

Das margens do rio, às margens para o capital: O caso do Setor Chucri Zaidan da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada

José Donato da Silva¹, Pedro Mezgravi², Danilo Lisboa Barros³, Kleber Ramon Rodrigues⁴, Gemael Barbosa Lima⁵

¹Professor do Unifaveni, Rua do Rosário, 313, Macedo, Guarulhos, ES, email: jose.silva@unifaveni.com.br

²Professor do Unifaveni, Rua do Rosário, 313, Macedo, Guarulhos, ES, email: pedro.mezgravis@unifaveni.com.br

³Secretaria de Educação da Prefeitura de São Paulo. Dr. Diogo de Faria, 1247 - Vila Clementino, São Paulo - SP, e-mail: dan.lisboa.profgeo@gmail.com

⁴Professor do Unifaveni, Rua do Rosário, 313, Macedo, Guarulhos, ES, email: coordenacaoeografia@unifaveni.com.br

⁵Professor do Unifaveni, Rua do Rosário, 313, Macedo, Guarulhos, ES, email: gemael@unifaveni.com.br

RESUMO

Em um período de avanço da financeirização sobre as relações econômicas no século XXI, a urbanização da cidade de São Paulo sofre transformações para criar condições específicas necessárias para reprodução do capital, afirmando a cidade como negócio. Estado e capital privado se aliam em projetos estratégicos de implantação e valorização do capital no território por intermédio das Operações Urbanas. Analisaremos o desenvolvimento do Setor Chucri Zaidan da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE), com foco na expansão viária influenciando na reprodução espacial como mercadoria. Trata-se de uma área originalmente de várzea do Rio Pinheiros, posteriormente ocupada para uso industrial, situado em localização privilegiada na zona sul da cidade de São Paulo, um eixo de expansão do capital financeiro onde desenvolve-se uma nova centralidade corporativa, fragmentada e desigual. Apresentaremos como os resultados obtidos na Operação Urbana Faria Lima e o Setor Berrini da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada influenciaram na área em estudo, além dos efeitos dessa reestruturação produtiva no território. Foram realizados mapeamentos para análise comparativa do uso e ocupação do solo, com foco em estudo de regressão histórica. Este trabalho evidencia a produção do espaço para dinâmica da primazia do capital financeiro por meio das alianças entre Estado e capital privado que criam sustentações legais, representado nas âncoras rodoviárias como forma material para promover e integrar empreendimentos imobiliários em espaços sem meio produtivo devido à desconcentração industrial na cidade de São Paulo.

Palavras-chave: Várzea do Rio; Operação Urbana; Valorização do Espaço.

ABSTRACT

In a period of advancing of the financialization over economic relations in the 21st century, the urbanization in São Paulo city undergoes transformations in order to create specific necessary conditions for the reproduction of capital, affirming the city as a business. State and private capital are allied in strategic projects for the implantation and valorization of the capital in the territory through Urban Operations. We will analyze the development of the "Setor Chucri Zaidan" (Chucri Zaidan sector, the area studied) of the "Operação urbana consorciada Água Espraiada (OUCAE)", it is an Urban operation, focusing on road expansion influencing spatial reproduction as a commodity. It is an area originally on the floodplain of the "Rio Pinheiros (Pinheiros River), later occupied for industrial use, located in a privileged location in the south zone of São Paulo city, an axis of expansion of the financial capital where a new corporate

centrality is developed, fragmented and uneven. We will show how the obtained results in the "Operação Urbana Faria Lima" (Urban operation) and the "Setor Berrini da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada" (Sector of the Urban Operation) influenced the area in this study, in addition to the effects of this productive restructuring in the territory. Mappings studies were done for comparative analysis of land use and occupation, focusing in a historical regression study. This work evidences the production of space for the dynamics of the primacy of financial capital through the alliances between the State and private capital that together create legal supports, represented in anchor roads as a material way to promote and integrate real estate projects in spaces without productive means due the industrial deconcentration in Sao Paulo City.

Keywords: Floodplain of the River. Urban Operation. Appreciation of Space.

INTRODUÇÃO

Em um período de avanço da financeirização sobre as relações econômicas no século XXI, a urbanização da cidade de São Paulo sofre transformações para criar condições específicas necessárias para reprodução do capital, afirmando a cidade como negócio. Estado e capital privado se aliam em projetos estratégicos de implantação e valorização do capital no território por intermédio das Operações Urbanas. Analisaremos o desenvolvimento do Setor Chucri Zaidan da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE), com foco na expansão viária e implantação de sistema de transporte público influenciando na reprodução espacial como mercadoria. Trata-se de uma antiga área de uso industrial, situado em localização privilegiada às margens do Rio Pinheiros, zona sul da cidade de São Paulo, um eixo de expansão do capital financeiro onde desenvolve-se uma nova centralidade corporativa, fragmentada e desigual.

