hand: Global finance and the city*. *Revue française de Science politique*. Vol. 61, 2011. p. 1097-1122. Tradução inglesa disponível em: < https://www.cairn-int.info/article-E_RFSP_616_1097--.htm>. Acesso em: 23 mai0 2018.
- LOVERA, A. *El capital inmobiliario y constructor y la producción de la ciudad en América Latina*. In : VELÁZQUEZ, Branca Rebeca Ramirez; PRADILHA, Emílio. (orgs). *Teorías*

- LULA. **Discurso de posse do presidente Lula no Congresso Nacional**. Disponível em: <https://lula.com.br/discurso-de-posse-lula-2023/>.
- LUNA, F. V.; KLEIN, H. S. **História econômica e social do estado de São Paulo, 1850-1950**. São Paulo, SP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2019.
- MAGALHÃES, A. L. de C. **Financeirização da infraestrutura: as grandes empreiteiras nacionais e o metrô de São Paulo em transformação**. Dissertação (Planejamento Urbano e Regional). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.
- MARIA RITA. Encontros e despedidas. **Maria Rita**. Rio de Janeiro: WEA Music, 2003.
- MARINO JR, J. **Orçamento público, a estrutura de gastos do Estado de São Paulo e suas modificações estruturais no período de 1979 a 1990**. Dissertação (Mestrado em Administração). Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo: 1994.
- MARTINS, P. E.; ALBERTI, V., FARIAS, I. C. de, ROCHA, D. (Orgs.). **Paulo Egydio: depoimento ao CPDOC/FGV**. São Paulo, SP: Imprensa Oficial do Estado.
- MARX, K. **Crítica da filosofia do direito de Hegel, 1843**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MASCARO, A. L. **Estado e forma política**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.
- MINDLIN, B. (Org.) **Planejamento no Brasil I**. São Paulo: Perspectiva, 2010 [1970]. 184 p.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **A RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. "UM PLANO EM MARCHA" Nr 3**. Rio de Janeiro, DF: Serviço de Documentação, 1956.
- MIRROW, K. R. **A ditadura dos cartéis**. Anatomia do subdesenvolvimento. 19a edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.
- MONDZAIN, M-J. **Imagem, ícone, economia: As fontes bizantinas do imaginário contemporâneo**. Rio de Janeiro: Contraponto; Museu de Arte do Rio, 2013.
- _____. **A imagem pode matar?** Nova Veja, 2009.
- MORAIS, R. G. **A nova estrutura administrativa do Estado de São Paulo e a adequação da elaboração orçamentária: Uma Realidade ou Um Movimento Ideológico para Manutenção de Uma Situação Dita Insustentável?** Mestrado (Dissertação em Planejamento e Finanças Públicas). Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo: 2002.
- MORI, K. K. A ideologia na constituição do espaço brasileiro. *In*: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUsp, 2004.
- MOURA, J. G. C. **Diferenças entre a retórica e a prática na implantação do Metrô de São Paulo**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo, SP: 2016.
- NATAL, J. L. A. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no brasil: história e perspectivas**. Tese (Doutorado). Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Econômico, Universidade Estadual de Campinas. Campinas: 1991.
- NIGRIELLO, A. **Conservar para desenvolver**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo, SP: 1982.

- NIGRIELLO, A. et. al. Linha 4 do Metrô-SP: adensamento como fonte de oportunidades. *Revista dos Transportes Públicos*, v. 106, São Paulo.
- NOBRE, M. **Imobilismo em movimento**: da abertura democrática ao governo Dilma. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2013.
- NOVASKI, M. A. M. **O discurso das parcerias público-privadas e a invenção do negócio para a implantação e operação do sistema metroviário na Região Metropolitana de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo: 2020.
- ODEBRECHT TRANSPORT. **Move São Paulo**. Disponível em: < <http://www.odebrecht-transport.com/pt-br/atuacao/mobilidade-urbana/move-sao-paulo>>. Acesso em: 13 mai. De 2018.
- OLIVEIRA, E. R. (Org.). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre registro, preservação e ativação de bens ferroviários. São Paulo, SP: Alameda, 2017.
- OLIVEIRA, F., BRAGA, R., RIZEK, C. S. (Orgs.). **Hegemonia às avessas**: economia, política e cultura na era da servidão financeira. Boitempo editorial, São Paulo, SP: 2010.
- OLIVEIRA, F. de. **Brasil**: uma biografia não autorizada. São Paulo, SP: Boitempo, 2018.
- OLIVEIRA, L. A. (Org.) **Estudos do discurso**: perspectivas teóricas. São Paulo: Parábula Editorial, 2013.
- PACHUKANIS, E. **Teoria geral do direito e marxismo**. São Paulo: Boitempo, 2017.
- PARTIDO DA SOCIAL DEMOCRACIA BRASILEIRA (SÃO PAULO). **Choque de capitalismo**; Mário Covas: o desafio de ser presidente (1989).São Paulo: PSDB, 2011. Disponível em: <https://tucano.org.br/choque-do-capitalismo/>.
- PARTIDO DO MOVIMENTO DEMOCRÁTICO BRASILEIRO (MDB). **Programa partidário**: DEMOCRACIA COM DESENVOLVIMENTO: NOVO PROGRAMA DOUTRINÁRIO DO PMDB. Brasília: 1996. Disponível em: <https://www.mdb.org.br/conheca/programa-partidario/>.
- PARTIDO DOS TRABALHADORES (PT). **MANIFESTO DE FUNDAÇÃO DO PARTIDO DOS TRABALHADORES**. São Paulo: Colégio Sion, 1980. Disponível em: <https://pt.org.br/manifesto-de-fundacao-do-partido-dos-trabalhadores/>.
- PÊCHEUX, M. **Semântica e discurso**: uma crítica à afirmação do óbvio. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2014.
- PEREIRA, D. C. A. **Relações público-privadas no Metrô de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Ciência Política), Universidade de São Paulo: São Paulo, 2016.
- PERES, T. B. **Shopping center**. **Enciclopédia jurídica da PUC-SP**. CCAMPILONGO, C.F., GONZAGA, A. de A., FREIRE, A. L. (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/235/edicao-1/shopping-center>.
- PINTO JR., M. E. **Companhia Paulista de Parcerias – CPP**. Missão Técnica para Concessões e PPPs, SP Parcerias, ARTESP: São Paulo, agosto de 2017.
- PÍREZ, P. *Las heterogéneas formas de producción y consumo de la urbanización latinoamericana*. **Espacio Aberto**, nº 16, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, BA: 2016.
- PODER 360. **Discurso do Ministro da Economia, durante cerimônia de transmissão do cargo em 02 de janeiro de 2018** (sic). Brasília, 2019. Disponível em: <https://static.poder360.com.br/2019/01/Discurso-Paulo-Guedes-1.pdf>.
- PRADO JR, C. **Evolução política do Brasil**: e outros estudos. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2012.
- _____. **A revolução brasileira; A questão agrária no Brasil**. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2014.
- REBOUÇAS, A. **Garantia de juros Estudos para sua aplicação as empresas de utilidade publica no Brazil**. Rio de Janeiro, RJ: Typhographia Nacional, 1874.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. (REFFSA). **Relatórios Anuais** (1958, 1959, 1961, 1962, 1963, 1965, 1966, 1967, 1969, 1970, 1971, 1972, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985). Rio de Janeiro, RJ; Brasília, DF: 1959-1984 (vários anos).

RIBEIRO JR., A. **A privatária Tucana**. São Paulo, SP: Geração Editorial, 2012.

RIOT, E. **L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale**. Thèse (Doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme). Université Paris Est, 2015. | 334

ROCHA, M. A. M. D. **Grupos econômicos e capital financeiro: uma história recente do grande capital brasileiro**. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas). Universidade Estadual de Campinas. Campinas: 2013.

ROYER, L. O. **Financeirização da política habitacional: limites e perspectivas**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo: 2009.

ROSIÈRE, S. *Comprendre l'espace politique*. In: **Revue L'Espace politique**, vol. 1, n. 1, 2007.

RUFINO, M. B. C. **A incorporação da metrópole: centralização do capital no imobiliário e nova produção do espaço em Fortaleza**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo: 2012.

_____. *Public-private partnerships and their implications for inclusive urbanisation in Brazil*. **Regions 303 Summer 2016**. Seaford, U.K.: 2016.

RUFINO, B., FAUSTINO, R., WEHBA, C. (Orgs.). **Infraestrutura na reestruturação do capital e do espaço: análises em uma perspectiva crítica**. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2021.

RZO. **O Trem. Todos São Manos**. São Paulo, SP: RZO, 1999.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Biblioteca jurídica. **Discurso de posse dos governadores**. Disponível em: <http://www.bibliotecajuridica.sp.gov.br/Discursos.asp>.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**. São Paulo: EdUSP, 2008.

_____. **Metrópole Corporativa Fragmentada**. São Paulo: EdUSP, 2009a.

_____. **Por uma Economia Política da Cidade**. São Paulo: EdUSP, 2009b.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: EdUSP, 2012.

SCARCELLI, O. C. C. F. **Liberdade interdita: o processo decisório do traçado da Linha 1 - Azul do Metrô de São Paulo**. Dissertação (Planejamento e Gestão do Território). Universidade Federal do ABC, Santo André, 2020.

SIMONSEN, R. C.; GUDIN, E. **A controvérsia do planejamento na economia brasileira**. Brasília, DF: IPEA, 2010 [1978].

SINGER, A. **O lulismo em crise: Um quebra-cabeça do período Dilma (2011-2016)**. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2018.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo, SP: Contexto, 2014.

SINGER, P.; JUSTO, M. G. (Org.). **Urbanização e desenvolvimento**. Belo Horizonte, MG: Autêntica Editora; São Paulo, SP: Fundação Perseu Abramo, 2017.

SOUZA, M. A. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUsp, 2004.

SPTRANS. **Tarifas**. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/tarifas/>.

TIRY, C. *Tokyo Yamanote Line - Cityscape mutations*. **Japan Railway & Transport Review**, september 1997.

_____. Stations Help Define Urban Image - Kyoto and Lille-Europe. *Japan Railway & Transport Review* 28, september 2001.

_____. *Hong Kong's Future is guided by Transit Infrastructure. Japan Railway & Transport Review* 35, september 2003.

TRAUMANN, T. **O pior emprego do mundo**: 14 ministros da fazenda revelam como tomaram as decisões que mudaram o Brasil e mexeram no seu bolso. São Paulo, SP: Planeta, 2018.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. E-Disciplinas. **Discurso de posse de Jânio Quadros**. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1137429/mod_resource/content/1/J%C3%A2nio%20Quadros%20discurso%20posse.pdf.

_____. Diretrizes para apresentação de Dissertações e Teses da USP. Parte I (ABNT). São Paulo: AGUIA, 2020. Disponível em: <https://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/459/413/2006>. Acesso em 06 de jul. 2023.

VALEIRÃO, K. **Marx e Foucault**: ideologia como dispositivo biopolítico. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Educação. Faculdade Educação. Universidade Federal de Pelotas, 2014.

VASCONCELLOS, E. A. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume, FAPESP, 1999.

VIA QUATRO. **Estrutura acionária**. Disponível em: <<http://www.viaquatro.com.br/a-via-quatro/estrutura-acionaria>>. Acesso em: 13 mai. De 2018.

VILLAÇA, F. M. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C., SCHIFFER, S. R. (Orgs.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. 1 ed. 1 reimpr. Edusp, São Paulo, SP: 2004. p. 169-244.

WAHRLICH, B. M. S. **A reforma administrativa no Brasil**: experiência anterior, situação atual e perspectivas – uma apreciação geral. Revista de Administração Pública. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. p. 49-59. jan./mar. 1984.

WEHBA, C., FAUSTINO, R. B., IACOVINI, V. **Associações políticas na provisão de infraestruturas**: a ABDIB na reestruturação capitalista. (no prelo). Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2023.

WOLF, W. K. **Russia's revolutionary underground: The construction of the Moscow subway, 1931—1935**. Thesis (Doctor of Philosophy). The Ohio State University, 1994.

Lista de sites consultados – shopping centers e galerias:

ALPHA SQUARE MALL – <http://alphasquaremall.com.br/>.

ANHANGUERA PARQUE SHOPPING – www.anhangueraps.com.br.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SHOPPING CENTERS (ABRASCE). **Guia de Shoppings**. Disponível em: <https://abrasce.com.br/guia-de-shoppings/>.

ATRIUM SHOPPING + CENTURY PLAZA – <https://www.atriumshoppingsantoandre.com.br/>.

BOAVISTA SHOPPING – <https://boavistashopping.com.br/>.

BOURBON SHOPPING SÃO PAULO – <https://www.bourbonshopping.com.br/o-shopping/sao-paulo>.

BRASCAN CENTURY OPEN MALL – <https://www.bcpopenmall.com.br/empreendimento/>.

