

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP**

JOSÉ CARLOS DE OLIVEIRA

**AS CONTRADIÇÕES DO ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE DE SÃO PAULO:
UMA ABORDAGEM A PARTIR DO MINHOCÃO E SEUS DIFERENTES USOS**

MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

SÃO PAULO

2016

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP

JOSÉ CARLOS DE OLIVEIRA

**AS CONTRADIÇÕES DO ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE DE SÃO PAULO:
UMA ABORDAGEM A PARTIR DO MINHOCÃO E SEUS DIFERENTES USOS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP), como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais, sob a orientação da Profa. Dra. Maura Pardini Bicudo Vêras.

SÃO PAULO

2016

Autorizo exclusivamente para fins acadêmicos e científicos a reprodução total ou parcial desta Dissertação de Mestrado por processos de fotocopiadoras ou eletrônicos.

Assinatura _____

Data 12/01/2016

e-mail: zecaput@ig.com.br

O586

Oliveira, José Carlos de

As contradições do espaço público na cidade de São Paulo: uma abordagem a partir do Minhocão e seus diferentes usos/ José Carlos de Oliveira – São Paulo: s.n., 2016.
139 p.; il. 30 cm.

Referências 129-139

Orientadora: Profa. Dra. Maura Pardini Bicudo Vêras
Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo,
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, 2016.

1. Espaço público – São Paulo
2. Minhocão
3. Cidadania

CDD 300

OLIVEIRA, José Carlos de. **As contradições do espaço público na cidade de São Paulo:** uma abordagem a partir do Minhocão e seus diferentes usos. 2016. 139 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2016.

BANCA EXAMINADORA:

Para Terezinha e Francisco, meus pais.

AGRADECIMENTOS

Agradecer, mais que palavras, é ato. Um ato subjetivo e um ato social. Agradecer também é uma mensagem afetiva e uma política, que não indica apenas um ponto de chegada, mas o início de um novo processo.

Desse modo, eu quero agradecer às diversas pessoas, coletivos e instituições que participaram no processo de produção deste trabalho.

À Profa. Maura Pardini Bicudo Vêras, que me acompanhou, com empenho e generosidade, nas várias etapas.

À Província dos Capuchinhos de São Paulo, pela oportunidade, apoio e incentivo.

Às professoras, Marisa do Espírito Santo Borin e Bader B. Sawaia, pela participação na banca do exame de qualificação.

À Profa. Marisa Martins Furquim Werneck, pela motivação inicial.

À Rosana Portela, pela revisão técnica.

Aos coletivos urbanos, principalmente, Esparrama da Janela, Coperifa e Projeto Ervas São Paulo.

A todos os amigos que compartilharam os vários passos dessa trajetória: Elias Julio da Silva; Lúcia Helena Paludetto; Regina Helena Terlizzi; Carlos Silva; Sermo Dorizotto; Ellen Fernandes do Nascimento; Carla Alves Felício e Silvia Godoy.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1:	Construção do Minhocão - abril de 1970.....	13
Ilustração 1a:	Inauguração do Minhocão: janeiro de 1971.....	14
Ilustração 2:	Plano de Avenidas.....	34
Ilustração 3:	Plano Urbanístico Básico – PUB.....	43
Ilustração 4:	Mapeamento das plantas	101
Ilustração 5:	Grupo “Esparrama na janela”.....	106
Ilustração 6:	Festa com DJ no Minhocão.....	107
Ilustração 7:	Festa da Minhoca.....	107
Ilustração 8:	Mãe e filho em manhã de lazer no Minhocão.....	108
Ilustração 9:	Operação Urbana Lapa-Brás (Setores de Projeto).....	117

OLIVEIRA, José Carlos de. **As contradições do espaço público na cidade de São Paulo:** uma abordagem a partir do Minhocão e seus diferentes usos. 2016. 139 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2016.

RESUMO

Esta dissertação analisa as diferentes “apropriações” do espaço do Minhocão, construído como eixo viário para a circulação rápida do automóvel e, mais recentemente apropriado para usos diversos, como o lazer, sobretudo. A urbanização capitalista de São Paulo atingiu o ápice nos anos 70, sobretudo com a abertura do mercado para as indústrias do setor automobilístico. Contudo, desde 1930, a implantação de um modelo de planejamento e gestão urbanas produziu graves impactos socioespaciais, dentre os quais, um tecido urbano fragmentado, o espraiamento da mancha urbana para regiões periféricas, a privatização do espaço público, o crescimento das desigualdades socioeconômicas e a segregação espacial. O Minhocão, construído a partir desse modelo, se tornou uma obra emblemática da submissão do espaço urbano ao rodoviarismo, ideologia que justifica o investimento de maior parte dos recursos públicos em infraestrutura voltada para o transporte individual. No final da década de 80, com a inauguração da nova fase do capitalismo, houve mudanças no modo de produção, no entanto, os impactos socioespaciais persistiram em escalas cada vez mais amplas. Nesse período iniciou-se a “apropriação” lúdica do Minhocão aos domingos e feriados. Ela reúne uma diversidade de atores para o usufruto de eventos culturais, práticas esportivas e outras atividades de lazer. Se por um lado, a “apropriação” lúdica torna possível o resgate do espaço público como lugar do convívio social e promove o direito à cidade, por outro, também pode reproduzir as demandas da cidade capitalista. Para desenvolver essa hipótese central, partimos do referencial crítico-dialético e da pesquisa empírica, de viés etnográfico, com os usuários do Minhocão durante as atividades lúdicas. Os autores que embasaram essa análise do espaço público e os aspectos contraditórios dos seus diferentes usos, em âmbito micro ou macroestrutural, compartilham um objetivo comum: a transformação do espaço público, embora oriundos de variados campos de pesquisa: arquitetura e urbanismo, filosofia, sociologia urbana, história e política. O resultado da análise teórica e da pesquisa empírica indica que o Minhocão reproduz demandas da cidade capitalista, todavia, enquanto lugar que reúne diferentes grupos para atividades lúdicas, pode também promover novas formas de “apropriação” do espaço público e a participação cidadã de diversos atores sociais.

Palavras-chave: Minhocão, cidade capitalista, rodoviarismo, espaço público, “apropriação” lúdica do espaço.

OLIVEIRA, José Carlos de. **The contradictions in the public space in the city of São Paulo: an approach from *Minhocão* and its different usages.** 2016. 139 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2016.

ABSTRACT

This essay analyzes the different “appropriations” of *Minhocão*’s area, built as a road axis to cars quick circulation and, more recently, appropriated for diverse usages, such as leisure, mainly. São Paulo’s capitalist urbanization reached its peak in the 70s, mainly with the market opening to cars industry. Nevertheless, since 1930, the implementation of an urban management and planning model has produced deep socio-spatial impacts, such as a fragmented urban web, the irradiation of urban areas to peripheral regions, the public area privatization, the growth of socio-economic inequalities and spatial segregation. *Minhocão*, built from this model, has become an emblematic piece of urban space submission to highways culture, ideology that justifies the investment of most of public resources in infrastructure towards individual transportation. By the end of the 80s decade, with the inauguration of the new capitalism era, there were changes in the production system, however, the socio-spatial impacts persisted in even more ample scales. In this period, the ludic “appropriation” of *Minhocão* on Sundays and holidays started. It reunites a variety of actors to the enjoyment of cultural events, sports practice and other leisure activities. On one hand, the ludic “appropriation” enables the public space redemption as a place for social conviviality and promotes the right to the city. On the other, it can also reproduce the capitalist city’s demands. In order to develop this main hypothesis, we started from the critic-dialectic benchmark and empiric research, of ethnographic bias, with *Minhocão*’s users during the ludic activities. The authors who supported this analysis of public space and the contradicting aspects of its different usages, in micro or macro structural scope, share a common objective: the public space transformation, however resulting from diverse research fields: architecture and urbanism, philosophy, urban sociology, history and politics. The result of the theoretical analysis and the empiric research indicate that *Minhocão* reproduces the capitalist city’s demands, however, as a place which reunites different groups for ludic activities, can also promote new “appropriation” ways of the public space and the citizenship participation in the diverse social actors.

Keywords: *Minhocão*, capitalist city, highway culture, public space, space ludic “appropriation”.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
APORTES TEÓRICO-METODOLÓGICOS	23
a) O viés dialético e a crítica às ideologias	23
b) Os vários enfoques	25
CAPÍTULO 1: SÃO PAULO E SUA GESTÃO, RODOVIARISMO E OUTROS ANTECEDENTES HISTÓRICOS DO MINHOCÃO.....	29
1.1 Breve histórico da urbanização em São Paulo.....	29
1.2 Planos urbanísticos para São Paulo: aportes históricos.....	32
a) Plano de Avenidas	34
b) Plano de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo	38
c) A pesquisa SAGMACS e o Esquema Anhaia	40
d) Plano Urbanístico Básico – PUB	44
e) Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado – PMDI	46
1.3 Rodoviarismo	47
1.4 Os impactos socioespaciais no tecido urbano	51
CAPÍTULO 2: POLÍTICAS URBANAS E O MERCADO IMOBILIÁRIO.....	58
2.1 O papel do Estado	58
2.2 Mercado Imobiliário	62
2.3 São Paulo: cidade global?	68
2.4 A “Máquina de Crescimento Urbano”	72
2.5 O processo de gentrificação.....	75
2.6 A questão da cultura	77
2.7 A privatização do espaço público.....	79

**CAPÍTULO 3: MODOS DE “APROPRIAÇÃO” DO MINHOCÃO:
CONTRADIÇÕES E PERSPECTIVAS..... 84**

3.1 Dados da pesquisa empírica	84
3.2 Efeitos da cidade capitalista sobre o Minhocão	87
a) Espaço “legal” e espaço “informal”	87
b) Espaço funcional de consumo	90
3.3 Desafios teóricos e pistas de ação	94
a) As propostas do novo Plano Diretor	94
b) Tempo global e tempo lúdico	97
c) Valor de uso e valor de troca	103
d) Lúdico: transformar e reproduzir	106
3.4 O futuro do Minhocão: parque, desmonte ou conservação	114

CONCLUSÃO 121

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 129

INTRODUÇÃO

De 2002 até 2004, eu morava na zona leste e cursava “Comunicação das Artes do Corpo”, na PUC-SP, no período vespertino. Na maior parte das vezes, utilizava o transporte coletivo para me deslocar. O tempo do trajeto correspondia a 4 ou 5 horas diárias, incluindo o trecho que percorria, a pé, entre o terminal da Barra Funda até a PUC-SP. Na esquina da Rua Ministro de Godói com a Avenida Francisco Matarazzo está localizado o Parque da Água Branca, espaço que foi incorporado ao meu trajeto. Raras vezes utilizava o automóvel e, quando isso ocorria, o Minhocão era um dos lugares de passagem obrigatória. A volta era sempre problemática porque coincidia com o horário de pico, o que significava enfrentar os congestionamentos não apenas no Minhocão, mas em outras vias da cidade. O percurso daquele trecho de 2,8 Km durava 40 ou 50 minutos. Eu sabia vagamente que aquela via era fechada à noite, mas não tinha ideia de como sua ocupação se realizava aos domingos e feriados.

Dez anos depois, já matriculado no Programa de Ciências Sociais e morando, atualmente, na região central, no bairro da Bela Vista, retornei ao Parque da Água Branca, e a memória reeditou uma pesquisa empírica que eu havia desenvolvido naquele ambiente, durante seis meses, para uma disciplina das “Artes do Corpo”, que se chamava “Corpo e Espaço”. Ela consistia na escolha de alguns espaços específicos dentro do Parque, equidistantes entre si, e na observação das atividades dos frequentadores do parque, em horas e dias diferentes, a partir desses mesmos espaços. O objetivo final era construir uma instalação e uma performance a partir dos dados coletados. A maior parte das atividades tinha uma dimensão lúdica: caminhada, as crianças brincando no parquinho, atividade física, exposições culturais, as guloseimas oferecidas na casa de sapé, etc. Esse ambiente lúdico permitia uma fuga temporária do ritmo fervilhante da cidade e proporcionava algum tipo de fruição do espaço. Entretanto, a interação entre as pessoas não era diferente da observada em outros espaços públicos.

A Sociologia Urbana como campo de pesquisa veio ao encontro do propósito de produzir um conhecimento que fosse relevante socialmente, mas que também me desafiasse a sair da zona de conforto, tanto intelectual quanto existencial. Pesquisar relações sociais no

espaço urbano era uma tarefa bastante desafiadora, tendo em vista que minha relação com a cidade de São Paulo foi sempre contraditória, marcada pela atração e repulsa, amor e ódio, pelo senso de liberdade e de aprisionamento, pelas possibilidades de encontro e pelo sentimento agudo de solidão.

Como o Minhocão se tornou campo de pesquisa? A princípio, o Minhocão chamava a atenção pelo fato de ser um assunto popular recorrente nas diversas mídias e pela proximidade da área onde atualmente resido. Contudo, durante a pesquisa exploratória naquele espaço, fui tomado de assalto pelas mesmas sensações relativas à cidade. Essas sensações contraditórias se tornaram um fator decisivo para a delimitação do objeto da pesquisa. Todavia outros fatores também foram fundamentais: o uso misto do espaço público, as atividades lúdicas e os modos de interação entre os diferentes usuários.

Ilustração 1: Construção do Minhocão - abril de 1970



Fonte: Jornal “O Estado de São Paulo”

Ilustração 1a – Inauguração do Minhocão: janeiro de 1971



Fonte: Jornal “O Estado de São Paulo”

No dia 15 de novembro de 1969 ocorreu o lançamento da pedra fundamental pelo prefeito biônico Paulo Salim Maluf, indicado pelo Marechal Costa e Silva. A obra foi inaugurada no dia 24 de janeiro de 1971. O alto custo dessa obra vultosa se aproximou de 37 milhões de cruzeiros novos, orçamento que na gestão do prefeito Faria Lima seria destinado ao transporte coletivo, mais especificamente, para a construção da linha Leste-Oeste do Metrô, obra que beneficiaria a maior parte da população e não apenas a minoria que utilizava o automóvel como meio de locomoção.¹ Uma parte desse orçamento foi gasta com material: trezentos mil sacos de cimento, sessenta mil metros cúbicos de concreto e duas mil toneladas de cabo de aço²; a outra parte foi destinada à empresa Hidroservice Engenharia.

¹ O Estado de São Paulo – 1/12/1970. Disponível em: < www.estadao.com.br >. Acesso em: 20 abr. 2014.

² Ibid.

³ As informações acima foram coletadas de um depoimento de Paulo Maluf, reproduzido no documentário: “Elevado 3.5”, realizado em 2007, de autoria dos arquitetos João Sodré e Paulo Pastorello e da cientista

O Elevado Costa e Silva – até recentemente era o nome oficial do Minhocão – parte da Praça Roosevelt, atravessa a Rua Amaral Gurgel e a Avenida São João e segue até o Largo Padre Péricles, início da Avenida Francisco Matarazzo. Assim como outras vias elevadas, o Minhocão foi construído para ser uma nova solução viária para a cidade de São Paulo, pois aumentaria a fluidez do trânsito; sem cruzamento entre as vias e, nesse sentido, a rapidez do tráfego seria maior.³ O projeto original do Minhocão era assim concebido:

Do trecho Sul da segunda perimetral de Prestes Maia, se estenderia em direção à radial Oeste (Avenidas São João e General Olímpio da Silveira) e prosseguiria na direção Leste conforme a ideia de Prestes Maia, cruzando a Rua da Consolação sob a Praça Roosevelt, seguindo na direção Leste em trajeto segregado por diferença de nível (elevada ou rebaixada) até a Avenida Alcântara Machado (ANELLI; SEIXAS, 2008, p. 66).

No ano passado, o ex-prefeito Paulo Maluf ratificou a importância do Elevado para a manutenção do tráfego em São Paulo, pois sua construção não foi uma obra isolada, mas parte de um sistema viário que faria a interligação das regiões Leste-Oeste através de passagens de nível e 15 viadutos, que funcionariam como um relógio de quinze engrenagens: “se alguma engrenagem, porventura for tirada, as outras quatorze não funcionarão e o relógio vai parar”.⁴

Conforme o Plano Diretor, elaborado em 2000, o Minhocão se define como uma “via não estrutural coletora”⁵, pois sua utilização possibilita a “ligação entre as vias locais e as vias estruturais de terceiro nível”.⁶ O Minhocão possui 2,8 Km de extensão, altura máxima de 5,5m, largura mínima de 15,5m. A distância das janelas dos prédios é de 5m. O número

³ As informações acima foram coletadas de um depoimento de Paulo Maluf, reproduzido no documentário: “Elevado 3.5”, realizado em 2007, de autoria dos arquitetos João Sodré e Paulo Pastorello e da cientista política Maira Buhler.

⁴ Dentre os viadutos que compõem a “engrenagem”, podemos citar: o viaduto do Café, em cima da Avenida 9 de Julho; o viaduto Júlio de Mesquita Filho, por baixo da Avenida Brigadeiro Luís Antônio; o viaduto Okuhara Koei; o viaduto Guilherme de Almeida, sobre a Rua da Liberdade; o viaduto 23 de Maio; o do Glicério; o complexo de viadutos do Parque Dom Pedro 2º, também conhecidos como Minhoquinha, que fazem a ligação com a Avenida do Estado e a Radial Leste - Blog do Luis Nassif: “Maluf sai em defesa do Minhocão”. Disponível em: jornalggn.com.br. Acesso em : 05 ago 2014.

⁵ **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo** (2000). Título III, Capítulo I, Subseção II: Da rede viária estrutural, Artigo 115, parágrafo 2º.

⁶ As vias estruturais de terceiro nível são aquelas utilizadas como ligações intermunicipais. As de primeiro nível ligam a capital aos demais municípios e outros estados; as de segundo nível ligam os municípios da região metropolitana. Idem, subseção II, Artigo 110, parágrafo 1º.

aproximado de carros que passa por dia sobre o Elevado gira em torno de 100 mil.⁷ Em 2013, a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego – em pesquisa de monitoramento da fluidez, DSVP – Desempenho do Sistema Viário Principal – realizada desde 1977, apresentou os seguintes dados volumétricos nos horários de pico sobre o Minhocão (Rota 14G). Durante o mês de abril de 2013, no sentido Leste-Oeste, no período da manhã, entre 7h00 e 10h00, passaram pelo Minhocão 7.826 automóveis e no período da tarde, entre 17h00 e 20h00, a quantidade atingiu 5.892. Já no sentido Oeste-Leste, no período da manhã, 8.995 automóveis utilizaram o Minhocão e à tarde, foram 5.003.⁸

Desde a sua idealização, o Minhocão foi visto como uma obra controversa porque implementada à revelia de embasamento técnico adequado e produto de interesses políticos e econômicos, nos quais os meios foram sujeitados aos fins. Ao mecanismo ideológico coube a façanha de justificar o seu caráter funcionalista e utilitário e encobrir o real objetivo desse investimento público, que era “projetar a ligação, desprezando o entorno e as possíveis interações entre a construção e a cidade” (MARTINS, 1997, p. 81). Outras obras viárias seguiram a mesma perspectiva e causaram grandes impactos no tecido social urbano. Não por acaso, o Minhocão tornou-se um símbolo do rodoviarismo, surgido na gestão de Washington Luís, que permaneceu no bojo da maioria dos projetos urbanos que recortaram o espaço público paulista, na primeira metade do século XX.

A inauguração do Minhocão, em 1971, simbolizou a submissão das cidades brasileiras ao rodoviarismo, com o espraiamento indefinido da mancha urbana e o desperdício incalculável de tempo, de recursos e de saúde, como no paradigmático trânsito de São Paulo (LAGONEGRO, 2008, p. 49).

Em 1976, devido ao elevado índice de acidentes e por motivos de poluição sonora, o Minhocão foi fechado para o tráfego de veículos durante a noite. Em 1989, na gestão da prefeita Luiza Erundina, a interdição para o trânsito de veículos se estendeu das 21h30 até às 6h30, mas também durante os domingos e feriados. Essa regulamentação promoveu outro modo de ocupação do espaço, diferente do uso funcional, que chamaremos nesse trabalho de modo lúdico, tendo em vista que um grande contingente de pessoas começou a utilizar o

⁷ Revista Apartes, n. 8, junho/julho/2014, Câmara Municipal de São Paulo, p. 16.

⁸ Disponível em: <www.cetsp.com.br>. Acesso em: 14 maio 2015.

espaço para o lazer, o esporte e as atividades culturais. Esse modo intermitente de ocupação do Minhocão será um dos fios condutores desse trabalho.

Nesse sentido, as metáforas do paquiderme e do camaleão são pertinentes, pois enquanto estrutura urbana, o Minhocão se apresenta como um paquiderme, mas enquanto espaço ocupado pelas pessoas aos domingos possui uma dinâmica camaleônica, ora reproduzindo os interesses do capital ora promovendo a “apropriação” popular e o uso lúdico. Logo, cabe uma indagação: as sociabilidades que podem ser agenciadas através desses diferentes usos são harmônicas e estáticas ou conflitivas e dinâmicas? A partir dessas considerações, surge uma questão fundamental: enquanto espaço público utilizado para o lazer, o Minhocão promove a cidadania ativa e o direito de todos ao seu usufruto ou reproduz as relações assimétricas do cotidiano marcado pelo modo de produção capitalista?

Para Sawaia (1995) e Carlos (2008), o espaço material e a vida subjetiva são interdependentes, dado que ao lado da dinâmica reprodutiva do ideário capitalista viceja uma mirada lúdica, que se expressa nas variadas atividades e iniciativas descoladas, ainda que de forma intermitente, da lógica do capital (SAWAIA, 1995). Alguns eventos culturais e o modo como o cidadão se apropria do próprio corpo indicam brechas nos mecanismos reprodutivos do capital e abrem possibilidades para a construção de outro *modus relationis*, capaz de aumentar a qualidade política e desenvolver uma lógica reversa, que torna relativa as “leis” do mercado. Aliás, através dessa outra racionalidade, o mercado deixa de ser um fim e se torna um meio para o desenvolvimento humano e social, e o espaço público passa a ser considerado como “produto da sociedade que engloba o processo de reprodução da vida humana em sua plenitude”, inclusive suas lutas e conflitos (CARLOS, 2008, p. 95).

Desse modo, além do seu aspecto formal, o espaço é constituído pelas relações sociais reais que foram desenvolvidas ao longo da sua produção historicamente determinada. O Minhocão, enquanto espaço construído geograficamente⁹, com o objetivo de aumentar a fluidez do trânsito, pode se tornar um ambiente social, que se “modifica”, sobretudo quando

⁹ Neste sentido, o Minhocão pode se enquadrar na categoria de “espaço residual”, pois ao ser projetado com o estrito objetivo de via de ligação, o seu entorno foi deixado de lado. Sem investimento do governo municipal, tornou-se um pedaço degradado da malha urbana, sobretudo pela perda das características que o definiam como *lugar* antes da sua construção. A população que ali permaneceu se adaptou à poluição, ao trânsito e ao barulho. Essa capacidade de adaptação “transformou o espaço adverso novamente em lugar ... afinal o hábito aplaina o desconforto” (MARTINS, 1997, p. 87).

se torna área de lazer aos domingos. Todavia, os que se apropriam do espaço de forma lúdica estariam livres para reinventarem-se a si e ao seu cotidiano?

[Os usuários do Minhocão como área de lazer] estariam realmente livres para escolher o que fazer em suas horas livres? Seriam essas horas suficientes para a reposição da energia gasta pela força de trabalho durante a semana? Por um acaso o lazer não é uma mercadoria passível de ser desfrutada apenas pelos que têm suficiente meio de troca? Seria o lazer acessível e permitido a todos? (CARLOS, 2008, p. 50)

Nas entrevistas com os usuários durante os domingos e feriados, o que se observou foi o seguinte: o uso do Minhocão para o lazer é fruto da necessidade de alguns cidadãos que não contam com outros espaços mais equipados, nos moldes do Parque Buenos Aires, no Bairro Higienópolis, onde a frequência da elite é mais constante.

A carência de lugares de lazer em SP é tão grande, que um espaço como este, que teoricamente é ruim, não tem árvore, não tem lugar para beber água, não tem um sanitário, é extremamente ocupado. Isto é um reflexo da carência porque você poderia ter um lugar muito mais bem aparelhado, que atenderia melhor a população. Entendo que o Minhocão é muito utilizado pela extrema carência de lugares melhores. (Morador do entorno em entrevista realizada no dia 01 de maio de 2014)

Existe uma divisão entre os bairros Higienópolis, Santa Cecília e Barra Funda. Só quem mora aqui sabe fazer esta divisão. O pessoal de Higienópolis frequenta a Praça Buenos Aires, lugar da elite e da classe média alta ou se desloca até o Parque Vila Lobos, de carro. Outra forma de se divertir, de curtir a vida, que de qualquer forma, exige dinheiro. (Moradora durante entrevista realizada no dia 17 de agosto de 2014)

As entrevistas constituem a base da pesquisa empírica. A seguir, apresentaremos algumas notas etnográficas sobre esse processo de coleta de dados junto aos usuários do Minhocão, participantes de atividades lúdicas, aos domingos e feriados.

A coleta de dados sobre os grupos e subgrupos que utilizavam o Minhocão aos domingos e feriados ocorreu durante o ano de 2014, nos seguintes dias: 04, 09 e 23 de março, 01 de maio, 22 de junho, 17 de agosto, 19 de outubro, 14 de dezembro. Em 2015, foram os seguintes dias: 25 de janeiro, 15 de fevereiro, 08 de março e 26 de abril. No total foram doze visitas, no intervalo de um ano aproximadamente. O tempo de cada visita girava

em torno de quatro a cinco horas, o correspondente a sessenta horas no campo de pesquisa. O desenvolvimento do processo ocorreu através de observação participante, pesquisa exploratória e coleta de pequenos depoimentos que, na maioria das vezes, duravam menos de três minutos, pois a atenção dos usuários estava voltada para as atividades de lazer e para o tempo livre que, à primeira vista, era diferente do tempo cotidiano marcado pela velocidade, pela rotina do trabalho e pelo fluxo dos carros, embora, quando eu tentava me aproximar de alguns para dizer “bom dia”, aceleravam o passo ou ficavam em silêncio e, às vezes, alguém respondia com uma frase padrão: “Agora não, estou com pressa”.

No primeiro contato com o campo, durante conversa informal e sem ainda definir o “esquema” das perguntas que seria aplicado, uma moradora da Avenida Amaral Gurgel que passeava com o cachorro disse, de forma lapidar: “Tudo o que acontece em São Paulo sempre termina no Minhocão”. A frase me impactou e fiquei divagando sobre o sentido que aquele lugar ocupava não apenas para a vida daquela usuária, mas para a cidade de São Paulo e sua infraestrutura viária. No meio dessa torrente de ideias, algumas questões surgiram: o tempo livre no Minhocão propicia um corte, uma alternativa ao tempo onipresente do capital ou o reproduz? Como os sujeitos que se apropriam do espaço realizam as experiências dessas diferentes temporalidades?

Em busca de verificar essas questões, procurei construir um método de abordagem. De um modo geral, a escolha dos sujeitos era parcialmente aleatória e dependia de alguns fatores, tais como: a duração da pausa dos transeuntes para o descanso; se o usuário estava sozinho ou em subgrupos; se havia algum sinal de receptividade – esse critério era subjetivo e nem sempre a resposta era positiva. Às vezes, na rampa da estação Marechal Deodoro do Metrô ou no início do Elevado, próximo à Praça Roosevelt, eu ficava observando as pessoas que chegavam, independente do grupo ou subgrupo que pertenciam: pedestres com seus cães, corredores, ciclistas, skatistas, crianças, jovens, adultos e idosos, homens e mulheres, pessoas sozinhas com seus fones de ouvido. A maior parte do tempo eu caminhava sobre o Minhocão de uma ponta a outra e, ao identificar um potencial entrevistando, me aproximava, a princípio apoiado numa questão geral: “O que você pode dizer sobre esse espaço?” ou de modo informal, sem necessariamente conduzir a conversa para o “status” de entrevista ou depoimento.

O “esquema” estratégico surgiu a partir da terceira visita ao campo. Ele consistia nos seguintes pontos: apresentação, assunto e questões. Após dizer meu nome, o curso que frequentava na PUC-SP e o objetivo daquela pesquisa ali no Minhocão, eu perguntava se era possível conversar sobre o assunto, e em seguida, se a pessoa aceitasse participar e autorizasse a gravação da entrevista, eu então explicava quais eram as informações que precisava: localização, ocupação, frequência no Minhocão aos domingos e feriados e a visão geral daquele espaço utilizado para o lazer, bem como sua posição frente ao futuro do Minhocão. Todavia, o entrevistando poderia discorrer sobre qualquer outro aspecto que considerasse importante. Nesse sentido, pode-se dizer que a entrevista era do tipo semiestruturada, pois apesar de não seguir estritamente um roteiro prévio, e da abertura para o entrevistando falar sobre outros assuntos relacionados, as questões do esquema eram retomadas, na maioria das vezes.

A localização consistia em uma resposta pontual, já que se tratava apenas de averiguar se o usuário morava próximo do Minhocão, no entorno ou em outro bairro mais distante; a ocupação consistia na indicação da categoria profissional. Outra questão pontual versava sobre o índice de frequência, se o usuário utilizava o espaço somente aos domingos ou também à noite, se frequentava assiduamente todos os domingos e feriados ou se a frequência era irregular. A posição sobre a construção do Parque, o desmonte da estrutura ou sua conservação também era uma questão do “esquema” geral. Ademais, o usuário podia discorrer sobre qualquer assunto relacionado aos usos do Minhocão. Convém ressaltar que apenas no dia 08 de março de 2015 foi incluída a questão da feirinha gastronômica, porque a realização desse evento ocorreu nesse dia.

O “lúdico”, como categoria de análise, foi sendo elaborado a partir da observação participante dos seguintes eventos: ciclistas, com equipamento de proteção adequado surgiam carregando crianças numa cadeirinha acoplada no guidão; um grupo de adultos e crianças desenhando figuras coloridas no asfalto; um casal acompanhando o filho pequeno brincar numa motoca de plástico; algumas pessoas caminhando e conversando com seus cães; uma inusitada piscina montada no Minhocão no dia 23 de março de 2014; jovens dançando no embalo de ritmos diversos; o piquenique de um grupo de amigos que mais tarde se tornaria uma churrascada; os variados odores que subiam da feira livre de Santa Cecília nas imediações de um trecho do Minhocão, ateliês improvisados com peças de

artesanato. Por outro lado, ao percorrer a “rua do lazer”¹⁰, o próprio ato de caminhar me despertava uma sensação de liberdade, haja vista que naquele intervalo não era necessário disputar o espaço com os veículos nem correr o risco de ser atropelado pelos seu fluxo. Aparentemente, havia uma suspensão do ritmo corriqueiro da cidade, do peso da vida cotidiana, marcado pela cadência do tempo do trabalho.

Todavia, ao longo da “rua do lazer”, surgiam os vendedores de água de coco oferecendo seus produtos, que ficavam dispostos em lugares estratégicos, geralmente nas proximidades das rampas de acesso. Um dos vendedores me relatou que, embora estivesse ali “fazendo um bico”, também se divertia com as várias atividades que aconteciam no Minhocão: “A gente ganha uns trocados para ajudar nas despesas e também participa da alegria das pessoas que vem aqui se divertir”. Ele monta sua barraca às 8h00 e desmonta às 17h00. A média de venda é de 50/60 cocos por dia, no valor de R\$ 5,00 a unidade.

No que se refere à quantidade das entrevistas, o que se pode dizer é o seguinte. Embora haja uma quantidade maior de entrevistas, depoimentos e conversas informais, a média oficial que comporá essa amostragem será de 50, tendo em vista que essas entrevistas foram gravadas e formalmente apresentadas como tais, tendo o “esquema” como base. No terceiro capítulo, apresentaremos uma análise percentual da localização, da ocupação, da frequência e da posição sobre o futuro do Minhocão. Outros temas que foram mencionados, tais como: os sem tetos, os usuários de droga, a questão da segurança e o trânsito, também serão indicados.

A questão central – até que ponto a “apropriação” lúdica do Minhocão, durante o tempo em que permanece fechado para os veículos, reproduz as contradições socioespaciais da cidade capitalista e até que ponto contribui para uma ressignificação do espaço público – será desenvolvida ao longo dos capítulos.

O primeiro capítulo apresenta um quadro evolutivo do planejamento urbano anterior ao Minhocão e da dinâmica socioespacial que configurou a cidade de São Paulo, inclusive os fatores que levaram o poder público e o setor privado a investirem no transporte individual em detrimento do transporte coletivo, o que tornou possível a passagem da cidade

¹⁰ Um dos nomes empregados para o Minhocão durante sua utilização aos domingos e feriados.

dos trilhos para a cidade sobre as rodas. Esse viés analítico, no entanto, pretende verificar as várias linhas de força que se coligaram em torno da ideologia rodoviarista, que forjou a cidade para atender as demandas do capital, representado pelas empresas automobilísticas. O conjunto desses fatores, conforme veremos, provocou grandes impactos sociais, tais como: crescimento populacional, espraiamento irregular da mancha urbana, fragmentação do tecido urbano, a segregação socioespacial e o aumento das desigualdades econômicas e de acesso aos equipamentos urbanos. A análise macroestrutural permitirá uma contextualização dos processos que levaram o setor público e o setor privado a investirem na construção de vias elevadas como solução viária modelar para a questão do trânsito. Esses processos atingirão, de forma mais deletéria, algumas áreas e locais específicos, provocando algumas tensões, principalmente entre o centro e a periferia.

No segundo capítulo, indicaremos as rupturas e as continuidades causadas pelo capitalismo na nova fase de flexibilização da produção, sobretudo os impactos provocados no tecido social urbano pelo “modelo” de cidade global aplicado a São Paulo. Nesse capítulo, teceremos uma crítica aos mecanismos ideológicos responsáveis pelo embasamento da ação concertada do Estado, do mercado imobiliário e da “Máquina de Crescimento Urbano” e pela justificação da privatização do espaço público, dos processos de gentrificação e da mercantilização da cultura.

O último capítulo analisará o modo como as dinâmicas capitalistas que atuam sobre a cidade, também atingem as relações lúdicas no Minhocão. O olhar mais de perto do Minhocão e dos modos de sua apropriação nos permitirá avaliar os riscos de reprodução das mesmas desigualdades sociais, econômicas, políticas e culturais que fragmentam o tecido urbano. Uma análise dos desafios teóricos e das pistas de ação em escala macro e micro, dentre os quais, a questão do tempo, o valor de uso e o valor de troca do espaço público e a dimensão política do lúdico, demonstrará, todavia, que outras potencialidades do lúdico podem ser exploradas, tendo em vista o desenvolvimento de relações socialmente relevantes. Com efeito, o resultado dos dados coletados na pesquisa será uma fonte importante para a verificação de nossa hipótese já indicada anteriormente: as relações lúdicas no Minhocão reproduzem as relações socioespaciais, fortemente marcadas pelas dinâmicas da cidade capitalista, mas são capazes de apontar outros modos de interação com o espaço público?

Antes de analisar cada capítulo e as questões relacionadas aos diferentes usos do Minhocão e a dinâmica socioespacial, inclusive as problemáticas sociais, constitutivas do seu tecido urbano, indicaremos os cinco enfoques teórico-metodológicos: socioeconômico, histórico, socioespacial, político-cultural e estatístico. Cada um desses enfoques será elaborado a partir de dois referenciais: o viés dialético e a crítica às ideologias.

APORTES TEÓRICO-METODOLÓGICOS

a) O viés dialético e a crítica às ideologias

Segundo Demo (2014, p. 124): a “dialética não pode se restringir a grandes voos históricos, em que ninguém vive, ama e chora, mas deve acalentar os desejos, teorias e práticas do dia-a-dia mais corriqueiro”.

A formulação acima “liberta” a dialética da sua abordagem estritamente filosófica e a insere na realidade cotidiana, no campo das relações sociais. Para ocorrer, essas relações dependem de condições objetivas e subjetivas. Por condições objetivas compreendem-se as formas exteriores que não dependem da opção de cada pessoa, em particular. As condições subjetivas, todavia, indicam a possibilidade da pessoa ou do grupo acrescentar algo de próprio, dentro dos limites de cada contexto ou circunstância dada.

Partindo da premissa de que essas relações não são neutras, mas possuem uma dimensão política, convém questionar o seguinte: quais políticas estariam subjacentes às relações entre os diferentes grupos e indivíduos que usam um determinado espaço público? Quais ideologias são veiculadas pela dinâmica socioespacial, em escala macro e microestrutural? Em que grau, o ambiente urbano construído e as relações sociais são atingidos pelas glosas do modo de produção capitalista? Em se tratando do Minhocão, o modo de apropriação lúdica abre espaço para outro dinamismo socioespacial?