Os resultados obtidos na Operação Urbana Faria Lima e o Setor Berrini da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada influenciaram no Setor Chucri Zaidan, além dos efeitos dessa reestruturação produtiva no território. Foram realizados mapeamentos de uso do solo, com foco em estudo de regressão histórica. Este trabalho evidencia a produção do espaço para dinâmica da primazia do capital financeiro por meio das alianças entre Estado e capital privado que criam sustentações legais, representado nos meios de transportes e âncoras rodoviárias como forma material para promover e integrar empreendimentos imobiliários em espaços sem meio produtivo devido à desconcentração industrial na cidade de São Paulo.

Inicialmente é realizada uma caracterização do fragmento em estudo, da sua localização na cidade de São Paulo e da sua importância estratégica para expansão e reprodução do capital na metrópole. Posteriormente, um resgate do período industrial e como esse momento foi fundamental para a urbanização da Chácara Santo Antônio e como as operações urbanas avançam sobre espaços um dia industrializados para reprodução do capital, com destaque para a importância do Estado nas transformações. E concluindo, apresentamos como a morfologia do tecido urbano induzido pela mobilidade urbana, transformou a região em mais uma área da cidade como negócio.

CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA: ALGUNS APONTAMENTOS SOBRE SÃO PAULO, METRÓPOLE CORPORATIVA FRAGMENTADA

Uma breve contextualização das transformações produtivas e territoriais da cidade e da Grande São Paulo são importantes para a compreensão metodológica de projetos estratégicos

como as Operações Urbanas. Um aspecto fundamental é compreender como se deu a primazia da cidade de São Paulo sobre as decisões produtivas do país. São Paulo se desenvolveu diretamente relacionado a uma zona de produção agrícola comercial que se transformou em seus processos de produção em adequação à realidade produtiva e de consumo mundial e nacional. O sistema agrícola se adaptava, a capital paulista adaptava-se junto.

“Entre as grandes cidades do mundo subdesenvolvido, é a única contígua a uma zona de produção agrícola comercial que, durante mais de um século, não parou de se adaptar à demanda do mercado (internacional e nacional), por meio de um processo contínuo de modernização que lhe permitiu adaptar-se, em cada momento histórico, às inovações produtivas que se conheciam no mundo, incluindo os transportes, as comunicações e o consumo. O esforço de integração entre o território e o mercado, que se realiza em bases nacionais, acaba por beneficiá-la. Como a própria cidade também se adaptava, material e funcionalmente, ao longo deste século, às novas modernidades, o que podemos chamar de produtividade espacial atinge, cada vez mais, um índice elevado, indutor do processo de terceirização que acompanha o incessante desenvolvimento industrial” (SANTOS, 2009b, p. 42).

Essa produtividade espacial de São Paulo permitiu a concentração industrial na cidade e na Grande São Paulo. E mesmo antes de ocorrer um processo de “desconcentração industrial” (a ser discutido um pouco mais adiante), São Paulo assume também a posição de metrópole dos serviços e das informações e das decisões, em nível nacional e em adequação à globalização.

“Sem deixar de ser a metrópole industrial do país, apesar do movimento de desconcentração da produção recentemente verificado, São Paulo torna-se, também, a metrópole dos serviços, metrópole terciária, ou, ainda melhor, quaternária, o grande centro de decisões, a grande fábrica de ideias que se transformam em informações e mensagens, das quais uma parte considerável são ordens” (SANTOS, 2009b, p.38).

Mesmo sem a centralidade nas atividades industriais, e da produção de bens materiais propriamente dito, São Paulo assume um papel diretor¹ na dinâmica espacial brasileira a partir de suas atividades de controle, gestão e criação que exerce sobre todas as demais atividades econômicas do país. As infraestruturas ligadas às funções organizacionais, de fluxos de informações e ordens já traçam o esqueleto do sistema urbano de São Paulo². São Paulo transforma-se em uma metrópole transacional.

“Nas condições de passagem de uma fase à outra, somente a metrópole industrial tem os meios para instalar as novas condições de comando, beneficiando-se dessas pré-condições para mudar qualitativamente. A metrópole transacional assenta sobre a metrópole industrial, mas já não é a mesma metrópole. Prova de que sua

¹ “Ainda que o peso da atividade industrial seja muito expressivo na aglomeração paulistana, se a compararmos com o resto do país, não é essa função metropolitana que atualmente assegura a São Paulo um papel diretor na dinâmica espacial brasileira. Esse papel é devido às suas atividades quaternárias de criação e controle, praticamente sem competidor no país, pois agora são os fluxos de informação que hierarquizam o sistema urbano. O papel de comando é devido a essas formas superiores de produção não material, elas próprias sendo uma consequência da integração crescente do país às novas condições da vida internacional” (SANTOS, 2009b, p. 38).