BUTANTÃ SHOPPING – <http://www.butantashopping.com.br/>.

CANTAREIRA NORTE SHOPPING – www.cantareiranorteshopping.com.br.

CASA DOS DADOS. Disponível em: <https://casadosdados.com.br/solucao/cnpj/>.

CENTRAL PLAZA SHOPPING – www.centralplazashopping.com.br.

CENTRO COMERCIAL ARICANDUVA – www.aricanduva.com.br.

CENTRO COMERCIAL EMPRESARIAL SÃO CAETANO – www.ccesaocaetano.com.br.

CJ SHOPS JARDINS – <https://shopsjardins.cjfashion.com/>.

CNPJ ROCKS. Disponível em: <https://cnpjrocks.com/>.

CNPJ.INFO. Disponível em: <http://cnpj.info/>.

COMPLEXO COMERCIAL SHOPPING INTERLAGOS – www.interlagos.com.br.

CONDOMÍNIO CONJUNTO NACIONAL/GRUPO SAVOY – <http://ccn.com.br/administracao/#sistema-de-administracao>.

CONSULTE CNPJ. Disponível em: <https://www.consultecnpj.com/>.

CONTINENTAL SHOPPING – www.continentalshopping.com.br.

D&D SHOPPING – www.dedshopping.com.br.

ELEV SHOP BRÁS – <https://www.bbmshoppings.com.br/empreendimentos.html#popup6>.

EMPRESAS DO BRASIL. Disponível em: <https://empresasdobrasil.com/>.

FASHION SHOPPING BRÁS – <http://cnpj.info/Tijuca-Administracao-e-Participacoes-Ltda>.

FEIRA DA MADRUGADA CIRCUITO DE COMPRAS – <https://www.novafeiradamadrugada.com.br/>.

GALERIA PAGÉ BRÁS – <https://galeriapagebras.com.br/>.

GOLDEN SQUARE SHOPPING – www.goldensqureshopping.com.br.

GRAND PLAZA SHOPPING – www.grandplazashopping.com.br.

INFORME CADASTRAL. Disponível em: <https://www.informecadastral.com.br/>.

INTERNACIONAL SHOPPING – www.internacionalshopping.com.

ITAPECERICA SHOPPING – www.itapecericashopping.com.br.

ITAPEVI CENTER – www.itapevicenter.com.br.

ITAQUÁ GARDEN SHOPPING – <https://itaquagardenshopping.com.br/>.

JARDIM PAMPLONA SHOPPING – www.jardimpamplonashopping.com.br.

JUNDIAÍ SHOPPING – www.jundiaishopping.com.br.

MAIS SHOPPING – www.maisshopping.com.br.

MARKET PLACE SHOPPING CENTER – <http://iguatemi.com.br/marketplace/>.

MAUÁ PLAZA SHOPPING – www.mauaplaza.com.br.

MAXI SHOPPING JUNDIAÍ – www.maxishopping.com.br.

MEGA POLO MODA – www.megapolomoda.com.br.

MOGI SHOPPING – www.mogishopping.com.br.

MOOCA PLAZA SHOPPING – www.moocaplaza.com.br.

MORUMBI OPEN CENTER – <https://www.morumbiopencenter.com.br/>.

MORUMBI SHOPPING – www.morumbishopping.com.br.

MORUMBI TOWN SHOPPING – <http://www.morumbitown.com.br/>.

OPEN MALL PANAMBY – <http://www.openmallpanamby.com.br/>.

OSASCO PLAZA SHOPPING – osascoplaza.com.br.

PARK SHOPPING SÃO CAETANO – www.parkshoppingsaocaetano.com.br.

PARQUE SHOPPING BARUERI – www.parqueshoppingbarueri.com.br.

PARQUE SHOPPING MAIA – www.parqueshoppingmaia.com.br.

PÁTIO COTIA – www.patiocotia.com.br.

PÁTIO METRÔ SÃO BENTO – <https://patiosaobento.com.br/>.

PÁTIO OSASCO OPEN MALL – <http://www.patioosasco.com.br/>.

PLAZA SHOPPING CARAPICUÍBA – www.plazashoppingcarapicuiba.com.br.

POLI SHOPPING GUARULHOS – <http://polishopping.com.br/>.

POUPA SHOPPING COTIA – www.poupashopping.com.br.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO (PMSP). **Shopping Centers localização 2015**. Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infocidade/htmls/16_shopping_centers__localizacao_ano_de_ina_2015_340.html.

_____. PMSP; **Mapa Digital da Cidade de São Paulo** (Geosampa) > Cadastro > Setor > Quadra > Lote > Obter Informação da Camada. Disponível em: https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx.

_____. **Shopping Centers localização 2018**. Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/16_shopping_centers__localizacao_2018_1570802297.htm.

_____. **Shopping Centers localização 2020**. Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/16_shopping_centers__localizacao_2020_1649446151.htm.

RAPOSO SHOPPING – <http://www.rapososhopping.com.br/>.

SANTANA PARQUE SHOPPING – santanaparqueshopping.com.br.

SÃO BERNARDO PLAZA SHOPPING – <https://www.shoppingsaobernardoplaza.com.br/>.

SHOPPING 25 DE MARÇO - UNID. I – <https://shopping25demarco.com.br/shopping.asp>.

SHOPPING 25 DE MARÇO - UNID. II – <https://shopping25demarco.com.br/shopping.asp>.

SHOPPING 25 DE MARÇO - UNID. III – <https://shopping25demarco.com.br/shopping.asp>.

SHOPPING ABC – www.shoppingabc.com.br.

SHOPPING ALL BRÁS – <https://shoppingallbras.com.br/>.

SHOPPING ANÁLIA FRANCO – <https://www.shoppinganaliafranco.com.br/>.

SHOPPING BONSUCESSO – www.shoppingbonsucesso.com.br.

SHOPPING BOULEVARD METRÔ TATUAPÉ – www.complexotatuape.com.br.

SHOPPING CAMPO LIMPO – <https://www.shoppingcampolimpo.com.br>.

SHOPPING CANINDÉ – <https://www.bbmshoppings.com.br/empreendimentos.html#linkcaninde>.

SHOPPING CENTER 3 – www.shoppingcenter3.com.br.

SHOPPING CENTER GRANDES GALERIAS/ CENTRO COMERCIAL GRANDES GALERIAS (“Galeria do Rock”) – <http://cnpj.info/Centro-Comercial-Grandes-Galerias>.

SHOPPING CENTER IGUATEMI ALPHAVILLE – iguatemi.com.br/Alphaville.

SHOPPING CENTER IGUATEMI SÃO PAULO – www.iguatemi.com.br.

SHOPPING CENTER LAPA LTDA – [http://cnpj.info/Shopping-Center-Lapa-Ltda /](http://cnpj.info/Shopping-Center-Lapa-Ltda/)

SHOPPING CENTER NORTE – centernorte.com.br.

SHOPPING CENTER PENHA – <http://www.shoppingpenha.com.br/>.

SHOPPING CIDADE DE SÃO PAULO – www.shoppingcidadesp.com.br.

SHOPPING CIDADE JARDIM – <https://jhsf.com.br/shopping-cidade-jardim/>.

SHOPPING D – <https://shoppingd.com.br>.

SHOPPING DIADEMA – www.shoppingdiadema.com.br.

SHOPPING ELDORADO – shoppingeldorado.com.br.

SHOPPING FIESTA – www.shoppingfiesta.com.br.

SHOPPING FRANCO DA ROCHA – <http://www.shoppingfrancodarocha.com.br/>.

SHOPPING FREI CANECA – www.freicanecashopping.com.br.

SHOPPING IBIRAPUERA – <https://www.shoppingibirapuera.com.br/>.

SHOPPING ITAIM PAULISTA – <http://cnpj.info/Sonda-Supermercados-Exportacao-e-Importacao-S-A-Sao-Paulo-SP>.

SHOPPING JARAGUÁ CENESP – shoppingjaragua.com.br/cenesp.

SHOPPING JARDIM SUL – <https://www.situacaocadastral.info/cnpj/administradora-shopping-patio-paulista-ltda-30751886000176>.

SHOPPING JK IGUATEMI – www.jkiguatemi.com.br.

SHOPPING LAR CENTER – larcenter.com.br.

SHOPPING LIGHT – www.oshoppinglight.com.br.

SHOPPING METRÔ ITAQUERA – www.shoppingitaquera.com.br.

SHOPPING METRÔ SANTA CRUZ – <https://www.shoppingmetro.com.br/>.

SHOPPING METRÔ TATUAPÉ – www.shoppingtatuape.com.br.

SHOPPING METRÔ TUCURUVI - www.shoppingmetrotucuruvi.com.br.

SHOPPING METRÓPOLE – <https://www.shoppingmetropole.com.br/>.

SHOPPING MUNDO ORIENTAL – <http://cnpj.info/Mundo-Oriental-Patrimonial-Ltda>.

SHOPPING NAÇÕES UNIDAS – snu.com.br.

SHOPPING PARQUE DA CIDADE – <https://www.shoppingparquedacidade.com.br/>.

SHOPPING PATEO ITAQUÁ – <http://pateoitaqua.com.br/>.

SHOPPING PÁTIO GUARULHOS – www.shoppingpatio guarulhos.com.br.

SHOPPING PÁTIO HIGIENÓPOLIS – www.patiahigienopolis.com.br.

SHOPPING PÁTIO PAULISTA – www.shoppingpatiopaulista.com.br.

SHOPPING PORTAL DO MORUMBI – <http://cnpj.info/Condominio-Portal-do-Morumbi>.

SHOPPING PORTO BRÁS – <https://www.bbms hoppings.com.br/empreendimentos.html#linkporto>.

SHOPPING PORTO GERAL – <http://shoppingportogeral.com.br/>.

SHOPPING SP MARKET – www.shoppingspmarket.com.br.

SHOPPING TABOÃO – www.shoppingtaboao.com.br.

SHOPPING TAMBORÉ – <https://www.shoppingtambore.com.br/>.

SHOPPING UNIÃO DE OSASCO – www.shoppinguniao.com.br.

SHOPPING VAUTIER – <https://shoppingvautier.com.br/#/conheca-o-vautier>.

SHOPPING VAUTIER PREMIUM – <https://www.vautierpremium.com.br/sobre-nos/>.

SHOPPING VILA OLÍMPIA – www.shoppingvilaolimpia.com.br.

SHOPPING VILLA LOBOS – <https://www.shoppingvillalobos.com.br/>.

SHOPPING VM VILA MARIANA (MULTSHOPPING) – <http://shoppingvm.com.br/shopping.php>.

SHOPPING WEST PLAZA – www.westplaza.com.br.

SILVIO ROMERO PLAZA SHOPPING – <https://www.situacaocadastral.info/cnpj/condominio-civil-do-silvio-romero-plaza-shopping-01779215000115>.

SITUAÇÃO CADASTRAL.INFO. Disponível em: <https://www.situacaocadastral.info/>.

SUPERSHOPPING OSASCO – www.supershoppingosasco.com.br.

SUZANO SHOPPING – www.suzanoshopping.com.br.

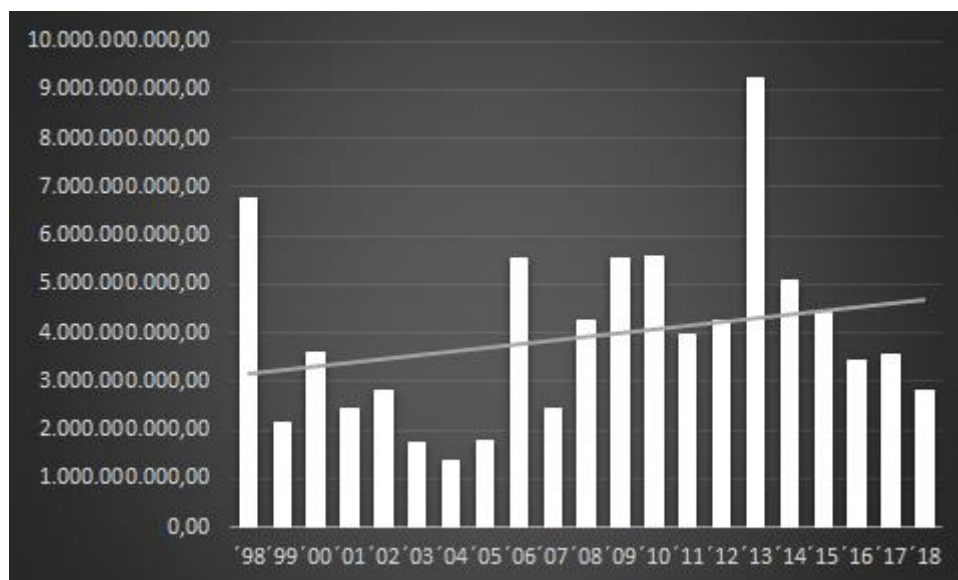
TABOÃO PLAZA OUTLET – www.taboaoplazaoutlet.com.br.