Se, por um lado, o modo lúdico de se apropriar do Minhocão pode agregar um potencial crítico do modo de produção capitalista, através de agenciamentos criativos com a diversidade dos atores e dos eventos, por outro, essa apropriação pode se tornar também um instrumento de manutenção das relações desiguais que perduram nas outras dimensões da

vida cotidiana, como o trabalho, a moradia, o meio de transporte e o usufruto da infraestrutura urbana. Nesse caso, os usuários do Minhocão, inclusive durante o tempo do lazer, desempenhariam o papel de meros consumidores do espaço público. As relações, ao invés de produzirem sociabilidades alternativas, reproduziriam a cultura do espetáculo e a dinâmica funcional do uso do espaço. Ao invés de apontar as brechas da trama ideológica que sustenta a divisão espacial, a arte, o jogo e o lazer se tornariam mecanismos de reprodução da dinâmica do capital. Nesse sentido, o lúdico seria utilizado como catarse, ou seja, como instrumento de adaptação dos indivíduos ao que já existe ou de manutenção da “ordem” social dominante que sustenta a cidade capitalista (BOAL, 1991).

Desse modo, as relações lúdicas aconteceriam no “plano das aparências e não chegariam ao fundo das relações humanas encarnadas ou cristalizadas” nas relações reificadas do cotidiano. Elas apenas reeditariam o “caráter inumano das relações econômicas capitalistas” (VÁSQUEZ, 1978, p. 200). Nesse sentido ainda, a condição social dos transeuntes e moradores do entorno do Minhocão permanecerá invariável, tendo em vista que nossa herança político-cultural, desde os tempos da Primeira República, tende a reproduzir as diferentes formas de desigualdade, inclusive a espacial. Como superar “o esquema invariante de explicação de uma realidade variável”, que perpassa as políticas urbanas e afeta o tecido urbano, inclusive o Minhocão e seu entorno? (DEMO, 2014, p. 123).

Com efeito, nosso viés dialético assumirá o formato de uma crítica ideológica dos mecanismos que manipulam a opinião pública, em seu afã de construir consensos, por meio dos quais o interesse específico de grupos pertencentes à classe dominante se apresenta como interesse de todos os cidadãos.

Subliminarmente, a ideologia inculca nas mentes da maioria a ideia de que a cidade é aquela parte onde estão os dominantes. Essa ideologia facilita a ação do Estado que privilegia esta parte. Ao investir nela, o Estado está investindo **na cidade**; ao protegê-la através da legislação urbanística, o Estado está protegendo **a cidade** (VILLAÇA, 1999, p. 234 - grifos do autor).

Através dessa perspectiva crítica, será possível analisar os filtros ideológicos por detrás de slogans, teses e sentenças, cuja principal função consiste em mitigar ou encobrir os

conflitos inter e intraclasses. Alguns conceitos e práticas socioespaciais relacionados ao capital e trabalho, ao rodoviarismo, à cidade global e à cidade informal, ao espaço público e privado serão colocados em xeque, sobretudo porque sua utilização serviu à reprodução dos interesses de classe, impossibilitando que sínteses mais criativas e inclusivas fossem aplicadas à produção e uso do espaço urbano. Em se tratando do Minhocão e da sua “apropriação” como área de lazer, a perspectiva crítica pretende identificar os antagonismos e as contradições subjacentes às relações entre os diversos atores: moradores, frequentadores de outros bairros, movimentos populares e culturais, órgãos públicos e o setor imobiliário.

b) Os vários enfoques

Os enfoques que utilizaremos nessa pesquisa são: o socioeconômico, o histórico, o socioespacial, o político-cultural e o estatístico. Convém ressaltar que cada enfoque não constitui um “bloco” isolado, mas se inter-relaciona com os demais. O termo “enfoque” está posto aqui como recurso analítico e, ao contrário do esquema “funcionalista”, não tem a pretensão de catalogar os assuntos ou desconectá-los do contexto mais amplo, mas equacionar os processos relativos tanto ao conjunto do ambiente urbano construído, quanto às relações sociais que se desenvolvem no bojo do tecido social, mais especificamente no Minhocão.

A perspectiva marxista será o fio condutor, através da qual os vários enfoques serão concatenados. Dentre os vários autores que embasarão nossa análise, destacaremos os seguintes: Francisco Oliveira, Paul Singer, Lúcio Kowarick, Csaba Deák, André Gorz, Maura Vêras, David Harvey, Marcos Antônio Osello, Ana Elena Salvi, Raquel Rolnik, Ermínia Maricato, Milton Santos, Flávio Villaça, Nabil Bonduki, João S. Whitaker Ferreira, Teresa Caldeira, Otilia Arantes, Nestor Reis, Ana Fani Carlos, Eduardo Marques, dentre outros.¹¹

O enfoque socioeconômico abrangerá alguns aspectos sobre o modo de produção da cidade capitalista, principalmente São Paulo na fase da industrialização fordista e na fase da

¹¹ O conjunto dos autores pesquisados está indicado na bibliografia. Ao destacar esses autores, de modo algum estamos estabelecendo uma espécie de “hierarquia” ou afirmando que uns são teoricamente mais relevantes que outros. É importante salientar que todos os autores pesquisados exerceram papel salutar no processo de desenvolvimento desse trabalho, aos quais manifesto a minha profunda gratidão.

reestruturação produtiva. O rodoviarismo e o mercado imobiliário, bem como a análise dos efeitos que a escala macroestrutural exerce sobre a escala micro constituem alguns dos principais referenciais de análise desse enfoque.

O enfoque histórico tornará possível identificar alguns aspectos da formação, configuração e reestruturação da cidade de São Paulo, a partir de 1930, com o Plano de Avenidas de Prestes Maia até o novo Plano Diretor, aprovado em 2014, tendo como eixo analítico os frementes anos 1970, período no qual o Minhocão foi construído. O enfoque será mais “sincrônico” e analisará o processo histórico, no qual ocorreu a implementação da infraestrutura viária. Um elemento comum a ser destacado nesse breve recorte histórico do planejamento urbano será o modelo importado da Europa e dos Estados Unidos, caracterizado pelo pragmatismo e o funcionalismo.

Na elaboração desse enfoque, empregaremos o termo “funcionalismo” em sentido específico. Ele será utilizado para se referir às soluções viárias aplicadas em São Paulo, de maneira unilateral, sem levar em consideração as consequências que trariam para o tecido urbano. Nesse sentido, “funcionalismo” e “estratégico” serão empregados como termos correlatos, haja vista que esse último, surgido na esfera militar e depois realocado para a esfera econômica, foi, posteriormente, aplicado ao urbanismo com o mesmo sentido. Ação estratégica será outro modo de nomear o processo de reprodução espacial, segundo os interesses das classes dominantes em conflito com os objetivos, desejos e necessidades das outras classes. Em uma charge de 1941, reproduzida, depois, pela revista *Veja*, Prestes Maia, então prefeito de São Paulo, aparecia de chapéu e picareta na mão (CARLOS, 1999, p. 82). Essa imagem nos dá uma dimensão do caráter funcionalista do planejamento, que se tornou uma ação concertada com o objetivo de desconstruir e reconstruir os espaços públicos, no afã de planificar a cidade, segundo a lógica do capital financeiro e da gestão empresarial. Menos projetos idealistas e utópicos e mais pragmatismo nos processos de intervenção no espaço urbano era a regra geral.

No enfoque socioespacial, analisaremos os impactos no tecido urbano, decorrentes do modelo de planejamento urbano que privilegiou o automóvel em detrimento do transporte coletivo, sobretudo das pessoas de baixa renda. A utilização do termo “socioespacial”, no corpo do trabalho, implica a tentativa de superar o ponto de vista funcionalista que dissociou

os aspectos geotécnicos da esfera sociopolítica. “Tecido urbano”, “valor de uso e valor de troca”, “fixos privados e públicos” serão alguns dos referenciais analíticos utilizados.

O tecido urbano, o tecido social ou tecido socioespacial são termos empregados dentro do mesmo viés interpretativo decorrente dessa definição: “O tecido urbano é o modo pelo qual se definem as relações entre espaços públicos e espaços privados (enquanto propriedade ou posse) ¹², entre espaços de uso privado e de uso coletivo, sejam estes de propriedade pública ou privada” (REIS, 2006, p. 44).

Um dos aspectos do tecido urbano que destacaremos será a fragmentação produzida pela discrepância entre a legislação urbanística e o ambiente construído. Todavia, essa produção material definirá o tecido urbano, bem como as formas como ocorrerão a apropriação desse espaço, seu uso e transformação.

É importante salientar, que utilizaremos ainda alguns referenciais do urbanismo e da geografia urbana para o desenvolvimento desse e de outros enfoques, principalmente a vertente que incorpora a crítica social em sua produção teórico-prática.

O conceito de “valor de uso e valor de troca” e o de “fixos de natureza privada e os fixos de natureza pública” serão utilizados dentro da seguinte perspectiva:

O valor de uso se relaciona ao uso mais cotidiano do espaço e não demanda necessariamente um ônus para ser utilizado, enquanto o valor de troca possui uma relação quantitativa com os diferentes espaços, reduzidos à condição de mercadoria (CARLOS, 2012).

Os fixos privados e públicos indicam a relação distintiva entre o uso do espaço com finalidades sociais e aquele que corresponde aos interesses do mercado, bem como a possibilidade de entender a cidade não apenas como uma mercadoria, mas como um modo de vida, que pode ser planejada através de uma racionalidade cooperativa e não apenas a

¹² De um modo geral, a expressão “setor público e setor privado” será empregada dentro dessa acepção. O “setor privado” se referirá às empresas que produzem bens e serviços e estão organizadas dentro dos moldes do capital para alcançarem o máximo rendimento, ainda que em sua agenda vigore algum interesse social. O “setor público” designará os órgãos e instâncias que administram a renda pública e coordenam os processos decisórios para a implementação dos serviços públicos e da infraestrutura urbana.

partir de uma lógica instrumental e economicista. “Os fixos privados são localizados segundo a lei da oferta e da procura, que regula também os preços a cobrar. Já os fixos públicos se instalam segundo princípios sociais, e funcionam independentemente das exigências do lucro” (SANTOS, 2012a, p. 142).

Através do enfoque político-cultural, serão analisadas a teoria da “Máquina de Crescimento Urbano” e as operações urbanas e culturais, bem como o papel do Estado na produção e manutenção de espaços segregados e autosssegados, oriundos de uma política marcada pelo patrimonialismo e salvaguarda dos interesses das elites e do capital financeiro, que produziu a cidade clandestina, ilegal, por um lado e os “enclaves fortificados” (condomínios fechados), por outro.

Os dados estatísticos serão empregados para sublinhar os vários enfoques anteriores, através de alguns índices percentuais que acompanharão a análise crítica tanto da dimensão macroestrutural quanto da dimensão micro. Eles foram levantados tanto por pesquisadores da sociologia urbana, da arquitetura e urbanismo e da geografia e história, como por órgãos do poder público, como a CET, EMURB, IPEA, IBGE, CETESB, SEMPLA. Algumas empresas privadas também forneceram dados, sobretudo a Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS) e a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô). Os dados percentuais, referentes ao Minhocão, foram retirados dessas várias instâncias, inclusive da pesquisa empírica realizada junto aos usuários desse espaço nos domingos e feriados.

Isso posto, convém ressaltar o que assinalamos no início desse tópico: os vários enfoques não são estanques, mas complementares, tendo em vista a complexidade do nosso objeto de pesquisa. Por conseguinte, um referencial analítico – como a questão dos fluxos – poderá permear os vários enfoques, embora com sentido diferenciado. Ora, fluxo designará a fluidez dos veículos; ora, o termo será empregado para se referir aos fluxos do capital, principalmente na fase pós-fordista, representado principalmente pelo mercado imobiliário. Os fluxos serão empregados ainda como indicadores das experiências intersubjetivas que ocorrem no espaço público, especificamente no Minhocão, durante as atividades de lazer. Nesse sentido, pode-se dizer que a questão dos fluxos requer a utilização dos referenciais analíticos de vários enfoques, o socioeconômico, o socioespacial e o político-cultural.

CAPÍTULO 1: SÃO PAULO E SUA GESTÃO, RODOVIARISMO E OUTROS ANTECEDENTES HISTÓRICOS DO MINHOCÃO

1.1 Breve histórico da urbanização em São Paulo

A urbanização capitalista de São Paulo ocorreu, *pari passu*, com a sua expansão demográfica. No final do século XIX e no decorrer do século passado, a variação média da população ocorreu da seguinte forma. Em 1886, havia em São Paulo, aproximadamente 44.033 habitantes. Em 1900, esse índice saltou para 239.820. Em duas décadas, esse número duplicou: 579.033. Em 1934, a população ultrapassou um milhão de pessoas; em 1940 atingiu 1.337.644. Em 1950 a população chegou a 2.198.096 e em 1960, havia em São Paulo 3.825.351 habitantes (OSELLO, 1983).

O crescente adensamento populacional provocou alguns impasses urbanos, cuja solução seria tarefa do higienismo. Entre 1899 e 1926, o binômio saneamento-embelezamento norteou as políticas públicas. O Código de Posturas de 1886, o Primeiro Código Sanitário do Estado de São Paulo, promulgado em 1894 e o Ato n. 849, de 27/01/16 foram elaborados a partir desse binômio (ROLNIK, 1997).

As consequências funestas da incorporação desse processo de urbanização persistiram até nossos dias. Convém ressaltar duas. A primeira se refere ao uso do espaço público, que outrora era destinado a uma multiplicidade de usos e se tornou espaço privilegiado para os meios de circulação tanto sobre trilhos quanto sobre rodas. A segunda alude ao espraiamento desordenado da mancha urbana, que culminou com o deslocamento socioespacial dos pobres para os bairros periféricos, que surgiram indiscriminadamente, na maior parte das vezes, induzidos pelo sistema de transporte sobre trilhos (ROLNIK, 1997).

Por outro lado, as elites provenientes da aristocracia cafeeira, se concentraram primeiro, no centro de São Paulo, e em seguida se deslocaram para o setor sudoeste. A estrutura urbana foi definida a partir do local onde residiam essas elites. Como se pode observar, desde os albores do século XX, ocorre a segregação socioespacial (OSELLO, 1983).

No período entre 1926 e 1945, a população de São Paulo ultrapassou um milhão de habitantes, tendo em vista o êxodo rural provocado pela crise do café, em 1929. Os assentamentos na periferia também cresceram de tal maneira, que o prefeito Pires do Rio promulgou a Lei 3.427, de 19 de novembro de 1929, conhecida como “Código de Obras Arthur Saboya”. Esse Código regulamentou o transporte de ônibus, sobretudo com o objetivo de proporcionar o acesso mais rápido dos trabalhadores ao local de trabalho, mas não se pronunciou a respeito das condições desses bairros, desprovidos de infraestrutura adequada e dos equipamentos públicos básicos. Na acepção de Anhaia Mello, a periferia se tornara uma cidade clandestina maior que a oficial.

Raquel Rolnik define o padrão urbanístico dominante em São Paulo, nesse período, da seguinte maneira:

[...] um padrão baseado na expansão horizontal, no ônibus e no automóvel como meios de transporte, na autoconstrução dos assentamentos populares e numa quase total irregularidade perante as leis e códigos que determinavam o uso e a ocupação do solo (ROLNIK, 1997, p. 165).

Esse período se caracterizou pelos grandes projetos viários e grandes mudanças estruturais em alguns setores da cidade, sobretudo aqueles pertencentes à cidade oficial. O Plano de Avenidas de 1930, proposto por Prestes Maia, é um exemplo emblemático desse período.

O Plano de Avenidas foi o primeiro plano urbanístico a propor um conjunto articulado de intervenções visando ordenar o crescimento urbano e a circulação de veículos em São Paulo. Tratava-se basicamente de um plano viário que tinha como objetivo favorecer a utilização do transporte sobre rodas e promover boas condições de acessibilidade à área central e expansão contínua à periferia, sem preocupações em colocar limites ao crescimento urbano (VÉRAS et al, 1994, p. 119).

As precárias condições de moradia da maior parte da população e os loteamentos clandestinos só vieram à baila, como questão urbana fundamental, no período entre 1945 e 1961. Com o fim do Estado Novo, surge uma nova forma de planejamento urbano. O engenheiro Gomes Cardim, em 1949, propôs a criação de mecanismos legais capazes de limitar a expansão horizontal e desenfreada da cidade, tendo em vista que havia em São

Paulo inúmeros loteamentos irregulares, “que serviam para alimentar campanhas políticas e as promessas de melhoramento e oficialização” (OSELLO, 1983, p. 174).

Entretanto, o processo de urbanização seguiu os mesmos critérios – ou a falta deles – dos períodos anteriores, mas com alguns agravantes: o laxismo da intervenção urbanística por parte do setor público, que adotou um discurso técnico mais elaborado, mas com pouca incidência nas práticas administrativas, bem como a intensificação do crescimento demográfico, produzido pela concentração industrial em São Paulo, sobretudo a automobilística, e pela abertura de novas e modernas rodovias, como a via Anchieta e a via Dutra (OSELLO, 1983).

Na década de 50, iniciou-se a prática de controle do uso e ocupação do solo:

[...] a Lei 5.261/57 introduziu um limite para a área de novas construções, atingindo diretamente a atividade imobiliária, cuja atuação até então produzira ocupação na área central, gerando congestionamento e deterioração (VÉRAS et al., 1994, p. 120).

Nessa década, o planejamento urbano surgiu como um instrumento necessário para atender essas demandas, sobretudo as que se referem ao crescimento urbano perverso e a prática política irresponsável. A institucionalização do planejamento, todavia, ocorrerá somente no regime de exceção, iniciado pelo golpe militar de 1964, sem produzir os resultados práticos ou mudanças qualitativas na infraestrutura urbana. Exemplo lapidar desse processo pode ser encontrado no Plano Urbanístico Básico (PUB), em 1967, cuja proposta se baseava na “implantação de vias expressas e a construção do metrô, articulado aos trens de subúrbio” (VÉRAS et al., 1994, p. 120). Conforme veremos a seguir, a maioria das propostas do PUB não se concretizou.

Nesse contexto urbano e ambiente sociopolítico, em uma cidade “inchada”, com mais de 6 milhões de habitantes, surge o Minhocão. Sua construção, no início da década de 70, no auge do rodoviarismo, ocorreu à revelia das diretrizes do primeiro plano global da cidade, aprovado na gestão de Figueiredo Ferraz, que abrangia: “desenvolvimento urbano, econômico e social, organização administrativa, uso do solo, controle da poluição ambiental, sistemas de circulação e transporte e áreas verdes” (ROLNIK, 2014, p. 54).

Da perspectiva histórica, o Minhocão pode ser visto como um subproduto do rodoviarismo e um monumento do autoritarismo das elites paulistas, que recortaram o espaço urbano, segundo os interesses de classe e do capital, entrando assim, o desenvolvimento da cidadania ampla, geral e irrestrita, bem como o direito à cidade.

1.2 Planos Urbanísticos para São Paulo: aportes históricos

A maioria dos projetos urbanísticos, desenvolvidos em São Paulo, foi marcada pelo funcionalismo oriundo do positivismo e do determinismo espacial. Esses projetos buscavam utilizar o estatuto científico e a eficiência técnica como critérios únicos para a solução de toda e qualquer problemática urbana. Desse modo, o planejamento se destinava a equacionar três aspectos fundamentais: tamanho, estrutura e equipamentos. Todos os investimentos públicos e privados eram direcionados para equacionar esses três aspectos. As questões de natureza social e política também eram tratadas a partir dessa perspectiva. Amiúde, o planejamento claudicava por causa dessa perspectiva unilateral, haja vista que uma cidade não se constitui apenas de seus agregados físicos, construções ou divisão territorial, mas pelas relações sociais entre as diferentes classes que nela residem, trabalham e usufruem seu tempo de lazer, bem como pelas circunstâncias econômicas, sociais e políticas nas quais essas relações se desenvolvem (NYGAARD, 2005).

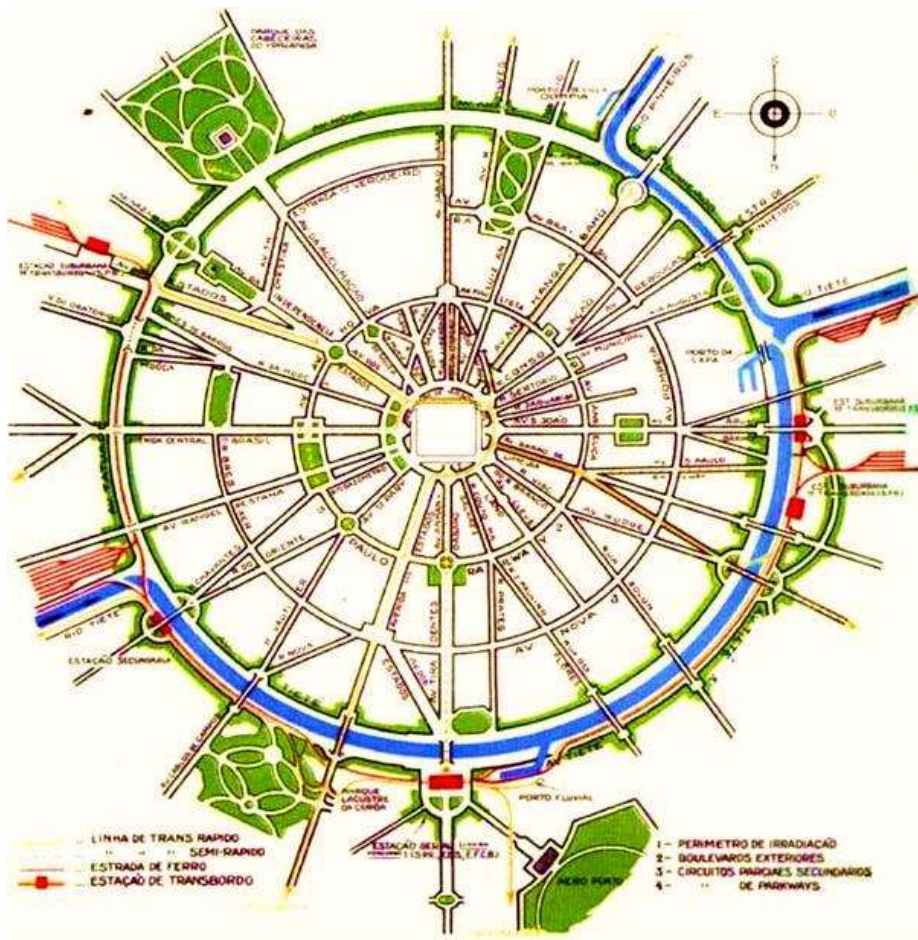
O conjunto das intervenções urbanas modificou a estrutura geofísica da cidade, às voltas com o aumento da circulação de automóveis na área central da cidade e o crescimento da mancha urbana em direção às áreas periurbanas ou periféricas, principalmente no período posterior à Segunda Guerra Mundial. Por conseguinte, essas intervenções também produziram impactos em todo o tecido social, dentre os quais, a segregação urbana e o aumento da desigualdade econômica e espacial. Partindo da análise macroestrutural, nossa proposta será investigar os aspectos político-administrativos que levaram à construção de obras viárias, de modo mais específico o Minhocão. Em suas análises sobre essa questão, Villaça (2001) constata que a produção do espaço público sempre esteve subsumida aos interesses políticos das classes dominantes. Ao ser recortado, segundo um determinado modelo urbanístico, e de acordo com as prerrogativas do modo de produção capitalista, o espaço adquiriu um status de mercadoria e influenciou direta e indiretamente a esfera

socioeconômica. A construção de vias elevadas surgiu como a solução modelar para descongestionar a área central. O Minhocão foi construído para ser uma “artéria” desse complexo viário mais amplo, mas sua estrutura agressiva e grotesca contribuiu para transformar espacial e socialmente a cidade.

A fase industrial fordista, que ocorreu na segunda metade do século XX, ratificou esse “modelo” de planejamento implantado em São Paulo, que teve início com o Plano de Avenidas de Prestes Maia, período esse que efetivou o uso funcional-utilitário do espaço público. A fase pós-fordista, que coincidiu com o advento da globalização, caracterizada pela reestruturação do processo produtivo, continuou a produzir impactos no tecido socioespacial, de tal maneira que as fronteiras entre o espaço público e o privado se tornaram ainda mais porosas. Convém ressaltar, entretanto, que o modo lúdico de apropriação do Minhocão teve início nesse período.

Dentre os Planos e os projetos urbanísticos que demarcaram as políticas públicas em São Paulo, principalmente no que refere à produção da infraestrutura viária, mas também às relações sociais assimétricas, destacaremos os seguintes: Plano de Avenidas (1930); Plano de Melhoramentos para São Paulo (1950); a pesquisa da Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS - 1956); Plano Urbanístico Básico (PUB - 1969); o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado (PMDI -1970) e os Planos Diretores Estratégicos de 2000 e 2014. Convém destacar que os projetos urbanos, elaborados na primeira metade do século XX, não estavam vinculados com o processo de desenvolvimento urbano. Após 1950, com o surgimento dos Planos Diretores, houve uma dificuldade de equacionar o desenvolvimento urbano com projetos urbanísticos mais específicos e concretos (OSELLO, 1983). A síntese dessa dinâmica socioespacial se encontra na fórmula que Maricato (2000) sempre emprega para se referir aos Planos: são ideias fora do lugar e lugar fora das ideias. Outra expressão empregada por Loeb (2010) também exemplifica essa dinâmica, cujos aspectos técnicos ficavam aquém da realidade concreta: era como se a cidade fosse vista de fora, com olhar alheio.

Ilustração 2: a) Plano de Avenidas



Fonte: www.usp.com

Entre 1924 e 1925, Francisco Prestes Maia¹³ (1896-1965), em parceria com João Florence de Ulhôa Cintra, apresentou várias propostas, publicadas através de artigos no Boletim do Instituto de Engenharia, para a criação de uma nova estrutura viária para São Paulo, cuja síntese deu origem ao Plano de Avenidas, concluído em 1930, cuja meta era promover uma maior rapidez nos deslocamentos interurbanos. Duas premissas se tornaram imperativos categóricos que norteariam esse projeto de intervenção urbana. Primeira: “São Paulo não pode ter limites à sua expansão” e segunda: “A cidade deve ser planejada para favorecer o transporte individual motorizado”.

¹³ Engenheiro, arquiteto e prefeito de São Paulo, nomeado para duas gestões: 1938 e 1946 e 1961 a 1965. Mais que urbanista teórico, foi um técnico pragmático que começou sua trajetória na Diretoria de Obras Públicas do Município de São Paulo.

Com o Plano de Avenidas, a Prefeitura deixa de ter intervenções casuísticas na cidade e passa, através de um conjunto coordenado de intervenções, a implantar uma estrutura ideal capaz de ordenar o crescimento urbano. Em consequência, o Plano possuía dois desenhos, o esquema abstrato e o mapa real (OSELLO, 1983, p. 113).

O embasamento teórico do Plano de Avenidas foi, num primeiro momento, proveniente do modelo urbanista europeu: Eugène Hénard (1849-1923), principalmente no que se refere ao conceito de “perímetro de irradiação” e Joseph Stubben (1845- 1936), do qual encontrou respaldo para desenvolver o sistema radial¹⁴, mas depois também sofreu forte influência do urbanismo americano. As vias radiais, além de retificar as margens dos rios para a construção de avenidas, também utilizaram os fundos de vale, abandonados pela iniciativa privada devido às dificuldades de acesso e de ocupação (OSELLO, 1983). Com efeito, a malha de vias perimetrais consistia em criar anéis viários em torno do Triângulo Central, dos quais as radiais partiriam para os bairros: “o ponto inicial na Praça da República, Avenida Timbiras, Rua Senador Queiroz, Rua ao lado do mercado, Parque Dom Pedro II, Rua Tabatinguera, Praça João Mendes pela Rua Anita Garibaldi, Rua Santo Amaro e trecho entre as ruas 7 de Abril e São Luís” (PORTO, 1992, p. 133).

As vias radiais faziam a ligação do fluxo principal, da periferia para o centro, e vice-versa, ligando a área central aos bairros externos e às estradas principais; enquanto que as vias perimetrais faziam a ligação entre bairros e das radiais entre si. O Plano propunha 17 vias radiais, sendo que algumas dessas resultariam na adaptação e melhoramento do sistema existente; e três anéis viários: o “perímetro de irradiação”, envolvendo a área central, desviando o tráfego de passagem; o “boulevard exterior” correndo sobre o leito das ferrovias e o “circuito parkway” (vias-parque), que circundava a área urbanizada da época e corria pelas margens do Tietê e Pinheiros conectando diversos parques, e para tanto teria características semelhantes, tais como arborização, ajardinamento e pouca densidade construtiva (NOBRE, 2010).

¹⁴ Eugène Hénard (1849-1923) era arquiteto e urbanista francês e concebeu a Teoria Geral de Circulação na sua obra *Études sur les transformations de Paris*. A partir do estudo do sistema viário de Berlim, Moscou e Londres, Hénard propõe um perímetro de irradiação, cuja função seria desviar o tráfego do centro de Paris. Joseph Stubben (1845-1936) era urbanista alemão, idealizador do plano de expansão da cidade de Colônia, que em 1890 propôs que “os sistemas de tráfego e o sentido de seu fluxo formam a base de construção das cidades”. (NOBRE, 2010). Convém ressaltar que Hénard e Stubben foram influenciados pelas ideias de William Harvey (1578-1657), médico inglês que desenvolveu pesquisa sobre a circulação do sangue. Nesse período, as cidades eram planejadas para permitir a livre circulação dos habitantes, do mesmo modo que as artérias e veias permitiam a livre circulação do sangue no organismo. (SENNETT, 1997, p. 214)

Entretanto, Maia e Cintra não foram os primeiros a abordarem, de forma mais sistemática, o desenvolvimento de uma estrutura viária de São Paulo. No início do século XX, em 1911, o engenheiro português, Victor da Silva Freire, formado pela Escola Politécnica de Lisboa e pela École des Ponts et Chaussées, de Paris, diretor de obras da prefeitura de São Paulo, entre os anos 1898 e 1925, procurou também solucionar a questão viária na área central, baseando-se, principalmente, nas ideias do austríaco Camillo Sitte e do norte-americano Charles Mulford Robinson, um dos expoentes do movimento City Beautiful. Do primeiro, Freire deixou-se influenciar pelos aspectos estéticos; do segundo, pelos aspectos funcionais.

Silva Leme assinala que a proposta de Freire, de construir um anel viário no centro de São Paulo, se fundamentava na busca de uma:

[...] combinação harmoniosa entre o espaço construído e o espaço livre [...] a elegância do traçado curvilíneo das ruas, largas para permitir a fácil circulação, e dilatadas em pontos estratégicos, de forma a configurar uma praça e abrigar um monumento; a valorização e o aproveitamento do sítio natural de São Paulo formado por vales e esplanadas (LEME, 1991, p. 65).

Convém ressaltar três pontos fundamentais: em primeiro lugar, Prestes Maia elaborou uma passagem gradual para um novo modelo urbanístico sem romper com as soluções adotadas anteriormente:

O Plano de Avenidas representou a passagem de uma intervenção urbanística em que os princípios que orientavam esta atividade eram a higiene, a estética e a técnica para uma atividade que envolve a racionalidade da ação, a definição de meios para atingir determinados fins. Incorporam-se princípios de administração privada à administração pública, critérios como a eficiência e a eficácia dos planos urbanos passam a ser passíveis de averiguação (LEME, 1991, p. 67).

Em segundo lugar, pode-se afirmar que o Plano de Avenidas tornou possível a mudança do tempo dos trilhos para o dos pneus (SEGAWA, 2004). Convém destacar, ainda, que a valorização do transporte sobre pneus foi o grande investimento por detrás da abertura de avenidas, bem como o culto do automóvel desenvolvido pela ideologia rodoviarista (SEVCENKO, 2009). A proliferação de viadutos pode ser equacionada como consequência

desse processo. Na década de 40, dentro do plano de Prestes Maia, era possível contar os seguintes viadutos:

Dona Paulina, 9 de Julho, Jacareí, no Perímetro de Irradiação; fora deste, são construídos os viadutos Major Quedinho e Martinho Prado. O Viaduto Dona Paulina passa por onde ficava outrora a chácara da Baronesa de Limeira. E o Jacareí situou-se onde era a rua desse nome, a qual desapareceu com essa construção. O maior desses viadutos é 9 de Julho, com 220 metros de extensão. (PORTO, 1992, p. 144).

Apesar de todo investimento para implementar a nova estrutura viária, principalmente do Estado, que se tornou o principal gestor das obras públicas, tendo em vista o interesse das elites e do setor imobiliário, conforme analisaremos, o Plano de Avenidas só foi parcialmente colocado em prática.

O modelo radial-perimetral nunca foi implantado; efetivou-se apenas o primeiro anel de irradiação, o que tornou a cidade basicamente monopolar e concêntrica. O equilíbrio entre as radiais e os anéis nunca existiu, ficando as primeiras com a prioridade. Em decorrência houve uma supervalorização do centro, tanto em termos de circulação quanto em termos de uso e ocupação do solo. O desenvolvimento das atividades na área central e o aumento do número de viagens acabaram por sobrecarregar o sistema e congestionar as vias (OSELLO, 1983, p. 135)

Por fim, convém ressaltar que o recorte socioespacial que esse modelo viário produziu estava em conformidade com o processo de industrialização. As políticas públicas urbanas de uso do solo urbano estavam atreladas aos interesses do capital internacional. Um dos principais defensores desse modelo foi o empresário norte-americano Nelson Rockefeller¹⁵, personagem emblemática que estava interessado menos no desenvolvimento urbano de São Paulo que nas riquezas produzidas pela biodiversidade do solo brasileiro.

Como vimos, o Plano de Avenidas foi se tornando ineficaz para responder às crescentes demandas da mobilidade urbana em São Paulo, pois, ao partir de um “tecido colonial que se expandiu rapidamente em muitas direções, com traçados específicos e

¹⁵ Nelson Rockefeller (1908-1979) – economista, empresário e político norte-americano, foi coordenador do OIAA – Office of Inter-American Affairs, indicado pelo Presidente Franklin Roosevelt para iniciar uma política de aproximação com a América Latina. Para atingir tal objetivo, em 1947, foi criado o IBEC – International Basic Economy Corporation. (NOBRE, 2010)

individualizados para cada chácara loteada”, não podia mais corresponder às novas demandas que a realidade urbana da década de 40 exigia. Desse modo, seriam necessários novos roteiros que “conectassem essas áreas entre si e dessem respiro ao núcleo central comprimido na colina do triângulo de entre rios” (SALVI, 2005, p. 299).

O Plano de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo foi uma tentativa do prefeito Lineu Prestes, de sanar os impasses urbanos produzidos pelo sistema de tráfego. Elaborado por Robert Moses,¹⁶ em 1950, não se tratava propriamente de um Plano, mas de um “conjunto de observações e sugestões para orientar a atuação, em curto prazo, da administração municipal”, principalmente quanto à questão do congestionamento da área central. Todavia, Moses abordou também os seguintes tópicos: “Planejamento e zoneamento, transporte coletivo, rodovias arteriais, retificação do rio Tietê, urbanização de várzea, parques e praças e saneamento básico” (OSELLO, 1983, p. 182), inclusive métodos de financiamento para a realização das obras de serviços públicos. Não por acaso, as empresas de Nelson Rockefeller se tornariam a principal fornecedora dos materiais e outros maquinários para a execução e os cofres públicos ficariam encarregados das despesas de tal empreitada.

b) Plano de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo

Alguns dos tópicos abordados pelo Plano de Melhoramentos, tais como a questão do zoneamento, o sistema arterial e o transporte coletivo foram elencados por Salvi do seguinte modo:

[...] o zoneamento permitiria a garantia de valorização diferenciada em bairros distintos, o que acentuaria a segregação social; o sistema de artérias de tráfego colocaria São Paulo na rota do sistema de transporte rodoviário para sua emancipação industrial e posteriormente para as principais matérias primas visadas por Nelson Rockefeller; minério e petróleo; o transporte coletivo já estava sob a égide da General Motors, desde seu plano de industrialização do Brasil (SALVI, 2005, p. 303).

¹⁶ Robert Moses (1888-1981) – cientista político norte-americano que de 1924 a 1968 trabalhou para os governos da cidade e do estado de Nova York, sendo responsável pela construção de inúmeras vias expressas, parques, pontes e túneis. Considerado o Barão de Hausmann nova-iorquino, Moses ficou conhecido também por suas políticas de arrasa-quarteirão que mudaram por completo a região metropolitana de Nova York. (NOBRE, 2010).

A contratação de técnicos, engenheiros, arquitetos e urbanistas, oriundos dos Estados Unidos, pode ser um dado que evidencia a influência do modelo urbanístico norte-americano. Outro dado que irá interferir no planejamento urbano é o crescente destaque que Nelson Rockefeller foi conquistando no cenário político, mas de modo mais peremptório, no campo econômico. Igualmente, a retórica de progresso e desenvolvimento social se tornaria uma baliza ideológica que desviaria a atenção dos seus reais interesses. (SALVI, 2005). Com efeito, foi o próprio Rockefeller que apresentou Moses a várias personalidades do cenário político. Através de cartas, inclusive enviadas ao Presidente General Eurico Gaspar Dutra, Moses é apresentado como o principal responsável pelo grande sistema de *parkways* nos Estados Unidos e consultor da IBEC – *International Basic Economy Corporation*, uma das empresas de Rockefeller, que já atuava no Brasil, difundindo projetos sociais de caráter sanitário. Esse “sanitarismo” será mais um elemento que contribuirá, decisivamente, para os processos de segregação social, impulsionados pelos projetos viários paulistas.