² “Trata-se de um fato novo, completamente diferente da metrópole industrial. O dado organizacional é o espaço de fluxos estruturadores do território e não mais, como na fase anterior, um espaço onde os fluxos de matéria desenhavam o esqueleto do sistema urbano” (SANTOS, 2009b, p. 39).

força não depende da indústria é que aumenta seu poder organizador ao mesmo tempo em que se nota uma desconcentração da atividade fabril” (SANTOS, 2009b, p. 39-40).

Um referencial importante de análise é o estudo da renda dos domicílios na metrópole, determinar os limites de acesso às moradias com todos os serviços urbanos e a pobreza, da expulsão para áreas periféricas e autoconstrução.

“Podemos, num primeiro momento, admitir que, de um lado, tem melhor situação aqueles cuja renda é mais alta (mais de cinco salários-mínimos, em vez de um a quatro) e, de outro lado, defendem-se ainda melhor os que se encontram na base da pirâmide das rendas, obrigados, pela sua extrema pobreza, a fabricar, como podem, os seus alojamentos e impossibilitados de qualquer outro recurso para morar, como o aluguel, por exemplo” (SANTOS, 2009a, p.47).

O acesso a serviços urbanos fundamentais como água, luz e limpeza urbana tornam ainda maior o desafio dos mais pobres em obter moradia.

“Uma das razões pelas quais os pobres tendem a não se fixar, sendo levados para localizações sempre mais periféricas, vem do custo dos serviços. Esses gastos com água, energia elétrica e limpeza urbana são inversamente proporcionais à renda, consumindo uma parcela substancial de renda dos menos favorecidos. Isso significa que a chegada de melhoramentos urbanos a uma área conduz, a médio prazo, à expulsão dos pobres, pela impossibilidade de arcarem com as respectivas despesas” (SANTOS, 2009a, p. 56).

Quanto mais pessoas são obrigadas a viver na periferia, a partir, do espraiamento da população ao longo da construção de eixos de circulação e conseqüentemente o crescimento da cidade, ocorre a especulação imobiliária, uma valorização crescente de terrenos vazios e das casas mais próximas do centro.

“Na medida em que muita gente é obrigada a viver na periferia, os preços da terra sobem nas áreas mais próximas do centro. Desse modo, a tendência à expansão espacial da aglomeração se mantém, deixando vazias largas parcelas do território urbano (...).

Na medida em que a população vai se espraiando ao longo das vias de transporte, aumentando o tamanho da cidade, os preços da terra e das casas vão normalmente aumentando dentro da cidade. É assim que a expansão territorial e a especulação se dão paralelamente, uma sendo a causa e o efeito da outra. É um terrível círculo vicioso” (SANTOS, 2009a, p. 58).

A especulação de terras urbanas e rurais no Brasil estão diretamente relacionadas às áreas de estrangulamento de investimentos, em consonância com o pensamento de Ignácio Rangel. Os investimentos em grandes serviços de utilidade pública – como instalação de água, luz, saneamento básico, educação, saúde – são elementos cruciais para a contenção e mesmo redução da especulação imobiliária.

“A especulação com as terras seria causada exatamente pela falta de serviços de utilidade pública. Essa falta é geradora de escassez de terrenos viáveis e pressiona o seu preço para o alto. A especulação imobiliária seria reduzida, desde que a dotação de infraestruturas sociais fosse adequada e os preços da terra tendessem a cair” (SANTOS, 2009a, p. 38).

Em sentido semelhante, Henrique Rattner apresenta o efeito especulativo de abertura de novas avenidas sobre terrenos adquiridos por grandes construtoras.

“(…) o planejamento e a abertura de novas avenidas que provocou uma supervalorização dos terrenos adquiridos pelas grandes construtoras para fins de edificação de prédios de escritórios, num espaço urbano reduzido, resultaram numa saturação e congestionamento das novas avenidas, construídas a um custo astronômico. Por outro lado, a população expulsa pelo boom de construção, pressiona os preços de terrenos e moradias nos bairros periféricos, com reflexos em todo o mercado imobiliário da área metropolitana” (RATTNER, 1975, p. 49-50).

E apresenta também o agravamento do processo de deslocamento dos mais pobres para a periferia a partir das políticas de desapropriações para fins de modernização de área e de circulação.