TIETÊ PLAZA SHOPPING – www.tietezplazashopping.com.br.

TOP CENTER SHOPPING – www.topcentershopping.com.br.

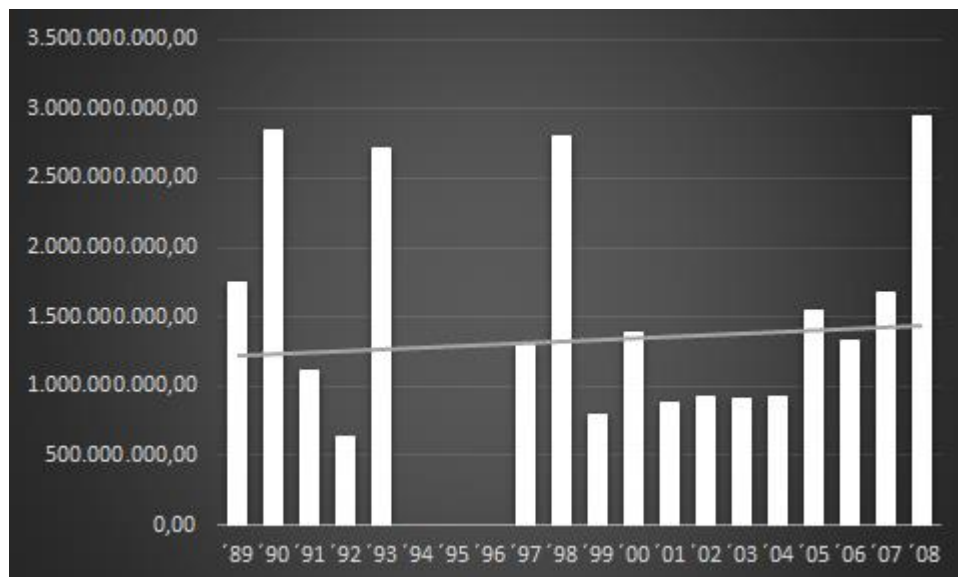
Apêndice 1 – Investimentos e subvenção econômica no Metrô-SP e CPTM (1971-2021)

Gráfico 10 - Investimentos anuais em expansão e manutenção do Metrô-SP (1971-1988)



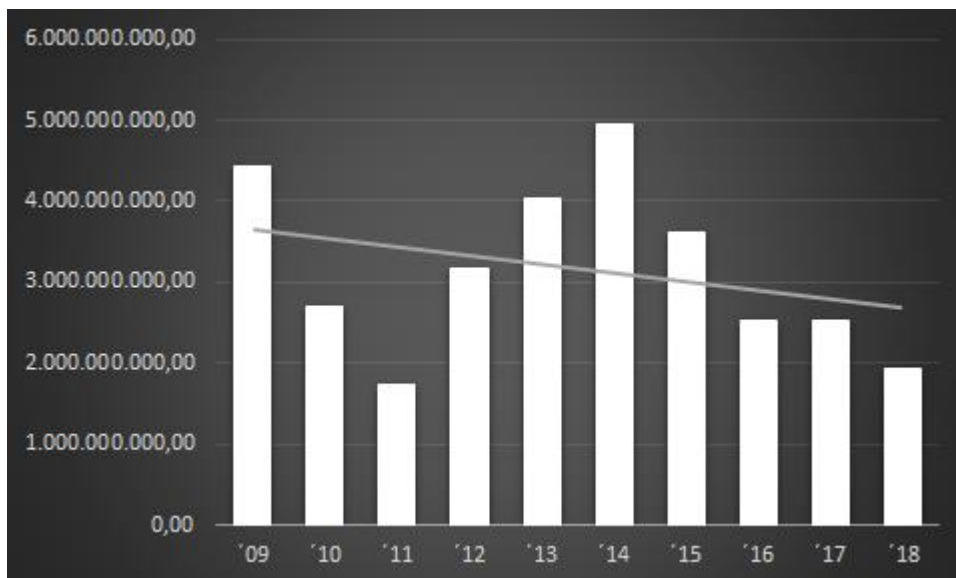
Fonte: Relatórios da Administração CMSP (1973-1989); preços nominais corrigidos pelo IGP-DI de dezembro de 2018, BCB (www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0). Cálculos e organização do autor.

Gráfico 11 - Investimentos anuais em expansão e manutenção do Metrô-SP (1989-2008)



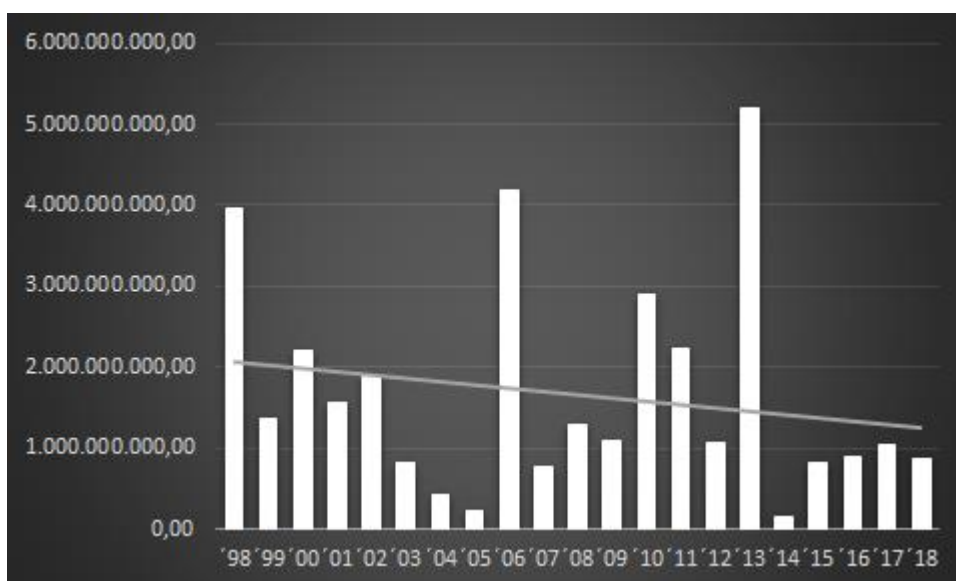
Fonte: Relatórios da Administração CMSP (1990-2009); preços nominais corrigidos pelo IGP-DI de dezembro de 2018, BCB (www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0). Cálculos e organização do autor.

Gráfico 12 - Investimentos anuais em expansão e manutenção do Metrô-SP (2009-2018)



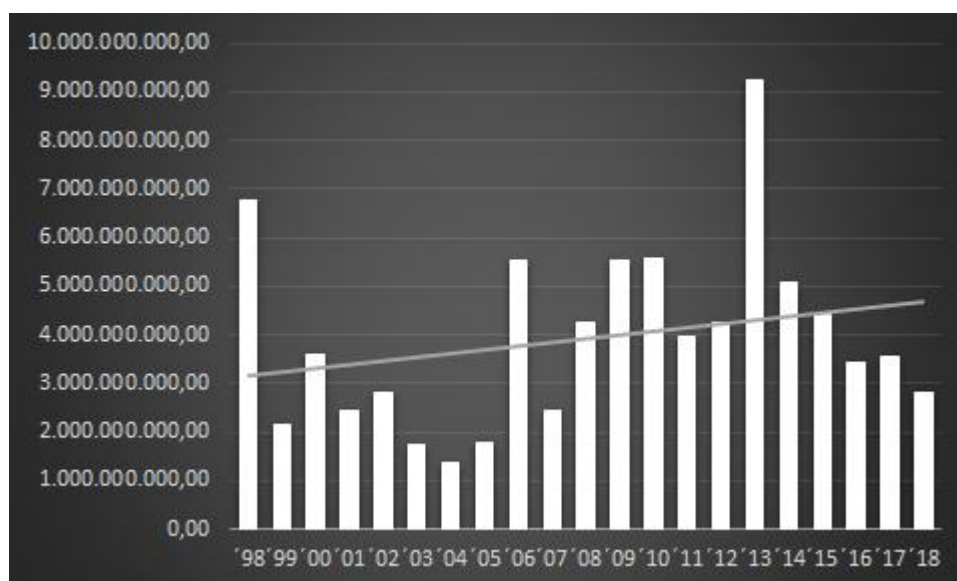
Fonte: Relatórios da Administração CMSP (2010-2019); preços nominais corrigidos pelo IGP-DI de dezembro de 2018, BCB (www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0). Cálculos e organização do autor.

Gráfico 13 - Investimentos anuais em expansão e manutenção do Metrô-SP (2009-2018)

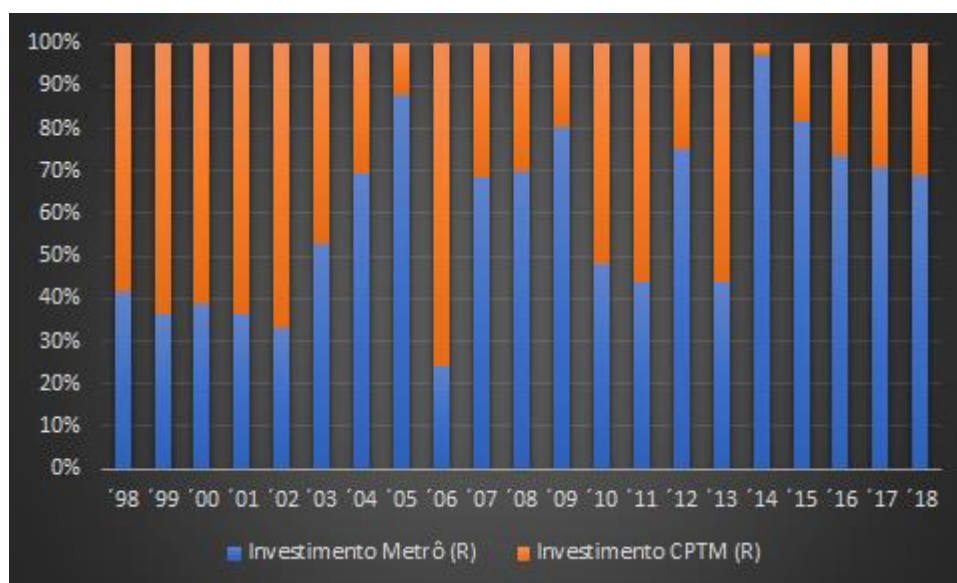


Fonte: Relatórios do Governo do Estado (2005-2019); Relatórios da Administração CPTM (2005-2019). Correção pelo IGP-DI para R\$ de dezembro de 2018. Cálculos e organização pelo autor.

Investimentos no Metrô e CPTM (1998-2018)

Gráfico 14 - Total anual de investimentos Metrô-SP e CPTM (1998-2018)

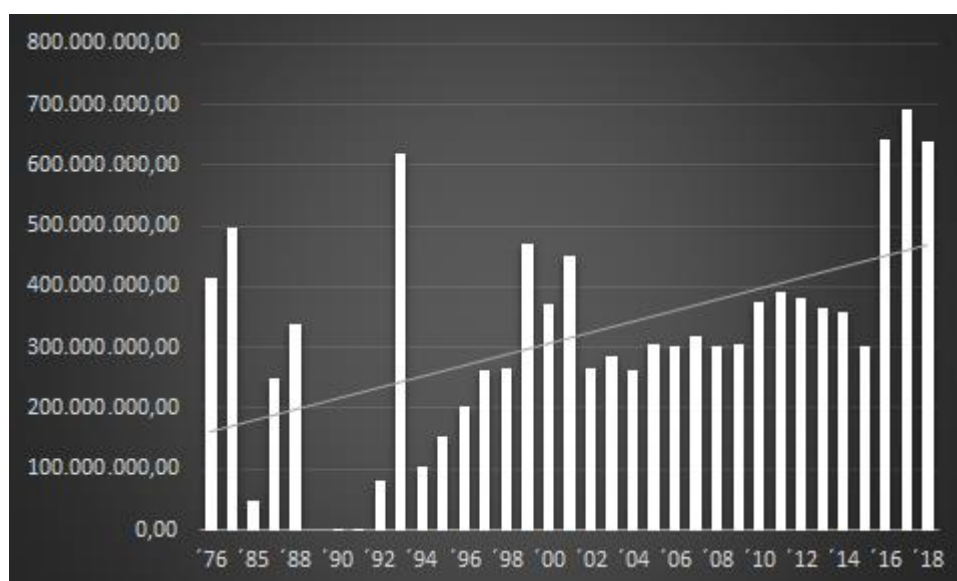
Fonte: CMSP (1999-2019); CPTM (1999-2019); RAGESP (1999-2019). Correção pelo IGP-DI para R\$ de dezembro de 2018. Cálculos e organização pelo autor.