As *parkways*, construídas entre a década de 30 e 40, tinham como principal objetivo integrar o sistema viário com a topografia natural. Anelli e Seixas (2008) afirmam que as *parkways* procuravam associar a cidade espalhada de baixa densidade por grandes extensões à imagem bucólica do subúrbio americano. Por conseguinte, após a Segunda Guerra Mundial, os projetos viários de Moses mudaram de foco e se pautaram “pela progressiva preocupação com a eficiência de circulação e a segurança do ponto de vista do condutor” (SALVI, 2005, p. 321). As vias expressas entrariam em cena como símbolo da cidade moderna, como “uma artéria de acesso limitado, que facilitaria o livre movimento de veículos, sem cruzamentos no mesmo nível, sem voltas à esquerda, com sinais de tráfego e direito a entradas somente em certos pontos determinados” (SALVI, 2005, p. 321). Em São Paulo, a Avenida 9 de Julho e 23 de Maio foram subsidiárias desse modelo, haja vista sua acessibilidade ser controlada por faixas de aceleração e desaceleração. O Elevado Costa e Silva também seguiu os mesmos parâmetros.

Com efeito, Moses admitiu através de cartas enviadas a Rockefeller, que o sistema viário implantado em São Paulo se tornaria plausível para os cidadãos, se fosse além das soluções meramente legais e técnicas e atingisse a própria estrutura política, bem como o

patrocínio financeiro de empresas privadas, a exemplo do que ocorreu em Nova York.¹⁷ Ele procurou seguir à risca os pressupostos da *Highways and Horizons*, exposição promovida pela General Motors (GM), em 1939, da qual Moses foi o coordenador. O projeto de tal exposição, que ficou conhecida como “Futurama”, foi criado por Norman Bel Guedes e apresentava as vantagens futuras de uma cidade do transporte individual sobre pneus. A *Highways and Horizons* difundiu, segundo Anelli e Seixas (2008), uma visão de cidades do futuro que incorporavam as vias expressas elevadas. Através de maquetes, era possível vislumbrar uma cidade ultra verticalizada e repleta de vias expressas e viadutos.

O resultado foi o seguinte: a estrutura viária baseada nas vias expressas elevadas, adotada em São Paulo, não teve o mesmo efeito que teve em Nova York e os motivos causais podem ser encontrados tanto na “mania” nacional de “copiar” modelos estrangeiros, sem critérios adaptativos coerentes com os nossos traços socioespaciais específicos, como na relação do setor público e do setor privado e na divisão da cidade em duas: a cidade legal das elites e a cidade informal, para onde eram empurrados os pobres.

Por conseguinte, a gestão pública que coordenou a produção e a infraestrutura viária em São Paulo sempre foi caracterizada pelo clientelismo, patrimonialismo, corporativismo e pela manutenção de privilégios, sobretudo pelo poder judiciário. Ainda se pode acrescentar a essas características a retórica que vai na contramão da prática. Esse último aspecto se sobressai na maioria dos Planos urbanísticos, pois os textos são elaborados com requintes de dados técnicos, bem intencionados e detalhistas, mas sempre esbarrando em uma gestão por demais pragmática. São verdadeiros “planos sem obras e obras sem planos” (MARICATO, 2000).

c) A pesquisa SAGMACS e o Esquema Anhaia

De acordo com o IPEA, a pesquisa realizada pela Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais – SAGMACS – foi “o primeiro e mais amplo estudo de planejamento urbano regional realizado no Brasil”.¹⁸

¹⁷ Este ponto de vista pode ser encontrado em carta de Moses, enviada a Rockefeller, em 13 de novembro de 1949. Ana Elena Salvi transcreveu alguns trechos (em inglês), recolhidos através de pesquisa direta no Rockefeller Archive Center, em Nova York. A tradução destes trechos coube à graduanda em jornalismo da PUC/SP, Renata D’Assumpção Silva, a quem manifesto minha gratidão e apreço.

¹⁸ A partir de um relatório elaborado pelo IPEA, a partir do Projeto “Governança Metropolitana no Brasil”, elaborado em junho de 2013. Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em: 02 jun. 2015.

A pesquisa foi uma iniciativa do prefeito Toledo Piza, em 1956, e coordenada por Louis-Joseph Lebret, religioso dominicano, nascido em 1897, em um vilarejo próximo de Saint-Malo e principal idealizador do movimento “Economia e Humanismo”, cujos fundamentos estão baseados em uma “economia voltada para as necessidades básicas do ser humano em sociedade, e avessa tanto ao puro jogo do mercado como ao planejamento férreo do Estado” (BOSI, 2012, p. 255).

A pesquisa que Lebret coordenou no Brasil, especificamente em São Paulo, consistia em uma coleta exaustiva de dados em 360 unidades de análise, pesquisa exploratória, observação participante, questionários e entrevistas. “O trabalho de campo colocava os pesquisadores em contato direto com a realidade de uma aglomeração urbana embrionária, dispersa, desequipada na sua periferia e congestionada no seu centro” (LAMPARELLI, 1994, p. 94). Os dados levaram Lebret a constatar algo, que no período ainda não era muito difundido, isto é, o descompasso entre o crescimento econômico e o desenvolvimento social.

O objetivo da SAGMACS era mapear a estrutura urbana de São Paulo e identificar “anomalias” no tecido social, tais como a insuficiência de espaços públicos e coletivos e a dispersão demográfica, bem como fornecer subsídios para a elaboração de um Plano Diretor. Em 1958, o prefeito Adhemar de Barros interrompeu a pesquisa e, após sua conclusão, não publicou os resultados e tampouco as propostas foram discutidas (LAMPARELLI, 1994). Entretanto, em 1959, com a eleição de Carvalho Pinto para o governo do Estado e de Plínio de Arruda Sampaio para a coordenação do Plano de Ação do Governo, a pesquisa foi retomada e levada adiante por outro colaborador de Lebret no Brasil, Francisco Whitaker Ferreira. Em 1964, com o golpe militar, os dados levantados pela pesquisa, finalmente, foram tirados de circulação (BOSI, 2012).

A pesquisa tinha um caráter transdisciplinar, pois concebia o planejamento urbano como uma ação concertada de várias esferas: política, social, econômica e administrativa, além da urbanística, sempre priorizando o desenvolvimento social. As propostas anteriores de Prestes Maia e Robert Moses falharam nesse sentido, pois as intervenções urbanas foram mononucleadas, com ênfase na área central e sem a devida visão de conjunto do tecido social. Algumas questões apontadas pela SAGMACS no que se refere à área central são as seguintes: saturação econômica e física; o afluxo e a verticalização excessiva, causados pela

estrutura monopolar; as intervenções pontuais para desobstruir a região central com o risco de “congestioná-lo ainda mais e acentuar o caráter monopolizador da aglomeração” (OSELLO, 1983, p. 214). As propostas para solucionar essas questões eram: a criação de subcentros, que permitiriam que a cidade se tornasse multipolar ou polinucleada, uma reestruturação das quatro funções urbanas principais: habitação, trabalho, circulação e lazer. Luís Inácio de Anhaia Mello, um dos principais opositores da concepção urbanística de Prestes Maia e de sua tese principal sobre o crescimento de São Paulo a qualquer preço, era partidário das propostas da SAGMACS. Mello defendia a adoção de critérios para o espraiamento da mancha urbana, de tal forma que o aumento das regiões periurbanas e a construção de moradias precárias, sobretudo em zonas de preservação ambiental, fossem regulamentadas pelos órgãos públicos.

As concepções urbanísticas de Mello se pautavam na busca de melhores condições sociais para todos, e não apenas para uma minoria de privilegiados que se sentiam no direito de usufruir do espaço público, segundo seu bel prazer. Essas concepções foram condensadas num texto que veio a ser chamado de “Esquema Anhaia”, do qual destacamos alguns princípios:

[...] promover a descentralização e a estrutura urbana polinucleada; organizar a vida urbana em unidade de vizinhança; impedir o crescimento e o adensamento da cidade; intervir no processo de urbanização através de legislação sobre parcelamento, uso e ocupação do solo; estabelecer controle sobre o mercado imobiliário e sobre a iniciativa privada; identificar como causa dos problemas urbanos a ação livre dos agentes imobiliários (OSELLO, 1983, p. 233).

Entretanto, sem entrar nos pormenores históricos, a proposta de Maia se sobrepôs, tendo em vista que a máquina administrativa estava a seu favor. Em suas “Notas Sobre o Esquema Anhaia”, Maia deixa claro que a intervenção urbana devia ser de caráter técnico e prático e se concentrar na busca de soluções imediatas e pontuais, sem necessariamente levar em consideração questões de caráter sociológico. Convém ressaltar que a construção do Minhocão esteve subsumida à mesma lógica e sua disposição na estrutura urbana pode ser considerada como um monumento ao rodoviarismo. O Plano Urbanístico Básico – PUB – que veio a seguir, apesar de apresentar um conceito dissonante ao modelo radio-concêntrico,

nunca efetivou a proposta de construção de 815 quilômetros de vias expressas dispostas em grelha retangular.

O PUB era a melhor expressão do rodoviarismo do período, com claras influências do modelo urbano aplicado na metrópole de Los Angeles, então a segunda região de concentração da indústria automotiva nos Estados Unidos depois de Detroit. (NOBRE, 2010).

O relatório do IPEA ratifica essa análise quando afirma que a proposta do PUB era criar uma estrutura urbana:

[...] baseada no modelo norte-americano, com altas densidades concentradas no Centro, representando 4% da área total do município, e os outros 96% restante da cidade, distribuídos em bolsões residenciais de baixa e média densidades, servidos por uma malha viária de 815 km de vias expressas (IPEA, 2013).

Ilustração 3: Plano Urbanístico Básico – PUB

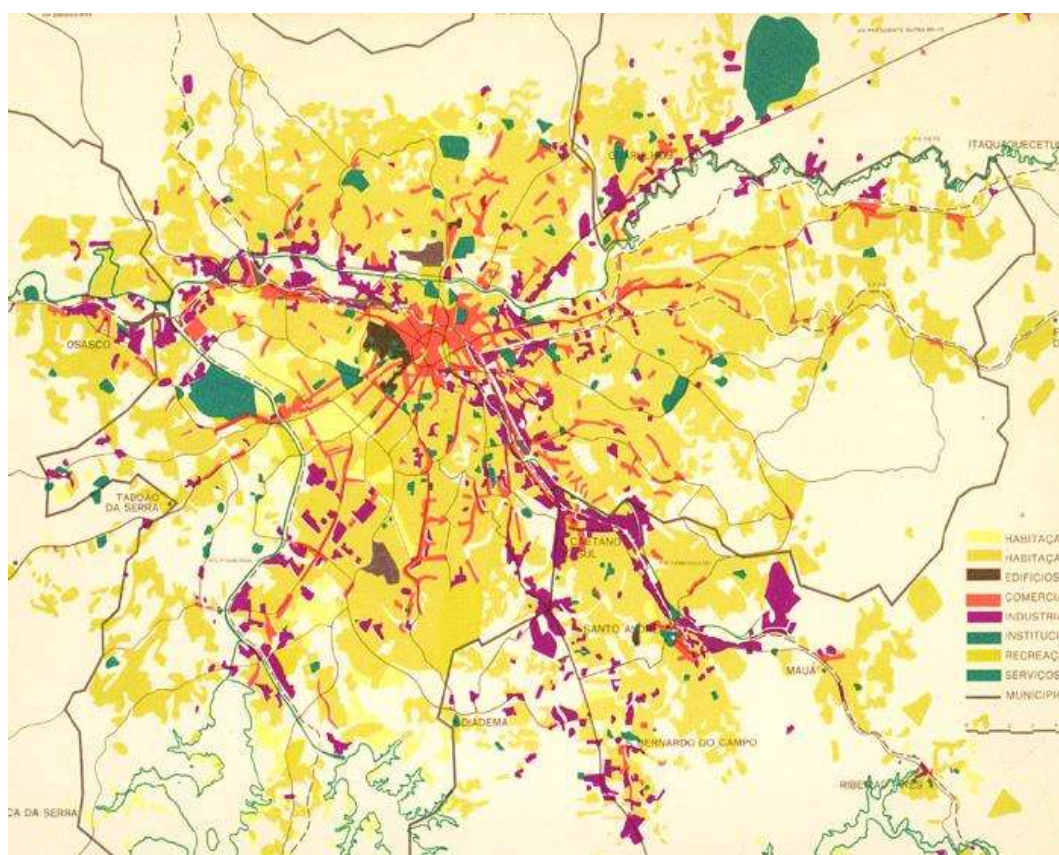


Ilustração 3 – Fonte: www.usp.br

d) Plano Urbanístico Básico – PUB

Em 1969, na gestão do prefeito Faria Lima, foi criado o PUB, elaborado por um consórcio multinacional formado pelas empresas “Assessoria em Planejamento S.A., Lalo Daly Company Planners, M. Montreal Organização S.A. e ASPLAN e Wilbur & Associates” (IPEA, 2013). O PUB tinha como objetivo solucionar os principais problemas que assolavam a estrutura viária paulista, principalmente a fragmentação do processo de viabilização de algumas propostas dos planos anteriores, tendo em vista que, em cada gestão, segundo os interesses políticos e partidários, a intervenção era realizada pontualmente, sem considerar a visão de conjunto do tecido urbano. O Minhocão se encaixa neste modelo fragmentário, pois previsto para seguir até o início da Radial Leste, ficou estacionado na Praça Roosevelt.

Bichir e Marques enfocam este ponto quando afirmam que:

A organização territorial da cidade de São Paulo ocorreu, por um lado, pela ação atomizada de empreendedores privados, e, por outro, pela realização de obras públicas, especialmente viária e de drenagem, direcionadas tão somente a solucionar, no curto prazo, os problemas viários e de circulação rodoviária, apesar da existência de propostas mais abrangentes” (BICHIR; MARQUES, 1991, p. 61).

De certa maneira, essa visão mais setorial acarretou um ônus social considerável, pois a aplicação dos modelos urbanísticos, tipicamente um “hardware urbano”, privilegiou a construção de grandes e vultosas obras, com um investimento de “alto capital intensivo”, descartando outras abordagens possíveis, que procuravam “racionalizar” o uso da infraestrutura já existente. Essas abordagens podem ser tipificadas como “software urbano” (SCARINGELLA, 2001, p. 56).

Csaba Deák afirma que as obras do metrô e as vias expressas também foram atingidas por essa política da fragmentação:

O Plano Urbanístico Básico (PUB) propunha uma rede de metrô de 650 Km de extensão, para, após a estrada de ferro, as rodovias e avenidas, ser o novo elemento estruturador da acessibilidade metropolitana... foi implantada uma ‘rede’- composta de duas linhas formando uma cruz – que totaliza 45 km de linhas... O sistema de vias

expressas [previsto para cobrir] 400 km de extensão ficou reduzido às Marginais do Tietê e do Pinheiros e às avenidas 23 de Maio, Radial Leste e Bandeirantes (DEÁK, 1990, p. 42).

Para justificar a necessidade do PUB, Faria Lima apresentou uma análise das condições de São Paulo na época:

- Crescimento demográfico alavancado pelas migrações do Nordeste e pelo êxodo rural – entre 1940 e 1969 a população da grande São Paulo crescera de 1,6 para 7,9 milhões de habitantes;
- Defasagem entre as necessidades da população e a infraestrutura habitacional, de transportes, educação e saúde;
- A má distribuição da população no território.

Um dos objetivos principais do Plano Urbanístico Básico foi reduzir o tempo de viagem para ampliar o oferecimento de alternativas de residência e trabalho, assim como de acesso fácil a serviços em toda a área metropolitana. A mobilidade física dos habitantes deveria acentuar a mobilidade da força de trabalho e mão de obra ao não se vincular o emprego à proximidade com a moradia. Para otimizar os investimentos em serviços públicos que oferecem melhores condições de reprodução da força de trabalho, as facilidades de movimento da população ampliariam as áreas servidas pelos equipamentos. Assim, a rede de vias expressas e de linhas de metrô eram partes estratégicas do PUB (ANELLI, 2014)¹⁹.

Com efeito, se os Planos anteriores tinham como objetivo tornar São Paulo uma cidade moderna, industrializada, a partir do modelo das cidades capitalistas, principalmente norte-americanas, pode-se dizer que o PUB manteve essas prerrogativas, ainda que procurasse, em suas propostas, minimizar o desnível entre crescimento econômico e desenvolvimento social. A elaboração do PUB ocorreu no período da ditadura militar que, ao criar o BNH – Banco Nacional de Habitação e o SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (1965), já reconhecia “a necessidade de uma política centralizada para organizar os conflitos urbanos e atenuar as demandas por habitação social” (NOBRE, 2010). Apesar de o PUB trazer algumas mudanças para a infraestrutura urbana, o que de fato ocorreu foi uma enorme dificuldade para sua viabilização devido a fatores de ordem econômica, estrutural e topográfica.

¹⁹ Disponível em: <www.anpur.org.br>. Acesso em: 07 jun. 2014.

O PUB não equacionou adequadamente as demandas do transporte público; tampouco trouxe melhorias significativas para a questão viária, haja vista que:

[...] os vastos investimentos com a abertura de novas avenidas, vias expressas e elevadas, tinha em vista principalmente o aumento vertiginoso da frota de veículos particulares, cujo índice de utilização era baixo, em detrimento dos transportes coletivos de que se serve a maioria da população (CAMARGO, 1975, p. 60).

e) Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado – PMDI

Em 1971, o PMDI foi desenvolvido pelo GEGRAN – Grupo Executivo da Grande São Paulo, criado em 1967 – e agregou elementos dos planos anteriores e da pesquisa SAGMACS, ao propor “a descentralização do emprego terciário, face ao congestionamento do centro, estimulando a concentração dessas atividades ao longo de corredores estratégicos, dotados de alta acessibilidade pelo meio de transporte individual” (IPEA, 2013).

Apesar de utilizar instrumento legal para disciplinar o uso do solo para a proteção dos mananciais, de buscar integrar as diversas ações públicas e distinguir desenvolvimento de crescimento, bem como promover uma ação conjunta dos aspectos econômicos, sociais e ambientais, o PMDI não foi capaz de viabilizar uma alternativa à urbanização dispersa em curso e, de certo modo, endossou o rodoviarismo com a construção do Minianel Viário e do Anel Viário Metropolitano (NOBRE, 2010).

Sobre esse primeiro período do planejamento urbano, pode-se concluir que: primeiro, os investimentos na infraestrutura viária, na cidade de São Paulo, não foram compatíveis com o crescimento urbano, aquilato a partir do aumento demográfico, da precarização das condições de trabalho, moradia, áreas de lazer; segundo, essa omissão continuada trouxe consequências perversas e um virtual colapso das funções de circulação, em escalas cada vez maiores (DEÁK, 1990).

O Minhocão, obra construída dentro das prerrogativas desse modelo viário, foi justificado politicamente como uma solução viária “modelar” – na realidade uma cópia importada das grandes cidades do Primeiro Mundo – e o meio mais adequado para resolver as dificuldades da mobilidade urbana, sobretudo de quem se deslocava no eixo Leste-Oeste.

Considerando que os moradores da região Leste, em sua maioria, dependiam do transporte coletivo, tanto para o trabalho quanto para o lazer, o Minhocão privilegiou os proprietários do automóvel, bem de consumo alçado à categoria das necessidades básicas, indispensável para os “carrodependentes”, isto é, a classe dominante, com acesso facilitado aos equipamentos urbanos e aos serviços.

A construção (Minhocão) exprime a ideologia de que obras viárias são a solução para os grandes problemas da cidade, ao mesmo tempo em que associa um poder público ansioso por deixar marcas de sua gestão, aos grandes empreiteiros, interessados em construir essas marcas, que devem ser representações do progresso, do moderno, da eficiência tecnológica que constrói uma solução em 14 meses, dos interesses do poder econômico não apenas das grandes construtoras, mas também da cidade que se alinha ao modelo de expansão capitalista baseado na indústria automobilística e na especulação imobiliária (MARTINS, 1997, p. 77).

1.3 Rodoviarismo

Um quadro comparativo, elaborado pela CMTc, em agosto de 1990, enfocando a questão modal, mostra como a utilização do transporte coletivo foi decaindo: em 1967, sua utilização correspondia a 68% da população; em 1977, 61% e em 1987, 55%. Inversamente, o uso individual do automóvel atingia a seguinte estatística: 32%, 39% e 45%, respectivamente. Nas camadas com alta rentabilidade, o uso do automóvel chegava a ser 17 vezes maior que as camadas de baixa renda.

Os índices mais altos de renda se localizam nas macrozonas Jardins-Butantã (2,48 viagens per capita), Centro (2,92) e Lapa – Vila Madalena (2,13). Os mais baixos índices em Itaquera-Guaianazes (0,62), Pirituba – Perus (0,78) e Santo Amaro – Campo Limpo (0,92) (ROLNIK; KOWARICK; SOMEKH, 1991, p. 161)

O meio de transporte individual foi se consolidando a tal ponto que o automóvel se tornou um objeto-fetichê, um emblema do processo de urbanização desigual e combinada, e do crescimento da economia em detrimento do desenvolvimento social da maioria dos cidadãos. Para Guy Debord, em sua análise da sociedade do espetáculo, da mesma maneira que a ferrovia impulsionou a economia na segunda metade do século XIX, o automóvel, na fase da industrialização-urbanização paulista – principalmente na primeira metade do século

XX - ocupou o “papel motor no desenvolvimento da economia capitalista” (DEBORD, 1997, p. 127). No final do século XIX, o automóvel era considerado uma extravagância e, no início do século XX, passou a ser um produto de luxo, consumido pelas elites; mas, foi no contexto da Primeira Guerra, que surgiram suas primeiras versões populares, até que o rodoviarismo incutisse no indivíduo que o seu uso não apenas simbolizava status, mas era uma necessidade fundamental da moderna sociedade capitalista (SEVCENKO, 2009). A “máquina de propaganda”, por detrás do desenvolvimento da indústria automobilística e dos recortes socioespaciais, foi tão bem engendrada, que viabilizou a construção de um universo simbólico relacionado à ideologia do automóvel, do qual a cidade passou a depender para existir.

Sobre o complexo industrial que se construiu em torno do automóvel, Maricato acrescenta outros fatores sociopolíticos, tais como: “a exploração de minérios, metalurgia, indústria de autopeças e serviços mecânicos de manutenção dos veículos, mas também, as obras de infraestrutura relacionadas à sua circulação” (MARICATO, 2011, p. 175).

Não foi de modo aleatório que, no final dos anos 60 e início dos 70, o fordismo determinou os trâmites da economia e os recortes do espaço urbano. O resultado foi a ocupação dispersa e fragmentada do solo²⁰, causada pelo planejamento urbano de matiz rodoviarista. Além de concorrer para o implemento das empresas automobilísticas e do mercado imobiliário, a infraestrutura viária foi incapaz de fornecer equipamentos adequados para atender à demanda dos moradores dos diversos quadrantes da cidade. Com efeito, a alocação de recursos para o setor privado se tornaria uma das principais estratégias de manutenção do poder das elites em detrimento das políticas públicas, sobretudo relacionadas ao transporte coletivo.

Ainda que os órgãos públicos apresentassem soluções em âmbito jurídico²¹, a ideologia rodoviarista sempre esteve aparelhada com os ditames da economia. Waldemar

²⁰ Esta urbanização dispersa é causadora da impermeabilização do solo e se estende sobre todo tipo de território ou uso, a tal ponto que: “esta área ocupada e impermeabilizada pelo automóvel nesse modelo de urbanização (estacionamentos, avenidas, amplas rodovias, viadutos, pontes, garagens, túneis) fragmenta e divide bairros inteiros, além da custosa e predatória poluição do ar e os monumentais engarrafamentos” (MARICATO, 2011).

²¹ A) Os veículos poderiam permanecer estacionados na região central: Sé, São Bento, Arouche, Praça da República. B) Se nesses locais não houvesse qualquer embaraço para o trânsito público. C) Porque os veículos

Stiel, ao remontar ao início do século XX, constata que os táxis (carros de aluguel) sinalizavam um grande potencial de rentabilidade: “mais que uma aventura, se tratava de um comércio forte e próspero, pois além de encurtar as distâncias, transformava viagens penosas em passeios agradáveis” (STIEL, 1978, p. 13).

É importante considerar, brevemente, o quadro evolutivo da produção de automóveis: em 1900 havia “apenas quatro veículos em todo território paulista; em 1909, o número salta para 145 e, em 1912, chega a 938” (OSELLO, 1983, p. 57). Num curto período, essa frota aumentou exponencialmente. Em 1925, circulavam, na cidade de São Paulo, 7.396 carros de aluguel, 313 carros de luxo e 2.986 carros de carga. A gestão urbana, sobretudo com Washington Luís, foi a grande avalista da “cultura” rodoviarista, que durante o processo de urbanização foi revestindo o espaço público de uma estrutura funcionalista. O jornal *O Estado de São Paulo*, em matéria de 1912, forneceu uma pequena demonstração desta mentalidade com relação à cidade. A matéria apresentava uma proposta do governo municipal de ampliar as ruas da área central, principalmente o trecho que vai da Rua Direita, entre a Rua São Bento e a Líbero Badaró, para atender melhor a população em sua demanda por uma mobilidade urbana de qualidade, o que significa dizer, um trânsito com maior fluidez.

Entretanto, no início da década de 20, as demandas do trânsito já eram incompatíveis com os meios colocados à disposição da população. O prefeito Pires do Rio, em 1926, acenava para a possibilidade de tirar os bondes da rua central e criar uma regulamentação para o trânsito dos ônibus: “o recente aparecimento dos automóveis deixa as modernas cidades com dois problemas simultâneos: o do transporte sobre trilhos e o dos auto-ônibus” (STIEL, 1978, p. 26). Esse fato desencadearia a gradativa substituição do transporte sobre trilhos para o transporte sobre rodas. Os critérios fundamentais para esse *boom* rodoviarista foram determinados pelo interesse das elites por acesso rápido aos equipamentos e serviços concentrados na área central, em sintonia com o interesse da empresa capitalista no

provocam um grande ônus à gestão do espaço público, por sujarem demasiado as ruas, a sua *circulação* (grifo meu) deveria seguir o prescrito pelo Ato 458, de 11/04/1912: “os automóveis deverão ser munidos de um depósito destinado a receber o óleo ou a graxa usada naqueles veículos, devendo não só esses como os demais aparelhos funcionarem perfeitamente, de modo a impedir o derramamento de graxa na via pública” (STIEL, 1978, p. 15).

deslocamento dos trabalhadores de suas moradias nas regiões periféricas até os locais de trabalho.

Entre 1968 e 1977, a participação dos automóveis no total de viagens passou de 25,9% para 34,8%, representando um aumento de 3,6 milhões de viagens, o que está ligado ao aumento da sua distribuição social: enquanto em 1968 apenas 26% das famílias dispunham de automóvel; em 1977, 45% delas já possuíam um ou mais veículos em casa; o aumento da frota, nestes dez anos foi de 2405, superior, portanto, ao aumento do número de viagens de automóvel, que era de 196% (VASCONCELOS, 1999, p. 191).

Na pesquisa OD – Origem / Destino, realizada pelo Metrô, em 1997, o número de viagens diárias em São Paulo se aproximava de 31,5 milhões. A distribuição modal estava assim disposta: 10.812.000 eram pedestres; 10.148.000 eram o total dos que usavam automóveis e 10.472.000 compunham os usuários de transporte coletivo: “Do total de 20.620.00 das viagens motorizadas na grande São Paulo, 11,3% correspondiam a trem e metrô, 39,4% a ônibus e 49,21% ao transporte individual” (BRAGA, 2006, p. 127).

A cidade construída para atender à demanda dos motoristas em detrimento dos pedestres e usuários do transporte coletivo, formados majoritariamente pela classe trabalhadora, foi incapaz de oferecer soluções macroestruturais para a mobilidade urbana. Tanto as áreas centrais como as demais regiões afastadas do centro foram atingidas por ondas crescentes de congestionamento.²² Enquanto o governo incentiva o consumo de automóveis, através de subsídios para a compra, o índice do custo social se eleva em níveis cada vez mais alarmantes. Em 2008, o governo deixou de recolher impostos no valor de 26 bilhões de reais, ao mesmo tempo em que eram enviados para as matrizes das empresas automobilísticas, situadas fora do Brasil, a bagatela de 14 bilhões de dólares. As obras de construção viária continuaram a ter prioridade nos orçamentos municipais sobre as obras de saneamento, pois aquelas, ao contrário dessas, além de contabilizar prestígio, angariam votos (MARICATO, 2013).

Paradoxalmente, quanto mais vias expressas foram construídas, maior a afluência de automóveis e maiores os congestionamentos do tráfego urbano. A configuração do espaço urbano, que priorizou a circulação dos carros, também aumentou as distâncias dos

²² Em junho de 2012, o congestionamento atingiu 295 Km de vias, ou seja, 5,2 milhões de automóveis. A velocidade média, nos horários de pico foi de 7,6 Km/h, quase a velocidade de caminhada a pé. (MARICATO, 2013)

equipamentos e serviços e tornou mais difícil o deslocamento das pessoas, principalmente aquelas que não eram proprietárias de veículos. André Gorz chega à conclusão de que: “[...] no final das contas, o carro desperdiça mais tempo do que economiza e cria mais distâncias do que supera” (GORZ, 2005, p. 78). Uma das soluções viáveis estaria na recomposição do tecido urbano, o que permitiria superar a falta de conectividade entre os espaços de trabalho, moradia ou lazer e o desligamento do tempo da (i) mobilidade urbana de outros fatores sociais, a começar pela divisão social do trabalho:

Ela (a divisão social do trabalho) corta as pessoas em rodela, corta seu tempo, sua vida, em fatias bem separadas de modo que em cada uma você seja um consumidor passivo à mercê dos negociantes, de modo que nunca lhe ocorra que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal podem e deveriam ser uma e mesma coisa: a unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade (GORZ, 2005, p. 82).

A ideologia rodoviarista, produto do modo de produção capitalista, demonstra que o desenvolvimento social e o ritmo da vida não acompanharam, *pari passu*, o crescimento econômico e tecnológico de São Paulo. As demandas dos cidadãos de baixa renda e da maioria dos trabalhadores foram subordinadas aos interesses das elites e aos fluxos do capital. A cidade sobre rodas, planejada e construída de acordo com os parâmetros do funcionalismo, além de não resolver os problemas da mobilidade urbana, continuou a reproduzir o atraso, a cidadania restrita, a política do favor, a privatização da esfera pública e outros impactos que atingiram - e ainda atingem - o tecido urbano.

1.4 Os impactos socioespaciais no tecido urbano

A expansão demográfica com a consequente dispersão periférica da população de baixa renda, a elevação do índice de desigualdade social e cultural, bem como a segregação socioespacial são alguns dos impactos produzidos pela industrialização fordista, a partir dos anos 50. Os impactos foram causados por fatores políticos e econômicos e pelo caráter funcionalista das intervenções urbanas, que concebia a cidade de forma pragmática e não a partir de uma visão de conjunto ou da vida concreta da maioria dos cidadãos. Ao contribuir com a fragmentação do tecido urbano, as intervenções urbanas, principalmente viárias, contribuíram também para a manutenção da “concentração territorial homogeneamente

pobre (segregação espacial), a falta de regulação social e ambiental, a precariedade urbanística e a mobilidade restrita ao bairro. Esses impactos criaram uma verdadeira bomba socioecológica” (MARICATO, 2000, p. 29).

Logo, o desenvolvimento do modo de produção capitalista, combinado com uma urbanização desigual, fez eclodir a “espoliação urbana”.²³

Vejamos alguns aportes históricos desse processo de espoliação. A primeira fase da industrialização brasileira ocorreu entre 1890 e 1930, período coincidente com a abolição da escravidão (1888) e a Revolução de 1930. A segunda fase se iniciou com a criação de um mercado interno de bens de consumo não duráveis, como tecidos, roupas e alimentos. Até esse período não havia uma concentração espacial do capital, por causa da fragmentação regional do mercado. As várias regiões do país formavam um “bolsão industrial que se aproveitava da própria compartimentação da economia para dominar o mercado regional” (LOJKINE, 1979, p. 47). O desenvolvimento da comunicação e do sistema ferroviário – e o rodoviário depois – a partir de 1920, tornou possível a interligação desses mercados. A concentração espacial do capital, em São Paulo, ocorreu por causa do seu grande mercado regional formado pela cafeicultura, pois nesta fase monopolista simples, a indústria só poderia se desenvolver sobre “a base de utilização de um espaço territorial relativamente restrito” (LOJKINE, 1979, p. 47). Outros fatores, conforme analisa Paul Singer, foram: a abolição dos impostos interestaduais; maior demanda dos recursos, sobretudo na área de energia e transportes; a migração dos trabalhadores rurais para as zonas industriais, o que provocou uma grande oferta de mão de obra não qualificada, mas dócil e com aspirações modestas (SINGER, 1968).

Desse modo, essa grande quantidade de trabalhadores rurais que se deslocaram para São Paulo, advindos de uma economia de subsistência pré-capitalista, se tornou um grande reservatório de mão de obra, que Marx denominou de “*exército industrial de reserva*”. Esse

²³ A espoliação urbana, ao se alimentar de um sentimento coletivo de exclusão, produz uma percepção de que um bem material ou cultural está faltando e é socialmente necessário. Dessa forma, a noção contém a ideia de que o processo espoliativo consiste em retirar ou deixar de fornecer a um grupo, categoria ou classe o que esses consideram como direitos (KOWARICK, 1991, p. 04).

processo migratório foi locupletado pela construção da rede rodoviária, que tornou possível a interligação entre as principais regiões do país, principalmente entre 1930 e 1945.

O fenômeno da imigração constitui outro fator a ser considerado. Na década de 20, aportaram, no Brasil, cerca de 788.170 imigrantes; entre 1930 e 1939, esta taxa caiu para 332.768. Na década seguinte, o número de estrangeiros que vêm residir no Brasil atinge aproximadamente 114.405. Em meados de 1950, o número de imigrantes salta para 586.670, mas na década seguinte, a taxa cai, novamente, para 200 mil. Em São Paulo, o processo migratório seguiu a estimativa nacional. Em 1914, por exemplo, o número de imigrantes, na capital paulista, atingiu 188.045. Em 1934, segundo dados do Departamento Estadual de Estatísticas, residiam, em São Paulo, 571.642 estrangeiros ou filhos de estrangeiros, o que corresponde a 67% da população paulistana. Em 1940, a porcentagem caiu para 22% da população e, em 1950, a taxa estava próxima dos 14% (HALL, 2004). Apesar da diminuição do percentual de imigrantes, a indústria paulista continuou absorvendo um enorme contingente de mão de obra, majoritariamente composta de migrantes advindos, sobretudo, das zonas rurais. Em 1970, o número de habitantes, em São Paulo, atingiu 8.403.444, sendo que 64% deles provinham do interior paulista e apenas 10,5% são de outros estados, principalmente, de Minas Gerais (SINGER, 1973). As consequências desse aumento demográfico foram o barateamento da mão de obra e o aumento da dispersão periférica.

Com a instalação das multinacionais, se consolidou, em São Paulo, a divisão social e territorial do trabalho e teve início a produção dos bens duráveis, tais como automóveis, eletrodomésticos, bens de capital (máquinas e equipamentos) e bens intermediários, tais como siderurgia, borracha e papel. Entre 1950 e 1980, houve um notório crescimento econômico, possibilitado pela “formação de capital adicional”. “O PIB cresceu 7,1%; o setor secundário de 14% passou a 24%; 3,5 milhões de novos empregos foram criados no setor fabril, correspondente a 7,78% de aumento anual, enquanto o incremento populacional das zonas urbanas cresceu apenas 4,83%” (KOWARICK, 1984, p. 66). Por outro lado, a pobreza e a espoliação urbana também cresceram.²⁴

²⁴ Comentando sobre o conceito de espoliação urbana, Pedro Fiori Arantes afirma que a espoliação é um termo mais explicativo para o processo de dilapidação da força de trabalho decorrente do modelo de urbanização empregado, sobretudo em São Paulo, e que na obra “São Paulo, crescimento e pobreza”, “avança para a dimensão propriamente urbana da relação entre desigualdade espacial e modelo de crescimento-pauperização”, considerando que se torna um termo categórico que explica a expulsão dos pobres para a periferia, decorrente do modelo de urbanização empregado em São Paulo (ARANTES, 2009, p. 117).

[A espoliação urbana] é a somatória de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade dos serviços de consumo coletivo que – conjuntamente com o acesso à terra e à moradia – se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência da classe trabalhadora e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito da relação de trabalho (KOWARICK, 1984, p. 66).