“Por outro lado, a política de ‘desapropriação’ para fins de ‘modernização’ do sistema viário – sobretudo em função do número sempre crescente de carros particulares – contribui para expulsar para a ‘periferia’ contingentes crescentes de habitantes, distanciados assim de seus antigos lugares de trabalho, tendo como efeito a intensificação da demanda de transportes” (RATTNER, 1975, p. 49).

DA PRIMAZIA DO CAPITAL INDUSTRIAL PARA O CAPITAL FINANCEIRO NA METRÓPOLE

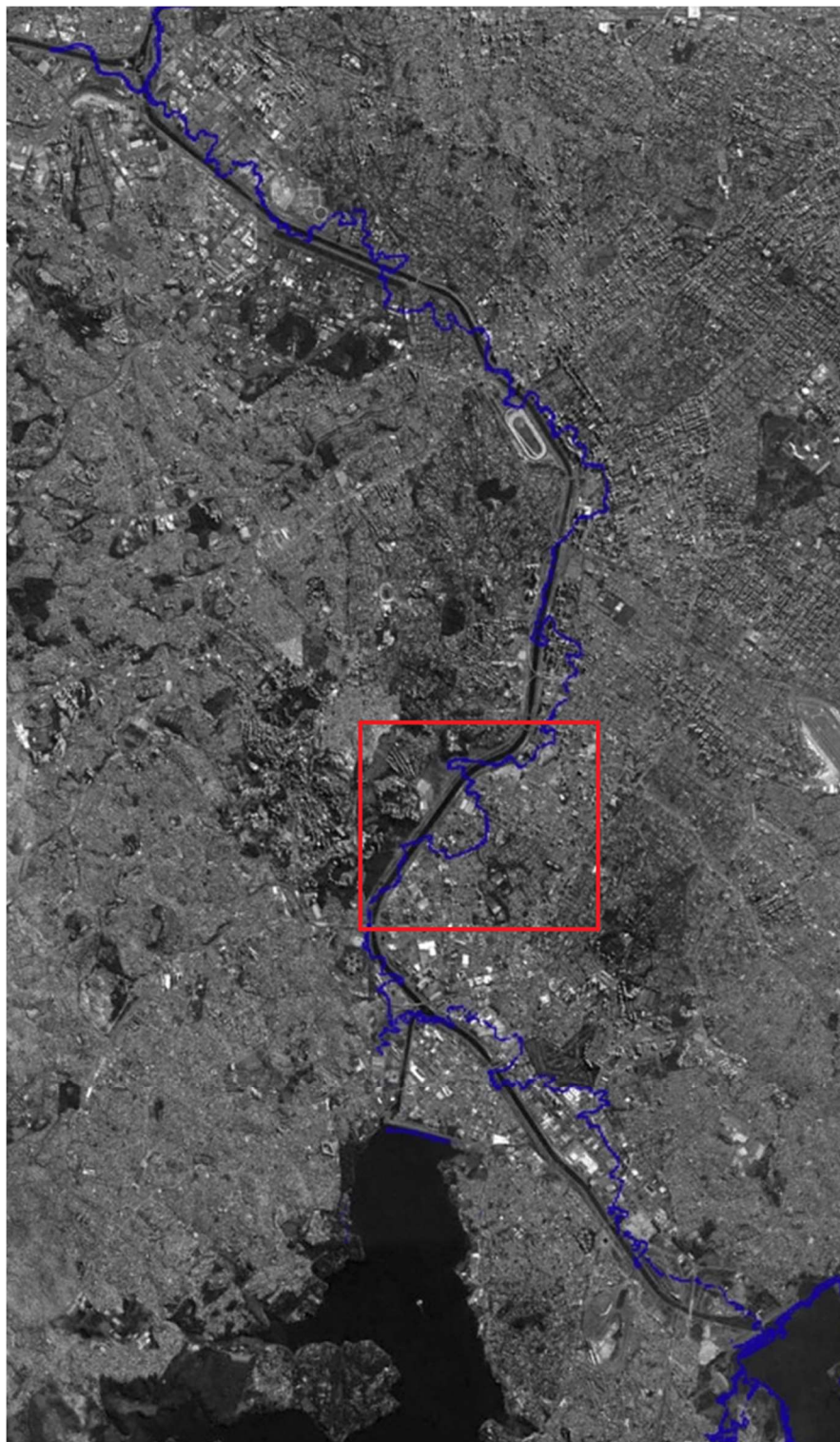
A industrialização do bairro da Chácara Santo Antônio ocorre a partir da retificação do Rio Pinheiros, realizada pela empresa canadense The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited com interferência legal do Estado de São Paulo, por conceder direitos através da Lei nº 2249 de 27 de dezembro de 1927, em que julgava de interesse público as obras de retificação do Rio Pinheiros e elevação do reservatório Rio Grande, assim como, de direito da Companhia as margens sujeitas a inundações e os terrenos, e do Governo Federal através do Código das Águas, que entrou em vigência em 1934, para designar a linha média de enchentes como limite para desapropriações.