Gráfico 15 - Participação percentual do total anual de investimentos Metrô-SP + CPTM (1998-2018)

Fonte: CMSP (1999-2019); CPTM (1999-2019); RAGESP (1999-2019). Correção pelo IGP-DI para R\$ de dezembro de 2018. Cálculos e organização pelo autor.

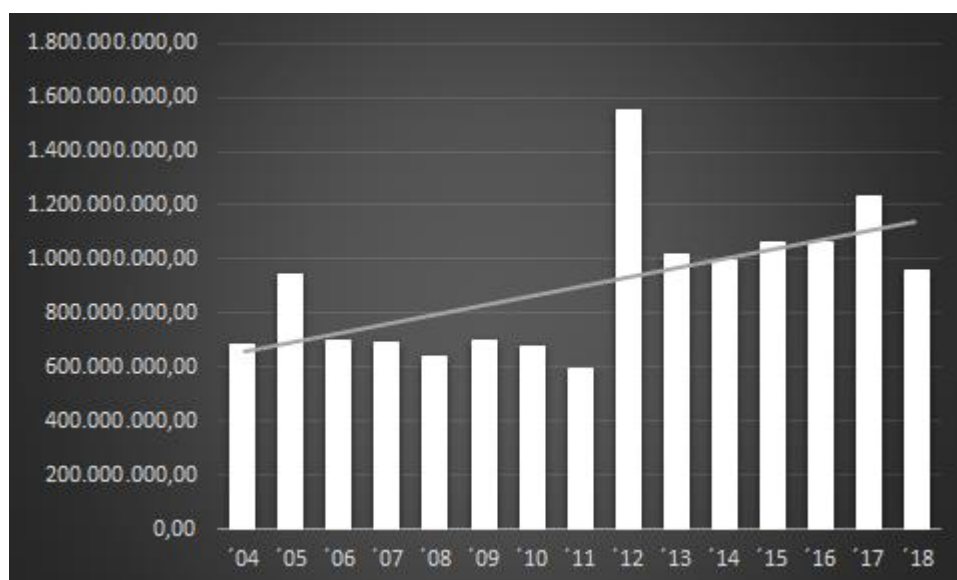
Subvenção econômica no Metrô-SP e na CPTM (1998-2018)

Gráfico 16 - Subvenção econômica à operação do Metrô-SP, anos selecionados (1976-2018)



Fonte: Relatórios da Administração CMSP (1977-2019). Correção pelo IGP-DI para R\$ de dezembro de 2018. Cálculos e organização pelo autor.

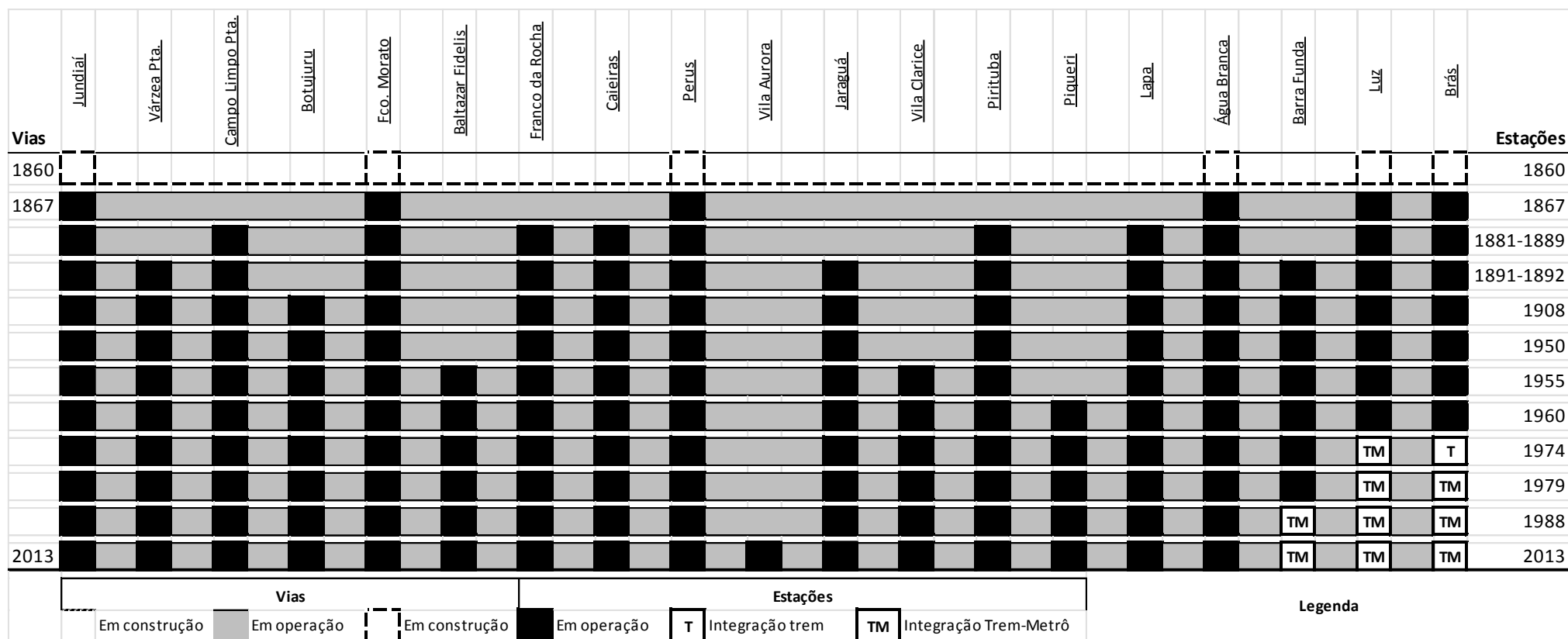
Gráfico 17 - Subvenção econômica à operação da CPTM (2004-2018)



Fonte: Relatórios do Governo do Estado (2005-2019); Relatórios da Administração CPTM (2005-2019). Correção pelo IGP-DI para R\$ de dezembro de 2018. Cálculos e organização pelo autor.

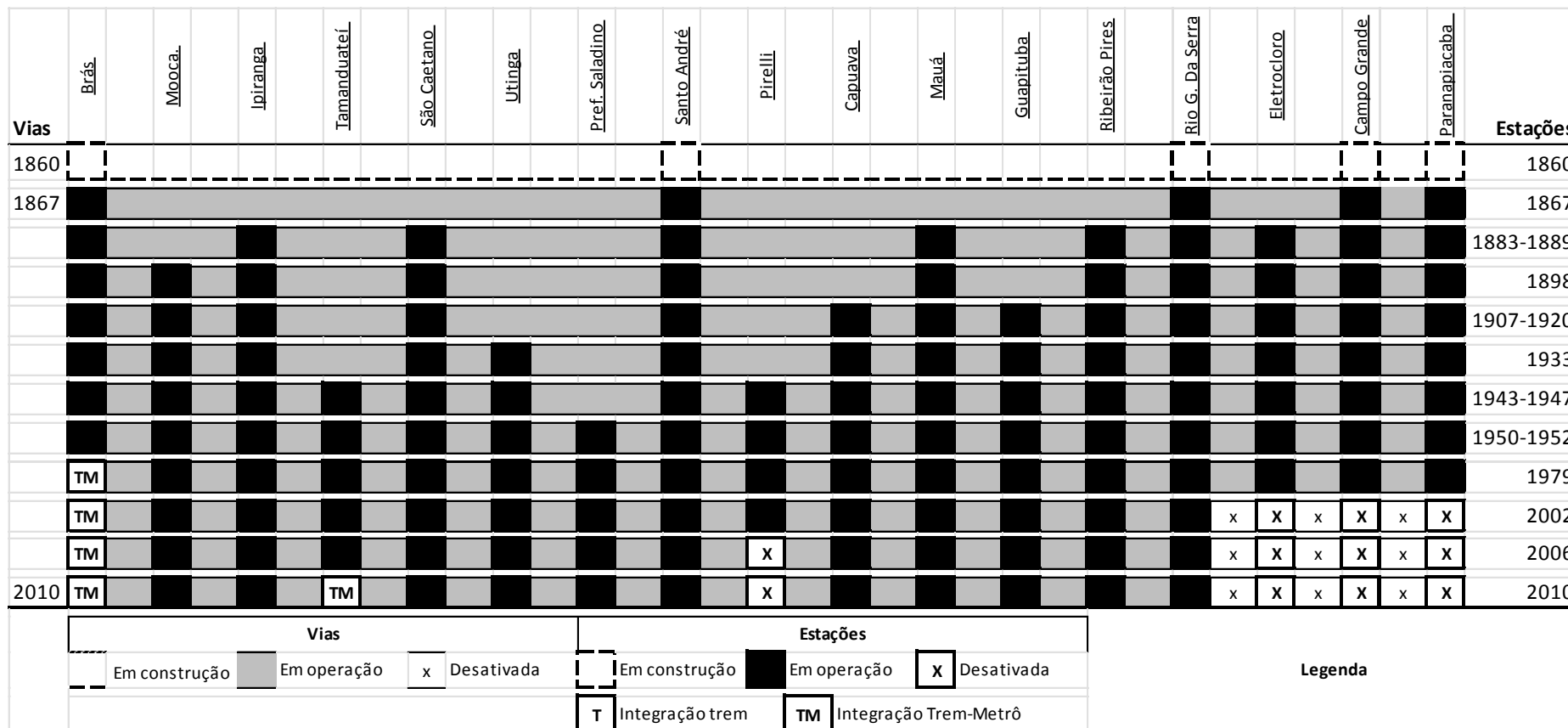
Apêndice 2 – Cronograma das linhas e ramais metroferroviárias (1860-2021)

Figura 58 – Cronograma da Linha 7-Rubi (CPTM)



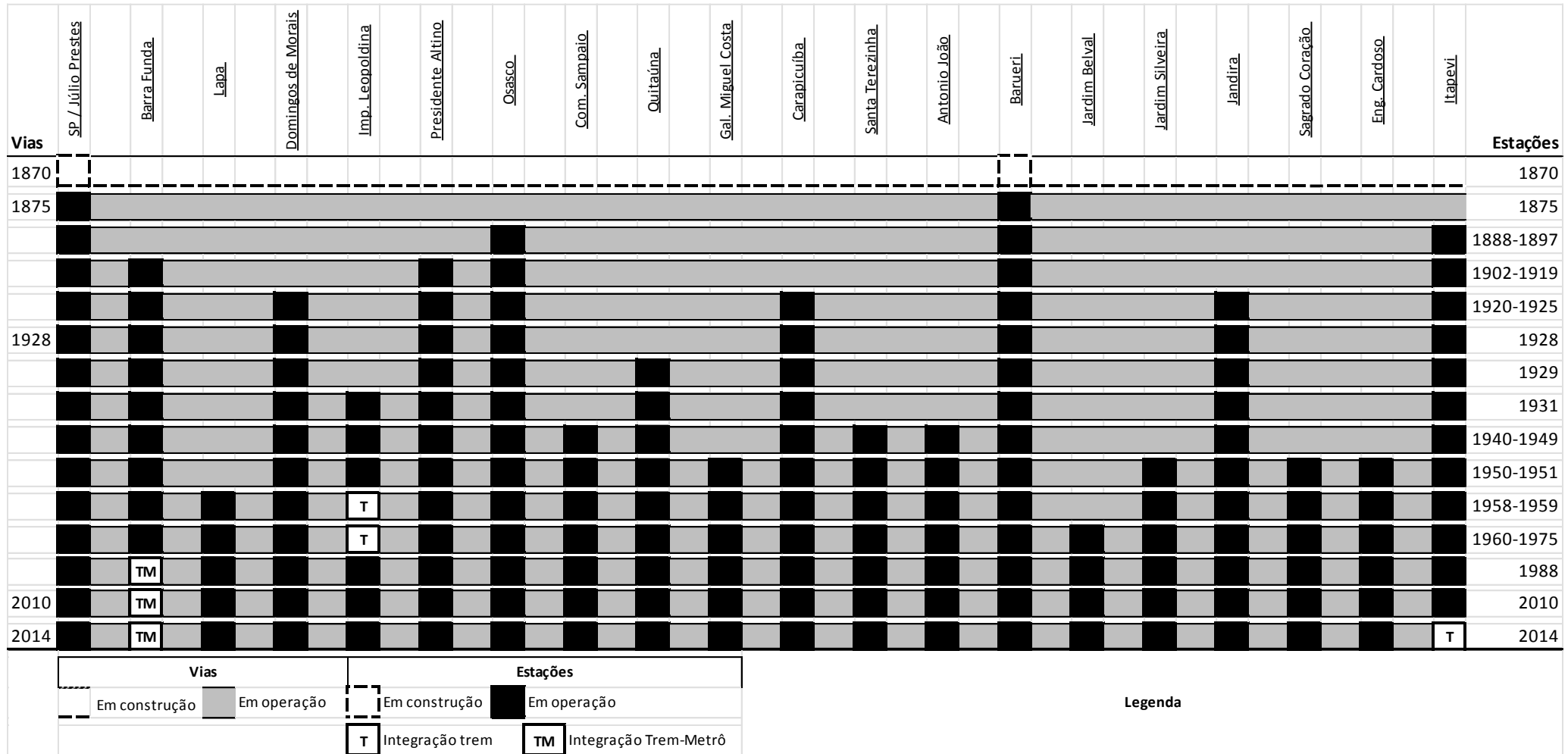
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 59 – Cronograma da Linha 10-Turquesa (CPTM)



Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 60 – Cronograma da Linha 8-Diamante (CPTM)



Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

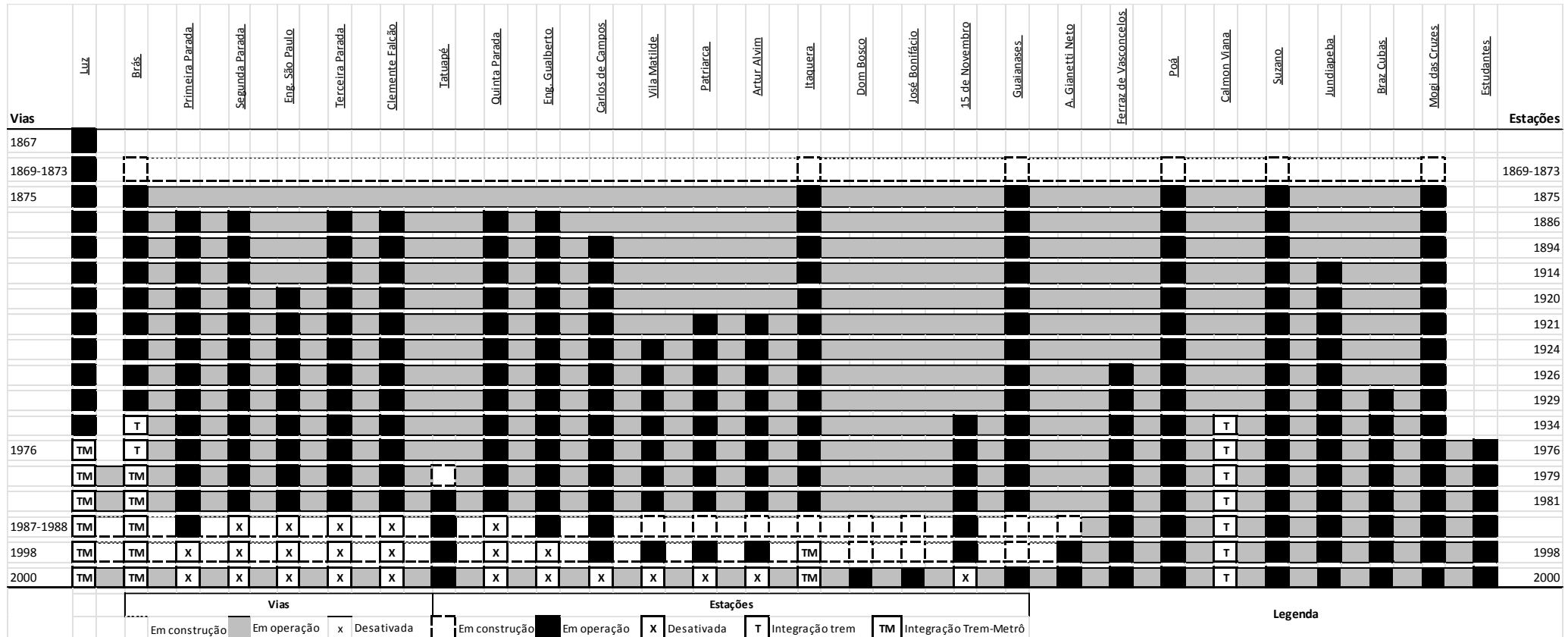
Figura 61 – Cronograma da extensão operacional Itapevi-Mairinque da Linha 8-Diamante (CPTM)

Vias	Itapevi	Santa Rita	Cimenrita	Ambuíta	Amador Bueno	Parada 46	São João	Parada 50	Maitaski	Gabriel Piza	São Roque	Par. Marmeleiro	Mairinque	Estações					
	1870														1870				
1875														1875					
														1888-1897					
														1902-1919					
														1920-1925					
1928														1928					
														1929					
														1931					
														1940-1949					
														1950-1951					
														1958-1959					
														1960-1975					
1998							x	X	x	X	x	X	x	X	x	X	x	X	1998
2010							x	X	x	X	x	X	x	X	x	X	x	X	2010
2014	T						x	X	x	X	x	X	x	X	x	X	x	X	2014

Vias				Estações				Legenda			
	Em construção		Em operação	x	Desativada		Em construção			Em operação	X

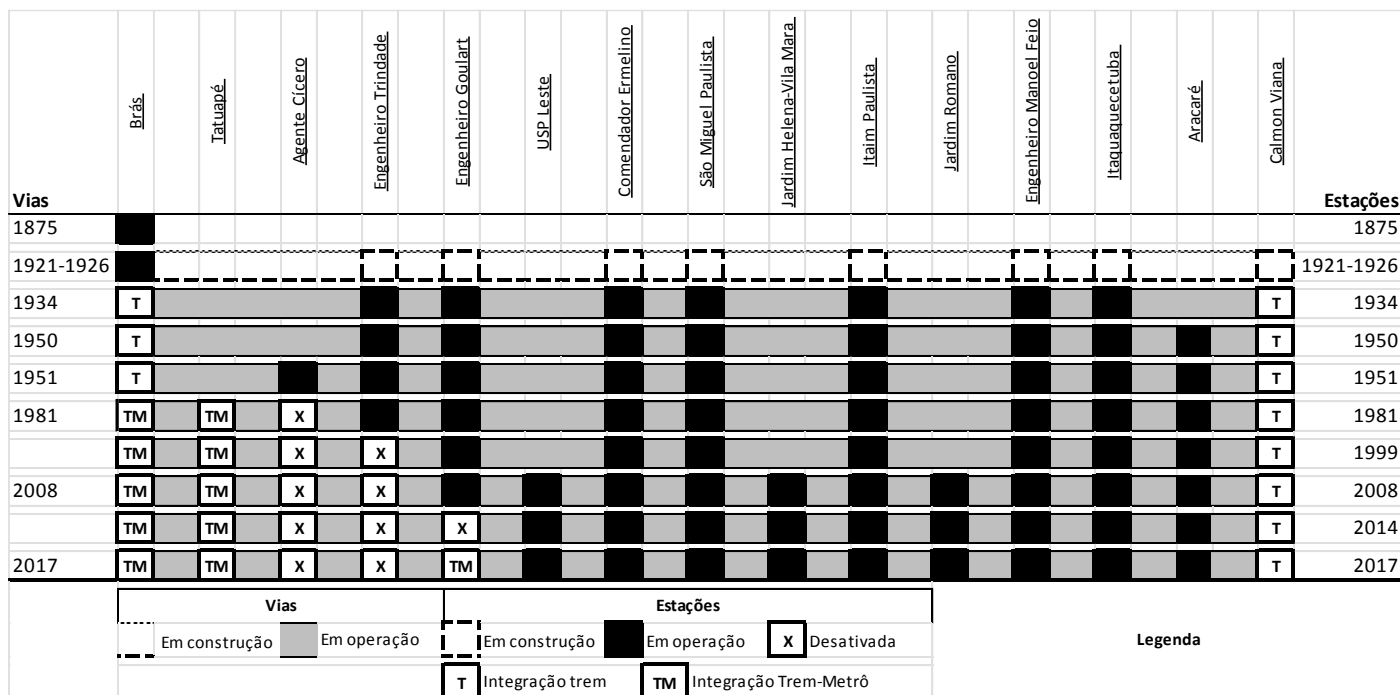
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 62 – Cronograma da E.F. do Norte, Central do Brasil, 11-Coral (CPTM)



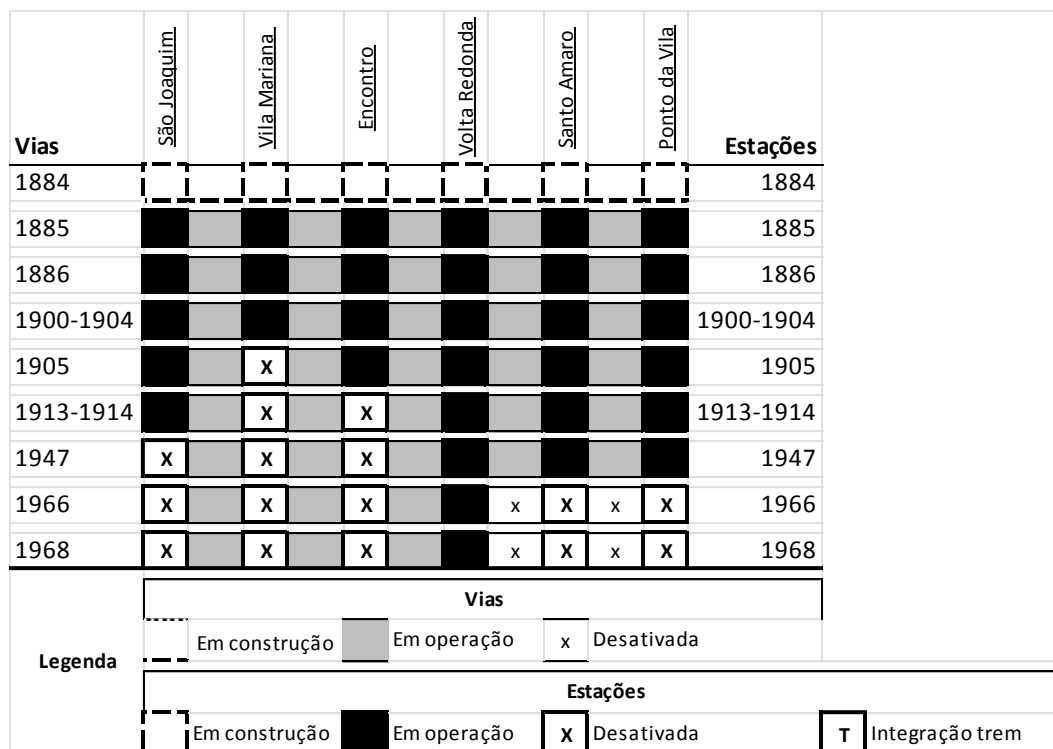
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d); Metrô-SP (s/d).

Figura 63 – Cronograma da Variante de Poá, Linha 12-Safira (EFCB/RFFSA/CBTU/CPTM)



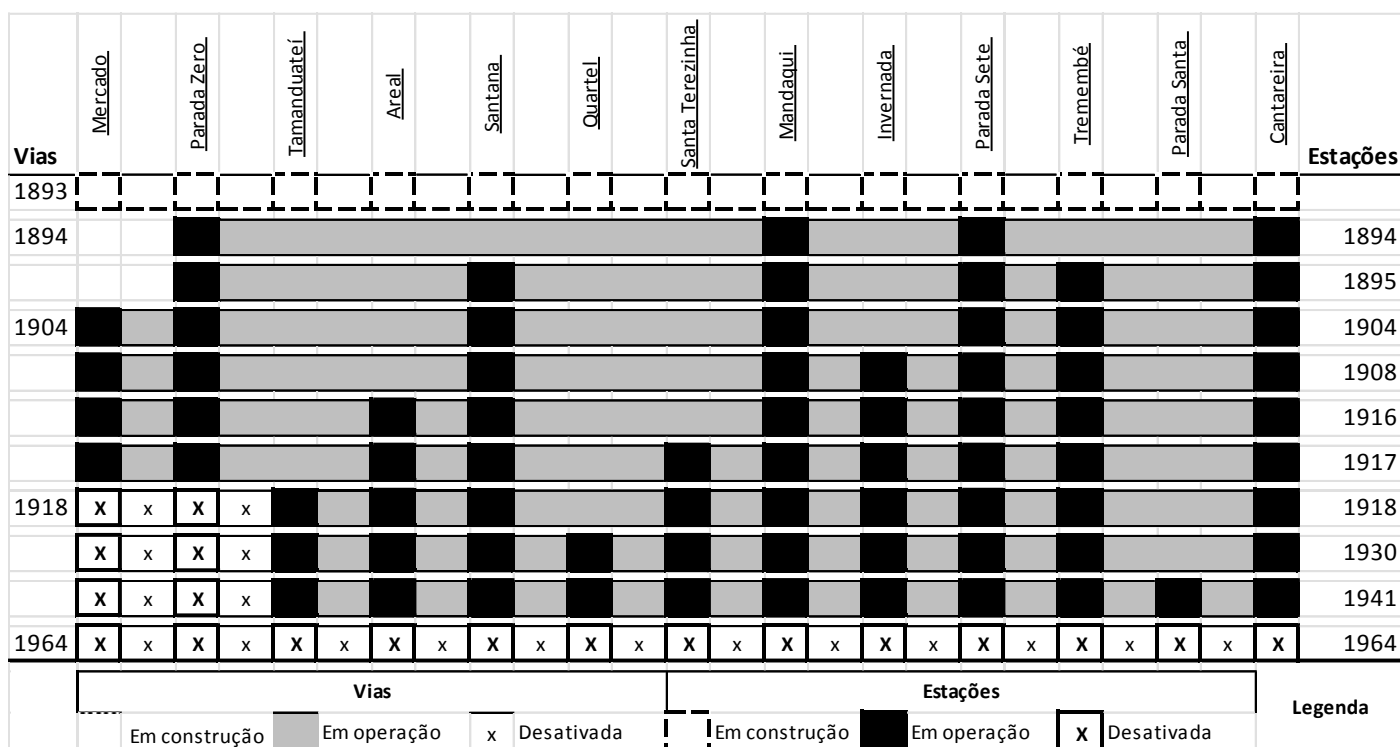
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 64 – Cronograma do Tramway de Santo Amaro (CCFSA, Light, CMTC)