O que se pode afirmar, de modo categórico, é que no bojo desse processo desenvolvimentista, pautado pelo modo de produção capitalista e gerador de espoliação urbana, vicejou uma contradição fundamental:

O conflito entre as exigências do capital e as exigências de complementariedade, de coordenação no desenvolvimento das diferentes ‘condições gerais’, não importando qual seja o prazo de seu efeito social, fundamenta as contradições sociais e as políticas da urbanização capitalista, e provam, em última análise, seu caráter historicamente limitado (LOJKINE, 1979, p. 33).

A região metropolitana de São Paulo continuou capitaneando o processo de industrialização. Entre 1959 e 1982 houve “uma drástica redução salarial e uma deterioração das condições urbanas de existência”. Esses sintomas foram causados menos por uma crise social que por uma “tendência estrutural da economia” encampada pelo Estado que, com a finalidade de agilizar a “reprodução ampliada do capital”, de acordo com o interesse das multinacionais, “gerou uma vasta infraestrutura de serviços – energia elétrica, comunicação, sistema viário e estradas, rede de água e esgoto” (KOWARIC, 1984, p. 68). No entanto, como já salientamos, a demanda por esses serviços cresceu de forma “explosiva” e somente alguns puderam usufruí-los:

Isto ocorre não porque a população cresce depressa demais, mas porque a renda urbana se eleva de forma ‘explosiva’ e os mecanismos de mercado que, de modo geral, deveriam equilibrar demanda e oferta, simplesmente falham no cumprimento do seu papel. E falham porque a oferta se torna inelástica, a curto prazo, quando se esgota a capacidade de produção. As únicas maneiras de se reduzir os desníveis entre demanda e oferta de serviços urbanos seriam ou deter a expansão da economia urbana ou **planejá-la** (grifo meu) a longo prazo. Tudo leva a crer que nem uma nem outra são compatíveis com o modo de produção capitalista [principalmente na forma como foi implantado] no Brasil (SINGER, 1973, p. 127).

Outro aspecto a ser analisado é a expansão da população para a periferia. Taschner e Bogus apresentam um quadro evolutivo do incremento populacional da periferia: “nos anos 60, a densidade correspondia a 43%; na década de 70 e 80 alcançou 55% e 94%, respectivamente; entre 1991 e 1996, este índice demográfico subiu para 262%” (TASCHNER; BÓGUS, 2001, p. 34).

Esta forma de expansão rápida, desordenada e rarefeita produziu um quadro de deficiências estruturais na rede viária, com insuficiências quanto à sua capacidade, descontinuidades físicas, inexistência de ligações entre corredores radiais, conflitos de diferentes modalidades de tráfego e com sistema de transportes polarizado no Centro da Cidade (ROLNIK; KOWARICK; SOMEKH, 1991, p. 154).

A zona leste, por exemplo, possui a forma de “espinha de peixe”, e está ligada ao Centro pela Radial Leste que, como se pode verificar na época, era incompatível com o volume do tráfego.

Convém ressaltar que essa desigualdade territorial foi produzida socialmente, em escalas cada vez mais amplas, até que se tornasse estrutural. Nas zonas periféricas, foram alocados os trabalhadores, alijados das possibilidades econômicas e de desenvolvimento humano que eram oferecidas em algumas regiões da cidade. Nas regiões mais afastadas do centro, o crescimento da população aumentou exponencialmente, fenômeno que veio acompanhado de novas e inusitadas configurações e práticas sociais, como por exemplo, o modo paradoxal como os serviços públicos foram distribuídos. No centro expandido, apesar da baixa densidade populacional, havia uma maior cobertura de serviços e equipamentos urbanos, enquanto na periferia, onde se concentravam os pobres, os serviços eram precários.

[...] as áreas pobres abrigam menos serviços públicos que as áreas ricas. Os serviços ligados à educação e à saúde costumam, em maioria, ser pagos na periferia e gratuitos no centro. Desse modo, os pobres são duplamente atingidos. Devendo pagar por bens públicos, são empobrecidos por viver onde estão. A pobreza não é apenas criada por causas econômicas, mas também por causas geográficas. O valor de cada um é ditado pelo lugar onde se encontra (SANTOS, 2009, p. 66).

O processo de urbanização, impulsionado pelo modelo fordista produziu grandes mudanças no tecido urbano e reproduziu a nossa herança política, que sempre tratou de modo marginal questões como a função social da cidade e a construção da cidadania ampla,

geral e irrestrita para todos os estratos da população. Desde a revolução burguesa tardia, ocorrida em 1930, uma regra social perversa foi promulgada: qualquer mudança estrutural deveria estar consonante aos interesses antissociais e autoritários das classes dominantes. Desse modo, as reformas clássicas do capitalismo, tais como a “democratização da estrutura fundiária, o regime de tributação progressivo e o sistema de proteção e promoção social” (GUERRA; POCHMANN e SILVA, 2014, p. 15) não foram implantadas no Brasil, pois tais reformas permaneceram apenas um vislumbre, algo hipotético e vago.

Com efeito, na fase pós-fordista ou da acumulação flexível, as mudanças qualitativas foram mínimas, dado que apesar da mudança da escala temporal, da agregação de novas tecnologias ao processo produtivo, da consolidação da economia em escala planetária e da dispersão territorial do capital (SASSEN, 1998), algumas sequelas sociais da fase industrial fordista permaneceram. Uma simples mirada sobre a realidade permite observar que, em São Paulo, as elites continuaram formando verdadeiras “ilhas” de primeiro mundo no mar de pobreza, haja vista o enorme contingente de pessoas fadadas a conviver com situações tipicamente pré-modernas.

A continuação, na década de 90, do padrão periférico de crescimento, aliado à presença mais intensa da pobreza nessa periferia, retrata uma cidade com núcleos de bonança, rodeada por grandes camadas de domicílios pobres, com infraestrutura deficiente, em parcelamentos sem área verde ou outras benfeitorias urbanas (TASCHNER; BÓGUS, 2000, p. 266).

O aumento das desigualdades continuou a ser condição *sine qua non* do processo de reestruturação tecnológica da produção, conforme constata Araújo (2001), em sua análise sobre as formas como esse processo impactou socialmente não apenas a cidade de São Paulo, mas toda a Região Metropolitana. Em 1995, a taxa de pobreza evoluiu 30%; em 1997, atingiu 39%. Já em 1999, sofreu um aumento de 45%. No Brasil, os “30% mais ricos acumulam mais de 90% do PIB, ou seja, para os 70% mais pobres, que correspondem a 120 milhões de pessoas, sobram apenas 10% do que a economia produz” (FERREIRA, 2007, p. 46). Nas primeiras décadas do século XXI, o Brasil figurava entre os 15 países mais desiguais do mundo, “com pobreza absoluta acima do aceitável e distante do pleno emprego de sua mão de obra” (GUERRA; POCHMANN; SILVA, 2014, p. 16).

A desigualdade socioespacial se manifesta também na dinâmica temporal. A mudança na escala temporal ocorre todas as vezes que o capitalismo muda de fase. Na fase da acumulação flexível, o que se observa é uma aceleração do tempo de giro na produção e uma redução do tempo de giro do consumo. Harvey, ao analisar essa questão, assinala que “as práticas temporais e espaciais implicam relações de poder” (HARVEY, 2013, p. 206). Uma das formas desse poder é o dinheiro em sua máxima representatividade, o lucro. Esse tripé, dinheiro-tempo-espço cria um “nexo substancial” responsável pelo “tempo de giro do capital”, um dos principais vetores que garantem a reprodução das relações capitalistas. Através desse mecanismo, o tempo de produção se vincula ao tempo de circulação da troca. Quanto mais rápida a recuperação do capital posto em circulação, tanto maior o lucro (HARVEY, 2013).

Todavia, a aceleração dos tempos de giro do capital, continua a gerar impactos sobre as práticas econômicas e políticas, sobre as relações de classe e sobre a vida social e cultural. Consequentemente, tudo passa muito rápido, de modo fugaz, instantâneo e descartável. Perante esse cenário, cabem duas estratégias: adaptação ou tentativa de organizar minimamente a tirania do efêmero.

Para aquilatar esses índices da desigualdade socioespacial e os impactos produzidos no tecido urbano, sobretudo na fase pós-industrial do capitalismo, continuaremos analisando os seguintes tópicos: o mercado imobiliário, o papel do Estado e da Máquina de Crescimento Urbano, a cidade global, a segregação e autosegregação urbana, o processo de gentrificação e a privatização do espaço público.

CAPÍTULO 2: POLÍTICAS URBANAS E O MERCADO IMOBILIÁRIO

Nesse capítulo, analisaremos São Paulo sob o primado dos fluxos do capital. Tal proposta requer uma abordagem da relação do Estado com o mercado, principalmente o imobiliário – na realidade, essa relação perpassa a nossa histórica política – o que implica uma análise da “parceria” entre o setor público e o setor privado. Os resultados dessa “parceria” podem ser verificados através do aumento da segregação e autosegregação, impulsionadas pela “Máquina de Crescimento”, pela gentrificação e pela mercantilização dos movimentos culturais.

Embora a escala macroestrutural continue a ser o referencial analítico, não perderemos de vista a escala micro, haja vista que essa constitui nosso ponto de chegada, a qual será analisada nas relações entre os diversos sujeitos no Minhocão e no seu entorno, bem como a dinâmica dos fluxos que ainda persiste no tempo lúdico.

2.1 O papel do Estado

Durante a fase da industrialização fordista, que se estendeu de 1945 até o início dos anos 70²⁵, o Estado foi um dos principais agentes da reprodução ampliada do capital, principalmente quando abriu o território nacional para a instalação das multinacionais, que se concentraram em São Paulo e região. Ademais a complexa divisão internacional do trabalho, cujo modelo de produção destacava o papel dos gestores, gerentes e especialistas em operações financeiras:

[...] este trabalho está muito mais voltado seja para a realização do valor de mercadoria, seja para a circulação do capital e, portanto, não voltado diretamente para as tarefas produtivas, criando uma nova classe na estrutura de classes da sociedade brasileira (OLIVEIRA, 1982, p. 50).

²⁵ Ao analisar esse período, Harvey enfatiza o seguinte: mais que um sistema de produção em massa, o fordismo pode ser visto como um “modo de vida total”, que se baseia, em “mercados estáveis e padronizados”, mas, principalmente em “uma configuração fixa de influência e poder político-econômico e um sólido alicerce na materialidade e na racionalidade técnico-científica” (HARVEY, 2013, p. 131 e 303).

Essa nova classe, denominada de “classe média”, criada a partir das demandas do capitalismo internacional, se tornou representante do setor terciário constituído pelo trabalho improdutivo, pelos encargos de gerência e pelo controle das áreas de comunicação, finanças e circulação de mercadorias. Esse fato trouxe as seguintes conseqüências: primeiro, as demandas da classe média se tornaram regulatórias dos investimentos do Estado na infraestrutura urbana; segundo, essa classe desempenhou o papel principal no processo de “sustentação ideológica da modernização conservadora” (ARANTES, 2009, p. 120). Em termos espaciais, entretanto, com a ampliação do setor terciário, principalmente no centro histórico de São Paulo, houve um aumento desproporcional dos fluxos de veículos e o agravamento do tráfego. Conforme verificamos anteriormente, o investimento na ampliação da malha viária se tornou uma questão fundamental, tanto que a gestão pública, para dirimir esse volume excessivo do tráfego, investiu maciçamente no alargamento das ruas e na construção de vias elevadas. Tudo para que o uso irrestrito do automóvel, em todas as vias da cidade, garantisse as taxas de lucro das grandes empresas automobilísticas, ainda que esse “ritmo” prejudicasse o transporte coletivo.

Uma questão fundamental para a nossa perspectiva de análise pode ser descrita do seguinte modo: ao ser determinado pelas demandas do setor terciário que formava o rol do trabalho “improdutivo”, o Estado desviou sua atenção dos outros estratos sociais e das suas demandas, que se avolumavam nas áreas periféricas na medida em que aumentavam os fluxos demográficos. Para os trabalhadores de baixa renda, que se encontravam na linha de frente do processo produtivo e para o “exército industrial de reserva”, o que se ofereceu foi o mínimo necessário para assegurar a reprodução das demandas do capital. Esse desenvolvimento desigual, patrocinado pelo Estado, tornou-se um dos fatores principais da segregação urbana e do modo como se organizou o espaço público paulista, principalmente nas áreas centrais e periféricas. Esse processo não foi exclusivo do período fordista, mas data das primeiras décadas do século XX, conforme se constata com a Lei 2611/23 sobre arruamentos, que procurou regulamentar a expansão da mancha urbana.

A falta de fiscalização sistemática e eficiente e a prática comum do loteamento clandestino, ou seja, do loteamento feito em desrespeito à legislação urbanística, acabaram gerando uma periferia carente e desordenada. Embora estivesse consciente desse problema, a Prefeitura Municipal nunca adotou medidas eficazes contra os

loteadores clandestinos, se limitando a aconselhar a população a não comprar terrenos não regularizados (OSELLO, 1983, p. 37).

A análise de Ermínia Maricato tece uma crítica a esse modelo político-administrativo que favorecia as vias de acesso às zonas industriais, à revelia de qualquer plano de ação conjunta entre as várias instâncias constitutivas do tecido urbano, enquanto as vias que eram destinadas ao atendimento das zonas residenciais dos trabalhadores eram tratadas de modo precário.²⁶ Isso ocorre porque a demanda de serviços que interessa a esse sistema econômico é a “demanda solvável”, que cresce em função da renda e não em função da população. Essas questões, dentre outras, ganharão volume e densidade e o que é pior: serão perversamente justificadas como inerentes às contradições do modo de produção capitalista (SINGER, 1973).

Do que foi exposto acima sobre a configuração socioespacial, a divisão territorial e o conflito de classes, camufladas pelos processos ideológicos, pode-se inferir alguns aspectos que caracterizaram a atuação do Estado no Brasil, que ao favorecer a modernização capitalista também promoveu uma urbanização desigual e combinada. O primeiro aspecto foi apontado pelo próprio Marx: “O Estado capitalista não pode ser outra coisa que instrumento de dominação de classe, pois se organiza para sustentar a relação básica entre capital e trabalho” (HARVEY, 2005, p. 82). O segundo aspecto se refere ao corporativismo que se desenvolveu a partir do alinhamento do setor público com as classes dominantes.

O corporativismo revelou-se incapaz de promover a democratização pela via da extensão dos frutos do desenvolvimento ao conjunto da sociedade. O que se teve foi a institucionalização de um sistema excludente, que consagrou a desigualdade de acesso de atores ao Estado e às instâncias decisórias estratégicas, marginalizando amplos segmentos da população dos mecanismos básicos de vocalização das demandas e da configuração da agenda pública (BOSCHI; DINIZ, 1991, p. 20).

É necessário ainda destacar o papel do Estado como agente principal da “cidadania concedida”, conceito fundante do processo de formação da desigualdade econômica e socioespacial. É concernente à “cidadania concedida” a prestação de serviço às classes de baixa renda como favor, dádiva ou benefício que exige uma contrapartida por sua execução,

²⁶ MARICATO, Ermínia. **Cidades no Brasil: qual gestão urbana?** 2014. Disponível em: <www.fpabramo.org.br>. Acesso em: 01 jul. 2014.

algo que os favorecidos deviam receber como responsabilidade e compromisso assumido perante o Estado (SALES, 1994).

Esses aspectos foram analisados com pertinência por Rolnik, principalmente quanto à produção da “cidade clandestina”, que desde o início dos anos 30 já superava a cidade oficial. Por detrás desse novo “pacto territorial estratégico” entre as classes dominantes e as classes desfavorecidas se encontrava a “ideologia da outorga”, que consistia em legitimar como ato fundador da cidadania, a relação de doador, da parte do Estado e de recebedor, da parte do povo (ROLNIK, 2014, p. 37). Em outras palavras, pode-se dizer que a cidadania dos excluídos dependia da mão generosa do Estado, ou seja, era uma “cidadania consentida”. O clientelismo como estratégia política já era prática usual nesse período.

[...] a condição de extra legalidade tolerada em que estava inserida a maioria clandestina assumiria então a forma de uma troca. As melhorias obtidas pelos bairros irregulares seriam retribuídas através do voto. Mas para que fosse possível construir um pacto político baseado na doação, o desempenho de um novo papel pelo Estado era necessário. Instituiu-se, então, uma relação de ascendência e intermediação obrigatória do Estado na relação com as massas (ROLNIK, 1997, p. 170).

Com o surgimento do modelo de produção pós-fordista, no início dos anos 90, baseado na acumulação flexível, o Estado, apesar de procurar se instalar nos trilhos do mercado neoliberal, não perdeu algumas características que eram predominantes da fase fordista. Isso pode ser verificado através das políticas públicas implantadas nessa nova fase que, ao contrário de impedir o processo de segregação socioespacial das camadas de baixa renda, continuou a reproduzi-la. Outrossim, a proliferação de condomínios fechados, estratégia de autosegregação das elites, não ocorreu sem a anuência dos órgãos públicos. A manutenção dessa estrutura dual resultou no aumento e precarização das relações de trabalho e no aumento da segregação, modificando a aparência dessa segregação. Os condomínios cercados e as favelas se tornaram os dois principais símbolos dessa nossa nova configuração espacial (PASTERNAK; BÓGUS, 2015, p. 112). Entretanto, a reestruturação produtiva da cidade, ancorada pelo mercado imobiliário foi justificada a partir dos seguintes fatores: “criação de empregos, geração de impostos, desenvolvimento do turismo e a construção de grandes complexos culturais” (SMITH, 2006, p. 79).

O mercado neoliberal, retroalimentado pela lógica empresarial e pelas novas tecnologias da informação, induziu o aparelho estatal a desempenhar o papel de “vendedor” de serviços a possíveis “compradores”. Nesse sentido, o planejamento urbano reproduziu alguns elementos do paradigma anterior, apesar de Meyer, Grostein e Biderman (2013) afirmarem que na transição para as cidades contemporâneas, o planejamento procurou conjugar as várias e diferentes forças atuantes nas áreas urbanas, sobretudo aquelas que representam as dinâmicas de todos os tipos e graus de intensidades. Na realidade, o modo como os Planos foram operacionalizados legitimou “a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados” (VAINER, 2000, p. 89).

Isso equivale dizer que a cidade foi planejada e gerida estrategicamente como empresa e o mercado se tornou o principal agente (des)articulador do tecido urbano, principalmente através de novas parcerias entre o setor público e o privado, representados pelos órgãos administrativos e pelos agentes imobiliários.

2.2 Mercado Imobiliário

O automóvel e a questão do uso do solo estão intrinsecamente relacionados ao modelo de planejamento urbano implantado em São Paulo. Essa aproximação é tamanha que as obras viárias sempre estiveram subsumidas aos interesses imobiliários. Mais voltadas para a lógica da circulação, baseadas no veículo individual, a infraestrutura viária não favoreceu o transporte coletivo e tampouco se orientou por qualquer Plano. “A valorização das propriedades fundiárias ou imobiliárias é o motor que move e orienta a localização dos investimentos públicos, especialmente a circulação viária” (MARICATO, 2000, p. 158).

Embora alguns autores acenem para a tendência de homogeneização do tecido urbano, o que se verificou na nova fase do capitalismo foi a reprodução dos modelos anteriores: a planificação urbana antes da construção do Minhocão atuava com eficácia somente para uma parcela da população, localizada nos perímetros centrais, ou em zonas estratégicas para a circulação do capital, representado aqui pelo mercado imobiliário. Isso continuou gerando uma modernização incompleta ou excludente e aumentou o fosso entre as ideias e diretrizes presentes nos Planos e a gestão urbana, *ipso facto*. Um dos resultados mais espúrios de tal processo pode ser verificado no aumento da segregação do espaço urbano,

cujo início ocorreu em 1879 com a ocupação do Morro do Chá e Campos Elíseos. Em seguida, também Higienópolis e a Avenida Paulista vieram a ser ocupados pelas elites (OSELLO, 1983, p. 65).

A segregação social dos bairros de elite revela um projeto de uma classe e que foi posteriormente ratificado pelo poder público. A burguesia gradualmente estabelece uma excelente qualidade de vida no seu espaço, contando com o apoio do poder público que, além de defendê-la com uma legislação especial, realizou investimentos significativos no sistema viário (OSELLO, 1983, p. 74).

Na fase pós-industrial, a desigualdade territorial, socialmente produzida e reproduzida ao longo da história, continuou a alocar para zonas periféricas grandes parcelas da população, impedida de participar das possibilidades econômicas e de desenvolvimento humano que eram oferecidas em algumas regiões da cidade, principalmente nos arredores do rio Pinheiros. Esse fenômeno, segundo o IBGE no Censo de 2000, produziu uma “taxa geométrica decrescente” da população que habitava os distritos centrais e intermediários. Nos anos 70, a taxa de crescimento era de 3,7%, na década de 80, foi de 1,2% e nos anos 90, o índice se aproximou de 0,72%.

Os Planos Estratégicos, pós-Minhocão, continuaram a veicular os interesses da classe dominante. Um exemplo lapidar advém da gestão de Paulo Maluf (1993-1996), onde a prefeitura investiu cerca de 1,2 milhões de dólares na construção de apenas três túneis no quadrante sudoeste da cidade, valor equivalente ao orçamento total de quatro anos de um município como Belém, no Pará (MARICATO, 1999). Além dos túneis sobre o Rio Pinheiros e o Parque Ibirapuera, outras obras foram empreendidas: a canalização do Córrego da Água Espraiada, para a construção da avenida com o mesmo nome, e a reurbanização da Avenida Juscelino Kubitschek. Em suma, durante a gestão de Paulo Maluf e Celso Pitta, o valor total gastos neste empreendimento, segundo dados da EMURB, foram os seguintes:

[...] no complexo viário Ayrton Sena, que engloba o túnel sob o Ibirapuera e o Cebolinha (viadutos sobre a Avenida Washington Luiz), a soma de R\$ 1.085.223.192, em valores atualizados para outubro de 2002, ou seja, mais de 1 bilhão de reais. No túnel sob o Rio Pinheiros, num projeto que compreendeu também a Ponte Eugênio Goldfarb sobre o mesmo rio, gastaram-se mais de R\$ 595.871.375,8. No Boulevard Juscelino, mais de R\$ 59.124.811,39 milhões. O investimento total na área da avenida chegou, portanto, a cerca de 1,74

bilhões de reais (em valores de outubro de 2002) (FERREIRA, 2007, p. 209).

Convém ressaltar que essa região não abrange nem 20% da população da Região Metropolitana de São Paulo, enquanto as outras regiões contam apenas com uma rede de metrô menor que a de Santiago do Chile, cuja população da Região Metropolitana corresponde a um quarto da população da Região de São Paulo (VILLAÇA, 2011). Ademais, a atenção “especial” dispensada ao quadrante sudoeste remonta aos tempos do Plano de Avenidas, de Prestes Maia e à sua estrutura radial-perimetral:

Conjugando rodoviarismo, expansionismo e reforço da centralidade em escala urbana e metropolitana, o Plano de Avenidas ampararia o uso do automóvel pelas camadas dominantes e a expansão da ocupação vertical em anéis sucessivos, privilegiando-se quase sempre o quadrante sudoeste (CAMPOS, 2008, p. 39).

Como é possível notar, a classe dominante controla as ações do Estado sobre o espaço construído e os investimentos do mercado imobiliário, ambas responsáveis pela produção e reprodução material do espaço urbano, do seu valor social e do seu preço. E mais: a classe dominante detém os mecanismos ideológicos, que fazem parecer “natural”, o que é socialmente construído.

Harvey, ao analisar no cenário mundial, a relação entre o capital, o Estado e o setor imobiliário comprova que todo boom imobiliário está propenso a deflagrar crises capitalistas (HARVEY, 2014). A eclosão dessas crises, principalmente em alguns períodos históricos – 1929, 1973, 1987 e 2000 – cumpre as seguintes funções: fortalecer a aliança de classe entre banqueiros, empreiteiros e construtoras, implementar a “máquina de crescimento urbano”, subsidiada pelo Estado e manter a subordinação do social aos interesses do capital. Esse processo, que tende sempre a ultrapassar o aspecto espacial, atinge outras dimensões que são inerentes às estruturas básicas da cidadania: “a classe capitalista domina as instâncias do poder estatal que administram e governam as condições sociais e infraestruturais, bem como populações inteiras – seus estilos de vida, sua capacidade de trabalho, seus valores culturais e políticos, suas visões de mundo” (HARVEY, 2014, p. 133).

Através desses mecanismos ideológicos, as camadas de alta renda procuram determinar o espaço central da cidade, que muda toda vez que as camadas populares dele se

aproximam.²⁷ O “antigo” centro se torna deteriorado porque os ricos perdem a “hegemonia” do lugar e se deslocam para outra área, onde podem manter-se protegidos das “classes perigosas”. Quando isso não ocorre, criam uma “cidade entre muros”, em seus condomínios fechados e altamente vigiados, verdadeiros “enclaves fortificados”:

[...] os enclaves fortificados – prédios de apartamentos, condomínios fechados, conjuntos de escritórios ou shopping centers – constituem o cerne de uma nova maneira de organizar a segregação, a discriminação social e a reestruturação econômica. Eles estão transformando a natureza do espaço público e a qualidade das interações públicas na cidade, que estão se tornando cada vez mais marcadas por suspeita e restrição (CALDEIRA, 2000, p. 259).

A análise de Caldeira (2000) acrescenta ainda que a divisão entre as classes vai além da clássica dicotomia centro versus periferia, e agora ocorre em espaços contíguos, onde as novas tecnologias de segurança: sistemas de alarmes e de identificação, cercas eletrificadas, carros e portões blindados, constituem as novas barreiras. Embora próximos espacialmente, alguns “vizinhos” são proibidos de circular no mesmo espaço. Esses ambientes autossegregados estão produzindo um déficit do espaço público e transformando os interesses coletivos mais amplos em “corporativismo espacial reacionário”. O que está em jogo é o próprio imaginário da cidade enquanto “espaço de encontro” entre os diferentes grupos sociais (SOUZA, 2005, p. 207).

Por outro lado, nas franjas da cidade legal, a cidade informal cresce de modo disperso, ocupando áreas de córregos, várzeas, encostas e leitos de rios e outras áreas abandonadas pelo mercado imobiliário. Essas áreas afastadas das novas centralidades urbanas são “invisíveis”, “um verdadeiro depósito de gente”, sem equipamentos básicos que garantam minimamente o direito e o exercício da cidadania; uma grande parcela da população é deixada de lado, ao seu próprio engenho e recursos precários. Em 1990, a SEMPLA, Secretaria de Planejamento de São Paulo, constatou que 70% da população se localizavam na cidade “clandestina”. O número de pessoas morando em favelas atingia 1 milhão, nos cortiços eram

²⁷ “A acessibilidade ao centro e a posição dentro da estrutura urbana são os fatores predominantes na definição da localização das camadas de alta renda. No início do século XX, as elites paulistanas, subindo as encostas do espigão, já ocupavam a Avenida Paulista. Se quisessem manter a ocupação do sítio atraente, elas deveriam dobrar a direita (em direção ao Sumaré) e /ou à esquerda (em direção à Vila Mariana). Essas deflexões, entretanto, não ocorreram, pois elas significariam maior afastamento da linha reta em direção ao centro. As elites preferiram então ocupar um charco plano e sem atrativos – o Jardim América – para não abrir mão da linha reta na direção do centro” (VILLAÇA, 1999, p. 228).

3 milhões, nos loteamentos clandestinos 2 milhões e os que ocupavam imóveis irregulares, sem o alvará de construção eram 1,7 milhões. A população que constituía a cidade “clandestina” totalizava 7, 7 milhões de pessoas (SILVA, 1990, p. 33).

Não obstante os dados acima, a SEMPLA continuou a tratar separadamente a questão do uso do solo e a questão viária, de tal maneira, que perante congestionamentos de mais de 200 km, se limitava a criar projetos de flexibilização da lei de zoneamento naquelas partes do território que estavam afinadas com os interesses do mercado imobiliário (MARICATO, 2000). Os pobres e os excluídos constavam na introdução e justificativa do projeto, porém, nos investimentos concretos do governo e dos grandes lobistas do mercado imobiliário, era como se não existissem.

Em 1997, de acordo com o IBGE, mais de 230 mil moradias precárias estavam localizadas em favelas ou áreas de preservação ambiental sem adequado saneamento básico e outros equipamentos indispensáveis para se garantir uma mínima qualidade de vida para o cidadão. Todavia, o poder público, que deveria proteger as áreas ambientalmente frágeis, faz o inverso: promove sua ocupação. Os cidadãos, expulsos das áreas valorizadas pelo mercado imobiliário, com o aval do Estado, procuram glebas impróprias para a moradia e sem a infraestrutura básica. As leis de proteção ambiental também estão subsumidas às leis do mercado (MARICATO, 2001).

Com efeito, a maior parte do investimento público em área construída ocorre dentro do perímetro da cidade legal, em algumas regiões propensas a intensificar a reprodução ampliada do capital. No ano de 1999, por exemplo, “apenas 19, dos 96 distritos que constituem o município de São Paulo, concentraram 64% dos investimentos destinados a novas edificações” (BONDUKI, 2004, p. 201). A lógica operante do modo capitalista de urbanização procura justificar os investimentos em regiões consolidadas e áreas com maior potencial lucrativo.

Convém destacar ainda que, pertence ao “caráter” do mercado imobiliário, produzir impactos sobre o tecido social. Ao investir enormes recursos para a criação de infraestrutura socioespacial em locais estratégicos da cidade, geralmente com fácil acessibilidade ao centro e outras zonas próximas de equipamentos culturais, o mercado imobiliário termina por

modular o espaço urbano, provocando, desse modo, um aumento da taxa de segregação, ou seja, uma alta concentração de camadas sociais em determinada parcela do espaço urbano.

O crescimento desordenado das moradias precárias, a dificuldade de locomoção devido à insuficiência da rede de transportes coletivos e a mercantilização do uso do solo continuam a produzir impactos no tecido social. Isso ocorre porque a classe dominante subordina a produção e o consumo do espaço urbano a seus interesses, através de três esferas: a econômica, representada pelo mercado imobiliário; a política, avalizada pelo Estado e a ideológica, que busca tornar “natural” e aceitável as mazelas da classe dominada, ao mesmo tempo em que esconde o modo como as relações sociais são, de fato, produzidas e reproduzidas (VILLAÇA, 1999).

Por outro lado, o mercado imobiliário produz também a desconcentração espacial através da atividade por incorporação, legitimada no regime de exceção, através da Lei Federal 4.591/64. Esse “negócio” consiste na venda de loteamentos antes de sua pronta construção. Eduardo Marques, ao analisar a atividade por incorporação, observa a ocorrência de um processo de desconcentração espacial, pois para a lógica da incorporação imobiliária, é necessário que haja uma busca de novas áreas para novos lançamentos, sem as quais a “produção de sobrelucros fundiários” seria inviável. Dentre os agentes produtores do capital imobiliário estão: o proprietário fundiário, as construtoras e os agentes imobiliários. Esses últimos são os principais articuladores dessa cadeia produtiva, principalmente porque são capazes de agregar um novo valor ao uso do solo urbano: “o agente imobiliário compra a terra pelo preço de uso antigo para em seguida vendê-la pelo preço do novo uso, incorporando potencialmente todo o sobrelucro fundiário produzido” (MARQUES, 2005, p. 217).

Marques (2005), a partir de pesquisa realizada com os dados da Embraesp – Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio – entre os anos de 1985 e 2003, sobre a questão da produção imobiliária na região metropolitana de São Paulo, constata – assim como fizeram Villaça (1999), Maricato (2000) e Ferreira (2007) que a produção imobiliária favorece as classes ricas e acirra o processo de segregação urbana. No início dos anos 90, enquanto as classes médias movimentaram 30 bilhões de reais no mercado imobiliário, as classes altas

atingiram a cifra de 48 bilhões. Quanto ao número de unidades produzidas, no entanto, a classe média superou a classe alta – 220 mil contra 180 mil unidades construídas.

Convém ressaltar que essas camadas médias, apesar de estarem dispersas em várias partes do tecido urbano, procuram se aproximar das áreas onde reside a população de alta renda, criando assim “espaços sociais mistos ou estruturação social mais complexa, tecido indistinto, retalhado e remendado, um complicado mosaico urbano”. Apesar dessa mobilidade territorial das camadas médias, a segregação espacial entre as classes de renda alta e de renda baixa ainda permanece (TASCHNER & BÓGUS, 2000, p. 277).

Se, na periferia, o investimento imobiliário foi inexpressivo, a região do centro histórico, todavia, concentrou uma grande parte dos investimentos privados e públicos, sobretudo por agregar um potencial de mudanças no valor de uso do espaço. Essa concentração não foi homogênea nem compacta, pois, conforme assinalamos, o capital imobiliário não permanece circunscrito a uma determinada área ou região; os seus agentes sempre “deixam regiões para trás, em busca de valorização pela introdução de mudanças de uso e produção de diferenciações socioespaciais” (MARQUES, 2005, p. 239).

Um dado importante pode ser equacionado da seguinte forma: nas várias fases do capitalismo, o mercado imobiliário foi um dos principais causadores da segregação socioespacial. Com a incursão de São Paulo no rol das cidades globais, o índice de segregação urbana continuou a crescer.

2.3 São Paulo: cidade global?

A cidade ideal é a cidade produtiva e competitiva, globalizada, conectada a redes internacionais de cidades e negócios. Concebida e pensada como empresa que se move num ambiente global competitivo, o governo desta cidade se espelha no ‘governo’ da empresa; gestão empresarial, marketing agressivo, centralização das decisões, pragmatismo, flexibilidade. Cada cidade deveria aproveitar as oportunidades e fazer valer suas vantagens competitivas no mercado de localização urbana.²⁸

²⁸ Este texto é citado por FERREIRA (2000, p. 15) e faz parte de um Manifesto em prol de uma Rede Brasileira de Planejadores pela Justiça Social (sic), lançado em Porto Alegre/RS, em janeiro de 2001.

A economia global, com seu receituário que favorece o crescimento desigual e combinado, produziu impactos no espaço construído das cidades, pois, ao ampliar as zonas de exclusão social, onde está concentrada a maioria da população, privilegiou alguns locais da cidade, que se tornaram “ilhas de primeiro mundo num mar de pobreza”.

A cidade de sociedades capitalistas periféricas reflete a marginalidade e dualidade resultantes do princípio de perpetuar a subordinação do desenvolvimento à manutenção da ordem elitista vigente, combinando o atraso com o moderno. Seu problema é, portanto, o mesmo da sociedade subdesenvolvida: a subordinação absoluta à lógica dos negócios, por meio da histórica superexploração do trabalho e depredação do meio ambiente (FERREIRA, 2007, p. 127).

Com o objetivo de competir com outras cidades e utilizando as estratégias de marketing, que vendiam a ideia da revalorização de regiões que foram abandonadas pelas empresas de produção industrial ou da criação de novas centralidades, algumas empresas do setor imobiliário,²⁹ balizadas pelos modelos de países desenvolvidos, buscando se adequar aos parâmetros das “cidades globais”, investiram na construção de “edifícios inteligentes”, reconhecidos por causa dos seguintes equipamentos: “elevadores computadorizados, ar condicionado central, sistemas informatizados de controle de energia elétrica, iluminação, segurança patrimonial, segurança contra incêndio, sonorização ambiental, circuito fechado de TV e no mínimo com 1.000 m² de vão livre por laje” (FRÚGOLI JR, 2000, p. 188).

Contando com o aparato institucional e o apoio da mídia, os planejadores deveriam elaborar um marketing agressivo para “vender” a ideia de que a intervenção na infraestrutura se destinava ao bem maior da população, quando, na realidade, o que se buscava era uma reestruturação do espaço, a partir dos padrões internacionais de serviços *high tech*, esquemas de segurança e equipamentos culturais. Tudo para atender à demanda dos usuários solváveis. A grande maioria da população pertencia à categoria dos insolváveis, pois era incapaz de ter acesso aos produtos de alta qualidade, que ficavam dispostos em lugares estratégicos da

²⁹ Trata-se da Braco S/C Ltda, a Bratke-Collet e F. Collet S/C Ltda, que na década de 80, investiram na Avenida Luiz Carlos Berrini. Na década seguinte, A Panamby Empreendimentos Imobiliários e uma construtora que integra a Bunge e Born, a Aflalo & Gasperini, bem como a empresa londrina de consultoria Richard Ellis Property Consultants, apostaram na criação e expansão do polo terciário da Marginal do Rio Pinheiros (FRÚGOLI JR., 2000, p. 175-196).

cidade. A cidade só se tornaria “atraente” se fosse inserida na escala global e se apresentasse como uma grande vitrine para a exposição dos mais variados produtos (VAINER, 2000).³⁰

Além desses ajustes espaciais e tecnológicos, de locais destinados à “alta” cultura e boa estrutura de mobilidade, também constituem as “cidades globais”: a concentração do poder econômico e financeiro, o critério da flexibilidade do capital e os processos de segregação social (SASSEN, 1998). Com efeito, a concentração de investimentos públicos para a consolidação do quadrante sudoeste, um cartão postal de São Paulo que serviu de base ideológica para sustentar o propalado caráter global da cidade, exigiu altos investimentos do setor público – vide os projetos de extensão da Avenida Faria Lima e a construção da Avenida Água Espraiada, atualmente Avenida Jornalista Roberto Marinho – o que prejudicou as outras regiões da cidade (FERREIRA, 2007; CARLOS, 2001).