Para beneficiar-se a Companhia Light usou a grande enchente de 1929, manipulada pela abertura das comportas das represas para o excedente de água ser lançada no Rio Pinheiros, para ocupar além das várzeas, os terrenos no entorno. Esta manobra foi fundamental para o monopólio da Light nas várzeas e no vale do Rio Pinheiros, era o domínio do estrangeiro sobre o rio e as várzeas, em um momento de incorporação destes à cidade de São Paulo e sua ocupação (SEABRA, 1987). Foram esses antigos meandros e a várzea do traçado original do Rio Pinheiros que a indústria ocupou no bairro.

Com todas as condições necessárias criadas pela retificação do Rio Pinheiros, a chegada de indústrias em Santo Amaro e Chácara Santo Antônio ocorre no segundo período de industrialização da cidade de São Paulo, na década de 1950 (PÁDUA, 2009), por ser uma região da cidade de São Paulo com grande disponibilidade de terrenos e de grandes eixos rodoviários recém construídos como a Avenida Washington Luís, a Avenida Santo Amaro e posteriormente a Marginal do Rio Pinheiros, além do ramal Jurubatuba da ferrovia Sorocabana, inclusive, a ferrovia foi um indutor de atração da indústria para Santo Amaro (BERARDI, 1969). Por estar próximo ao Rio Pinheiros para escoamento de detritos e outros resíduos industriais, Santo Amaro atraiu várias indústrias pesadas. Essa industrialização que ocorre a

partir da década de 1950 na Chácara Santo Antônio é realizada com indústrias de características fordistas.

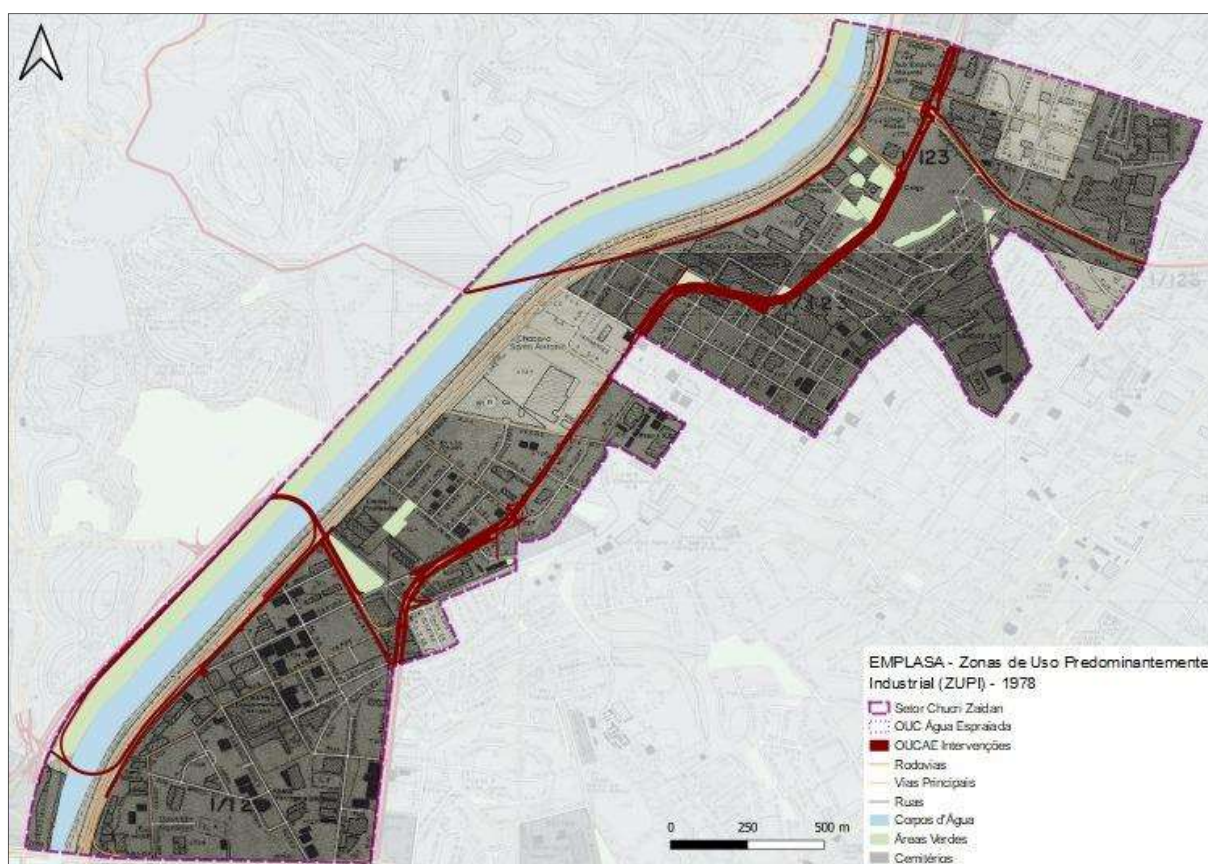
Figura 1: Antes e depois do curso do Rio Pinheiros, alterado pelo processo de retificação da Companhia Light, em destaque o atual Setor Chucri Zaidan.