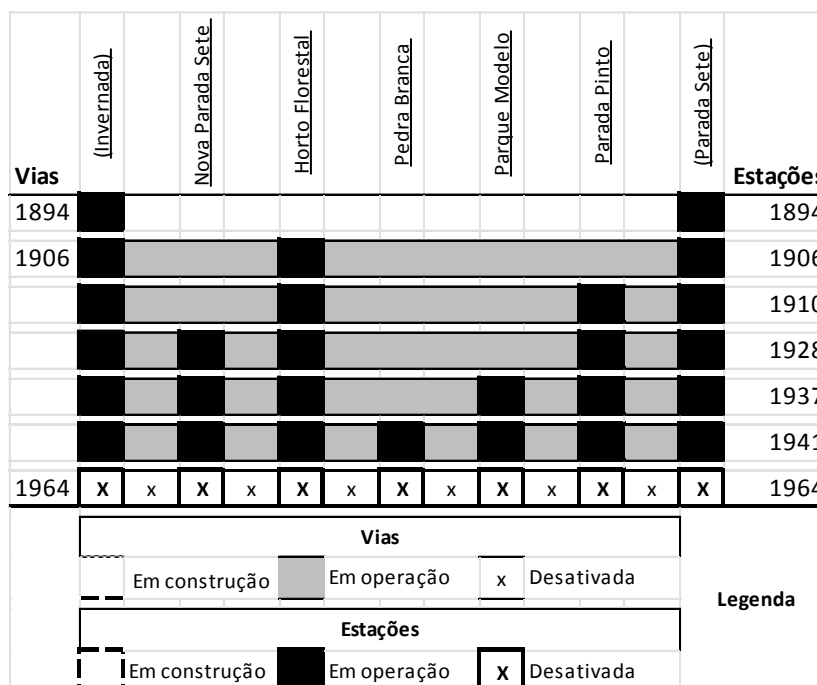
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 65 – Cronograma da Linha Tronco da E.F Cantareira (EFC)



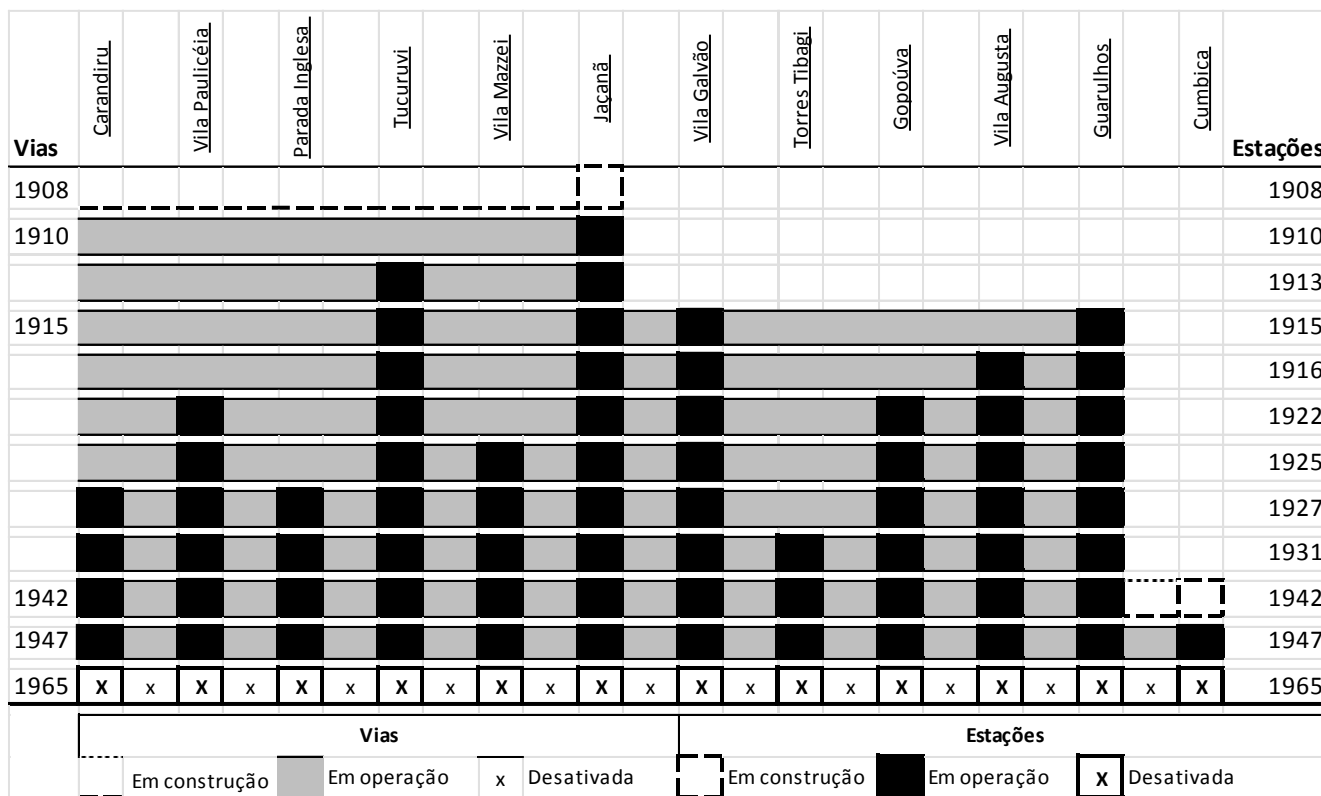
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 66 – Cronograma do Ramal Horto Florestal da E.F. Cantareira (EFC)



Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 67 – Cronograma do Ramal ou “Guapira”, “Guarulhos” ou “Cumbica” (EFC)



Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 68 – Cronograma do Ramal Jurubatuba [1] (EFS)

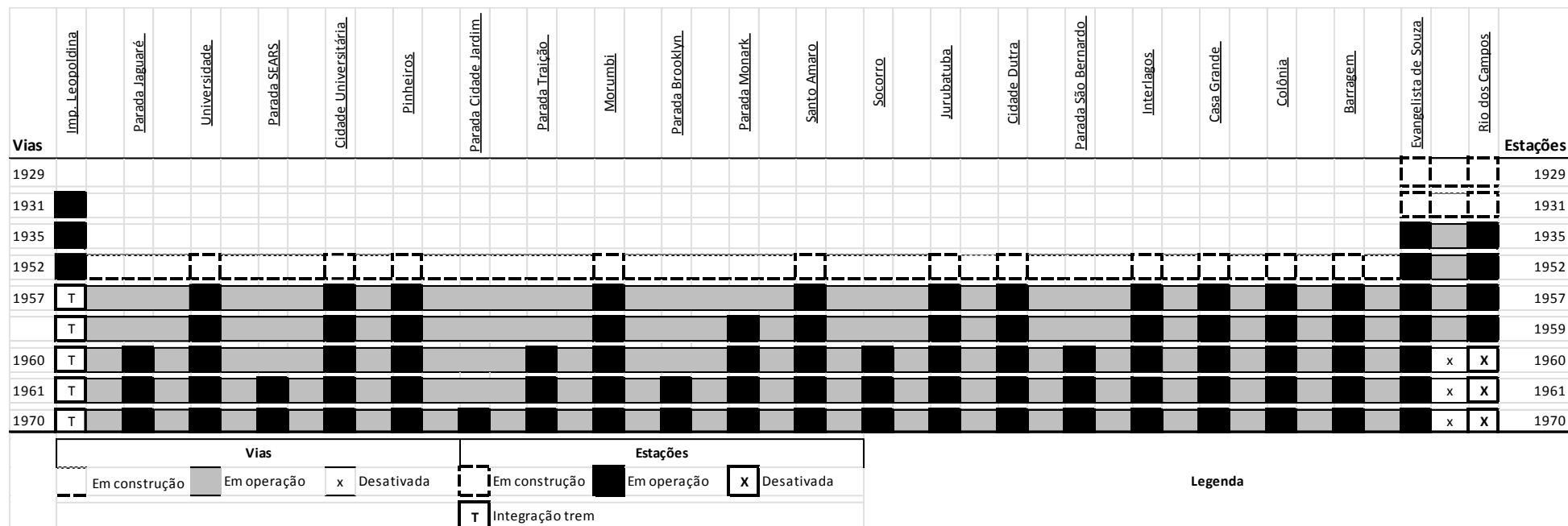


Figura 69 – Cronograma do Ramal Jurubatuba [2] (CPTM)



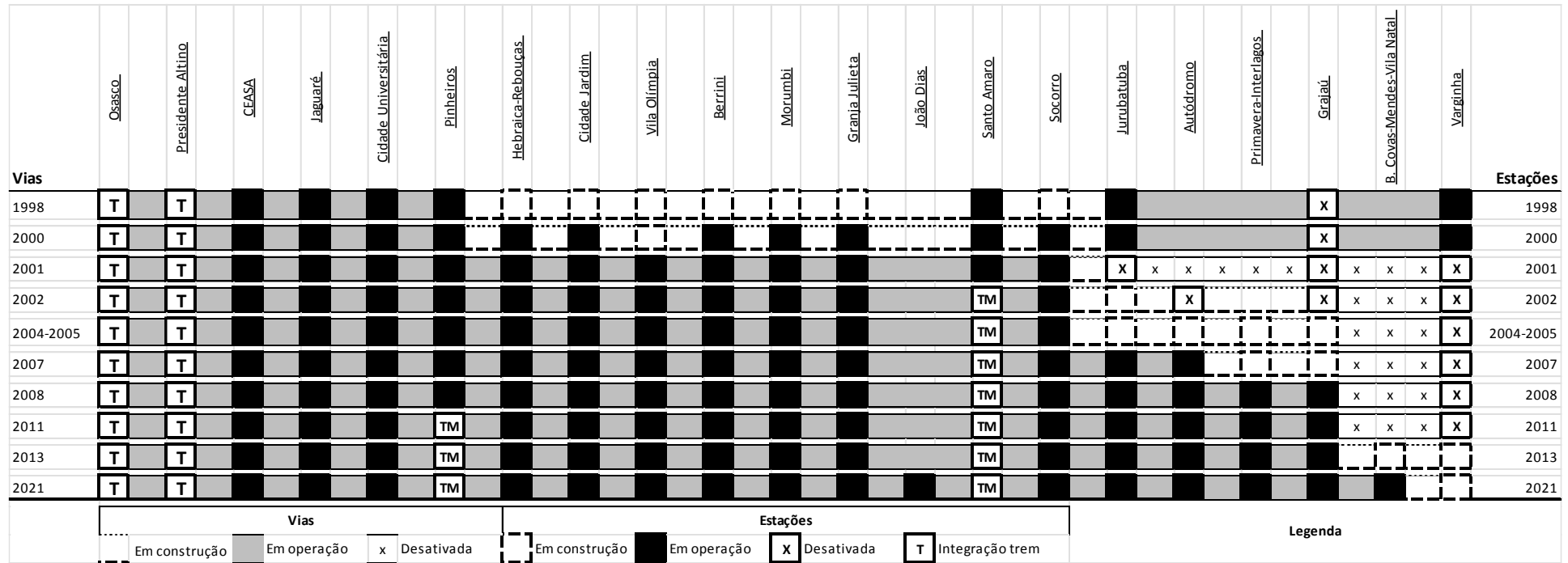
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 70 – Cronograma da Linha Sul (FEPASA>CPTM)

	Oásaco	Presidente Altino	CEASA	Jaguarié	Cidade Universitária	Pinheiros	Hebraica-Rebouças	Cidade Jardim	Vila Olímpia	Berrini	Morumbi	Grania Julieta	Santo Amaro	Socorro	Jurubatuba	Interlagos	Grajaú	Varginha	Estações		
1981	T	T																	1981		
1986	T	T														x	X	x	X	x	X
1987	T	T														x	X	x	X	x	X
1992	T	T																			
2000	T	T																			
2001	T	T														x	X	x	X	x	X
																			Legenda		
Vias Em construção Em operação x Desativada							Estações Em construção Em operação X Desativada T Integração trem														