Isto enfraquece a ideia embutida no conceito das “cidades globais” de que o surgimento de novos “centros financeiros” seja uma consequência não provocada das novas dinâmicas econômicas, uma espécie de tendência natural imposta pela “nova economia global”, às quais as cidades devem se adaptar (FERREIRA, 2007, p. 137).

Mônica Carvalho e David Harvey (2014) argumentam que o esforço ideológico das elites em moldar São Paulo, dentro dos parâmetros das “cidades globais”, a exemplo de Londres, Paris ou Tóquio corrobora com o aumento das desigualdades sociais e da segregação urbana, considerando que a política urbana global importada para São Paulo, avaliava como contraproducente a redistribuição dos recursos para os bairros e regiões mais vulneráveis, pois esses seriam menos dinâmicos, do ponto de vista dos interesses do capital, que os polos de crescimento empresarial (CARVALHO, 2000; HARVEY, 2014).

Esse fenômeno que molda a cidade e seus territórios, segundo os interesses das elites, não é algo que surge com a globalização, mas perpassa a história do Brasil e pertence à nossa herança cultural, marcada pelo culto da aparência, da fachada e da dissimulação. O princípio da alteridade e o direito ao usufruto dos espaços públicos sempre existiram enquanto projeto político ou norma jurídica, mas foram socialmente negados para a maioria

³⁰ Em função dessa equação, durante a Assembleia Constituinte de 1987, o Plano Diretor, imposto de cima para baixo, foi utilizado como uma estratégia de controle sobre a aplicação da função social da propriedade (MARICATO, 2012, p. 160).

da população. O resultado, conforme assinalamos, foi o aumento da segregação espacial, econômica e étnica.

O solo urbano na cidade capitalista é disputado por seus diferentes usos: industrial, comercial, serviços e habitacional. Na medida em que é produzido e trocado como mercadoria, a valorização imobiliária afasta os setores de menor poder aquisitivo das regiões mais bem servidas de equipamentos e benfeitorias (VÉRAS, 1995, p. 15).

O solo urbano que poderia ser apropriado com uma finalidade mais comunal e para usufruto coletivo se tornou um bem incorporado à esfera da circulação capitalista. Esse processo, denominado por Harvey de “acumulação por espoliação”, não poupa nem a dimensão simbólica de alguns espaços e nem os eventos que ali ocorrem. Nada parece escapar à voracidade do capital.

A ação especulativa nas cidades – permeada por processos de espoliação – não diz respeito apenas à propriedade fundiária e ao espaço edificado, mas também à sua dimensão simbólica, que constitui um dos fundamentos da valorização dos primeiros, de modo que sua funcionalização econômica se tornou um fator chave do atual regime de acumulação (PEREIRA, 2014, p. 320).

Em sua análise sobre esse processo, Ferreira (1997) aponta o patrimonialismo como um dos principais instrumentos políticos que torna eficaz a reprodução dessa “promiscuidade” nas relações público-privado. No caso de São Paulo, a ação pública continua sendo direcionada para a cidade formal, enquanto os que moram de forma precária, e afastados dos grandes centros, são tratados com descaso. Essa situação, resultante da “Máquina de Crescimento Paulistana”, aprofunda a fratura social urbana. Fernando Serapião, no jornal *Folha de São Paulo*³¹, analisa essa fratura ao chamar a atenção para o abandono do espaço público, que está se tornando uma verdadeira “terra de ninguém” (SERAPIÃO, 2015). O enorme fosso entre o espaço dos incluídos, que gozam das benesses que as “cidades globais” proporcionam, e aquele onde cresce a cidade informal e clandestina só poderá ser superado se os setores públicos e os privados, ao invés de se unirem apenas para obterem vantagens financeiras e corporativas, procurarem investir na construção da cidade como espaço coletivo pertencente a todos, e não apenas como um negócio lucrativo.

³¹ Jornal **Folha de São Paulo**, 04 de janeiro de 2015 (Impresso).

Entretanto, para que a cidade-empresa se torne eficiente economicamente, ela precisa atuar no mercado de modo competitivo, ágil e flexível. Para tal empreita, são necessárias algumas estratégias de desmobilização política dos movimentos e associações populares, sobretudo daqueles que defendem o direito à cidade para amplas parcelas da população.

2.4 A “Máquina de Crescimento Urbano”

A “Máquina de Crescimento Urbano” legitima as grandes operações imobiliárias a partir dos parâmetros da “cidade global”; não se trata apenas de um constructo teórico, mas de um poderoso “instrumento de canalização de fundos públicos em favor de uma apropriação privada dos ganhos que o espaço propicia” (FERREIRA, 2007, p. 153). Para Maricato, o maior crescimento que a Máquina agencia é o “adensamento do número de favelas e loteamentos irregulares” (MARICATO, 2014, p. 158).

Vejamos alguns aspectos da Máquina de Crescimento, originalmente uma teoria criada por John Logan e Harvey Molotch, em meados dos anos 70, no contexto das cidades norte-americanas, na qual a cidade era vista como uma empresa e o solo urbano, uma mercadoria. Essa abordagem torna possível uma releitura do conflito entre o valor de uso e o valor de troca: “[...] o valor de uso que o lugar representa para os seus habitantes e o valor de troca com que ele se apresenta para aqueles interessados em extrair dele um benefício econômico” (ARANTES, 2000, p. 26).

Nas dinâmicas intra-urbanas de produção da cidade, o valor de troca sempre se sobrepõe ao valor de uso. Isto ocorre por causa das coalizões formadas por grupos interessados em lucrar com o “crescimento das cidades”, denominados de “classes rentistas”, ou seja, as elites fundiárias, imobiliárias e políticas, e também setores sindicais, instituições culturais e esportivas e comerciantes. A predominância do valor de troca se deve ao forte aparato ideológico forjado pelas elites que leva a crer que uma intervenção na cidade visa o bem de toda população, quando na realidade é um “negócio” vantajoso apenas para as elites, um investimento lucrativo somente para a classe rentista. O valor de uso, enquanto “espaço voltado para a realização da vida cotidiana”, acaba por ser desqualificado (CARLOS, 2012).

Convém concordar com Arantes, segundo o qual a “Máquina de Crescimento” existe para fabricar ideologias, dentre as quais é possível destacar: “a fabulação de senso comum econômico, segundo o qual o crescimento faz chover empregos” (ARANTES, 200, p. 27). Além do engodo sobre o aumento de empregos, a ideologia do “crescimento” também promete alavancar a qualidade de vida da população, em termos de moradia, melhorias na infraestrutura, aumento do consumo de bens duráveis, usufruto dos bens culturais e melhorias na segurança pública.

As Operações Urbanas são os meios utilizados pela “Máquina de Crescimento” para implementar as intervenções no espaço urbano. Através delas, o planejamento permanece subordinado aos interesses do mercado. À guisa de exemplo, citemos a Operação Faria Lima, que no cômputo geral da Operação deixou nos cofres públicos um déficit de mais de cem milhões de reais – em valores correspondentes a outubro de 2002. Os gastos com a infraestrutura viária foram de R\$ 378.116.275,20. O montante arrecadado com a venda do solo criado foi de R\$ 275.294.020,30 (FERREIRA, 2007). Além de mudar a morfologia dos bairros Vila Olímpia, Itaim e Pinheiros, a Operação Urbana Faria Lima também trouxe um ônus social considerável, pois além de derrubar 380 casas, foi uma “operação cirúrgica”, que ratificou a norma geral que sobrepôs o valor de uso ao valor de troca, mudando radicalmente a vida cotidiana da população (CARLOS, 2001).

De acordo com a Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001, foi criado o Estatuto das Cidades com o objetivo de regulamentar os artigos 182 e 183, da Constituição Federal e promover uma política de desenvolvimento urbano e a função social da propriedade. As Operações Urbanas foram elaboradas dentro dessa perspectiva para: “gerar transformações urbanistas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental de determinadas regiões do Município, por meio da elaboração de um projeto urbanístico específico”.³² O modo como as Operações foram implantadas, através dos expedientes da requalificação e das “parcerias”, tornaram esses objetivos cada vez mais distantes.

Com efeito, a revitalização das áreas subutilizadas pela degradação urbana ou pelo esvaziamento populacional seria um dos objetivos principais das Operações Urbanas. Para

³² Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <www.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 04 jan. 2015.

Eduardo Yázigi, antes de ser um álibi do mainstream imobiliário, essa revitalização levaria à superação da “inadequação do tecido urbano” em três situações geográficas específicas: pontualmente, linearmente ou por zonas. A pontual, de natureza privada, ocorreria em pontos isolados da cidade, sem modificar o conjunto das áreas ou regiões; a linear, de natureza pública, implicaria o sistema viário e a infraestrutura subterrânea – rede de água, esgoto, energia elétrica, gás – e por sua vez, criaria “usos e fluxos que causariam alterações em partes ou no todo da malha adjacente”. A requalificação por zonas, exclusiva do setor público, ocorreria quando grandes áreas fossem ocupadas com o objetivo de criar centros culturais ou áreas de lazer (YÁZIGI, 2012).

Com efeito, Yázigi (2012) parece nos fazer crer que o setor público e as empresas privadas agem de maneira isolada, cada qual no seu espaço delimitado e de acordo com as leis do zoneamento, visando a valorização da dimensão humana, do patrimônio histórico e ambiental e quando ocorre alguma “parceria”, a finalidade consiste na promoção de uma nova função social do espaço.

Essa “parceria”, nome genérico para as relações estabelecidas entre o setor público e a iniciativa privada, ocorre via CEPAC – Certificado de Potencial Adicional de Construção. O processo acontece da seguinte maneira: através do Código de Obras, as leis que orientam o uso, a ocupação e o parcelamento do solo, podem sofrer algumas alterações. O desenvolvimento desse processo está previsto no Estatuto das Cidades no tópico que trata dos incentivos urbanísticos. Entretanto, para viabilizar essas concessões, o Poder Público cobra uma compensação, a chamada contrapartida, por meio de títulos, o CEPAC.

É importante notar que a proposta das Operações Urbanas preserva o setor público de investir os recursos, cabendo ao setor privado arcar com os custos dos projetos de seus interesses. No caso do mercado imobiliário, seu interesse se concentra nas regiões mais valorizadas da cidade. Se uma área “não for interessante, do ponto de vista dos empreendedores, caberá ao setor público bancar os custos das obras” (FIX, 2001, p. 79).

A partir dessa análise, convém ressaltar dois pontos. Primeiro: o papel da ideologia subjacente aos processos de produção da cidade, que, como vimos, lesa socialmente a maioria dos cidadãos, ao mesmo tempo em que fortalece as coalizões espúrias entre o setor

público e as elites, que ao se unirem, “tornam o tecido urbano fragmentado”, principalmente quando procuram banir as pequenas propriedades, para, em seu lugar, construir grandes quadras que correspondam “ao padrão de torres e shoppings centers adequados para o atual estágio de realização do capital imobiliário” (MARICATO, 2012, p. 167); segundo: a subordinação de instâncias da sociedade e da “Máquina de Crescimento” às ordenações do capital e aos processos de reprodução da vida social por meio da produção de mercadorias (HARVEY, 2013).

O aparato ideológico emperra o desenvolvimento de uma visão crítica e dialética na busca de soluções para os conflitos que assolam os múltiplos territórios da cidade. A manutenção da lógica empresarial/capitalista leva a uma abordagem do ambiente construído como uma grande oportunidade de negócio.

[A nossa época] está dominada pela compulsão da generalized bargaining (própria da integração social pelo valor de troca) em que tudo se negocia, desde imagens até outros itens menos simbólicos, numa espécie de arrivismo interacionista quase metafísico. O que, aliás, não deveria surpreender, pois o seu cenário de origem vem a ser o movimento de volta à cidade, no mais das vezes dando origem aos conhecidos processos de gentrification (ARANTES, 2000, p. 14).

2.5 O processo de gentrificação

O processo de gentrificação se caracteriza pela elitização de algumas áreas da cidade, ocupadas anteriormente pelas classes com renda média ou baixa. Essas áreas podem estar próximas do centro ou localizadas em outras regiões da cidade. Algumas áreas passaram por períodos prolongados de degradação, resultado da falta de investimentos do setor público ou do privado; em outras, houve investimento em obras públicas, todavia, o processo de expulsão dos pobres para as periferias se manteve inalterado.

Álvaro Pereira, apoiado nas análises de Neil Smith e David Harvey (2013), define gentrificação como: “um fenômeno que sintetiza diversos aspectos de um regime de acumulação centrado na racionalidade financeira, fundamentando-se em processos espoliativos, no encurtamento do capital de giro e na focalização territorial das intervenções urbanas” (PEREIRA, 2014, p. 309).

Nesse sentido, a gentrificação pode ser entendida como produto do mercado imobiliário. A partir dos anos 90, ela se tornou um fenômeno generalizado e complexo, cujo principal objetivo era expandir essa prática para novas escalas socioespaciais. Smith, porém, não concebe a gentrificação como uma onda que se propaga de modo aleatório, mas, como “uma prática que se manifesta num universo territorial mais abrangente que é redefinido ao longo de seu próprio curso, a escala daquilo que é tido como centro urbano” ³³ (PEREIRA, 2014, p. 314).

Importante sublinhar que a retomada de investimento imobiliário está diretamente relacionada com o movimento de concentração do capital, que intensifica as desigualdades espaciais em escala intraurbana e aumenta as disparidades socioeconômicas entre as classes. Desse modo, ao contrário do referencial teórico do urbanismo neoclássico, que explicava a gentrificação como um “processo de ajuste do mercado às oscilações de preço dos imóveis”, Smith, partindo da tradição materialista, aborda o fenômeno como uma “expressão espacial de um regime específico de acumulação de capital”, que dá margem a um tipo de revanchismo urbano contra as classes perigosas.

Essa gentrificação classista complexa conecta o mercado financeiro mundial com os promotores imobiliários, com o comércio local, com agentes imobiliários e com lojas de marcas, todos estimulados pelos poderes locais, para os quais os impactos sociais serão doravante mais assegurados pelo mercado do que por sua própria regulamentação; a lógica do mercado, e não mais os financiamentos dos serviços sociais, é o novo *modus operandi* das políticas públicas (SMITH, 2006, p. 79).

Com efeito, para pensar a cidade não apenas como produto da dinâmica capitalista global e do processo de gentrificação que lhe é inerente, se faz necessário criar outros vieses interpretativos, que permitam superar as flagrantes contradições que dominam o processo de produção e reprodução do espaço urbano e das relações sociais. Um diálogo crítico entre os diferentes atores se faz necessário, a fim de que a busca de novos significados para o espaço público e para o papel da cultura favoreça a construção de uma cidade menos desigual.

³³ Para uma maior compreensão da abordagem de Smith, convém definir sua noção de centro urbano: “o centro de uma cidade não são perímetros fixos e imutáveis, passíveis de demarcação cartográfica. O centro não é uma circunscrição territorial definida, mas uma representação do espaço que expressa identidades socialmente construídas a partir da identificação de relação de hierarquia entre diferentes fragmentos urbanos. Trata-se de uma abstração cuja expressão territorial se redefine permanentemente, sendo influenciada por interações entre processos que operam em diferentes escalas geográficas” (PEREIRA, 2014, p. 314).

2.6 A questão da cultura

A cultura deve desempenhar na segunda metade século XX o papel motor no desenvolvimento da economia, equivalente ao do automóvel na primeira metade e ao das ferrovias na segunda metade do século XIX. (DEBORD, 1997, p. 127)

Conforme analisamos, o mercado imobiliário e seus correligionários, apesar de promoveram um aumento da segregação socioespacial, foram alçados à categoria de baluartes do desenvolvimento urbano, tendo em vista o papel agenciador da “Máquina de Crescimento”, que sempre foi mantida pelo setor público, mas regulada pelo interesse do mercado em obter lucro, a qualquer custo. Outro grande trunfo da Máquina foi o investimento na questão cultural, uma verdadeira “isca” para se alcançar a eficiência máxima nos negócios.

Não se trata de constatar a colonização da animação cultural pela Máquina de Crescimento, mas, sobretudo a operação inversa: o novo combustível sem o qual a coalizão não fabrica os consensos de que necessita, pois se trata de máquina ideológica acionada pelos que administram tanto a construção física quanto a ideacional dos recursos capazes de impulsionar o desenvolvimento da cidade (ARANTES, 2000, p. 29).

Nesse processo de mercantilização cultural, o urbanista se torna o operador chave da Máquina, pois reúne, em uma só persona, o planejador e o empreendedor, bem como o intermediário cultural. Se os movimentos de maio de 1968 podem ser vistos como um período no qual se ventilou a possibilidade histórica de emperrar a máquina urbana de crescimento, contrapondo ao núcleo duro produtivista do sistema, a cidade como valor de uso, nesse atual estágio do capitalismo, os movimentos populares tendem a ser cooptados pelo mercado cultural. Se antes do advento da globalização ainda havia um projeto de cidade que valorizava a memória coletiva, o contexto, o habitat ordinário, a vida dos bairros e enfim o espaço público e os lugares capazes de sustentar a percepção da cidade, atualmente, esse projeto parece obsoleto. Se historicamente, a cultura cumpriu o papel de “argamassa capaz de sedimentar o tecido da vida comunitária”, nos dias atuais, ela está constantemente assediada pelos diferentes setores ligados ao capital financeiro, inclusive o mercado imobiliário, que implantou na cidade outra escala de valores, caracterizada pela “abstração crescente das relações sociais” (PEIXOTO, 2004, p. 209). Em outras palavras, a cidade se

tornou uma mercadoria. A partir dos anos 90, convém ressaltar, as mercadorias não ficaram restritas apenas a bens, mas, assumiram também o “formato de serviços, que incluíam o comércio, a educação, a saúde e também a diversão, os espetáculos, eventos e outros entretenimentos” (HARVEY, 2013, p. 258).

Com o avanço do “processo de culturalização de toda realidade social”, os urbanistas e o poder público, “movidos pela mosca azul da monumentalidade espetacular” (ARANTES, 2000, p. 47), buscaram a todo custo articular uma política de coalizões, capaz de produzir consensos indispensáveis aos megaprojetos de compra e venda do solo urbano.

[...] a cultura e a economia parecem estar correndo uma na direção da outra, dando a impressão de que a nova centralidade da cultura é econômica e a velha centralidade da economia tornou-se cultural, sendo o capitalismo uma forma cultural entre outras rivais. O que faz com que convirjam: participação ativa das cidades nas redes globais via competitividade econômica, obedecendo, portanto, a todos os requisitos de uma empresa gerida de acordo com os princípios da eficiência máxima, e prestação de serviços capaz de devolver aos seus moradores algo como uma sensação de cidadania, sabiamente induzida através de atividades culturais que lhes estimulem a criatividade, lhes aumentem a autoestima, ou os capacite do ponto de vista técnico e científico (ARANTES, 2000, p. 47).

A cultura, como agente principal do mundo dos negócios, sua função ideológica produtora de consensos coletivos, demarcou e ainda demarca a morfologia das cidades e a vida social, seja o espaço público e sua infraestrutura viária, a questão do trabalho e da moradia, bem como a proliferação das zonas de exclusão. De certo modo, as instituições culturais e artísticas locais tinham por meta inserir a cidade na economia global. A arquitetura, agora colocada a serviço do espetáculo, desempenhava a função de encenar lugares públicos e teatralizar a vida pública, garantindo que a população e esses novos enclaves urbanos, reestruturados pelo poder político e pelos interesses corporativos, não mantivessem nenhum grau de vizinhança. A aderência funcional e estética dessas instalações corporativas foi uma das tarefas da Cultura e dos projetos arquitetônicos. Todavia, o mercado também esperava que os projetos imobiliários e os processos de gentrificação fossem otimizados. A cultura foi utilizada como instrumento de fabricação de consensos, pois, além de reforçar a privatização dos espaços públicos, “ordenou praças e átrios

corporativos e contribuiu para criar a coerência dos lugares, ao mesmo tempo em que ocultava seus conflitos sociais constitutivos” (PEIXOTO, 2004, p. 211).

Com efeito, Ferreira observa que, além de fabricar consensos “para a legitimação das políticas urbanas de crescimento”, os megaprojetos culturais também serviram para alavancar “a valorização fundiária em centros ‘degradados’ na mira dos empreendedores imobiliários” (FERREIRA, 2007, p. 160). Todo esse processo que implementa o crescimento mediante a “destruição criativa”, também traz no seu bojo uma dinâmica de exploração da capacidade do trabalho e do desejo humano subsumido à lógica capitalista, conforme atesta Harvey:

Não vejo diferença entre a atividade especulativa dos empreendedores que estão em busca de novas estratégias de marketing, novas tecnologias e novos territórios e o desenvolvimento igualmente especulativo de valores e instituições culturais, políticos, legais e ideológicos sob o capitalismo (HARVEY, 2013, p. 307-308).

Vejamos como a mesma lógica do capital financeiro, que saturou a produção cultural, a ponto de imprimir-lhe a mesma mobilidade de circulação que lhe é inerente (PEIXOTO, 2004), também impactou o espaço público, principalmente através da manutenção de uma prática que não permite à sociedade brasileira superar o seu atraso:

[...] o privatismo selvagem e predatório, faz do interesse privado a medida de todas as coisas, negando a alteridade e obstruindo, por isso mesmo, a dimensão ética da vida social através da recusa de um sentido de responsabilidade pública e de obrigação social (TELLES, 1994, p. 45).

2.7 A privatização do espaço público

Da análise dos tópicos anteriores, convém ressaltar que o mercado imobiliário, impulsionado pelos fluxos do capital e pelas estratégias culturais e ideológicas, dinamizou a produção e reprodução da segregação socioespacial. Se por um lado, a população de baixa renda foi alocada para regiões com infraestrutura precária, por outro, as elites se refugiaram em condomínios fechados. A “Máquina do Crescimento Urbano”, sua principal aliada, criou um nexo entre esses diferentes fatores, que repercutiu no tecido social urbano, sobretudo

pela diminuição do senso de cidadania e pelo crescimento da desigualdade. A ideologia fez parecer que esse nexo era natural, quando na realidade se tratava de uma construção sociopolítica. E o que é pior: se propagou que a cidade era um direito de todos, mas somente alguns cidadãos poderiam desfrutar dos seus equipamentos, serviços e espaços de lazer.

Com efeito, a privatização³⁴, além de emoldurar, também se torna pano de fundo do tecido social, independente do ângulo do qual a cidade seja vista. O processo de privatização, embora anterior à reestruturação produtiva, nessa fase do novo capitalismo (SENNETT, 2006), alcançou uma escala sem precedentes, pois, além de incrementar a segregação e autosegregação socioespacial, também atingiu o espaço público em sua tripla qualificação como lugar de convivência entre os diferentes grupos, lugar da emergência, mediação e negociação de conflitos e lugar da experiência democrática.

A privatização dos espaços públicos pode ocorrer tanto em áreas centrais, onde residem os maiores percentuais de famílias de alta renda, como em áreas menos segregadas e menos centrais, onde a presença acentuada da pobreza constitui uma ameaça às famílias de “renda média” que, muitas vezes, “expulsas” das áreas centrais, devido a valores imobiliários incompatíveis com seus salários, reproduzem nos novos locais de residência os processos vigentes nas áreas mais valorizadas (TASCHNER; BÓGUS, 2000, p. 276).

Vera Telles, ao abordar a tripla qualificação do espaço público, enfatiza a questão dos conflitos como um dado inerente à natureza do espaço público.

O sentido do espaço público no qual as diferenças se expressam e se representam numa interlocução possível, no qual valores circulam, argumentam, se articulam e as opiniões se formam; no qual os parâmetros públicos podem ser construídos e reconstruídos e no qual, enfim, a dimensão ética da vida social pode se constituir através da convivência democrática com as diferenças e os conflitos que elas carregam (TELLES, 1994, p. 48).

Por conseguinte, com a privatização do espaço público, o respeito às diferenças se tornou uma formalidade abstrata e não uma expressão real e legítima da cidadania. A

³⁴ O termo “privatização” segue os mesmos parâmetros que utilizamos anteriormente para designar “setor privado”. Não estamos nos referindo ao privado como espaço da intimidade que se opõe ao espaço da rua. A privatização indica o domínio do público pelas empresas privadas e a lógica do capital, que conformam o espaço de uso comum em espaço particular, de uso restrito. A privatização transforma um bem público em mercadoria para a troca.

negação prática desse direito atingiu não apenas a esfera social e política, mas açambarcou a cultural, impedindo a livre expressão dos diferentes modos de apreensão da realidade. Desse modo, as possibilidades de se produzir novas representações do espaço público, foram diminuídas.

Ao reconhecer um espaço público onde divergências e conflitos não sejam dissimulados ou deslegitimados, mas onde sejam negociados interesses diversos e direitos, a representação dos direitos confere um outro significado para a dimensão da democracia (SILVA, 1990, p. 35).

Com a privatização, qualquer emergência de conflitos proveniente da coexistência entre os diferentes grupos será considerada desvio da norma, baderna, arruaça ou vandalismo. Convém ressaltar que essa ideologia já vigorava na década de 70, principalmente nos Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado (PDDIs), cujo principal papel era inibir processos de apropriação, produção, uso e transformação do espaço urbano. Dessa maneira, era difícil para o cidadão tornar-se sujeito politicamente qualificado para o exercício dos seus direitos, através da negociação dos conflitos, pois o seu papel era o do usuário passivo do espaço público, sitiado pelos interesses do capital e pelas estratégias do Estado (DEMO, 2014).

No entanto, novas formas de apropriação do espaço público requerem a produção de novas subjetividades e uma reestruturação das relações entre o setor público e o privado. A análise de Telles (1994) corrobora essa perspectiva quando analisa o espaço público como o meio privilegiado para a negociação dos conflitos, para a redefinição dos interesses privados e, sobretudo, para a afirmação dos direitos do cidadão (TELLES, 1994).

Sem essa dinâmica, o espaço público permanecerá alienado, uma mercadoria permutável, inapropriado para a experiência democrática, porque seu uso será limitado pelas estratégias de reprodução dos interesses privados. E o resultado mais drástico dessa sobreposição do privado ao público pode ser verificado na distensão e fragmentação do tecido urbano que, segundo Nestor Reis, se tornou “uma colcha de retalhos de formas condominiais, isoladas entre si” (REIS, 2006, p. 45).

Conforme assinalamos nos aportes metodológicos, o sentido de tecido social urbano empregado ao longo desse trabalho, deriva da abordagem de Reis, que o associa às relações

entre o público e o privado e aos modos de uso e ocupação do espaço, seja esse de natureza pública ou privada. Todavia, o caminho para superar a fragmentação do tecido urbano passa por novas formas de apropriação do espaço público, por novos modos de usufruí-lo. Isso implica não apenas uma crítica às práticas hegemônicas do capitalismo, que buscam planificar as formas de uso do espaço urbano, mas em uma ação conjunta dos movimentos sociais, do setor público e do privado. A ação concertada desses diversos atores poderá viabilizar algumas alternativas ao “espírito” do capitalismo, que açambarcou além da esfera econômica, também a social, a política, a cultural, bem como as instâncias jurídica e científica, o mundo da web e outras mídias não digitais.

Através dessa ação multissetorial, será possível atravessar o campo de força das ideologias que reproduzem as várias formas de desigualdades, inclusive as que configuram as relações entre o espaço público e o privado, o tempo global, o tempo cotidiano e o tempo lúdico? Será possível, como pondera Cibeles Rizek, resgatar a cidade “como experiência social e como forma de instituição do mundo comum”, como espaço de mediação de conflitos e de movimentos sociais emancipatórios? (RIZEK, 2003, p. 89)

As possibilidades se tornarão viáveis na medida em que esses diversos atores da sociedade civil, da esfera pública e do setor privado, avancem no processo de limitar o ônus sociopolítico produzido pela flexibilização do capital.

A flexibilização acelera o tempo de giro do capital, isto é, aumenta a fluidez na circulação das mercadorias. A fluidez promove uma mudança qualitativa do espaço, que doravante, não se reduz ao aspecto material, mas agrega também a ação humana e perfaz um “conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações”. Não se restringindo a simples materialidade, “o espaço escapa ao domínio da necessidade e adentra o domínio da liberdade”, no sentido de que, sendo uma “categoria histórica” e, portanto, capaz de agregar novas variáveis no curso do tempo, o “espaço também está sujeito a reconfigurações constantes” (SANTOS, 2013, p. 46).

Uma nova reconfiguração do espaço público será abalizada menos pelo pragmatismo do mercado e mais pelas demandas sociais. A prioridade dos investimentos públicos em infraestrutura urbana e outros equipamentos públicos será menos um recurso que atrasa e

retarda o processo de acumulação flexível do capital, mas um indicativo de novos cenários urbanos, através dos quais, a pobreza e a exclusão socioespacial serão abordadas, a partir de outra ótica, como “impossibilidade de acesso à esfera da cidadania e uma questão pertinente às formas de civilidade e de sociabilidade política” e não como uma “determinação estrutural” (RIZEK, 2003, p. 89).

CAPÍTULO 3: MODOS DE “APROPRIAÇÃO” DO MINHOCÃO: CONTRADIÇÕES E PERSPECTIVAS

Nos capítulos anteriores, vimos alguns aspectos do modo de produção capitalista no seu estágio de industrialização fordista e na fase da reestruturação produtiva, no intuito de indicar alguns processos históricos, sociais e econômicos que foram desencadeados, sobretudo na cidade de São Paulo, bem como relacionar algumas de suas dinâmicas que determinaram e ainda determinam tanto a topografia da cidade quanto as múltiplas relações delas derivadas.

Os vários enfoques empregados para analisar as condições impostas sobre o tecido social pelas demandas do capital ainda serão utilizados para analisar, de modo mais específico, as relações lúdicas que se desenrolam sobre o Minhocão. O olhar mais de perto do Minhocão não significa isolá-lo da dinâmica hegemônica que movimenta a cidade, pois os eventos que ocorrem em escala macro, na maioria das vezes, atingem a esfera micro, embora a recíproca, raras vezes seja verdadeira. No que se refere às relações intersubjetivas e sociais, se pode afirmar que correm o alto risco de reproduzir as desigualdades e injustiças sociais, econômicas, políticas, culturais. A partir dos dados da pesquisa empírica, analisaremos os efeitos da cidade capitalista sobre o Minhocão e seu entorno. Em seguida, apontaremos alguns desafios teóricos e pistas de ação.

3.1 Dados da pesquisa empírica

Conforme indicamos na abordagem metodológica, partimos de uma amostra composta por cinquenta entrevistas. Os temas centrais eram referentes às seguintes questões: formas de uso do espaço, o futuro do Minhocão, o intervalo de tempo entre uma visita e outra, a procedência dos usuários, a atividade profissional.

O tema do espaço de lazer e do aspecto lúdico foi abordado diretamente por 31 pessoas, o que em dados percentuais corresponde a 62% dos entrevistados. O caráter degradado do espaço foi ressaltado apenas por 18%. Do total de 50 entrevistados, 39 responderam sobre o intervalo de tempo entre as visitas, o equivalente a 78% das respostas;

24 disseram que eram assíduos, ou seja, que todos os domingos participavam das atividades de esporte e lazer no Minhocão; 07 afirmaram que sua participação era periódica, isto é, não frequentavam o Minhocão todos dos domingos e 08 disseram que sua participação aos domingos era flexível, pois visitavam o Minhocão de modo irregular, algumas vezes aos domingos e outras vezes à noite. O percentual, respectivamente, foi o seguinte: 61,5%, 18% e 20,5%.

Sobre a localização, 12 responderam que eram moradores muito próximos do Minhocão, 21 eram residentes do entorno e 12 entrevistados se deslocavam de outros bairros circunvizinhos ou mais distantes. Em termos percentuais, 26,5%; 47% e 26,5%, respectivamente.

Em se tratando do futuro do Minhocão, 42 % eram favoráveis à construção do Parque Linear e 33% preferiam a conservação do modo atual, enquanto 24% apontaram o desmonte como solução. Do total, 66% dos entrevistados se posicionaram sobre a questão.

O fator trânsito foi mencionado por 30%, na maioria das vezes, para salientar que além de pedestres, também utilizavam o Minhocão, durante a semana, como motoristas. A questão de fundo era: sem o Minhocão para escoar o fluxo dos veículos, o trânsito na cidade se tornaria ainda mais caótico.

Em menor proporção, outros aspectos também foram levantados, sobretudo relacionados aos moradores sem-teto (8%) e os usuários de droga (12%). Entretanto, de forma tácita, essa questão circundava o Minhocão, não apenas espacialmente, mas no âmbito sócio-político, considerando que nas conversas informais (não gravadas), os transeuntes que desfrutavam da rua do lazer se referiam a esses grupos com temor, como se a presença incomodasse. Em suma, esses grupos eram vistos como perigosos.

Alguns entrevistados indicaram a sua atividade profissional, a saber: professores, jornalistas, psicólogos, sociólogos, comerciante, advogados, estudantes universitários, dentistas, publicitários e alguns funcionários do setor de serviços: gerentes de vendas, recepcionistas, assistentes administrativos e corretores.

Sobre esse último aspecto, Pasternak e Bógus (2015), através de análise da estrutura social do território metropolitano de São Paulo, entre 1980 e 2010, atestaram um aumento dos profissionais de nível superior e dos trabalhadores do setor terciário, bem como “uma diminuição dos trabalhadores do setor secundário, ligados à indústria de transformação” (PASTERNAK; BÓGUS, 2015, p. 153). No entanto, apesar do aumento de profissionais com nível superior, os salários não foram compatíveis com o grau de escolaridade e as melhorias na qualidade de vida foram pouco significativas.

Nesse sentido, convém ressaltar que os usuários do Minhocão, aos domingos e feriados, apesar da grande variedade dos grupos e subgrupos, pertencem, em sua maioria, aos estratos médios. Para esses estratos, os espaços públicos de lazer ou estão distantes e tornam difícil o acesso, ou se estão próximos, são precários em termos de equipamentos e manutenção. Em algumas localidades, os espaços de lazer são quase inexistentes.

A localização se torna um fator importante quando o assunto é a reestruturação espacial. Os moradores que moram um pouco mais afastados, que não pertencem à vizinhança mais imediata, se mostraram favoráveis à manutenção do Minhocão como espaço misto para carros e pedestres. Essa posição se justifica porque esses moradores utilizam a via elevada para o lazer e como via de passagem para os veículos. Os moradores mais próximos, que compartilham de uma vizinhança conjugada com o Minhocão, entretanto, são favoráveis, em sua maioria, ao desmonte da estrutura. Tal posição se justifica pela exposição sucessiva aos altos níveis de poluição sonora, pela agitação da especulação imobiliária e pelo grande fluxo dos veículos nos horários regulares.

Os usuários que defendem a conservação bimodal do Minhocão nos remetem à lógica na qual a cidade dos fluxos é planejada e replanejada, *ad aeternum*. A dinâmica dos fluxos que assola São Paulo, seja o dos veículos ou do capital global, além de atingir o recorte socioespacial, a percepção do tempo cotidiano, as condições do trabalho, as políticas públicas e os processos culturais, também interfere no tempo do lazer das pessoas. No Minhocão, o tempo lúdico não está alheio ao desvario da cidade dos fluxos.

3.2 Efeitos da cidade capitalista sobre o Minhocão

a) Espaço “legal” e espaço “informal”

Os efeitos da divisão dual entre cidade “legal” e cidade “informal” podem ser observados com relação ao Minhocão, que constitui espaço legítimo para os usuários que o utilizam como motoristas ou como pedestres e espaço “informal” para os moradores de rua e usuários de drogas. Alguns entrevistados convergem nessa questão.

A derrubada do Minhocão resolve o problema dos mendigos, da sujeira e da segurança. (Pequeno comerciante do entorno);

Se os moradores de rua subirem a rampa, o Minhocão não será muito “visitável” para a maioria das pessoas, que preferirão não vir mais. (Moradora da Barra Funda que vem correr aos domingos);

A construção do Parque fará do Minhocão uma segunda Cracolândia. (Moradora de prédio ao lado do Minhocão);

O uso de droga é um dos maiores problemas. Ao entardecer e à noite, o uso é frequente. (Moradora do entorno).

A relação com os moradores sem tetos e com os usuários de droga pode ser um indicador do modo como o Minhocão e seu entorno reproduzem a desigualdade socioespacial, espalhada por todo o tecido urbano. Ainda que a Prefeitura procure higienizar a área, essas pessoas “perigosas” sempre retornam, a exemplo de “Seu” José, que durante o período de lazer, ocupa a rampa próxima ao Metrô Marechal, construída para ser uma rampa anti-mendigo, com o propósito de evitar o uso dos vãos do Minhocão, estratégia semelhante à utilizada com os bancos da Praça da Sé (MARTINS, 1997).