Fonte: Adaptação de Kayo, A. (2013).

Essa industrialização é indutora de um forte processo de urbanização na cidade de São Paulo e responsável pela mudança do perfil da população no Brasil, que passa de rural para urbana a partir da década de 1950. Na região da Chácara Santo Antônio com a chegada das indústrias ocorre uma maior ocupação de residências e densidade populacional, atraindo também equipamentos de saúde, educação, lazer e comercial. A partir da década de 1980, já é observado um processo de reestruturação produtiva na Chácara Santo Antônio e na metrópole como um todo. Esse processo é intensificado no fim da década de 1990 e início do século XXI, onde nota-se uma transferência de diversos setores produtivos para o interior do estado de São Paulo.

Figura 2: Indústrias no setor Chucru Zaidan em 1978.

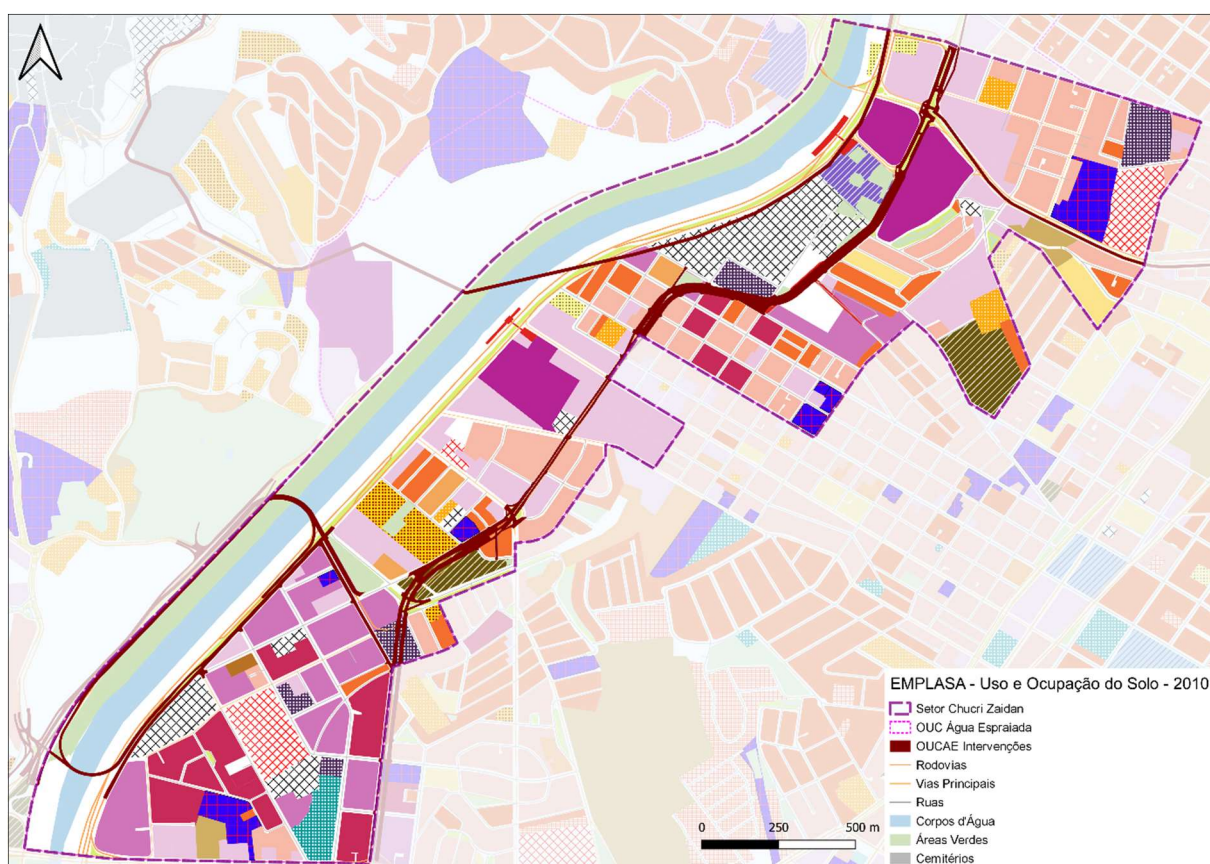


Fonte: Adaptado de Emplasa (2018)