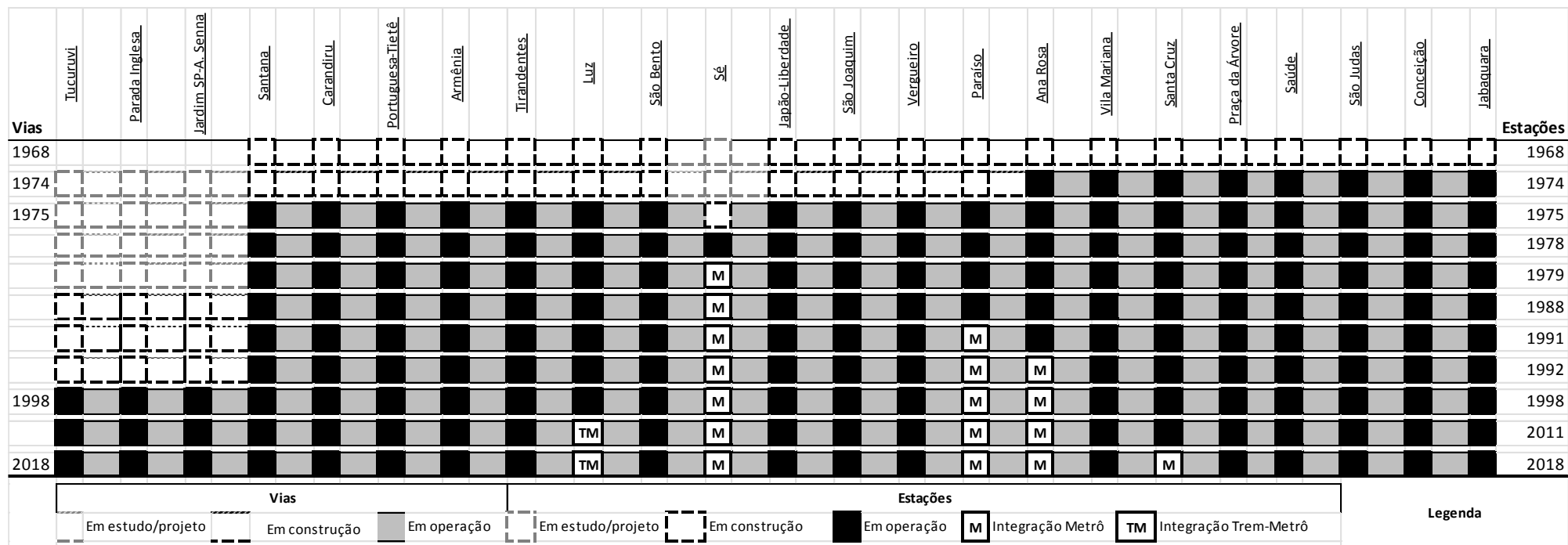
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 71 – Cronograma Linha 9-Esmeralda (CPTM)



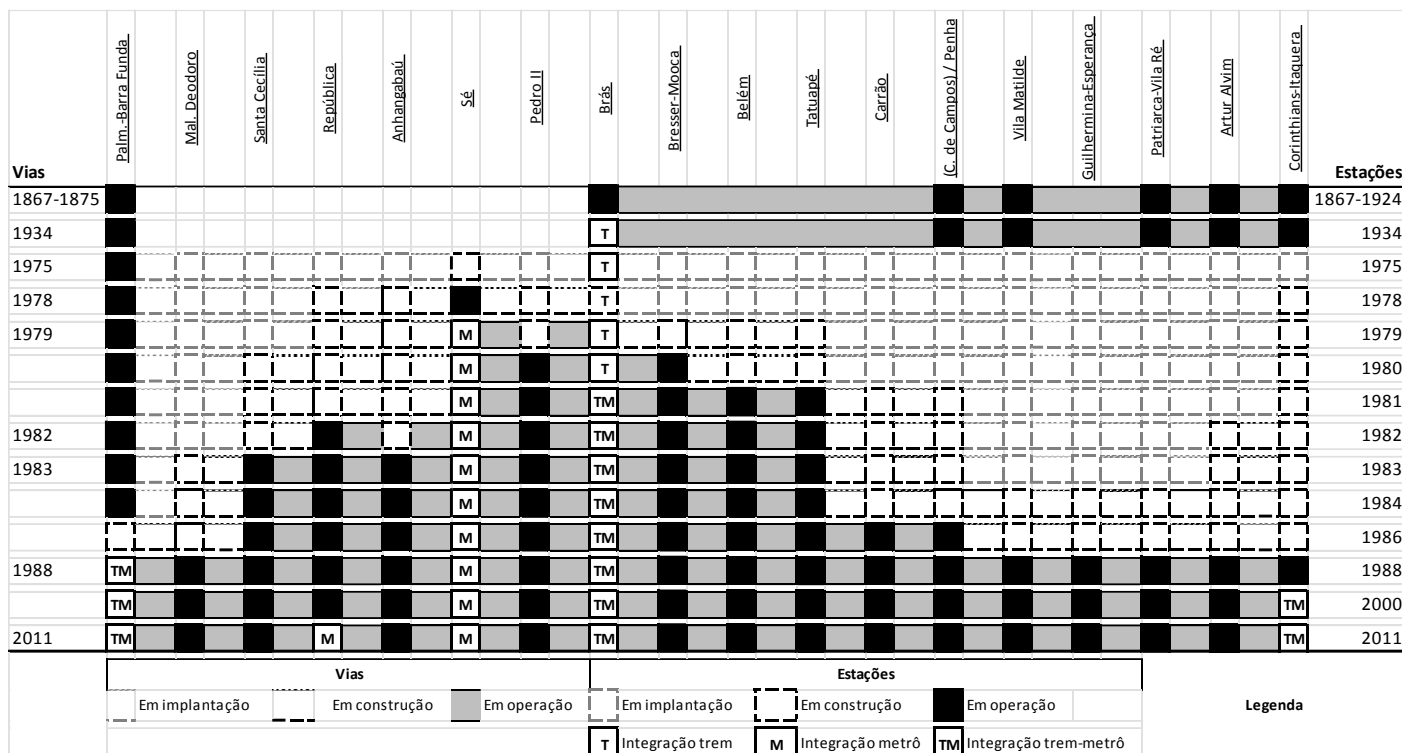
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 72 – Cronograma Linha 1-Azul (Metrô-SP)



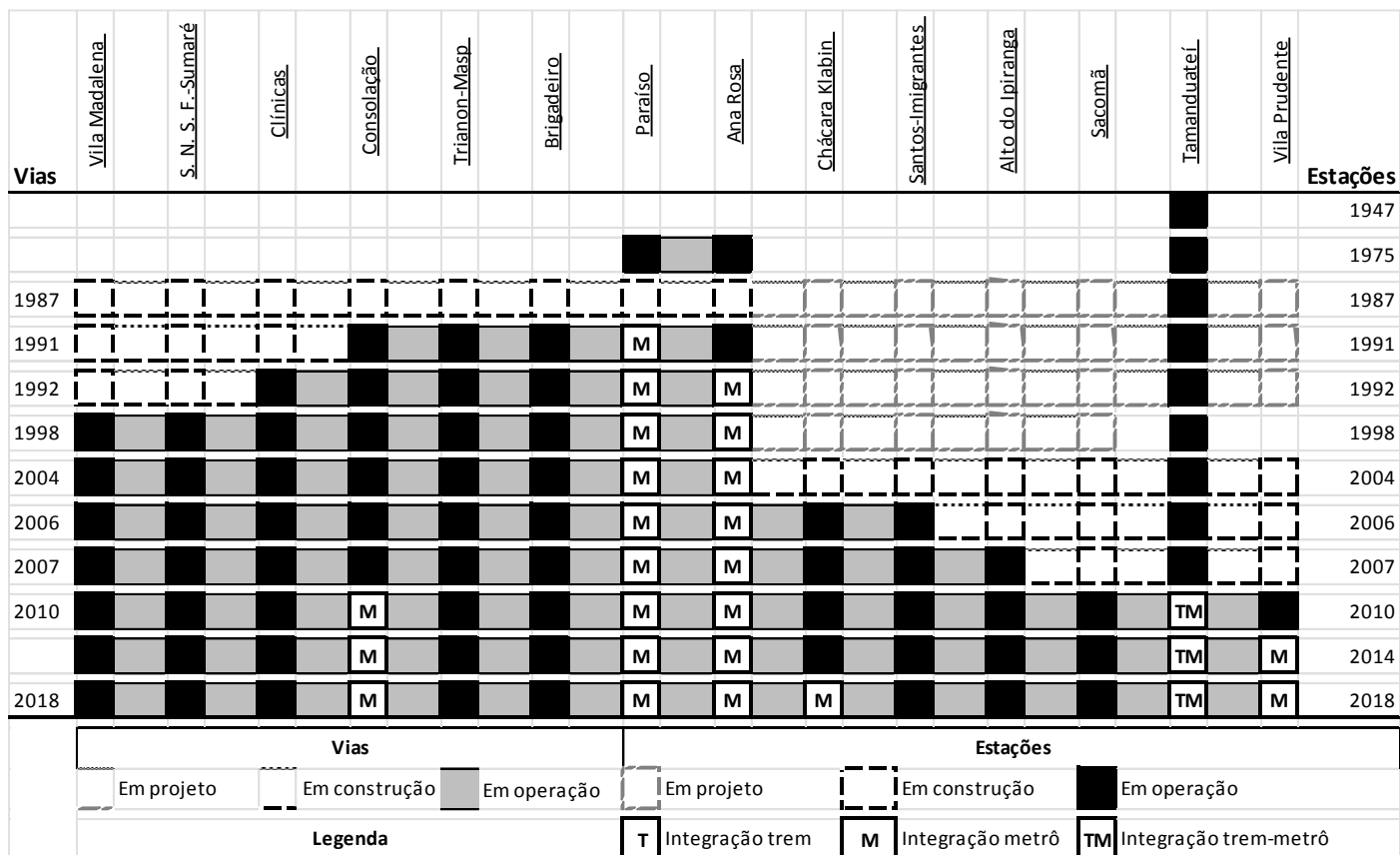
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); Metrô-SP (s/d).

Figura 73 – Cronograma Linha 3-Vermelha (Metrô-SP)



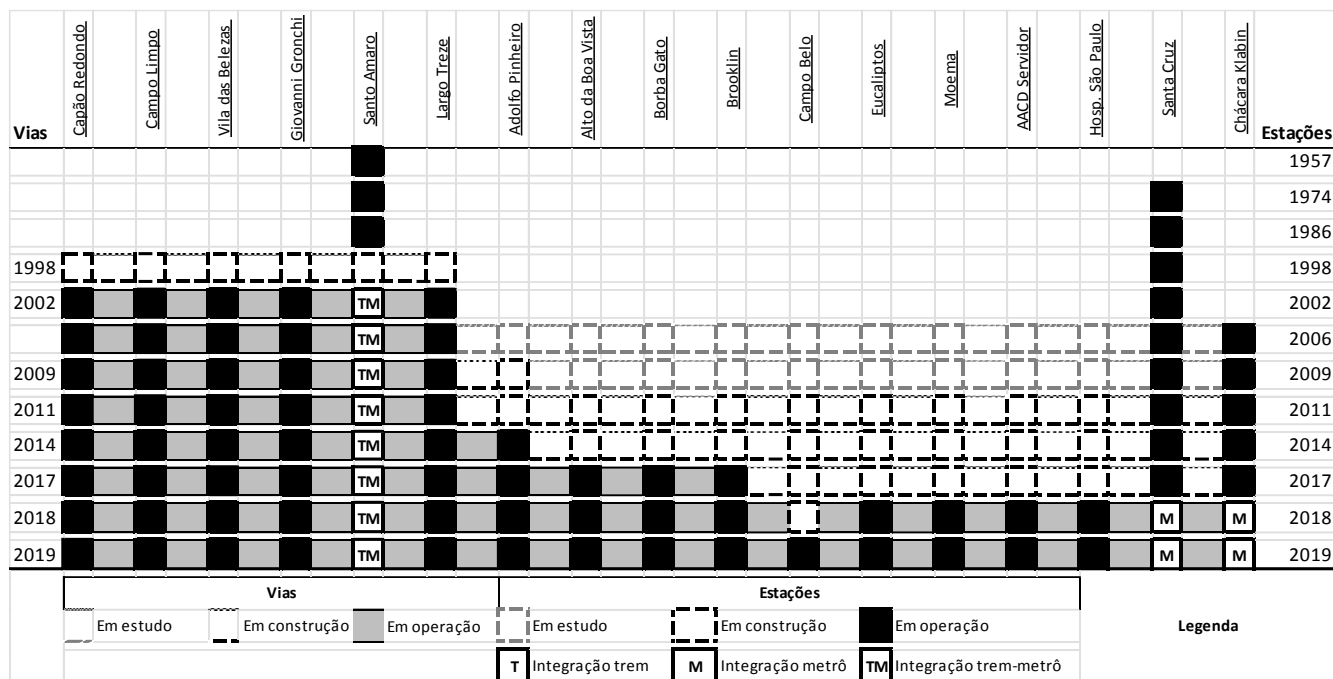
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); Metrô-SP (s/d).