Esses usuários pertencem às “classes perigosas” – *underclass*. Com o processo de gentrificação estratégica, colocado em marcha pelo mercado imobiliário, nota-se uma tendência de criminalização da pobreza e normatização do trabalho precário, principalmente no modo como os usuários do Minhocão e os moradores locais se referem aos grupos de sem-teto que ocupam parcelas do piso inferior. O trabalho informal dos vendedores de água de coco não deixa de ser precário, mas o “trabalho” de “Seu” José atinge um nível de precariedade ainda maior. “Seu” José é um morador de rua, que durante a semana, recolhe objetos como caixotes de madeira, caixas de papelão, latinhas de refrigerante e amontoa-os

nos vãos e gretas do Minhocão. Uma vez por semana, o “japonês” passa com a perua – toda terça e sexta-feira – e compra o material a um preço módico, para depois revendê-lo no Ceasa, por um preço mais elevado. A operação ocorre também aos domingos, onde os possíveis compradores são os vendedores da barraca de água de coco. “Seu” José, aos domingos e feriados ocupa a rampa de acesso ao Minhocão, em frente ao Metrô Marechal Deodoro e sempre se refere ao desrespeito sofrido quando trabalhava de pedreiro em grandes firmas que nunca fizeram o acerto dos seus direitos trabalhistas. Aos 62 anos – “falta pouco tempo para eu conseguir a aposentadoria”, seu maior desejo era retornar para sua terra natal, a Paraíba. Na última entrevista, realizada em 25 de abril de 2015, porém, o maior desejo de “seu” José tinha mudado: *“Lá no sertão da Paraíba o negócio está feio, só tem seca e água salgada. Eu me acostumei em São Paulo e vou morrer aqui mesmo. Eu penso em ir na Paraíba, mas só para passear”*. Na esperança de conseguir sua aposentadoria e uma moradia popular em “Vila dos Remédios”, que o governo prometeu entregar até o fim do ano, “Seu” José afirma que vai continuar com o seu “negócio” para ganhar uns “trocos”, que é mais lucrativo que na Paraíba, onde o dia de serviço sai a R\$ 5,00. Ele ainda acrescenta que o povo paraibano só não passa fome por causa da cesta básica recebida do governo. E mesmo assim, tem gente que sobrevive de rapadura e biscoito (Depoimentos recolhidos ao longo da pesquisa de campo).

Com efeito, o mercado imobiliário, com o objetivo de “revitalizar” a área, desenvolve projetos de construção de prédios verticais às margens do Minhocão. E alguns moradores e inquilinos atuais terão que se mudar, inevitavelmente. Mas para onde? Uma das opções de moradia será a região dos mananciais e áreas de proteção ambiental, aumentando o número de moradias precárias e irregulares nas mais de duas mil favelas dispersas em várias faixas de saneamento de córregos e encostas íngremes (BONDUKI, 2004). Nos anos 90, a população morando em áreas irregulares aumentou 20% - no início da década de 80, essa taxa correspondia apenas a 1% da população (TASCHNER; BÓGUS, 2000, p. 265).

O movimento “São Paulo sem Minhocão”, apoiado em estimativa do SECOVI – Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais em São Paulo – afirma que se o Parque Linear, aprovado pelo Novo Plano

Diretor, através do Projeto de Lei 10/2014,³⁵ for construído, os imóveis e aluguéis do entorno mais imediato serão mais valorizados do ponto de vista do mercado imobiliário, com uma taxa percentual de aumento variável entre 70 a 120%. Levando em conta que aquela região é formada por moradores de baixa e média renda, essa reconfiguração espacial poderá afastar muitos inquilinos ou proprietários atuais.³⁶ O Parque Linear High Line, em Nova York, maior referência para a possível criação do Parque Linear Minhocão, provocou impactos semelhantes aos apontados acima. Devido ao aumento excessivo dos preços das propriedades e dos aluguéis, somente os ricos e as classes médias altas puderam manter suas moradias naquela localidade (HARVEY, 2014).

Se observarmos o número dos empreendimentos que crescem nas imediações do Minhocão, talvez os setores coligados ao mercado imobiliário já tenham elaborado uma planilha da margem de lucro que será possível agregar, considerando as mudanças socioespaciais em curso e o potencial construtivo da região. Na Avenida Amaral Gurgel, a 5 metros do Elevado, esquina com a Rua Santa Isabel está situado o empreendimento “Helbor Trend Higienópolis”, bem como o anúncio de um breve lançamento pela MAC, construtora e incorporadora, para a venda de estúdios com 1 dormitório. A 200 metros do Metrô Marechal Deodoro, na Rua Olímpia de Almeida Prado, n. 27, encontra-se o escritório para a venda de títulos de propriedade, local onde futuramente será construído o “Cosmopolitan Higienópolis”. Na Avenida São João, esquina com a Rua Paineiras, pode-se verificar o empreendimento “Cosmopolitan Santa Cecília”.

Com as possíveis mudanças que ocorrerão no Elevado e no seu entorno, outra questão inquieta a maioria dos entrevistados: com a interrupção gradativa dos veículos sobre o Minhocão, quais alternativas para o trânsito?³⁷

³⁵ Entretanto a possível construção do Parque levanta uma grande polêmica sobre o futuro do Elevado. Uma moradora de um dos prédios contíguos ao Elevado - durante evento ocorrido no Minhocão no dia 19.10.14, sobre a possível construção do Parque, com a presença de Nabil Bonduki, Leão Serva e Athos Comolatti, e no qual somente as “autoridades” tiveram direito à voz - procurou uma cinegrafista que documentava o evento e elencou uma lista de dificuldades e problemas que os moradores continuariam a enfrentar, ainda que o Minhocão se tornasse Parque: “É muito fácil morar nos Jardins e vir aqui dizer o que é melhor para nós que vivemos aqui dia e noite”.

³⁶ Disponível em: <www.desmonteminhocao.blogspot.com.br>. Acesso em: 02 jan. 2015.

³⁷ Em 2013, a CET, através da pesquisa sobre o Desempenho do Sistema Viário Principal – DSVP - apresentou os seguintes dados de velocidade sobre o Minhocão nos horários de pico da manhã (7h00 e 10h00) e tarde (17h00 e 20h00): No período da manhã, no sentido bairro-centro a velocidade média dos automóveis sobre o Minhocão era de 29 Km/h e no sentido centro-bairro era de 38,5 Km/h. No período da tarde, no sentido

O Minhocão é uma via de acesso que eu utilizo diariamente para acessar a zona Oeste. Eu moro na zona Leste e não sei como será minha vida sem o Minhocão porque ele me ajuda muito. No fim de semana eu venho assiduamente para caminhar ou andar de bicicleta. Eu sou favorável à construção do Parque Linear, mas não vejo alternativas para os que utilizam o Minhocão como via de acesso entre a zona Leste e a zona Oeste. (Entrevista³⁸ concedida no dia 19 de outubro de 2015).

A preocupação com o aspecto funcional do Minhocão atinge outros usuários do Minhocão, pois afinal de contas, essa obra foi construída para desafogar o trânsito:

Está ótimo do jeito que está. Desativar o Minhocão vai atrapalhar mais ainda o trânsito. Se virar Parque Linear, como ficará o trânsito? (Entrevista do dia 13 de abril de 2014).

O Minhocão é bom apesar da poluição doida; não imagino São Paulo, com o trânsito caótico, sem o Minhocão. É um fluxo de veículos e se cortar, o que fazer com o trânsito de SP? (Moradora em 17 de agosto de 2014).

Uma das propostas ventiladas seria a recuperação da antiga Operação Lapa-Brás, que se tornaria possível através do enterramento de linhas da CPTM e da construção de uma nova via que faria a ligação entre as zonas oeste e leste. Entretanto, no meio do percurso está situada a favela do Moinho. Se essa Operação vier a ser colocada em vigor, a destinação dos moradores poderá seguir o mesmo procedimento aplicado na favela do Jardim Edith, localizada entre a Marginal do Rio Pinheiros e a Avenida Luís Carlos Berrini, e com mais de 3 mil famílias e 68 mil metros quadrados. Contrariando os discursos oficiais, que prometiam a realocação total dos moradores, apenas 12% das famílias conseguiram se instalar nas unidades habitacionais do Projeto Cingapura (FIX, 2001). A maioria se deslocou para a Represa Guarapiranga, área de proteção ambiental.

b) Espaço “funcional” de consumo

A circulação dos carros torna o Minhocão espaço “funcional” por excelência. Todavia alguns eventos ratificam esse uso quando reproduzem as práticas econômicas e

bairro-centro a velocidade era de 23,6 Km/h e no sentido centro-bairro era de 13,5 Km/h. Disponível em: <www.cetesp.com.br>. Acesso em: 14 maio 2015.

³⁸ Embora se utilize o termo “entrevista”, o que de fato foi recolhido no campo de pesquisa se trata mais de depoimentos curtos, incursões verbais apressadas e opiniões, na maioria das vezes, bem pontuais. Uma das propostas era que o usuário manifestasse seu ponto de vista sobre o Minhocão como “espaço” de lazer.

políticas oriundas da “parceria” entre o capital e o Estado. Quando isso ocorre, o espaço se torna homogêneo, fragmentado e hierárquico, circunscrito à especulação imobiliária (FERREIRA, 2007).

Com efeito, esse uso funcional também impede que o espaço se torne um território. Félix Guattari apresenta uma distinção relevante:

Os territórios estão ligados a uma ordem de subjetivação individual e coletiva; o espaço está ligado às relações funcionais de toda espécie. O espaço funciona como uma referência extrínseca em relação aos objetos que ele contém, ao passo que o território funciona em relação a uma ordem intrínseca com a subjetividade que o delimita (GUATTARI, 1985, p. 110).

Na ausência dessa dinâmica subjetiva, causada pelo uso “funcional”, o espaço se torna “abstrato”, “um espaço liso”. Esse processo atinge outros equipamentos coletivos, que são colocados a serviço dessa tarefa de tornar liso o território a fim de legitimar as relações funcionais do espaço com os demais conjuntos sociais. Com a reestruturação produtiva da cidade capitalista, esses equipamentos ganharam força e o poder de redefinir o território em função da economia externa. A economia interna, que poderia funcionar como uma espécie de “máquina de subjetivação coletiva” fica truncada e dificilmente pode atuar em outra escala, a não ser em “microterritórios”, que surgem quando alguns equipamentos se “desviam” da sua função estratégica preponderante (GUATTARI, 1985).

A feirinha gastronômica, realizada sobre o Minhocão, em alguns aspectos incrementa esse processo de “alisamento”, ao menos no trecho próximo à rampa do Metrô Marechal Deodoro. Enquanto evento promovido por “*Benê Food Des Arts*”, sediado na Rua Teodoro Sampaio, 1027, dentro de um estacionamento, com a proposta de multiuso do espaço, a feirinha pode agregar outra dinâmica, tendo em vista a agenda cultural, que consta de atrações musicais, oficinas e performances artísticas, além de uma parceria com o projeto “Transformando Sucata em Cidadania”, que tem por meta o incentivo de ações sustentáveis em todas as edições do evento.³⁹ Sua gastronomia sofisticada contém, dentre outras iguarias, *candy crush ice*; *furikake japanese daily food*; *original brownie brasil* e *taps beer truck*. A alimentação está disponível em barraquinhas e através dos *food trucks* – caminhões de

³⁹ Disponível em: <br.blastingnews.com>. Acesso em: 07 mar. 2015

alimentos – um fenômeno que atinge várias cidades dos Estados Unidos. É comida de rua de qualidade, com boa infraestrutura e condições higiênicas adequadas, inclusive coleta seletiva do lixo e uso de banheiros químicos.

Entretanto, outros aspectos podem ser destacados quando a feirinha ocupa o Minhocão no tempo do lazer: ela ocorre em apenas um trecho muito pequeno e costuma atrair pessoas de outras regiões que se deslocam, motivadas pela oferta dos produtos da feirinha e não pela localização do espaço. Das 20 pessoas que foram consultadas sobre o evento, no dia 08 de março de 2015, várias responderam que estavam ali pelos motivos apresentados acima. Para 80% dos entrevistados que comumente frequentam o Minhocão, a feirinha era boa porque proporcionava maior tempo acumulado sobre o Minhocão, tendo em vista que não era preciso se ausentar do espaço para comprar comida. Apenas uma pessoa se posicionou, de modo crítico, sobre a questão dos preços pouco acessíveis para a maioria dos frequentadores do Minhocão.

As iniciativas culturais seriam melhores que a feirinha, voltada para a comida, pois este tipo de evento exclui quem não tem dinheiro. Não é um evento voltado para a comunidade, mas para quem pode pagar. A feirinha não deixa de ter seu valor, apesar de não integrar a comunidade e ser menos democrática que um evento cultural gratuito.
(Moradora do entorno)

De certa maneira, a fala acima nos remete ao conceito de cultura popular desenvolvido por Milton Santos, que ao invés de buscar uniformidade e gerar indiferença quanto ao meio ambiente circundante, como propaga a cultura de massa, aponta para as relações vitais que o homem cria com seu entorno. A cultura de massa e a cultura popular “colaboram e se atitam, interferem e se excluem, somam-se e se subtraem, num jogo dialético sem fim” (SANTOS, 2012, p. 86). Sobre essas relações entre as pessoas e o espaço imediato, Sawaia (1995) acrescenta que há um entrelaçamento entre a subjetividade humana e aquela que é produzida pela dinâmica espacial. Não obstante, o espaço construído extrapola sua dimensão material, pois além de produzir discursos, também pode manipular impulsos cognitivos e afetivos próprios (SAWAIA, 1995).

Esse lugar não deve ser demolido, pois é um lugar de lazer da gente e dos nossos filhos [...] Eu venho todos os dias para caminhar; nos domingos eu trago a família inteira para caminhar, andar de bicicleta ou patins. Aqui, durante oito meses de caminhada, eu perdi 23 quilos, por isso eu sou a favor que o Minhocão continue desse jeito. Se forem construir o Parque, eu não sei se a população vai ter essa liberdade de andar aqui com a mesma segurança, de encontrar pessoas, cumprimentar e fazer amizades. (Moradora do entorno, em entrevista realizada em 15.02.15)

Eu acho muito prazeroso caminhar aqui à noite, porque você pode caminhar, ficar parado observando o céu ou ver um grupo de pessoas conversando ou correndo. No meio desse tumulto do centro, o Minhocão quando está fechado para os carros traz uma sensação de liberdade, pois aqui eu posso correr, deitar neste vão (canteiro central), conversar com as pessoas. É como se aqui fosse um refúgio. Se virar parque poderá ficar melhor ainda. (Moradora do entorno durante entrevista no dia 08.03.15)

Apesar da feirinha produzir essa “ilhota” de consumo, que apenas alguns podem desfrutar, as outras atividades seguem seu ritmo nas demais áreas do Elevado. Esse fato nos leva a perguntar sobre a possibilidade de se criar “pontes” entre os usos lúdico e funcional, entre os “fixos de natureza privada e os fixos de natureza pública” (SANTOS, 2012 a), de modo que o setor público aumente sua margem de autonomia em relação ao setor privado e se torne agente regulador do uso funcional e utilitário. A prioridade do uso funcional sobre outras formas de uso do espaço público se torna uma das principais causas do processo de fragmentação do tecido social urbano. O grande desafio para o desenvolvimento da democracia socioespacial seria inverter essa equação. Sem esse salto qualitativo, o cidadão continuará a sentir na própria pele os efeitos produzidos pelo ambiente urbano, coordenado pelo capital financeiro, principalmente o imobiliário. Se a carapaça ideológica que esconde os conflitos reais – conforme acenamos no segundo capítulo no tópico sobre a privatização do espaço público – se tornar menos rígida, talvez, a superação das divisões socioespaciais, que isolam grupos e pessoas, seja no Minhocão ou noutros espaços da cidade, se torne mais tangível.

3.3 Desafios teóricos e pistas de ação

Nesse tópico, indicaremos alguns desafios teóricos e pistas de ação que implicam outros modos de enunciar as relações sociais no espaço urbano, a busca de novas equações entre as várias temporalidades, o lúdico e o funcional, a questão do valor de uso e o valor de troca. Se em sua dimensão lúdica, o Minhocão pode se tornar um espaço que promove a interação dos diversos atores sociais, todavia, na outra face da medalha, se verifica seu uso “funcional” que imprime um caráter “abstrato” ao espaço, marcado pela reprodução da dinâmica do capital. Nesse sentido, não se pode negar que existe no Minhocão uma tensão, muitas vezes encoberta pelo manto ideológico, entre o valor de uso e do valor de troca, entre o uso lúdico e o uso “funcional” e os vários modos de percepção do tempo. Todavia, se faz necessário “descortinar” essas tensões para que venham à lume, sem o caráter negativo no qual foram revestidas, mas como possibilidade crítico-criativa, capaz de gerar novos rumos para os impasses que a cidade capitalista impõe aos cidadãos, inclusive aos usuários do Minhocão.

Apesar de o novo Plano Diretor avançar na produção de um discurso mais condizente com essas questões e, ainda que indique algumas propostas alternativas, não aborda diretamente as tensões e os conflitos entre os vários sujeitos durante o uso do espaço público.

a) As Propostas do novo Plano Diretor

O Novo Plano Diretor (PDE), aprovado em 31 de julho de 2014, pretende ser um “*marco regulatório*” da política urbana que sempre acompanhou o crescimento desigual de São Paulo, sobretudo pela ênfase dada ao uso social do solo urbano e à questão da mobilidade entre os bairros. O atual Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano, Fernando de Mello Franco afirma que: “o Plano propõe uma estrutura urbana em rede, relacionando moradia, emprego e transportes; concilia desenvolvimento com preservação e garante a diversidade do uso do território” (FRANCO, 2014).

Ao tratar da questão territorial, por exemplo, o novo PDE faz uma distinção entre as macrozonas e as macroáreas: “áreas homogêneas que orientam, ao nível do território, os objetivos específicos de desenvolvimento urbano e aplicação dos instrumentos urbanísticos e ambientais”.⁴⁰ As macrozonas podem ser divididas em dois tipos básicos: de estruturação e qualificação urbana e de proteção e recuperação do ambiente. As quatro macroáreas são assim tipificadas: de estruturação metropolitana; de urbanização consolidada (para tratar de assuntos relacionados ao quadrante sudoeste, sobretudo a forte saturação viária); de qualificação da urbanização e de redução da vulnerabilidade urbana, que tem por finalidade a regulação fundiária dos assentamentos urbanos precários.⁴¹ Enquanto proposta, o discurso se mostra impecável; o perigo maior é que venha a sucumbir no voluntarismo ou na fórmula que Maricato sempre emprega: ideias fora do lugar e lugar fora das ideias.

Com efeito, o novo PDE poderá desenvolver políticas públicas através de novas operações urbanas menos setorializadas e mais abrangentes do tecido social. Oxalá colabore também no processo de reestruturação do planejamento urbano, que ainda é regido por um modelo urbanístico antiquado e de forte cunho patrimonialista, a fim de que algumas mudanças sejam delineadas no âmbito estrutural e político, haja vista os grandes impasses acarretados pelo desenvolvimento urbano nos moldes do capital financeiro: imensos congestionamentos, a crise hídrica, a poluição, a especulação imobiliária, o aumento dos aluguéis acima da inflação, a má qualidade do transporte público. Ao equacionar essas e outras questões sociais, o Novo Plano oferece uma bússola aos órgãos públicos, empresas e sociedade civil, contribuindo para a elaboração de respostas plausíveis a curto, médio e longo prazo, bem como o fomento de políticas públicas capazes de regular e não avalizar as demandas do capital. Nesse sentido, o novo PDE cumprirá menos um papel ideológico e se tornará mais um instrumento de orientação da gestão e da reinvenção dos espaços públicos. (VILLAÇA, 1999).

O novo PDE pode ainda se tornar um referencial de análise para a esfera jurídica, que nesse processo de reconstrução democrática do tecido urbano, poderá desempenhar um

⁴⁰ Novo Plano Diretor (2015), Título II, Da ordenação Territorial, Capítulo I, Artigo 9º. Uma macrozona se constitui de uma divisão territorial do Município, de acordo com critérios pré-estabelecidos, que considera as características ambientais e geológicas relacionadas à aptidão para a urbanização. A macroárea é também uma divisão territorial que considera as características urbanas, ambientais, sociais e econômicas similares em relação à política de desenvolvimento urbano.

⁴¹ Ibid. Artigo 10, Parágrafo 1º.

papel crucial, não permitindo que as Leis sejam flexíveis com os interesses privados: “Como sempre, no Brasil, a lei tem sido aplicada de acordo com as circunstâncias. Não é pouco frequente observar que há juízes que não conhecem leis urbanísticas, especialmente quando se trata de despejos de favelas ou de comunidades pobres, de um modo geral”. (MARICATO, 2013).

Ainda no Título II, Capítulo I, o novo PDE assinala que: a) o transporte coletivo deverá ser visto como um “eixo de transformação urbana”, que se tornará exequível através do “adensamento demográfico e urbano”; b) articulação de políticas públicas, cuja prioridade será atender aos direitos de cidadania, bem como reduzir a desigualdade socioterritorial, além de gerar “novas centralidades em regiões menos estruturadas” (art. 9º, II, item d); c) o crescimento da cidadania poderá ser aquilatado através da oferta e distribuição dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas entre os distritos (art. 10, parágrafo 2º).

No que se refere ao sistema de mobilidade urbana, o novo PDE aponta para uma melhoria e complementação, sem excluir do horizonte a possibilidade de construir novos agenciamentos entre a infraestrutura viária e o tecido urbano e social. Apesar de não apresentar soluções mais estruturais para o sistema viário, pois, diga-se de passagem, a sua natureza não é ser operacional, o Novo PDE apresenta algumas pistas de ação a curto e médio prazo que poderão favorecer a “integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade e sinalização adequada” (Art. 14, parágrafo único, item II).

Especificamente, em relação ao Minhocão, o novo Plano Diretor, através da Lei 16050, artigo 375, decretou a “gradual restrição ao transporte individual motorizado”. Enquanto alguns grupos ainda se posicionam a favor da conservação da estrutura bimodal atual, outros defendem a criação de um Parque Linear, a exemplo do High Line de Nova York. Outros grupos ainda são favoráveis ao desmonte da estrutura, pois essa causou uma ruptura com o tecido urbano e produziu uma relação desconexa entre território, espaço público e comunidade. O presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, José Armênio Brito Cruz, aponta para a resignificação do Minhocão para além da dicotomia parque/demolição: “O chão do Minhocão é público, e este solo é um grande problema. Não

bate sol nunca, acumula fumaça e poluição, e ao mesmo tempo é um lugar protegido para quem mora na rua”.⁴²

b) Tempo global e tempo lúdico

Para Mafessoli (2003) e Bauman (2008), o tempo global pode ser denominado de “pontilhista”⁴³, dado que se caracteriza por uma enorme multiplicidade de “instantes eternos”, eventos, incidentes, acidentes, aventuras, episódios. Na cidade global, o tempo e o espaço, mais que cindidos, tendem a ser imperceptíveis, pois a ideologia do consumo e a “cultura” da pressa que a assola, produzem um espaço atomizado e um indivíduo cada vez mais apartado das dinâmicas da vida social e de seu papel histórico-crítico. No bojo dessa economia política, que movimenta o espaço urbano e está sujeita às mudanças repentinas do mercado global, emerge o trabalhador desprovido de “relações mais constantes e objetivos duráveis”, que apela para uma visão irônica de si e do mundo, já que não vê solução viável nem a curto ou médio prazo que inverta esse processo de “corrosão do caráter” e a reprodução dos controles sociais da força de trabalho. Conforme analisa Richard Sennett: “o tempo nas instituições e para os indivíduos não foi libertado da jaula de ferro do passado, mas está sujeito a novos controles do alto para baixo; o tempo da flexibilidade é o tempo de um novo poder” (SENNETT, 2012, p. 69). O que fazer quando o empenho parece estar subsumido ao desempenho, o espetáculo e o fluxo das imagens parecem engolfar a realidade desbaratada do cotidiano? Na concorrência entre as empresas, a imagem produzida se torna um elemento imprescindível. No campo da política, da arte, da cultura, a imagem substitui o princípio da realidade.

O que sustenta o olhar irônico e derrisório, assinalado por Sennet (2012) é o declínio da pertinácia e do compromisso político, por um lado, e o apogeu do pragmatismo e do rendimento econômico a qualquer custo social, por outro, que insiste em dividir a cidade

⁴² MEKARI, Danilo e NOGUEIRA, Pedro. Viaduto, parque ou demolição: o que São Paulo fará como Minhocão. Disponível em: <portal.aprendiz.uol.com.br>. Acesso em: 12 maio 2014.

⁴³ O pontilhismo foi um movimento artístico, surgido no final do século XIX, sob a égide do positivismo, no qual tomou parte George Seurat, que visava imprimir na obra de arte o rigor científico. Importante salientar o modo como o espaço e o tempo foram retratados. Para os pontilhistas, o espaço não era definido por uma perspectiva euclidiana: não sendo um vazio, e sim uma massa de luz, o espaço tinha a tendência de se expandir, de apresentar-se como um globo de substância atomizada e vibrante. Seurat, ao contrário dos impressionistas, pretendeu esvaziar a concretude física das coisas em função de uma teorização do espaço (MAFESOLLI, 2003; ARGAN, 1992).

capitalista em zonas opacas, onde moram os pobres e enclaves fortificados, verdadeiros *bunkers* onde se escondem os ricos.

As áreas ‘luminosas’ se justapõem, superpõem e contrapõem ao resto da cidade, onde vivem os pobres, nas zonas urbanas ‘opacas’. Estas são os espaços do aproximativo e não (como as zonas luminosas) espaços da exatidão, são espaços abertos e não espaços racionalizados e racionalizadores, são espaços da lentidão e não da vertigem (SANTOS, 2013, p. 79).

Luz e velocidade parecem ser vasos comunicantes que balizam os trajetos da classe média e dos ricos que, além de contribuir para o aumento dos índices de pobreza no tempo presente, também “eliminam qualquer orientação para o futuro”. A opacidade e a lentidão estão interligadas no mundo dos pobres que, a duras e penosas labutas cotidianas, procuram desafiar a perversidade do tempo rápido do capital em sua versão pontilhista.

Com efeito, dessas “zonas opacas” surgem outra percepção do tempo. Apesar das desigualdades sociotemporais, assincronias, arritmias e condicionamentos recíprocos entre o tempo e o espaço, o fruir pode vir à baila e trazer consigo toda uma carga de horizontalidades.⁴⁴ Veras (2001) acena para outras modalidades de percepção do tempo, capazes tanto de desafiar a hegemonia do tempo metropolitano sincronizado com o tempo do capital transnacional quanto de oferecer balizas para as diferentes classes sociais concatenarem, significarem e projetarem as experiências cotidianas. Matos (1997), dialogando com Walter Benjamin e a Escola de Frankfurt, também tece uma crítica da fluidez e de seus processos de aceleração sem tréguas, bem como da racionalidade instrumental:

Marcando com toda a virulência a sociedade à sua imagem, o capital criou sua alteridade, o proletariado revolucionário. As lutas deste último representam uma maneira de recuperação, quantitativa e qualitativamente, do tempo e dos objetos de que são expropriados nas fábricas e no espaço social (MATOS, 1997, p. 125).

⁴⁴ O termo está proposto aqui na mesma acepção de Santos (2013, p. 51), ou seja, como “o domínio de um cotidiano territorialmente partilhado, com tendência a criar suas próprias normas, fundadas na similitude ou na complementaridade das produções e no exercício de uma existência solidária”. O autor ainda assinala que a lógica econômica não é abolida, mas coexiste com a produção de uma qualidade política.

A dinâmica pendular é a regra geral. A fluidez e a fruição demarcam o espaço urbano, bem como as percepções do tempo. O Minhocão, ainda que seja um marcador do tempo do capital (autopista para a circulação de veículos), pode, através das dinâmicas lúdicas (lazer, esporte e outras expressões artísticas) desafiar a hegemonia do tempo do capital ou, de modo insuspeitado, a reafirma? Voltaremos nesse ponto mais adiante.

O tempo lúdico se apresenta como o avesso do tempo apressado do capital, marcado pelo escoamento das mercadorias e do trabalho abstrato, onde “o homem se torna a carcaça do tempo. Não é uma hora de homem que vale a hora de outro homem, mas o homem de uma hora vale um outro homem de uma hora” (MARX apud MATOS, 1997, p. 118). Ao contrário do tempo do capital, medido pela racionalidade instrumental que aliena o trabalhador de seus sentidos, o tempo lúdico opera à margem do meramente quantitativo. Nele, a ditadura de Cronos, com seus relógios que transformam o tempo em coisa, em objeto, em lucro e mais valia, é colocada entre aspas ou em suspensão. Desse modo, o tempo lúdico pode tecer outras temporalidades, através das quais a experiência do encontro pode ganhar outros significados.

O corpo se torna um operador do tempo lúdico quando, além de sua base biológica, passa a ser visto a partir de uma perspectiva político-cultural. Nenhum agenciamento entre o corpo e o espaço se produz sem que haja uma dinâmica político-cultural subjacente. No caso do Minhocão, quando o corpo entra em cena, acrescenta outra modalidade de uso e outro modo de percepção do tempo. O que antes era via de tráfego de automóveis se torna lugar de passagem para as pessoas e suas práticas lúdicas.

Com efeito, o tempo lúdico favorece a emergência de alguns movimentos político-culturais que buscam resgatar o uso cidadão do espaço público, como lugar da fruição e do encontro, espaço aberto para o usufruto de toda a população. Um exemplo pertinente dessa empreitada pode ser encontrado no Projeto “Ervas São Paulo”, contemplado como o prêmio FUNARTE – Mulheres nas artes visuais – que embora se realize sobre o Minhocão durante os domingos e feriados, pode ser visto como amostra da cidade que queremos.

De acordo com Laura Lydia, um dos objetivos do Projeto é contrapor os detalhes mais ínfimos e ocultos com a complexidade de São Paulo, suas grandes construções e as

inter-relações humanas, culturais e sociais. O projeto nasceu das caminhadas de Lydia junto com a filha sobre o Minhocão. A proposta consiste em observar as miudezas que crescem sobre o solo infértil e impermeável do Minhocão e descobrir se nessa paisagem alguma espécie de vida pode surgir. Lydia e sua equipe notaram que “uma pequena fissura no concreto, expondo o solo fértil à superfície, ou um aglomerado de matéria orgânica no canto da sarjeta, viram abrigo de pequenas sementes que conseguem sobreviver e brotar”.⁴⁵

Em entrevista, realizada em 25 de janeiro de 2015, a pesquisadora me relatou o seguinte:

Sempre olhei este espaço como um mar de concreto, totalmente árido, estéril, que é uma negação da natureza, na verdade. E me chamava muito a atenção como as pessoas ocupam muito rapidamente o lugar quando ele não é ocupado pelos carros. Como domingo não tem carro, o local se tornou um lugar para as pessoas caminharem. Eu fui observando que brotam muitas plantinhas neste lugar, que são chamadas de ervas daninhas, algumas inclusive muito bonitas, com flores roxas e amarelas. Eu fui percebendo estas plantinhas como uma metáfora da vida. Elas estão brotando neste espaço que não é para elas, mas se tiver uma rachadura e um pouquinho de matéria orgânica Como as pessoas, que basta não ter carro, elas ocupam. A vida pulsa. As pessoas, assim como as plantas querem ocupar, pois basta abandonar uma cidade, que em pouco tempo as plantam tomam conta.

Com efeito, em menos de um mês após a primeira fase do mapeamento das plantas que cresciam escondidas no Minhocão, a limpeza pública arrancou todas. Todavia algumas teimaram em brotar. E o desenho delas indicando o seu nome científico permaneceu como memória de sua existência no espaço.

É possível fazer uma relação entre a espontaneidade das plantas e a luta por novos territórios na sociedade. A persistência das ervas é uma metáfora da presença do homem no espaço, em busca do direito à vida, do direito à cidade.⁴⁶

⁴⁵ Disponível em: <www.ervassp.com>. Acesso em: 26 jan. 2015.

⁴⁶ Disponível em: <www.ervassp.com>. Acesso em: 01 mar. 2015.

Ilustração 4: Mapeamento das plantas

Fonte: www.ervassp.com

Em termos de ações práticas e coordenadas e considerando o cabedal de conhecimento técnico e analítico produzido tanto nas universidades, como nas várias instâncias do governo ou nos diversos movimentos sociais, como ampliar esse uso cidadão do espaço urbano agenciado pelo tempo lúdico?

Apesar de muitos textos apresentarem uma boa performance analítica, “alguns governos tendem a desconsiderá-los, quando não deturpam a sua base contextual, com o objetivo de impedir a realização de mudanças, que se tornariam viáveis mediante o acúmulo das ideias, das lutas e da construção social” (MARICATO, 2012, p. 164). Como “revitalizar” o pensamento crítico para que se torne um mediador de ações práticas efetivas, capazes de promover as diversas transformações exigidas pela realidade urbana em âmbito social, econômico e cultural? Em outras palavras, como o pensamento crítico pode desenvolver a qualidade política do espaço público e diminuir os impactos do tempo voraz do capital globalizado?

Do ponto de vista dos indivíduos e de suas relações cotidianas, principalmente os que estão situados nas zonas de exclusão, o descrédito em relação às políticas públicas surge

associado a uma grande insegurança quanto ao futuro. As noções de futuro, de segurança e de projeto de vida entram em uma zona cinzenta, em que a “desintegração e a desarticulação de laços afetivos e sociais tendem a crescer e as certezas encontram-se abaladas, prevalecendo a insegurança” (ARAÚJO, 2001, p. 28). Por outro lado, o inverso também pode ser verdadeiro, haja vista o retorno dos movimentos religiosos, o crescimento das “tribos” urbanas e o surgimento do senso de pertença comunitário. Esses fatores indicam uma procura por “hábitos mais seguros e valores mais duradouros num mundo cambiante” (HARVEY, 2013, p. 263).

Se o olhar se fechar na análise de Araújo (2001), para quem a construção de alternativas se torna uma possibilidade quase nula, então, as ideologias produzidas pelo “espírito do capitalismo” cumpriram bem seu papel, o que torna inviável o exercício do pensamento crítico e a mirada lúdica. Desse modo, caberá ao cidadão reeditar a “*atitude blasé*”, desenvolvida por Georg Simmel, no início do século XX, e continuar exposto a um excesso de estímulos internos e externos, que o tornará cada vez menos capaz de reagir a tantos estímulos, refém do tempo do capital. O resultado será um indivíduo indiferente e alienado da vida comum, apático quanto à participação em projetos coletivos e sem uma perspectiva democrática:

Com a atitude blasé, a concentração de homens e coisas estimula o sistema nervoso do indivíduo até seu mais alto ponto de realização, de modo que ele atinge seu ápice. Através da mera intensificação quantitativa dos mesmos fatores condicionantes, essa realização é transformada em seu contrário e aparece sob a adaptação peculiar da atitude blasé. Nesse fenômeno, os nervos encontram na recusa a reagir a seus estímulos a última possibilidade de acomodar-se ao conteúdo e à forma da vida metropolitana (SIMMEL, 1973, p. 17).

O padrão de vida apresentado como único desejável, baseado no hiperconsumo, produz um “egoísmo social insidioso” e uma indiferença alarmante sobre temas que afetam toda a coletividade: a escassez dos recursos ecológicos, a competitividade a todo custo, que leva ao esgarçamento da solidariedade, o desrespeito aos direitos do trabalhador, sobretudo ao de uma moradia digna (CUNHA, 2013). Esse padrão/estilo sobrepõe o mundo plano das telas aos relevos acidentados do cotidiano:

[Esse estilo] solapa as referências da vida diária para colocar em seu lugar uma ficção que pode ser experimentada num pequeno gadget eletrônico. Nele está a referência de um outro mundo, um outro padrão tecnológico, um outro patamar de conhecimento, uma outra possibilidade de fruição dos sentidos, como se fosse mágica se comparado com as agruras vividas no dia a dia dos pobres (MARICATO, 2012, p. 91).

Entretanto, outros olhares, outras leituras e outros agenciamentos podem ser entrevistados quando a cidade é redescoberta como “obra”, a partir do seu valor de uso, apesar das ideologias dominantes tratá-la como mercadoria, a partir do seu valor de troca.

c) Valor de uso e valor de troca

O valor de troca, ao ser menos polarizado, abre espaço para que o valor de uso saia do seu “achatamento” e deixe a posição subalterna para se apresentar como o outro polo, capaz de um confronto legítimo e criativo. Essa aproximação dialética, segundo Carlos (2001), utilizando categorias de Henri Lefebvre, dá azo a uma abordagem crítica da cidade planejada estrategicamente como produto e abre uma perspectiva para a construção do dinamismo de apropriação do espaço e do tempo pela sociedade, mesmo imersa no mundo da mercadoria. Desse modo, torna-se possível reabilitar o valor de uso e inseri-lo nas relações cotidianas, não apenas enquanto direito abstrato, mas como prática fundante do exercício da cidadania. Convém salientar que o sentido do termo “apropriação” está colocado em um horizonte de compreensão que implica a ocupação de espaços públicos demarcados pelo capital. A apropriação ultrapassa o espaço físico e atinge a dimensão simbólica, pois tem em vista a reprodução do humano como ser histórico, criativo, capaz de reinventar a si mesmo, as relações sociais e novas formas de usufruto da cidade. O enfoque da cidade enquanto obra acena para essa direção.