Lencioni (1994) aborda esse fenômeno como “desconcentração industrial”, onde o setor produtivo é transferido para outro local, mas a gestão permanece na cidade de São Paulo. Essa desconcentração industrial para a autora trata-se de uma reestruturação urbano-industrial no estado de São Paulo, produzindo uma região metropolitana, que se espalha no entorno de grandes eixos rodoviários. O desenvolvimento tecnológico das telecomunicações e informática, principalmente os setores de telefonia, computação e internet, possibilitou essa fragmentação dos setores de produção e gestão nas empresas, ou seja, enquanto a produção se desconcentra, o capital centraliza. Carlos (2004) aborda para a necessidade do capital financeiro se realizar também por meio da produção de um novo espaço sob a forma de produto imobiliário voltado ao mercado de locação. Em uma transição da predominância do capital industrial de produção de mercadorias ao capital financeiro que produz o espaço como mercadoria para sua realização.

As áreas então desocupadas pelas indústrias tornam-se de grande cobiça por parte das construtoras e conseqüentemente um local de alta especulação do mercado imobiliário. A mídia e os meios de publicidade atuam como fatores influentes no processo de valorização do espaço, reportagens de jornais e revistas elucidam sobre uma nova tendência de valorização imobiliária na cidade de São Paulo e especulação mercadológica sobre o local, mostram a nova tendência de reprodução do capital na cidade associadas a novas formas, onde os escritórios cada vez mais modernos e informatizados assumem o espaço antes destinado à indústria. Podemos acrescentar a isso o que a reportagem chama de continuação da Berrini, ou seja, uma continuação de verticalização voltada ao terceiro setor, para manter e ampliar o que teve início com a Operação Urbana Faria Lima.

Figura 3: Uso e ocupação do solo urbano 2010, observa-se no perímetro do Setor Chucri Zaidan a diversidade de usos do solo entre residencial (laranja), comercial (roxo) e industrial (vinho).



Fonte: Adaptado de Emplasa (2010).

DA LEI DO DESFAVELAMENTO ÀS OPERAÇÕES URBANAS

As operações urbanas são instrumentos urbanísticos presentes na legislação da cidade de São Paulo, desde os anos 1990, porém, com a promulgação do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), conforme está nos artigos 32 e 33 e 34, as operações urbanas consorciadas foram definidas como “o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental”, ou seja, tem um cunho de seletividade

espacial, para valorizar determinados espaços, de acordo com as vontades e necessidades do mercado imobiliário, são fenômenos de reordenação do capital imobiliário, de locais escolhidos pelo impacto que exercem na reestruturação dos espaços com criação de uma nova centralidade, sendo assim, maior concentração de dinheiro e poder, e reforça a segregação socioespacial (FIX, 2001).

Surgiram na cidade de São Paulo como uma alternativa para viabilizar grandes obras, sob a justificativa de que com a crise fiscal, o Estado não teria condições de financiar obras. Neste caso, o Estado passaria a ser um “promotor” e criar condições que facilitem a instalação da oferta de infraestrutura ao setor privado (FIX, 2001). Após o fracasso do Plano Diretor de 1985 da gestão de Mário Covas na Prefeitura de São Paulo, com a alegação de falta de recursos públicos para realizar as propostas, que através de uma decisão política e econômica argumentaram que a única saída seria a parceria com a iniciativa privada (FIX, 2001). Na gestão Jânio Quadros surge o embrião das operações urbanas, na qual se sugere a criação da chamada “Lei de Desfavelamento” que consistia no direito do dono de um terreno ocupado por favela na área central da cidade poder construir além do permitido pela Lei de Zoneamento, enquanto contrapartida destinava parte do lucro adicional obtido para a construção de moradias nas periferias e doá-las para a prefeitura que ficava responsável pela remoção e alugar ou vender a casa aos favelados, outra opção seria mandá-los de volta à cidade de origem (FIX, 2001).