Figura 74 – Cronograma Linha 2-Verde (Metrô-SP)



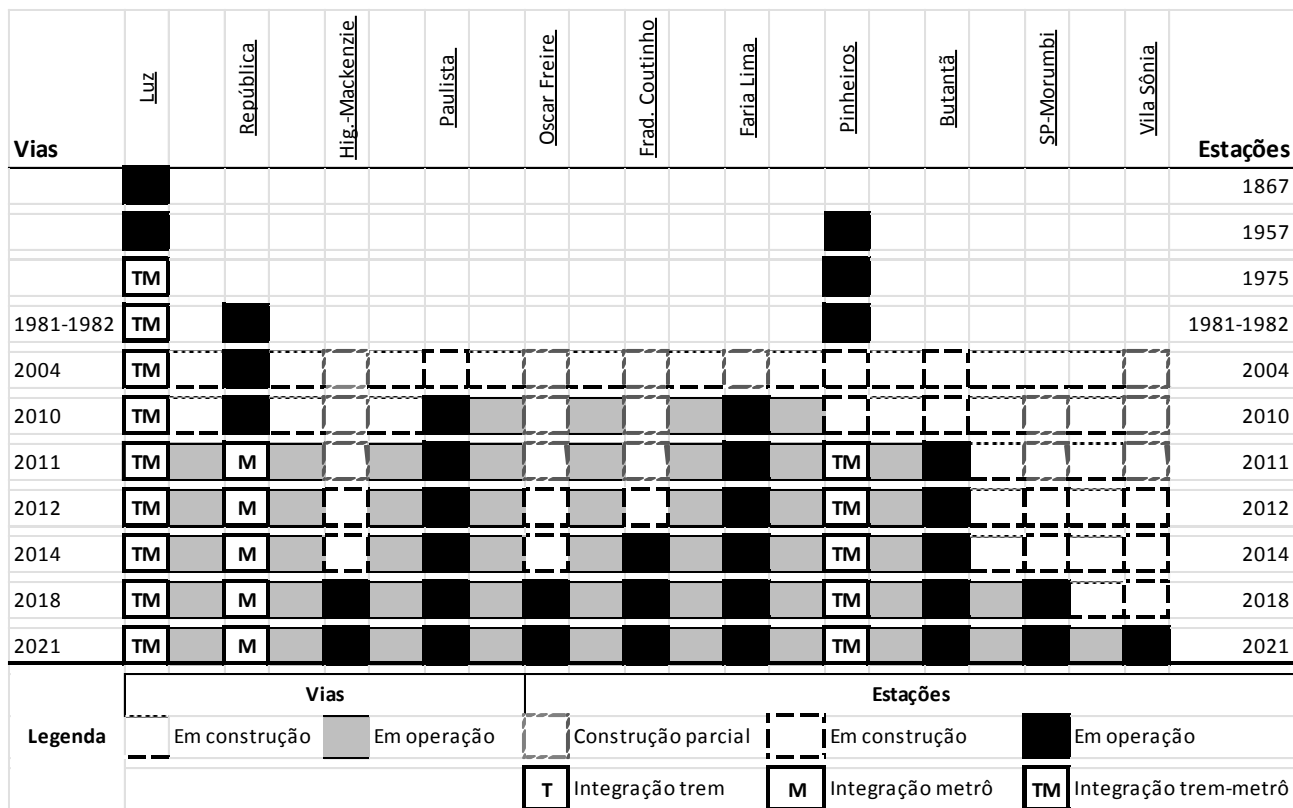
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); Metrô-SP (1988, 1992, 1993, 2005, 2007, 2008, 2011, 2015, 2019); CPTM (s/d).

Figura 75 – Cronograma Linha 5-Lilás (Metrô-SP)



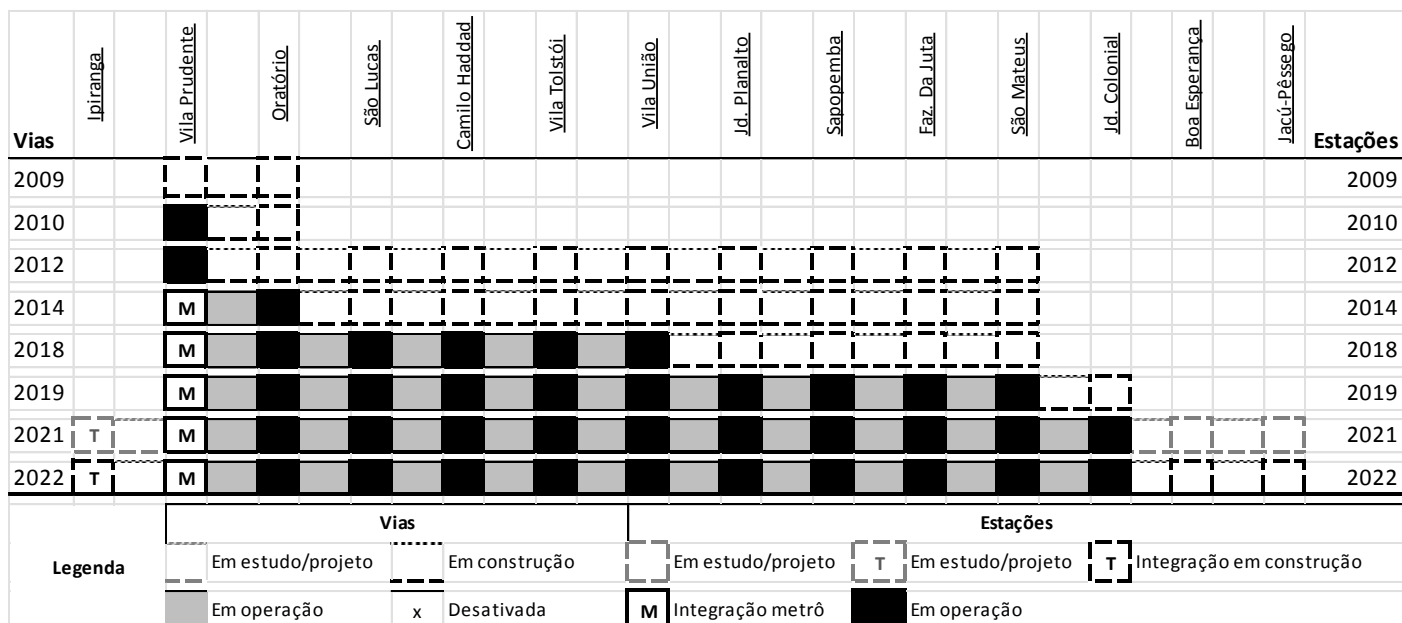
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 76 – Cronograma Linha 4-Amarela (Metrô-SP)



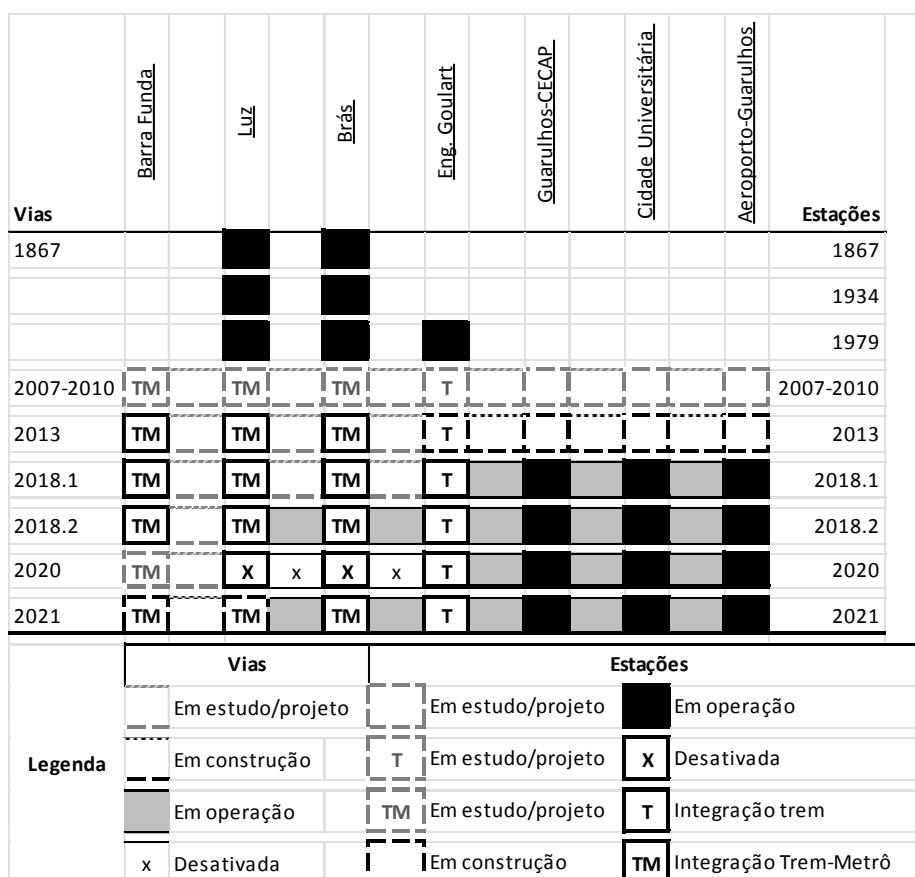
Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Figura 77 – Cronograma Linha 15-Prata (Metrô-SP)



Fonte: elaboração do autor; Metrô-SP (s/d).

Figura 78 – Cronograma Linha 13-Jade (CPTM)



Fonte: elaboração do autor; Giesbrecht (s/d); CPTM (s/d).

Apêndice 3 – Obras em andamento (Metrô-SP e CPTM)

Obras em realização pelo Metrô-SP – são 4 trechos com 34,4 km, 34 estações e 4 Pátios em obra nas linhas 2-Verde, 6-Laranja, 15-Prata e 17-Ouro.

| 359

- 1) Linha 6-Laranja – Brasilândia-São Joaquim (15,3 km, 15 est.): início: **abr./2015** (interrompida); **out./2020** (retomada), entrega: **2025.2*** (7 anos acumulados, 5 anos previstos)
- 2) Linha 2-Verde – trecho Vila Prudente-Dutra (8 km, 8 est.): início: **mai./2014** (interrompida); **jan./2020** (retomada), entrega: **2026.2*** (8 anos acumulados, 6,5 anos previstos).
- 3) Linha 15-Prata – Ipiranga-Vl. Prudente/Jd. Colonial-Jacu Pêssego (4,4 km, 3 est.): início: **fev./2022**, entrega: **2025***
- 4) Linha 17-Ouro – trecho Morumbi-Água Espreiada (6,7 km, 8 est.): início: **abr./2012** (interrompida); **dez./2020** (retomada), entrega: **2024.1*** (10 anos acumulados, 4 anos previstos).

Obras em realização pela CPTM – 2 trechos de extensão de X km (linhas 9-Diamante e 13-Jade), 11 estações e 1 Pátio com obras em andamentos (linhas 7-Rubi, 8-Diamante, 10-Turquesa, 11-Coral, 12-Safira, 13-Jade).

- 1) Linha 9-Esmeralda – extensão até Varginha: início **2013.1** (interrompida) **jan./2021** (retomada), entrega: **2022.2** (9 anos acumulados, 1,5 ano previsto)
- 2) Linha 13-Jade – extensão Luz-Barra Funda: início **ago./2021**, entrega: **2024.2** (3 anos)
- 3) Estações Luz, Júlio Prestes – túnel de ligação: início: **set./2021**, entrega: **2024.2** (3 anos)
- 4) Estação Luz, Júlio Prestes – Boulevard Luz-Sala São Paulo: **2020.1**, entrega: **2022.1** (2 anos, concluída*)
- 5) Estação Barra Funda – melhorias: início: **n/d**, entrega: **2023.1**.
- 6) Estações Prefeito Saladino, Capuava – melhorias, ampliação: início: **mai./2021**, entrega: **2023.1** (2 anos)
- 7) Estações São Caetano, Utinga – melhorias: início: **ago./2021**, entrega: **2023.1** (2 anos)
- 8) Estação Manoel Feio – melhorias: início: **jan./2022**, entrega: **2023.1** (1 ano)
- 9) Estação Brás Cubas – melhorias: início: **fev./2022**, entrega: **2023.1** (1 ano)
- 10) Pátio Guaianases – melhorias: início: **jul./2021**, entrega: **2023.1** (2 anos).