A cidade como obra e como produto é mediada pelo trabalho, que diz respeito ao uso ou o influencia, mas o que parece ajudar a definir a diferença entre obra e produto, além do conteúdo do trabalho, é o fato de que a obra se produz pela apropriação e o produto se impõe pela dominação. O uso como apropriação, como atividade poética, é a atividade humana que se realiza pelo homem em torno do ser humano e nele engloba seus sentidos, sensibilidade, necessidades e desejos. Realiza-se com base em uma estratégia que escapa à equivalência (imposta pela troca) e ao homogêneo (imposto pela norma) e faz aflorar o diferente, o que acentua seu caráter apropriador, isto é, o homem

apropriar-se das condições exteriores, transformando-as (CARLOS, 2001, p. 216).

Nesse sentido, o Minhocão como valor de troca, se define como uma via elevada para a passagem dos carros, mas enquanto obra, espaço de lazer, lugar para a passagem de pedestres, pode ser definido a partir do seu valor de uso. Em todas as atividades lúdicas, o corpo do cidadão “ganha” outra relevância no espaço público e nas inúmeras possibilidades de interação, redimensiona a dinâmica das trocas e o primado do lucro. A festa que ocorre em baixo da Praça Roosevelt, nas imediações do Minhocão quando a circulação de veículos é suspensa, denominada pelo DJ Chico Tchelo, de “Festa da Minhoca”, é um exemplo eloquente da diversidade de uso de um mesmo espaço.

Quanto mais gostosa for a experiência de ficar nas ruas, mais as pessoas vão observá-las e questioná-las. Irão questionar as calçadas, o mobiliário urbano, as construções; as pessoas julgam as outras de longe, dentro do condomínio ou do clube ou sentadas em frente a um computador. Julgam de longe, sem a experiência do diálogo e do contato face a face, porque a cultura da segregação gerou o medo do próximo, do diferente.⁴⁷

A “Festa da Minhoca” é um indício de apropriação, de ressignificação do espaço a partir do seu valor de uso. A cidade não se explica apenas pela sua morfologia ou infraestrutura material e nem exclusivamente pela dinâmica do capital, mas pelas relações socioespaciais que nela se desenrolam, ou seja, “pelos usos e funções dos lugares, que são inseparáveis da vida cotidiana, da construção da memória e da utopia” (CARLOS, 2001, p. 61; 2012, p. 31).

Em sua sugestiva obra, “Misérias do presente, riqueza do possível”, Gorz, ao analisar as condições do trabalho e do trabalhador na era do capital flexível, apresenta uma proposta de diminuir o tempo do trabalho, para que não falte trabalho, haja melhor redistribuição dos bens, a possibilidade de organização da vida social a partir das múltiplas atividades e o resgate do comunitarismo. Ele tece uma crítica ao mundo virtual, informatizado, tecnoestruturado que, na maioria das vezes, aliena as pessoas do mundo tangível e de sua própria corporeidade, sem contar a perda da experiência do espaço / tempo, da memória histórica, da textura e dos confrontos *tête a tête*. A ilusão de que se está em todos os

⁴⁷ Este texto é de autoria de Chico Tchelo. Disponível em: <vírgula.uol.com.br>. Acesso em: 11 abr. 2014.

“lugares” ao mesmo tempo não permite a mirada crítica: qualquer um desses “lugares” acessíveis numa tela nunca será o seu próprio lugar. Com esses argumentos, Gorz pretende contestar a “vitória total do capital, que se torna imaterial ao expropriar os homens de seus corpos, de seu mundo para apossar-se por inteiro de sua vida. Assim como a fronteira entre o técnico e o vivente, desvanece-se também a diferença entre o homem e o capital” (GORZ, 2004, p. 129).

Entretanto, a capacidade de resistir às prerrogativas do capital pode ser afirmada, na medida em que o indivíduo e os grupos se apropriarem do espaço público. Apropriação que não significa nenhum direito concedido, mas direito humano adquirido, através do qual o agir e o pensar, a imaginação e a ação se desenvolvem de forma concertada, porém não isenta de conflitos, que ao contrário do que propagam as ideologias dominantes, podem favorecer o reconhecimento do direito de todos os grupos sociais ao usufruto da cidade e o resgate da cidadania, como meio eficiente de transformação social e cultural.

Se, como vimos, o valor de uso e o valor de troca podem ser intercambiáveis, também é possível equacionar, de outro modo, outros pares de opostos, abordados ao longo dessa análise: incluídos e excluídos; objetivo e subjetivo; capital e trabalho; cidade formal e cidade informal; local e global; público e privado; áreas consolidadas e áreas degradadas; planejamento estratégico e planejamento participativo. Apesar da nossa herança histórica⁴⁸, marcada por uma relação dual entre os opostos e pela falta de um posicionamento crítico perante os modelos estrangeiros, novas sínteses e novos agenciamentos entre o Estado, as empresas e a sociedade civil podem se tornar plausíveis. Os velhos e novos esquemas dualistas, que privilegiam apenas os incluídos, podem ceder espaço à invenção criativa, a uma relação menos predatória entre as diferentes classes sociais.

Essa abordagem dialética também desarticula o “trickling down”, ideologia que defende a seguinte equação: o aumento do lucro dos ricos produzirá melhorias sociais para os pobres. As análises de Dowbor (1998) e Ferreira (2007) demonstram que essa ideologia não possui nenhuma base empírica. A realização dos interesses das classes dominantes

⁴⁸ No Brasil, a modernidade, trazida pela revolução burguesa tardia e pelo modo capitalista de produção, se deu sob a égide do conservadorismo. Ao contrário de países como a Alemanha e o Japão, nos quais o “pacto” entre a burguesia e os “donos da terra” não acarretou a exclusão das outras classes. No Brasil, a “revolução” burguesa impediu a expansão da cidadania para parcelas significativas da população, e até hoje, na era do capital flexível, sequer se cogita a mudança da estrutura fundiária, que para Maricato, pode ser vista como “a mãe de todas as reformas urbanas” (MARICATO, 2012; PIRES, 2015).

nunca se reverteu em benefícios sociais. Conforme assinalamos anteriormente, no Brasil, os 30% mais ricos acumulam mais de 90% do PIB. Ou seja, para os “70% mais pobres, que correspondem a 120 milhões de pessoas, sobram apenas 10% do que a economia produz” (FERREIRA, 2007, p. 46).

No caso do Minhocão, convém indagar o seguinte: seu uso múltiplo e alternativo produz uma “crítica imanente” do dualismo e de outras ideologias que promovem e sustentam a organização socioespacial desigual e combinada? Em outras palavras, a “apropriação” lúdica é capaz de imprimir uma dinâmica diferente daquela marcada pelo uso funcional? Enquanto espaço público de uso diverso, o Minhocão ganha autonomia em relação aos interesses privados?

d) Lúdico: transformar e reproduzir

Vocês estão vendo uma forma de lazer, não planejada, popular, que é o resultado da ocupação de um espaço, que está deteriorado fisicamente, mas não em termos do uso; é este contraste que eu acho interessante para pensar a dinâmica da cidade.⁴⁹

Ilustração 5: Grupo “Esparrama na janela”



Fonte: catracalivre.com.br

⁴⁹ Depoimento de José Guilherme Magnani sobre a ocupação do Minhocão nos domingos disponível no vídeo: **Narradores urbanos**: antropologia urbana e etnografia nas cidades brasileiras, de autoria de Comélia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha, realizado em 2008.

Ilustração 6: Festa com DJ no Minhocão



Fonte: catracalivre.com.br

Ilustração 7: Festa da Minhoca



Fonte: catracalivre.com.br

Ilustração 8: Mãe e filho em manhã de lazer no Minhocão

Foto: José C. de Oliveira

A dinâmica lúdica no uso do espaço está presente no modo como as pessoas se agrupam, na relação com o tempo e com o corpo e nas expressões culturais. Todos esses fatores se conectam de tal maneira que podem ser associados a uma qualidade política do espaço enquanto lugar de construção e exercício da cidadania. Ainda que a experiência aconteça dentro de estratégias criadas pelos interesses do capital financeiro, que ora fragmenta ora conecta os atores, num momento expande e noutro contrai os espaços físicos e sociais (HARVEY, 1982), pode-se dizer também que o lúdico adquire um estatuto político-social capaz de subverter a ordem/desordem capitalistas? A resposta a essa questão não é simples.

A dimensão lúdica, mais que uma discussão teórica, pode ser vista como uma experiência viável, ainda que a vida cotidiana atomizada recapture o cidadão quando a semana de trabalho recomeça. A experiência lúdica não existe apartada das relações

intersubjetivas. As várias pessoas que caminham com seus cães no Minhocão no tempo livre se reconhecem, acenam e se cumprimentam. “Todo domingo nos encontramos aqui”, frisa uma das usuárias. E ainda que não compartilhem histórias pessoais e não frequentem outros espaços comuns, não quer dizer que não exista algum tipo de vínculo social. Os usuários do Minhocão formam algo mais que indivíduos ou grupos isolados ocupando o mesmo espaço? É possível pensar em um movimento coletivo de resgate do espaço público a partir do reconhecimento das diferenças e o respeito do outro como sujeito de direitos? Ladislau Dowbor coloca essa questão como algo crucial no processo de reconstituição do tecido social: a humanização do desenvolvimento passa pela reconstituição dos espaços comunitários (DOWBOR, 1995). Esse desenvolvimento será tanto mais efetivo quando a identidade dos indivíduos e dos variados grupos se tornar permutável, em vista de um projeto político e societal, constituído a partir de escolhas efetuadas dialogicamente, sobre a base de valores e finalidades que dizem respeito à cidadania comum (GORZ, 2004). Essa cidadania será tanto mais operativa quanto maior for a participação dos diferentes grupos nas instâncias decisórias e na medida em que os conflitos latentes forem trazidos à baila e intermediados. Desse modo, os diferentes atores se apropriarão do espaço público como espaço comum para o usufruto de todos e espaço pertinente à negociação dos conflitos.

Esse senso coletivo de direito ao chão urbano ainda permanece ausente no Minhocão durante seu uso lúdico, haja vista as incertezas quanto ao futuro daquele espaço, que pode ser demolido ou se tornar um parque linear. Todavia, a possibilidade de pedestres, corredores, skatistas e outros usuários se “apropriarem” do Minhocão, de tal forma que o espaço adquira um status de “lugar”, não pode ser descartada. Outros modos de interação entre os diferentes grupos podem surgir, sobretudo se considerarmos um aspecto fundamental: não há monopolização do espaço. A “apropriação” pelos diferentes grupos ocorre de modo simultâneo, ainda que a forma predominante seja funcional e o índice de interação, baixo.

Vejamos mais acuradamente esse aspecto, que constitui uma das questões nodais da análise em curso.

*Quando eu passo de carro aqui todos os dias no horário de pico, não vejo a diferença de estar no Minhocão ou qualquer outro lugar, mas, caminhando aqui em cima, posso ver coisas que nunca tinha percebido antes.*⁵⁰

Aqui se tornou um ponto de encontro ente as pessoas. Quando eu venho caminhar vejo muitas cenas bonitas: as famílias trazendo as crianças para andar de bicicleta, pessoas trazendo seus cães para tomar sol e uma vez tinha até um grupo que se reuniu para fazer um churrasco no Minhocão (Moradora de Santa Cecília, em 01 de maio de 2014).

A experiência do caminhar, na ótica de James Hillman, está no cerne da “natureza” arquetípica das cidades, pois essas surgiram do aglomerado de pessoas que ocupavam as ruas e conferiam ao espaço o estatuto de território. As pessoas deixavam ali sua “assinatura” na mesma proporção em que eram influenciadas por ele. As vias urbanas eram lugares públicos que existiam para aproximar as pessoas; não eram apenas vias permutáveis para as mercadorias ou indicadores da divisão socioespacial do trabalho.

Os planejadores urbanos afetaram radicalmente nossa noção de cidade, levando-nos a esquecer que as cidades nascem das ruas. As cidades são ruas, avenidas, aglomerado físico de pessoas, que caminham movidas por curiosidade, surpresa, pela possibilidade do encontro. A vitalidade das cidades depende do caminhar (HILLMAN, 1993, p. 56).

As pessoas quando caminham, ao contrário do motorista com seu semblante vazio, congelado, fixo para a frente, registrando passivamente o movimento de objetos lá fora, com uma face interpessoal e um rosto isolado, desenvolvem a consciência dos pés e tendem a pensar a partir do chão de onde pisam, a partir do lugar onde a vida é tecida.

Uma das entrevistadas afirma que a decisão de ter vindo morar naquele entorno foi por causa do Minhocão. Durante a semana, ao olhar pela janela, a filha pequena lamenta a utilização do espaço pelos veículos: “Ah, mãe, hoje é para os carros. Poderia ser todos os dias para as pessoas”. Elas caminham todos os domingos e também à noite e participam da

⁵⁰ Entrevista realizada em 19 de outubro de 2014. A jovem moradora na zona Leste se desloca todos os dias para trabalhar em Higienópolis; era a primeira vez que frequentava o Minhocão aos domingos. Durante o percurso, ela sempre parava e olhava para trás. O gesto, quase involuntário, era decorrente, segundo seu relato, da sensação de ser atingida por algum veículo que, a qualquer momento, poderia atravessar a pista.

maioria dos eventos culturais que ocorrem ali. Em seu relato, a moradora frisa a importância do Minhocão na vida das pessoas.

Eu sou favorável que o Minhocão se torne uma área urbana somente para o uso das pessoas porque esta é uma região onde tudo virou passagem para carro. É importante trazer de volta o uso humano deste lugar para que as pessoas possam conviver. Aqui já “rola” uma mistura muito legal de grupos sociais diferentes. Acho isso importantíssimo para a cidade. (Moradora de prédio em frente ao Minhocão - 15 de fevereiro de 2015)

Outro aspecto da experiência lúdica pode ser observado nas atividades artísticas e culturais: teatro, dança, música, cinema, artes plásticas. Uma dessas intervenções é o Projeto “Esparrama na Janela”, que consiste na apresentação de cenas curtas que revelam o cotidiano de um morador do Minhocão, cansado de conviver com o barulho e a poluição que entram por sua janela, localizada em frente ao Elevado. Através da técnica de clown, teatro de bonecos, máscaras de comédia e música, os atores buscam transformar em poesia o conturbado cotidiano do cidadão que vive em condições precárias. O “palco” para as apresentações do grupo teatral está situado no terceiro andar do edifício São Benedito, na rua Amaral Gurgel, no. 158. É importante frisar que alguns dos integrantes do grupo residem no prédio, como é o caso de Rani Guerra, que chama a atenção para a ocupação que ocorre no Minhocão pelas pessoas quando este é fechado para a circulação de veículos.⁵¹

Apesar das apresentações do Grupo Esparrama terem se encerrado em outubro de 2014, novos projetos para a utilização artística da janela-palco do Esparrama estão em andamento, através do programa “Rumos Itaú Cultural”, que contará com a participação de outros artistas entre os meses de fevereiro e março de 2015. No dia 22/02, Ronaldo Aguiar, apresentará o espetáculo “O Herói Torto” e sensibilizou o público com a saga do palhaço Charlito, um herói atrapalhado, que junto com Filomena, sua velha bicicleta enferrujada, sai em busca do amor.

Por entender que o espaço simbólico criado no Minhocão deve ser ampliado, multiplicando as possibilidades de ver e construir uma cidade que privilegie as pessoas, o Grupo Esparrama convida parceiros de diversas linguagens artísticas para lançar novos olhares e perspectivas sobre a mesma janela.⁵²

⁵¹ Disponível em: <www.minhocao.com>. Acesso em: 22 fev. 2015.

⁵² Disponível em: <catracalivre.com.br>. Acesso em: 22 fev. 2015.

Dentre os filmes que foram projetados no Minhocão, destaca-se: “Elevado 3.5”, de autoria de João Sodré, Paulo Pastorello e Maíra Buhler (projetado em maio de 2010 e recentemente em 2015, no aniversário de São Paulo) que expõe relatos sobre a memória afetiva de moradores do Minhocão; “A onda”, de Dennis Gansel (dia 29/06/2013); “Cidade Cinza”, de Guilherme Valiengo e Marcelo Mesquita, documentário sobre a arte de rua em São Paulo (dia 16/02/2014). Durante a 38ª. Mostra Internacional de Cinema de São Paulo, no dia 04 de outubro de 2014, foi apresentado o curta “Domingo”, de Karin Ainouz, sobre a obra do artista dinamarquês Olafur Eliasson, que tem como pano de fundo a cidade de São Paulo. Outros filmes também foram projetados: “Ardor Irresistível”, de Ava Rocha; “Brega S/A”, de Vladimir Cunha e Gustavo Godinho; “Quem tem medo de Cris Negão”, de René Guerra.⁵³

As atividades elencadas acima promovem a “apropriação” lúdica do Minhocão, resgatam o seu valor de uso e redimensionam a dinâmica do espaço público. Não obstante uma parcela da população ter acesso a esse espaço para o lazer e a fruição do “tempo livre”, a malha fina do capital financeiro, que se estende em todos os âmbitos da vida social, pode se tornar maleável, ainda que momentaneamente? Essa questão requer num primeiro momento a análise das “práticas sociais de comunalização” que, na acepção de Harvey se refere a uma prática que “estabelece uma relação social com o comum, cujos usos sejam tanto exclusivos de um grupo social quanto parcial ou totalmente aberto a todos”. Ao contrário dos espaços públicos circunscritos ao controle do Estado e à administração pública, os “comuns urbanos” estão mais próximos de serem compreendidos como: “uma relação social instável e maleável entre determinado grupo social e os aspectos já existentes do meio social e/ou físico, considerada crucial para sua vida e existência” (HARVEY, 2014, p. 145).

Enquanto via para o tráfego de automóveis, o Minhocão pode ser considerado um bem público administrado pelo Estado, mas quando se abre para o lazer, pode ser visto como um comum urbano, um espaço de socialização popular. No entanto, Harvey reconhece que essa distinção é ao mesmo tempo “fluida e perigosamente porosa” porque muitos projetos de desenvolvimento socioespacial, subsidiados pelo Estado em nome do interesse comum, na

⁵³ Alguns dos sites e blogs consultados para elencar os filmes. Disponível em: <outraspalavras.net> e <baixocentro.org>. Acesso em: 10 out. 14; <www.guiadasemana.com.br>. Acesso em: 24 out. 2014; <www.redebrasilatual.com.br>; <catracalivre.com.br>. Acessos em: 23 fev. 2015.

verdade beneficiaram, em primeira mão, “os proprietários de terras, financistas e empreiteiras”. Com efeito, essa prática produziu uma verdadeira tragédia dos comuns urbanos.

Os que criam um cotidiano comunitário interessante e estimulante acabam por perdê-lo para as práticas predatórias dos agentes imobiliários, dos financistas e consumidores de classe alta, que carecem de qualquer imaginação social urbana. Quanto melhores as qualidades comuns que um grupo social cria, mais provável é que sejam tomadas de assalto e apropriadas por interesses privados de maximização de lucros (HARVEY, 2014, p. 153).

Na maioria das vezes, o trabalhador se esforça por produzir socialmente os comuns urbanos e o uso democrático do espaço urbano, mas o capital, através do Estado e da “máquina de crescimento urbano”, procura subverter esse esforço através de modos cada vez mais “racionais” de consumo.

Enquanto o trabalho procura um controle maior das suas condições coletivas de existência, o capital procura estabelecer formas coletivizadas de consumo e propriedade individual da casa. O poder do capital está onipresente na própria definição de um valor de uso para o trabalhador no ambiente construído. Deste modo os conflitos no local de vida são meros reflexos de tensões subjacentes entre o capital e o trabalho (HARVEY, 1982, p. 29).

Em contrapartida, podemos dizer que, quanto maior for a aproximação do contexto onde essas relações são forjadas, menor será a possibilidade do trabalhador e do cidadão, *pari passu*, de reproduzir o papel de objeto de manipulação ou massa de manobra do capital (DEMO, 2014). Por conseguinte, a promoção de um diálogo mais profícuo entre os diferentes grupos, uma maior participação dos cidadãos nas instâncias decisórias, bem como a criação de mecanismos capazes de regular a especulação do solo urbano, principalmente dos espaços públicos, constituem a condição *sine qua non* para que as relações socioespaciais sejam menos marcadas pelas glosas do capital e seus interesses difusos.

Dentro dessa “estratégia” é possível situar os fóruns de debates,⁵⁴ que foram criados com o objetivo de discutir o futuro do Minhocão. Esses fóruns podem ser os primeiros

⁵⁴ Através da iniciativa do vereador Ricardo Young, o Fórum, através de 3 encontros, pretende ser uma instância temporária de conversas e discussões que tem como objetivo subsidiar e qualificar a decisão sobre o

passos no processo de mudar o estatuto oficioso – o oficial está configurado no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor – da cidade, estruturada para ser um produto no mercado. A ampliação dos processos participativo e deliberativo pode ser um meio de promover outro modelo de organização dos espaços públicos e trazer a lume os mecanismos ideológicos que encobrem o modo de produção e reprodução capitalista e as relações entre as classes, bem como o conflito subjacente entre o capital e o trabalho.

Por outro lado, a construção de parques urbanos pode reproduzir a lógica do capital imobiliário, a exemplo do High Line, citado anteriormente, sobretudo porque provoca um aumento dos preços dos imóveis nas áreas adjacentes e promove a gentrificação. O Novo Plano Diretor de São Paulo, apesar de apresentar algumas propostas para sanar esses e outros impactos no tecido urbano, entretanto, aprovou a lei que decreta a criação do Parque Minhocão.

3.4 O futuro do Minhocão: parque, desmonte ou conservação

Em se tratando do futuro do Minhocão, os que eram favoráveis à construção do Parque Linear correspondem a 42%, os que optavam pela conservação eram equivalentes a 33% e apenas 24% eram favoráveis ao desmonte (Dados da pesquisa empírica realizada no Minhocão)

A pesquisa do *Datafolha*, publicada no Caderno “Cotidiano”, em 24.09.14, realizada entre os dias 16 e 17 de setembro, após entrevistar 1.121 moradores da cidade de São Paulo, demonstrou os seguintes dados: 53% são a favor da conservação do Elevado; outros 23% preferem que ele seja transformado em Parque Linear e apenas 7% dos entrevistados optaram pelo desmonte. A porcentagem dos que não souberam responder atingiu 17%.

Dentre os que optaram pela conservação e pelo uso intermitente para a circulação de automóveis e para a circulação de pedestres, estão as pessoas com mais de 65 anos (65%);

futuro do Minhocão. Os participantes são formados por membros da sociedade civil e integrantes do poder público. O 1º. Encontro ocorreu no dia 03 de dezembro de 2014, no recinto da Câmara Municipal de São Paulo, com a seguinte temática: “Criando um repertório comum para o diálogo”. Seu objetivo era resgatar a história do Minhocão, obra-símbolo do malufismo, construído em plena ditadura militar. O 2º. Encontro, realizado no dia 14.04.15, no Salão Nobre do Palácio Anchieta, buscou ser mais propositivo e tratou de aspectos ligados à desativação, o que é possível realizar em curto prazo para que a população continue desfrutando de lazer e cultura e a viabilidade do desmonte da estrutura. Disponível em: <www.camara.sp.gov.br>. Acesso em: 14 maio 2015.

os motoristas (60%); os que utilizam serviços de metrô (54%) e ônibus (52%) e os pedestres (52%).

Em entrevista concedida em dezembro de 2014, um morador da Barra Funda, que utiliza o Minhocão aos domingos para andar de bike, esboçou uma apologia da conservação.

Se o motivo da mudança for o barulho, não tem muito o que fazer, porque em todo lugar tem barulho; até quem mora num edifício de “trinta lajes”, quando passa o avião parece que vai derrubar tudo. Se for destruir as coisas por causa de barulho, a cidade vai ficar quase sem nada. Se construíram aqui é porque precisava por causa dos carros. É muito carro! Sem essa via de acesso, como as pessoas iriam chegar do outro lado para fazerem o trabalho delas? O tanto de dinheiro que gastou aqui e agora vão destruir? Só o que o pessoal está fazendo é destruir as coisas, mas ajudar o mais fraco ninguém ajuda; mas para destruir uma coisa que já está feita, todo mundo vota. Alguns que nem tem onde passar a chuva, vem aqui debaixo [...]. Para que destruir se não há necessidade? (Entrevista realizada em 14.12.14)

Dos que são favoráveis à criação do Parque, 29% são moradores da zona Norte e 17% correspondem aos moradores do centro. Os moradores e demais frequentadores temem que o Minhocão se transforme em uma favela suspensa, se vier a se tornar Parque. Entretanto, Wilson Levy, membro da Associação Parque Minhocão, ao se referir à função social da propriedade urbana pondera que a cidade deve estar planejada em função das pessoas e favorecer o coletivo frente ao individual, bem como a produção de novos espaços de convivência. (LEVY, 2015).⁵⁵

O presidente da Associação Parque Minhocão, Athos Comolati, em entrevista realizada no dia 19.10.14, explicou que a ideia de construir um Parque sobre o Minhocão surgiu nos anos 80, a partir das propostas de alguns arquitetos e urbanistas, como alternativa à proposta de demolição, acalentada pela Prefeitura, como segue:

O Instituto dos Arquitetos do Brasil decidiu organizar uma mostra sobre o Parque High Line, de Nova York. A Associação Parque Minhocão ofereceu a sede, situada num dos apartamentos em frente ao Minhocão, e isto chamou a atenção da mídia. Em 25 de janeiro de 2014, ocorreu uma caminhada pedindo o fechamento do Minhocão para os carros também aos sábados. A Associação foi buscar apoio na Câmara Municipal, pois a regulamentação das leis depende dela, e encontrou apoio de alguns

⁵⁵ Disponível em: <notícias.uol.com.br>. Acesso em: 23 fev. 2015.

vereadores, dentre os quais, José Police Neto e Nabil Bonduki, que decidiram criar um projeto de Lei mais abrangente que visaria a desativação gradativa do Minhocão para o uso dos veículos motorizados.⁵⁶ Importante ressaltar que esses eventos ocorreram durante a realização do Novo Plano Diretor. Através de uma emenda do vereador Police Neto, que se tornou um Projeto de Lei, o Plano Diretor decidiu pela desativação do Minhocão. Em seguida, duas opções deverão nortear o futuro do Minhocão: a demolição ou a transformação em parque.

O novo PDE trata essa questão no Título sobre a política e os sistemas urbanos e ambientais. Os parques lineares são intervenções urbanísticas que visam, dentre outros objetivos, “propiciar áreas verdes destinadas à conservação ambiental, lazer, fruição e atividades culturais; ampliar a percepção dos cidadãos sobre o meio físico. Eles estão incluídos no Sistema de áreas protegidas, áreas verdes e espaços livres (Título III, seção I) e no Programa de recuperação de fundos de vales (Título III, seção III), cuja meta, dentre outras, é: “aprimorar o desenho urbano, ampliando e articulando os espaços de uso público, em especial os arborizados e destinados à circulação e bem-estar dos pedestres” (PDE, Título III, Seção IV: 126). A construção e manutenção dos parques lineares será efetivada através de recursos do FUNDURB – Fundo de Desenvolvimento Urbano – provenientes de repasses da União ou do Estado de São Paulo, contribuições ou doações de pessoas físicas, jurídicas ou entidades internacionais, acordos, contratos e convênios, outorga onerosa e transferência de potencial construtivo, receitas de concessões urbanísticas, dentre outros (PDE, Título IV, seção I: 150).

Entretanto, como demonstramos anteriormente, a partir da análise de Harvey, o High Line, que se tornou a referência mundial para a criação de parques lineares, contribuiu com o processo de gentrificação do seu entorno, sobretudo por causa da alta dos preços dos imóveis, ainda que sua localização no tecido urbano de lá tenha sido sobre uma antiga estação ferroviária, bem diferente da posição estratégica em que se encontra o Elevado no conjunto da estrutura viária de São Paulo. Alguns entrevistados, sobretudo os moradores próximos do Elevado, argumentam sobre questões de poluição sonora, custos e manutenção da área arborizada, a insegurança advinda com a possível presença dos usuários de droga no Parque. A ideologia rodoviarista constitui um fator que ainda mobiliza a maioria dos entrevistados. O que se fará com o trânsito, se o Minhocão fechar definitivamente e virar

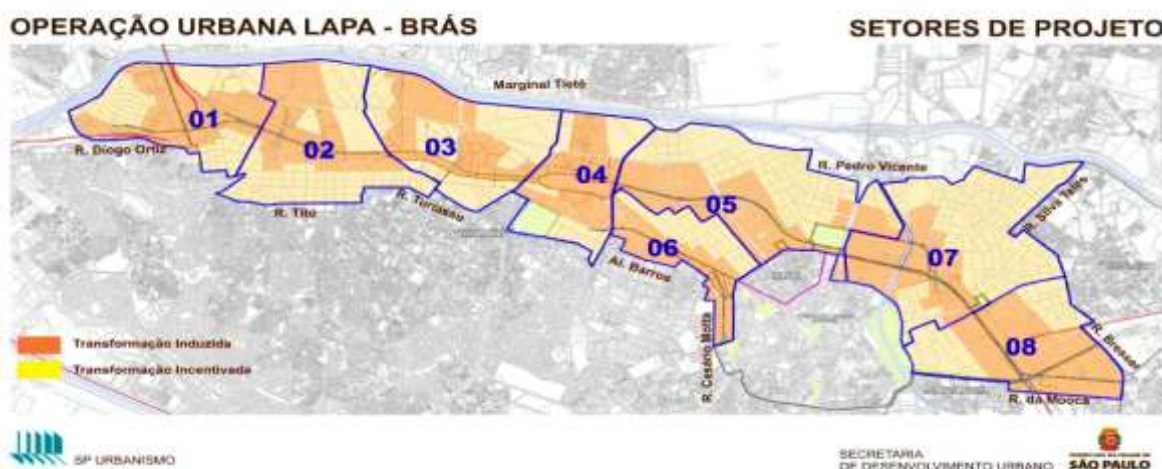
⁵⁶ Trata-se do Projeto de Lei n. 01 – 00010/2014, de autoria de José Police Neto (PSD), Nabil Bonduki (PT), Toninho Vespoli (PSOL), Ricardo Young (PPS), Goulart (PSD), Gilberto Natalini (PV) e Floriano Pesaro (PSDB).

Parque? Guilherme Wisnik, em artigo na Folha de São Paulo, dia 24.09.14, aponta para mudanças de comportamento com relação ao uso do automóvel:

O carro está deixando de ser um bem de consumo imprescindível para as novas gerações, e os espaços públicos passarão a ser mais utilizados e reivindicados pela população, de par com as intensas mobilizações em prol do transporte público como um direito à cidade (WISNIK, 2014).⁵⁷

Não obstante à visão otimista de Wisnik com a atual gestão municipal, que “concilia ações imediatas e cirúrgicas com uma visão abrangente e de longo prazo e busca conectar as ações de mobilidade ao adensamento populacional nesses eixos de transporte, diminuindo a distância entre moradia e trabalho e restringindo o número de vagas de garagem nessas áreas” (WISNIK, 2014), o uso ostensivo e predatório do automóvel ainda seguirá um longo processo. A pesquisa do Datafolha e os depoimentos dos frequentadores do Minhocão confirmam que a escolha pela conservação do modo atual de uso daquela via está relacionada com o trânsito de veículos. No entanto, existe a proposta da Operação Lapa-Brás, que se operacionalizada, desviará o trânsito do Minhocão, e se tornará uma alternativa para a ligação Leste-Oeste da cidade. Em maio de 2010 foi lançado o Edital de Licitação para essa Operação, que dentre outros objetivos, está a “requalificação” das Avenidas Amaral Gurgel e General Olímpio da Silveira.

Ilustração 9: Operação Urbana Lapa-Brás (Setores de Projeto)



Fonte: www.saopauloskyline.com

⁵⁷ Guilherme Wisnik é professor da FAUUSP e foi curador da 10ª. Bienal de Arquitetura de São Paulo, em 2013. Seu artigo pode ser encontrado também através do site <www1.folha.uol.com.br>.

O que se pode constatar, a priori, é que a desativação do Elevado, proposta pela Operação Lapa-Brás, está em conformidade com as linhas gerais da “Máquina de Crescimento Urbano”, que analisamos no capítulo anterior, e utiliza o dispositivo ideológico para legitimar a gentrificação.

A retirada do elevado Costa e Silva deverá ainda proporcionar o espraiamento das qualidades do bairro de Higienópolis para este setor. [...] propiciar a reinserção de conjunto de quadras que se estende ao longo de seu percurso. Esta requalificação deverá se fazer sentir ainda nos bairros de Vila Buarque e Barra Funda, além de significar potencialmente novas feições para espaços públicos de forte significado na cidade como a Praça da República e os Largos do Arouche, Santa Cecília e Marechal Deodoro (BARBOSA, 2012).

As expressões “espraiamento das qualidades do bairro de Higienópolis” e “novas feições para o espaço público” deflagram o interesse do mercado imobiliário, que como vimos, reestrutura uma área ou região seguindo a dinâmica do sobrelucro fundiário, que além de produzir segregação espacial, acaba por “privatizar” o espaço público, substituindo o valor social de uso pelo valor econômico da troca.

Higienópolis é um dos bairros mais ricos da cidade e as tipologias ali existentes não são as mesmas dos bairros adjacentes. Esse inocente espraiamento qualitativo poderia significar, na prática, a substituição de tipologias existentes, sem a criação de condições e mecanismos para manter a população, hoje habitante da região, num processo similar ao ocorrido em outras áreas de Operação Urbana. (BARBOSA, 2012).

A pesquisa do DataFolha, bem como os depoimentos dos usuários do Minhocão demonstram que o desmonte surge como possível solução apenas para uma parcela da população. Mais do que uma “externalidade urbana negativa”, o Minhocão, devido à diversidade de usos, principalmente o lúdico, além de ser um “espaço concebido” – o modo como foi projetado originariamente para o fluxo de veículos – é também um “espaço percebido”, que agrega um valor social desde que os cidadãos se apropriaram dele para outras finalidades cognitivas. As dimensões física e cognitiva do espaço nos ajudam a compreender que além das suas construções materiais, a cidade é feita de representações simbólicas: “há a cidade no chão e a cidade na mente” (BARBOSA, 2012).

Esses aspectos são fundamentais para qualquer projeto de reabilitação do Minhocão. O termo exprime uma conotação social distinta da gentrificação. A reabilitação, na acepção de Maricato, se entende como uma ação que procura “não descaracterizar o ambiente construído” e nem interferir nos modos como a população se apropria do espaço e do seu entorno. A meta do projeto de intervenção seria a preservação da história e da memória da cidade, através da agregação de valores que estão em contradição direta com os interesses antissociais do mercado. O processo de reabilitação conjugaria a participação social e a solidariedade, sobretudo porque investiria em soluções menos invasivas e mais justapostas. (MARICATO, 2011, p. 126). A Operação Urbana Centro, criada segundo a Lei n. 12.349, de 06 de junho de 1997 tem as mesmas prerrogativas. O Artigo 2º., itens IV e VII, respectivamente, aponta alguns objetivos: “incentivar a preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental urbano” e “reforçar a diversificação de usos na área central da cidade, incentivando o uso habitacional e atividades culturais e de lazer”.⁵⁸

Entretanto, a formulação legal é insuficiente para uma transformação qualitativa nas políticas de uso do solo e nas dinâmicas que regem, na prática, os processos de intervenção urbana. A implementação da Lei em âmbito municipal e local se coloca como um grande desafio, pois requer um enfrentamento dos proprietários fundiários e imobiliários, que constituem os principais grupos mantenedores das práticas patrimonialistas da sociedade (MARICATO, 2011).

Durante entrevista realizada em 15.02.15, um casal de idosos foi entrevistado; a esposa, que é favorável ao desmonte do Minhocão, disse que estava ali naquele dia para “fazer uma pesquisa” sobre as condições estruturais do entorno e em seu depoimento chamou a atenção para o descaso do setor público com aquela área. O marido, porém, manifestou outro ponto de vista.

[Após o desmonte], a prefeitura deveria reformar esse ambiente para transformar essa região. O parque não vai mudar nada a situação das pessoas que moram aqui. Ainda que lá fora tenham poucos parques, eu não sou favorável...Veja o entorno do Minhocão como está envelhecido e abandonado.

Na minha visão como cidadão e pensando também em obras, o Minhocão ainda é uma obra representativa nessa região. Ao redor

⁵⁸ Disponível em: <www.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 07 abr. 2015.

dele, o que se vê é uma velharia só. As margens do Minhocão deveriam ser mexidas e não o próprio Minhocão. Um parque de lazer seria bem vindo, mas é necessário diminuir as moradias precárias que estão em volta.

O debate sobre o futuro do Minhocão, cada vez mais, ganha espaço nas mídias sociais. Por conseguinte, outras áreas da cidade, como a Avenida Paulista, vão se tornando também área alternativa de lazer. O que se pode afirmar, no atual estágio da questão é que os muitos interesses conflitantes ainda carecem de mediação apropriada, para que a desconstrução da estrutura ou sua transformação em Parque seja uma decisão que priorize o bem comum, o direito à cidade, o resgate do espaço público como lugar do exercício da cidadania, o desenvolvimento da dimensão política do lúdico e a diminuição tanto da desigualdade socioespacial como da fragmentação do tecido urbano.

Nesse sentido, ao definir o Minhocão como espaço “funcional e deselegante; moderno e anacrônico; supérfluo e necessário; inútil, mas indispensável”, Campos (2008, p. 19) se posiciona favoravelmente à conservação da “estrutura ciclópica”. Excetuando o primeiro par, “funcional e deselegante”, os outros, comparados com a análise que desenvolvemos, não condizem com as reais contradições, ambiguidades e paradoxos que atingem o espaço público, *lato sensu* e o Minhocão, *strictu sensu*.

CONCLUSÃO

A análise macroestrutural e a perspectiva micro constituíram os dois eixos principais deste trabalho.

Através da análise macroestrutural, procuramos apontar alguns influxos do sistema capitalista sobre o planejamento, edificação e gestão da cidade de São Paulo.

Com efeito, desde os albores do século XX, São Paulo se mantém sob a égide do modo de produção capitalista e dos seus principais vetores: o lucro, obtido através da produção de mercadorias, bens e serviços, a manutenção de um tecido urbano fragmentado e a reprodução das desigualdades entre as elites e os trabalhadores.

Através da perspectiva micro, enfocamos a “apropriação” lúdica do Minhocão quando essa via permanece fechada para o tráfego de veículos – durante os domingos e feriados – e, recentemente, também aos sábados, a partir das 15 horas.

Por conseguinte, essas duas escalas não são estanques, mas se imbricam: micro e macro, local e global, a cidade e uma parcela do espaço urbano ora se justapõem, ora apresentam contrastes.

A partir dessa constatação, pode-se inferir que; primeiro: o modo de produção capitalista, que produziu – e ainda produz – a morfologia da cidade e sua dinâmica socioespacial também modelou – e ainda modela – os modos de apropriação do espaço público e a subjetividade dos indivíduos; segundo: a “apropriação” lúdica do Minhocão, *nolens volens*, ao atrair um público interessado no consumo do espaço, tende a sobrepor o valor de troca ao valor de uso.

Desse modo, os usuários do Minhocão, embora estejam próximos entre si e em contato direto com as condições reais do espaço, permanecem distantes social e politicamente:

A proximidade física não elimina o distanciamento social, nem tampouco facilita os contatos humanos não-funcionais. A crescente separação entre as classes agrava a distância social. Os homens vivem cada vez mais amontoados lado a lado em aglomerações, mas estão isolados uns dos outros (SANTOS, 2012, p. 33).

Não obstante à diversidade dos atores e às diferentes atividades interativas, a “apropriação” lúdica do Minhocão se caracteriza pela fluidez, um baixo senso comunitário e uma tendência geral de evitar conflitos.

Dessa forma, pode-se afirmar que a maioria dos usuários, que se reúne para os diferentes eventos, não constitui um “coletivo”, pois a participação momentânea não é capaz de traduzir um interesse social mais amplo.⁵⁹ Isso não significa, todavia, a inexistência de coletivos atuantes no local, haja vista a atuação do grupo “Esparrama” e as iniciativas da “Associação Parque Minhocão”.

Entretanto, se faltar a esses coletivos uma compreensão do processo de construção da cidade, a atuação pode se tornar “intervenções descoladas de uma discussão mais abrangente”, devido a dois entraves: “a falta de conhecimento sobre formas de transformar o ambiente urbano e a carência de educação para a cidadania” (SANDEVILLE, 2015). A mudança de valores em relação ao uso e apropriação do espaço público requer a “construção de um espaço igualitário, pois não se trata de milagre, mas de uma troca” (SOBRAL, 2015).⁶⁰

À afirmação de Magnani (2008), na qual as atividades lúdicas no Minhocão constituem um evento paradoxal, porque o ambiente está deteriorado fisicamente, mas o movimento de ocupação popular o reabilita, se pode acrescentar, todavia, que o modo de “apropriação”, que ali ocorre, também reproduz o caráter funcional e imediatista da maioria dos espaços públicos, localizados ao longo do tecido urbano.

⁵⁹ Folha de São Paulo, 06.06.15. Marco Macarena, durante entrevista, corrobora essa afirmação, ao comentar o processo de organização de uma festa sobre o Minhocão, um movimento de apropriação popular do espaço público, mas que produziu um efeito social mínimo, tendo em vista que sua realização não acenou para qualquer possibilidade de mudança da condição social dos moradores daquele entorno imediato.

⁶⁰ Revista São Paulo #253, Folha de São Paulo, julho/agosto de 2015. Os textos entre “aspas” são do arquiteto Euler Sandeville e da urbanista Laura Sobral, respectivamente, durante entrevista realizada por Natália Albertoni e Ingrid Fagundez.

Convém ressaltar que o Minhocão, ao ser ocupado durante as atividades lúdicas, se torna um bem de consumo coletivo, com baixa qualidade política, dado que as estratégias de ocupação predominantes procuram atender aos interesses de alguns grupos ou à demanda individual.

Para alguns usuários, essa “apropriação” lúdica acontece por falta de opção de área de lazer no centro. Consequentemente, o que se verifica é a formação de “ilhas” num mar de concreto. Nesse sentido, trata-se de uma “apropriação” que reforça as demandas da cidade capitalista.

Outrossim, o esquema dual – cidade legal e cidade informal – também reforça essas demandas, principalmente por reproduzir a segregação e autosegregação. Embora esse esquema perverso seja criticado por múltiplos sujeitos, dentro das mais diversas instâncias, sobretudo nos movimentos sociais, a cidade dual continua a provocar impactos no tecido social urbano, inclusive no Minhocão e no seu entorno imediato.

Isso ocorre porque os mecanismos ideológicos, que atuam em âmbito estrutural, dificultam a identificação das falsas e das reais contradições. Na cidade capitalista, as ideologias funcionam como uma “jaula de aço”, cujos principais objetivos são: reproduzir as falsas contradições e as relações sociais assimétricas e acobertar as contradições reais.

São falsas as contradições que colocam em campos opostos o mercado e o Estado, o tempo livre do lazer e o tempo do trabalho, a produção e reprodução do espaço urbano e a dinâmica das relações sociais.

Do ponto de vista da ação prática, ocorre, efetivamente, o seguinte: o Estado e o mercado agem juntos na coprodução da “Máquina”, um reabilitando o interesse do outro. O tempo do trabalho e do lazer coexiste e a linha que os separa é tênue, pois o lazer e a cultura estão colocados em função da reprodução da força de trabalho e da lógica do capital, a exemplo do que foi discutido no tópico sobre a mercantilização da cultura.

Desse modo, as falsas contradições produzem alienação porque não permitem reconhecer que mudanças qualitativas nas políticas urbanas requerem a participação ativa de

sujeitos coletivos. Além de desvalorizar o processo participativo, as falsas contradições induzem os indivíduos à crença em um poder estranho que os subjuga e reforçam os mecanismos ideológicos para os quais existe uma “força” superior, materializada no Estado ou no capital, que determina a estrutura socioespacial. E o lado mais insidioso desse processo de alienação leva cada indivíduo a buscar unicamente os próprios objetivos, indiferentes aos objetivos dos outros e ao bem comum (MARX; ENGELS, 2008).

As falsas contradições são sintomáticas. Elas decorrem de um falso princípio que está na raiz de nossa formação histórica enquanto povo: o crescimento econômico, por si, promoverá o desenvolvimento social. Na realidade, nenhuma estrutura econômica será forte à custa de um desenvolvimento social fraco.⁶¹

As contradições reais, por outro lado, são capazes de constelar conflitos, pois apontam para as condições materiais da vida e podem mobilizar para a busca de transformações sociais (KOWARICK, 2000).

Elas se verificam a partir dos seguintes fatores: as demandas do mercado e os interesses do cidadão; a cidade legal e a cidade clandestina; a propriedade privada e a propriedade social do solo urbano; a concentração e a desconcentração territorial; a cidade como espaço da fluidez e da fruição; a cultura de massa e a cultura popular; o valor de uso e o valor de troca.

Não obstante esses polos apresentarem um antagonismo real, a relação dialética entre eles ainda é precária e será necessário percorrer um longo caminho até que haja um salto qualitativo nessa direção. O Novo Plano Diretor, conforme vimos, deu um passo significativo, sobretudo, ao trazer à baila questões relativas à propriedade coletiva do solo urbano.

Por conseguinte, as contradições reais são inerentes à “apropriação” lúdica do Minhocão, uma vez que, conforme inferimos no decorrer do trabalho, as políticas sociais e as micropolíticas do cotidiano tendem a reproduzir a dinâmica da macroestrutura econômica.

⁶¹ O artigo, “O novo emplastro Brás Cubas”, de autoria de Felipe Salto e Nelson Marconi, publicado na Ilustríssima, Folha de São Paulo, em 30.08.15, discute, com muita acuidade essa questão.

Se o espaço nada fosse que a forma física, isso seria totalmente verdadeiro; mas o espaço social distingue-se das formas vazias pelo próprio fato de sua cumplicidade com a estrutura social. Eis porque, com o desenvolvimento das forças produtivas e a extensão da divisão do trabalho, o espaço é manipulado para aprofundar as diferenças de classe. Essa mesma evolução acarreta um movimento aparentemente paradoxal: o espaço que une e separa os homens (SANTOS, 2012, p. 32).

Na esteira da cidade capitalista, o Minhocão, no tempo utilizado para o lazer, aproxima e afasta as pessoas. No entanto, a “apropriação” lúdica que ali ocorre não apenas reproduz a dinâmica da sociedade capitalista, mas também aponta para possibilidades de se construir novas modalidades de ocupação do espaço público, como espaço da coexistência cidadã dos diferentes grupos. “É importante trazer de volta o uso humano deste lugar para que as pessoas possam conviver. Aqui já “rola” uma mistura muito legal de grupos sociais diferentes”, assinala uma usuária do Minhocão.

Nesse sentido, a “apropriação” lúdica pode também resgatar as potencialidades do espaço público e promover o crescimento da qualidade política e da prática da cidadania ativa e efetiva. A festa da Minhoca, o Projeto Ervas São Paulo, a visão crítica sobre a Feirinha Gastronômica, são alguns exemplos lapidares dessa outra face do Minhocão enquanto espaço lúdico-provocador, no qual o valor de uso pode se tornar uma alternativa ao valor de troca.

Outro exemplo relevante dessa “apropriação” lúdica foi a discussão entre uma jornalista e um casal de ciclistas, em período pré-eleição presidencial.

Não obstante à eclosão do conflito de opiniões, a maioria dos usuários do Minhocão não aderiu, nem como observadores passivos, nem como participantes interessados em ampliar a discussão sobre a situação política do país, a questão urbana em São Paulo ou o futuro daquela via elevada. A jornalista, atinada com a tradição da esquerda, criticava os grupos de centro-direita. O casal, inversamente, criticava a esquerda e defendia um governo de centro-direita.

Após o término do “debate”, conversando com a jornalista, descobri a Cooperifa – Cooperativa Cultural da Periferia,⁶² espaço onde a voz do povo adquire uma dimensão política inquestionável, ao fazer da palavra poética uma estratégia para o desenvolvimento da cidadania. No espaço ocupado pela Cooperifa, não há acepção de pessoas e o discurso crítico se constrói em interação dialética com a experiência subjetiva. A proximidade espacial implica uma proximidade social.

Desse modo, indaga-se: a “apropriação” lúdica do Minhocão pode avançar em direção a essa qualidade política observada na Cooperifa e se tornar um espaço público socialmente relevante?

Requena, Hoyler e Saraiva (2015), ao analisarem dados do Censo 2010 e da Embraesp – Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio – concluíram que na região onde está localizado o Minhocão houve um crescimento de 13,64% da taxa demográfica. Esse fato acarretou uma maior proximidade espacial e uma menor tendência à “evitação social” (REQUENA, HOYLER; SARAIVA, 2015). Noutras palavras, pode-se dizer que houve, nessa parcela da região central, um acréscimo de novas formas de sociabilidade, uma redescoberta do senso comunitário e um resgate do espaço público como lugar de encontro e de exercício da cidadania.

Nesse sentido, a “apropriação” lúdica no Minhocão não apenas reproduz a cidade do capital, mas também engendra a “u-topia urbana das possibilidades de desalienação” (FREHSE, 2012, p. 194), capaz de priorizar as demandas sociopolíticas do ser humano e relativizar as estruturas econômicas dominantes.

⁶² A Cooperifa consiste em um encontro semanal que acontece no Bar do Zé Batidão, no qual profissionais de várias áreas e condições sociais, exercem a cidadania através da poesia. Situado na zona sul, rua Antônio Aranha, 659, no Jardim São Luís, o sarau da Cooperifa é assim descrito por Sérgio Vaz: “A Cooperifa é nosso quilombo cultural, a bússola que guia a nossa nau pela selva escura da mediocridade. Somos o grito de um povo que se recusa a andar de cabeça baixa e de joelhos” (VAZ, 2008). O discurso poético, conforme atesta Marco Antonio Bin, se constrói com dignidade, desenvoltura e contundência: “A dignidade pertence a esse desejo de igualdade que diz respeito à condição humana; a desenvoltura se nota na articulação notável de quem se transforma de um indigente das letras em um poeta engajado; e a contundência surge como consequência natural no discurso político, na solicitação mais incisiva dos direitos como cidadão” (BIN, 2009, p. 112).

A desalienação urbana tornará possível o desenvolvimento de um projeto socioespacial, estruturado a partir do senso comunitário e do princípio da alteridade, bem como a formação de uma consciência crítica, a partir da seguinte premissa: dentro da própria estrutura da cidade globalizada podem-se construir espaços solidários.

Embora São Paulo e outras cidades mundiais tenham se tornado peças fundamentais nas inúmeras mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais propugnadas pelo capitalismo, por outro lado, elas também oferecem uma margem de possibilidade para uma efetiva transformação socioespacial, na qual o espaço público e os cidadãos deixarão de ser reféns do capital e do seu corolário, a “sociedade do indivíduo, da incerteza e do risco” (MARTINS, 2008).

Para incrementar esse processo, se faz necessário, todavia, resgatar a “historicidade dos processos sociais urbanos”, pois conforme salienta Frehse (2012), o tempo histórico, assumido como mediação analítica poderá desempenhar “um papel metodológico crucial para o conhecimento crítico de possibilidades históricas contidas nos [atuais] espaços urbanos” (FREHSE, 2012, p. 203).

Se, historicamente, a cidade surgiu como signo de liberdade individual, uma alternativa ao “cativeiro da tradição”, hoje, mais do que nunca, “a pessoa – e acrescentamos o cidadão consciente do seu papel de agente transformador – poderá libertar a megacidade do cativeiro de sua alienação urbana” (MARTINS, 2008).⁶³

Isso posto, convém ressaltar que; primeiro: as atividades lúdicas no Minhocão possibilitam o desenvolvimento da consciência política, através de uma experiência social que se constrói na contramão das determinações estruturais do capitalismo; segundo: enquanto espaço público, o Minhocão pode constelar uma ação social emancipatória, bem como se tornar um lugar de fortalecimento da cidadania, capaz de mediar o conflito “consciente” de interesses e de “abrigar a contradição” (FREHSE, 2012).

⁶³ Texto publicado no jornal “O Estado de São Paulo”, Caderno Aliás, em 07.12.2008. Disponível em: <atalias.estadao.com.br>. Acesso em: 01 set. 2015

É necessário ressaltar ainda um terceiro aspecto: a mediação dialética, quanto mais desenvolvida, mais tornará exequível, em âmbito macro e micro, o exercício da cidadania.

Neste trabalho, tal mediação dialética, além de uma análise teórico-explicativa, pretendeu se tornar uma tarefa sócio-histórica a ser encetada por todos os atores, classes e instâncias públicas e privadas.

Uma tarefa e uma “estratégia” política capaz de produzir novas equações entre: o espaço público e o espaço privado; a luta por melhores condições de trabalho e moradia e os processos que reproduzem a desigualdade econômica e socioespacial; as demandas dos cidadãos e os interesses do capital financeiro; a especulação imobiliária, o rodoviarismo e a propriedade social do solo urbano; o espaço vivido do cotidiano e o espaço concebido dos discursos oficiais.

Oxalá, que as várias formas de “apropriação” lúdica do Minhocão e os vários modos de apropriação cidadã do espaço público confrontem a “uniformidade” da cidade capitalista, em um movimento dialético que torne efetivo o direito de todos à cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANELLI, Renato Luiz Sobral; SEIXAS, Alexandre R. O peso das decisões: o impacto das redes de infraestrutura no tecido urbano. In: ARTIGAS, Rosa; MELLO, Joana e CASTRO, Ana Claudia (Org.). **Caminhos do Elevado – memória e projetos**. São Paulo, SEMPLA / DIPRO: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis (RJ): Vozes, 2000, p. 11-74.

ARANTES, Pedro Fiori. Em busca do urbano: marxistas e a cidade de São Paulo nos anos 70. **Novos Estudos Cebrap**, São Paulo, n. 83, março, 2009.

ARANTES, Paulo Eduardo. **Sentimento da dialética na experiência intelectual brasileira: dialética e dualidade segundo Antônio Cândido e Roberto Schwarz**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

ARAÚJO, Maria de Fátima Infante. Reestruturação produtiva e transformações econômicas: Região Metropolitana de São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 15, n. 1, jan/mar, p. 20-30, 2001.

ARGAN, Giulio Carlo. **Arte moderna**. Tradução Denise Bottmann e Federico Carotti. São Paulo: Cia das Letras, 1992.

ARTIGAS, Rosa; MELLO, Joana; CASTRO, Ana Claudia (Org.). **Caminhos do Elevado – memória e projetos**. São Paulo: SEMPLA / DIPRO, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008.

BASTIDE, Roger. A volta ao barroco ou a lição do Brasil. In: FREHSE, Fraya; TITAN JR., Samuel (Org.). **Impressões do Brasil**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2011.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida para consumo: a transformação das pessoas em mercadoria**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2008.

BICHIR, Renata M.; MARQUES, Eduardo C. Padrões de investimentos estatais em infraestrutura viária. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 15, n. 1, 1991.

BIN, Marco Antônio. **As redes de escrituras nas periferias de São Paulo: a palavra como manifestação de cidadania**. 2009. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC-SP, São Paulo, 2009.

BONDUKI, Nabil. Desafios do século XXI. In: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETTA, Vladimir (Org.). **São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**, São Paulo: Senac, 2004.

BOSCHI, Renato R.; DINIZ, Eli. O corporativismo na construção do espaço público. In: BOSCHI, Renato R. **Corporativismo e desigualdade: a construção do espaço público no Brasil**. Rio de Janeiro: Rio Fundo Ed / IUPERJ, 1991.

BOSI, Alfredo. Economia e Humanismo. **Revista Estudos Avançados**. São Paulo, Edusp, v. 26, n. 75, p. 249-266, 2012.

BRAGA, Milton L. de Almeida. **Infraestrutura e projeto urbano**. 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura), São Paulo, FAUUSP, São Paulo, 2006.

BRASIL. São Paulo. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. **Lei Municipal n. 16.050**, de 31 de julho de 2014: texto da lei ilustrado, São Paulo, PMSP, 2015.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. Tradução Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. São Paulo: Ed. 34/Edusp, 2000.

CAMARGO, Cândido P. F. et al. **São Paulo, crescimento e pobreza**. São Paulo: Loyola, 1975.

CAMPOS, Candido Malta. Eixo da ambiguidade: a região da Avenida São João nas inversões do tempo. In: ARTIGAS, Rosa; MELLO, Joana; CASTRO, Ana Claudia (Org.). **Caminhos do Elevado – memória e projetos**. São Paulo: SEMPLA / DIPRO, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008.

CARLOS, Ana A. Fani; CARRERAS, Carles. (Orgs.). **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2012.

CARLOS, Ana A. Fani. A reprodução da cidade como “negócio”. In: CARLOS, Ana A. Fani; CARRERAS, Carles. (Org.). **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2012, p. 29-37.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARVALHO, Mônica. Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito. **São Paulo em Perspectiva**, v. 14, n. 4, 2000.

DEÁK, Csaba (1990). Elementos de uma política do transporte público em São Paulo. **Revista Espaço & Debates**, São Paulo, Neru, v. 10, n. 30.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DEMO, Pedro. **Ciência, ideologia e poder: uma sátira às ciências sociais**. São Paulo: Atlas, 1988.

_____. **Metodologia científica em ciências sociais**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

_____. **Metodologia do Conhecimento Científico**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

DOWBOR, Ladislau. Capitalismo: novas dinâmicas, outros conceitos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 12, n. 2, p. 64-76, abr-jun., 1988.

_____. Da globalização ao poder local: a nova hierarquia dos espaços. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 9, n. 3, p. 3-10, jul-set., 1995.

ELIAS, Norbert. **Sobre o tempo**. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

ENGELS, Friedrich. Comentários sobre a contribuição à crítica da economia política de Karl Marx. In: MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. 2. ed. Tradução e introdução de Florestan Fernandes. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2008, p. 273-285.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **O mito da cidade global**: o papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis: Vozes; São Paulo: Editora Unesp; Salvador: Anpur, 2007.

FIX, Mariana. **Parceiros da exclusão**: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espreiada. São Paulo: Boitempo, 2001.

FREHSE, Fraya. U-topias (urbanas) do pensamento sociológico. **Revista Estudos Avançados**, São Paulo, Edusp, v. 26, n. 75, p. 191-206, 2012.

FRÚGOLI JR., Heitor. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Edusp, 2000.

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. 2. ed. Tradução Leo Vinicius. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

_____. **Misérias do presente, riqueza do possível**. Tradução Ana Montoia. São Paulo: Annablume, 2004.

GUATTARI, Félix. Espaço e poder: a criação de territórios na cidade. **Espaço & Debates**, São Paulo, v. 5, n. 16, 1985.

GUERRA, Alexandre; POCHMANN, Marcio; SILVA, Ronnie Aldrin. **Atlas da exclusão social no Brasil**: dez anos depois. v. 1. São Paulo: Cortez, 2014.

HALL, Michael. Imigrantes na Cidade de São Paulo. In: PORTA, Paula (Org.). **História da cidade de São Paulo, v. 3**: a cidade na primeira metade do século XX. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. Tradução. Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

_____. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 24. ed. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Estela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2013.

_____. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. Tradução Flávio Villaça. **Espaço & Debates**, São Paulo, v. 2, n. 6, p. 6-35, 1982.

HILLMAN, James. **Cidade & alma**. Tradução Gustavo Barcellos e Lúcia Rosenberg. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

_____. Os caminhos do encontro – as lutas sociais em São Paulo na década de 70. **Revista Presença**, São Paulo, Caetés, n. 2, 1984.

_____. Cidade e Cidadania: cidadão privado e subcidadão público. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 5, n. 2, abr/jun., 1991.

_____. **Escritos Urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. A ideologia rodoviarista no Brasil. **Revista Ciência e Ambiente**, Santa Maria/ RS, UFSM, v. 37, jul-dez., 2008.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEME, Maria Cristina Silva. A formação do pensamento urbanístico, em São Paulo, no início do século XX. **Revista Espaço & Debates**. São Paulo, NERU, v. 11, n. 34, 1991.

LOEB, Robert. Aspectos do planejamento territorial urbano no Brasil. In: MINDLIN, Betty (Org.). 6. ed. **Planejamento no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2010

LOJKINE, Jean. O papel do Estado na urbanização capitalista: da política estatal à política urbana. In: FORTI, Reginaldo (Org.). **Marxismo e urbanismo capitalista**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.

MAFESOLI, Michel. **O instante eterno**: retorno do trágico nas sociedades pós-modernas. São Paulo: Zouk, 2003.

MARICATO, Ermínia. Metrópole de São Paulo, entre o arcaico e a pós-modernidade. In: SOUZA, Maria Adélia A. et al. **Metrópole e Globalização**: conhecendo a cidade de São Paulo. São Paulo: Cedesp, 1999, p. 140-150.

_____. As ideias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis (RJ): Vozes, 2000.

_____. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 14, n. 4, out-dez., 2000.

_____. Todas as barreiras humanas caem diante da corrida pela produção e a construção, in: FIX, Mariana. **Parceiros da exclusão**: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada. São Paulo: Boitempo, 2001.

_____. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. 4. ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 2011.

_____. **O impasse da política urbana no Brasil**. 3. ed. Petrópolis/RJ: Vozes, 2014.

_____. **Para entender a crise urbana**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARQUES, Eduardo. A dinâmica imobiliária de incorporação em período recente. In: MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo (Org.). **São Paulo**: segregação, pobreza e desigualdades sociais. São Paulo: Ed. SENAC, 2005.

MARTINS, Luciana Bongiovani. **Elevado Costa e Silva, processo de mudança de um lugar**. 1997. Dissertação (Mestrado em Arquitetura), FAUUSP, São Paulo, 1997.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. 2. ed. Tradução e introdução de Florestan Fernandes. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2008.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. 3. ed. Tradução Luis Claudio de Castro e Costa. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

MATOS, Olgária. **História viajante**: notações filosóficas. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

MELLO FRANCO, Fernando de. O que está em jogo no Plano Diretor. **Folha de São Paulo**, Opinião A5, de 07/05/2014.

MEYER, R. M. Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo, Metrópole**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2013.

NYGAARD, Paul Dieter. **Planos diretores de cidades**: discutindo sua base doutrinária. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

OLIVEIRA, Francisco. O estado e o urbano no Brasil. **Revista Espaço e Debates**, São Paulo, n. 6, p. 37-54, 1982.

OSELLO, Marcos Antônio. Planejamento urbano em São Paulo (1894-1961) – introdução ao estudo dos planos e realizações. 1983. Dissertação (Mestrado em Administração). FGV, São Paulo, 1983.

PEIXOTO, Nelson Brissac. Megacidade: reestruturação urbana e intervenções artísticas. In: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETTA, Vladimir (Org.). **São Paulo, metrópole em trânsito**: percursos urbanos e culturais. São Paulo: SENAC, 2004.

PEREIRA, Álvaro Luís dos Santos. A gentrificação e a hipótese do diferencial de renda: limites explicativos e diálogos possíveis. **Cadernos da Metrópole**, São Paulo, v. 16, n. 32, p. 307-328, nov. 2014.

PORTA, Paula (Org.). História da cidade de São Paulo, v. 3: **a cidade na primeira metade do século XX**. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

PORTO, Antônio Rodrigues. **História urbanística da cidade de São Paulo: 1554-1988**. São Paulo: Carthago & Forte, 1992.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Vias das Artes, 2006.

REQUENA, Carolina; HOYLER, Telma; SARAIVA. Integração e segregação: centro, periferia e residenciais fechados. In: MARQUES, Eduardo (Org.). **A metrópole de São Paulo no século XXI: espaços, heterogeneidades e desigualdades**. São Paulo: Unesp, 2015, p. 255-308.

RIZEK, Cibele Saliba. Os sentidos da cidade brasileira: figurações da ordem e de seus avessos. **Revista Espaço & Debates**, São Paulo, NERU, v. 23, n. 43-44, p. 79-91, 2003.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**, São Paulo, Studio Nobel / FAPESP, 1997.

_____. São Paulo, novo século: uma nova geografia? In: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETTA, Vladimir (Org.). **São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**. São Paulo: Senac, 2004, p. 172 – 177.

ROLNIK, Raquel; KOWARICK, Lúcio; SOMEKH, Nádia (orgs). **São Paulo: crise e mudança**. 2a. ed. São Paulo: Brasiliense, 1991.

SALES, Teresa. Raízes da desigualdade social na cultura política brasileira. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, ANPOCS, v. 9, n. 25, jun., 1994.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

_____. **A Natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2012a.

_____. **O Espaço do Cidadão**. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2012b.

_____. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2012c.

_____. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. Tradução Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SALVI, Ana Elena. **“Cidadelas da civilização”**: políticas norte-americanas no processo de urbanização brasileira com ênfase na metropolização paulistana dos anos 1950 a 1969. 2005. Tese. (Doutorado em Arquitetura), FAU/USP, São Paulo, 2005.

SAWAIA, Bader B. O calor do lugar – segregação urbana e identidade. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 9, n. 2, 1995.

SCARINGELLA, Roberto S. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 15, n. 1, 1991.

SEGAWA, Hugo (2004). São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954. In: PORTA, Paula (Org.). História da cidade de São Paulo, v. 3: **a cidade na primeira metade do século XX**. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Tradução Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Record, 1997.

_____. **A corrosão do caráter**. 17. ed. Tradução Marcos Santarrita. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SERAPIÃO, Fernando. Depois do espetáculo: o cenário arquitetônico do ano que passou. **Folha de São Paulo**, Caderno Ilustríssima, domingo, 04/01/2015 (Impresso).

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

SILVA, Ana Amélia da. A luta pelos direitos urbanos: novas representações de cidade e cidadania. **Revista Espaço & Debates**, São Paulo, NERU, n. 30, p. 28-41, 1990.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. Tradução Sérgio Marques dos Reis. In: VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Editora Nacional e Editora da USP, 1968.

_____. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense/CEBRAP, 1973.

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006. p. 59-88.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O desafio metropolitano**: um estudo sobre a problemática socioespacial nas metrópoles brasileiras. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SOUZA, Maria Adélia A. et al. **Metrópole e Globalização**: conhecendo a cidade de São Paulo. São Paulo: Cedes, 1999.

STIEL, Waldemar Corrêa. **História dos Transportes Coletivos em São Paulo**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil / Edusp, 1978.

TASCHNER, Suzana P.; BÓGUS, Lúcia M. M. A cidade dos anéis: São Paulo. In: RIBEIRO, Lauro César de Queiroz (Org.). **O futuro das metrópoles**: desigualdades e governabilidade. Rio de Janeiro: Revan / Fase, 2000, p. 247-284.

_____. São Paulo: o caleidoscópio urbano. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade vol. 15, n. 1, 2001. São Paulo, Fundação Seade.

_____. Mudanças recentes na estruturação socioespacial da Região Metropolitana de São Paulo. In: BÓGUS, Lúcia M. M.; PASTERNAK, Suzana (Edit.). **São Paulo**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, p. 111-157.

TELLES, Vera. Sociedade civil, direitos e espaços públicos. In: VILLAS-BÔAS, Renata (Org.). **Participação Popular nos governos locais**. São Paulo: Pólis, 1994, p. 43-53.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis (RJ): Vozes, 2000, p. 75-103.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume/FAPESP, 1999.

VAZ, Sérgio. Cooperifa: antropofagia periférica. **Col. Tramas Urbanas**, Rio de Janeiro, Aeroplano, n. 8, 2008.

VÉRAS, Maura Pardini B. A nov(a) (c)idade do gelo: notas perplexas sobre os novos nômades urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 9, n. 2, 1995.

_____. **Trocando olhares, uma introdução à construção sociológica da cidade**, São Paulo, Educ/Nobel, 2000.

_____. Tempo e espaço na metrópole: breves reflexões sobre assincronias urbanas. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 15, n. 1, 2001.

VÉRAS, Maura Pardini B. et al. Desejada ou temida: a participação da sociedade civil no processo de planejamento urbano. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 8, n. 3, 1994.

VILLAÇA, Flávio. Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira. In: SOUZA, Maria A. A. et al (Org.). **Metrópole e globalização**: conhecendo a cidade de São Paulo. São Paulo: CEDESP, 1999.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2001.

_____. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Revista Estudos Avançados**, São Paulo, USP, v. 25, n. 71, 2011.

WISNIK, Guilherme. **Estado Crítico: à deriva nas cidades**. São Paulo, Publifolha, 2009.

_____. A virada civilizatória de Haddad. **Jornal Folha de São Paulo**, 24. Set. 2014.

YÁZIGI, Eduardo. Funções Culturais da metrópole: metodologia sobre a requalificação urbana do Centro de São Paulo. In: CARLOS, Ana A. Fani; CARRERAS, Carles. (Org.). **Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2012, p. 81-97.

SITES E BLOGS

ANELLI, Renato Luiz Sobral. **Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais ao Plano de Avenidas à malha direcional do PUB**, 2014. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 14 maio 2014.

_____. **Urbanização em rede: os corredores de atividades múltiplas do PUB e os projetos de reurbanização da EMURB em São Paulo (1972 – 1982)**, 2014. Disponível em: <www.anpur.org.br>. Acesso em: 07 jun. 2014.

BARBOSA, Eliana R. de Queiroz (2012). **Minhocão e suas múltiplas interpretações**. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 06 jul. 2014.

Blog do Luis Nassif: “Maluf sai em defesa do Minhocão”. Disponível em: **jornalggm.com.br**. Acesso em: 05 ago. 2014.

CET: DSVP – Desempenho do Sistema Viário Principal – Disponível em: <www.cetsp.com.br>. Acesso em: 14 maio 2015.

CUNHA, João Paulo (2013). **Sede de mudança**, 2013. Disponível em: <www.brasildefato.com.br>. Acesso em: 26 jan. 2015.

FERREIRA, Álvaro. **A produção do espaço: entre a dominação e a apropriação - um olhar sobre os movimentos sociais**, 2007. Disponível em: <www.ub.edu>. Acesso em: 19 fev. 2015.

IPEA. **Governança Metropolitana no Brasil..** Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em: 02 jun. 2015.

LYDIA, Laura. **Projeto Ervas São Paulo**. Disponível em: <www.ervassp.com>. Acesso em: 26 jan. 2015.

MARICATO, Ermínia. **Cidades no Brasil: neodesenvolvimentismo ou crescimento periférico predatório**, 2014. Disponível em: <novo.fpabramo.org.br>. Acesso em: 10 nov. 2014.

_____. **Cidades no Brasil:** sair da perplexidade e passar à ação, 2013. Disponível em: <cartamaior.com.br>. Acesso em: 27 jan. 2015.

_____. **Cidades no Brasil:** qual gestão urbana? 2014. Disponível em: <www.fpabramo.org.br>. Acesso em: 01 jul. 2014.

MARTINS, José de Souza. A era das megalópoles residuais. **Jornal O Estado de São Paulo**, 07 dez. 2008. Disponível em: <alias.estadao.com.br>. Acesso em: 01 set. 2015.

MEKARI, Danilo e NOGUEIRA, Pedro. Viaduto, parque ou demolição: o que São Paulo fará como Minhocão. Disponível em: <portal.aprendiz.uol.com.br>. Acesso em: 12 maio 2014.

Movimento Desmonte Minhocão. Disponível em: <desmonteminhocao.blogspot.com.br>. Acesso em: 02 jan. 2015.

NOBRE, Eduardo A. C. A atuação do poder público na construção da cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. **Anais do XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Vitória: UFES, 2010. Disponível em: <unuhospedagem.com.br> Acesso em 12 jun. 2015.

Operação Urbana Centro. Disponível em: <www.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 07 abr. 2015.

Projeto Esparrama na Janela. Disponível em: <www.minhocao.com> e <catracalivre.com.br>. Acesso em: 22 fev. 2015

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <www.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 04 jan. 2015.

SERVA, Leão. Algumas novas considerações sobre o Minhocão. **Folha de S. Paulo**. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br>. Acesso em: 24 abr. 2014.

SILVA NETO, Wilson Levy Braga. **Transformar Minhocão em parque devolve a cidade para as pessoas**, 2014. Disponível em: <noticias.uol.com.br>. Acesso em: 23 fev. 2015.

SOUZA PIRES, José Murilo de. **O termo modernização conservadora:** sua origem e utilização no Brasil. Disponível em: <www.bnb.gov.br>. Acesso em: 31 jan. 2015.

TCHELO, Chico. **A Festa da Minhoca**. Disponível em: <virgula.uol.com.br>. Acesso em: 11 abr. 2014.

YOUNG, Ricardo. Fóruns de Debate sobre o futuro do Minhocão. <www.camara.sp.gov.br>. Acesso em: 14 maio 2015.

www.usp.br

www.guiadasemana.com.br

outraspalavras.net

baixocentro.org

www.redebrasilatual.com.br

www.saopauloskyline.com

br.blastingnews.com

VÍDEOS

Narradores urbanos: antropologia urbana e etnografia nas cidades brasileiras, de autoria de Comélia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha, realizado em 2008.

“Elevado 3.5”, de João Sodré e Paulo Pastorello e da cientista política Maira Buhler, realizado em 2007.