Dentre as críticas ao projeto pode-se apontar a falta de negociação e riscos de conflitos nas remoções, além de não propor restrições às mudanças de zoneamento pré-estabelecidas, além de usar o favelado como “instrumento de especulação” para obter modificações de uso e ocupação do solo, pois o interessado estimularia invasões no seu terreno. Foi aprovado como “projeto de habitações de interesse social” e não passou pela aprovação dos vereadores, dessa forma o projeto de especulação imobiliária ganhava aparência de “projeto social”. ano seguinte a Prefeitura publica edital para apresentar propostas de “Operações Interligadas”, como passou a ser chamada a parceria com o privado para desfavelizar (FIX, 2001).

A primeira operação interligada aconteceu na remoção de uma favela próxima a Ponte Cidade Jardim, onde 140 famílias foram removidas e a maior operação interligada aconteceu na remoção da favela JK, que teve 1.100 família removidas. A lei de desfavelamento pouco serviu ao interesse social, mas sim para a “limpeza de bairros classe média” e aos negócios imobiliários, além de estarem concentradas no “Setor Sudoeste” da cidade de São Paulo. Apesar disso, as operações interligadas não estavam satisfazendo o poder público e nem o setor privado, porque havia a necessidade de obras de infraestrutura viária para atender as áreas “renovadas”, o que não compensava a contrapartida social de construção de moradias, e porque não envolvia diversos agentes privados e insuficiente para criar “zonas planejadas” (FIX, 2001).

No Plano Diretor de 1988 a Operação Urbana foi incluída na proposta para “ampliar os benefícios das Operações Interligadas” e definida como “a ação conjunta dos setores público e privado, destinada à melhoria do padrão de urbanização” (FIX, 2001). A operação urbana não tem contrapartida social, apenas gira em torno da valorização de um espaço e melhorias que viabilizem a circulação e reprodução do capital através de obras e serviços que diferenciem esse local de outros espaços da cidade. O interesse do mercado imobiliário estava no que Carlos (2004) chama de “nova raridade” ou na área que podemos observar como uma expansão do Quadrante Sudoeste na cidade de São Paulo, concentrando melhores índices sociais e de infraestruturas. O trunfo das Operações Urbanas seriam que os próprios empreendedores privados pagassem pela obra de seu interesse, sem recursos do poder público. O lado negativo está participação da valorização pela Prefeitura, tem de haver o interesse do mercado

imobiliário na região das Operações, o que em sua maioria se reflete em regiões da cidade já privilegiadas, assim as operações se situam na área de expansão do mercado imobiliário, a fim de consolidar novas centralidades ou “recuperação” de áreas degradadas.

A Operação Urbana modelo na cidade de São Paulo foi a que propunha a extensão da Avenida Faria Lima, nesse projeto foi alargada a Rua Iguatemi do Largo da Batata até a Cidade Jardim, este trecho já era chamado de “nova Avenida Paulista” começou a ser colocado em prática no ano de 1993, com protestos dos moradores e temor de desapropriação em larga escala e descaracterização do bairro, muito em conta da indefinição de quantos imóveis seriam mesmo desapropriados e a agitação do mercado imobiliário. Com um perfil de classe média, os moradores se organizaram e reivindicavam por meio dos movimentos de bairro. As ações conjuntas jurídicas e de manifestação ganhavam grande repercussão na mídia, com mudanças no traçado da extensão da Avenida Faria Lima, tanto para atender aos moradores, quanto para atender ao mercado imobiliário, além da justiça decidir o valor de indenização aos moradores.

Outra Operação Urbana que tem grande impacto na transformação do espaço da cidade de São Paulo é a Operação Urbana Água Espraiada, com início em 1995, a operação urbana tem este nome devido ao córrego Água Espraiada que nasce perto do Aeroporto de Congonhas e deságua no dreno do Brooklin, este córrego seria canalizado e construída a Avenida Água Espraiada nas suas margens, a ocupação do entorno do córrego eram de 68 núcleos de favelas, com uma população superior a 50 mil pessoas. (FIX, 2001). As opções para quem era removido consistia em comprar moradia financiada e construída pela Prefeitura, receber R\$1.500 ou receber passagem para a terra natal. A primeira opção ocorreu devido a uma arrecadação entre empresários da região que doou R\$8 milhões, com a esperança de “recuperar” esse dinheiro com a valorização do entorno sem a favela. (FIX, 2001).

A Prefeitura oferecia o caminhão para mudança e dizia não saber o destino dos favelados, uma boa parte deles foram morar em área de proteção de mananciais das represas Billings e Guarapiranga (FIX, 2001). Houve casos em que moradores cometeram suicídio devido à pressão psicológica e alguns moradores relataram violência física em algumas remoções. A avenida foi inaugurada em janeiro de 1996, antes mesmo da remoção de algumas famílias.

Podemos observar como foram distintos os processos de remoção e de negociação nas Operações Urbanas da Faria Lima, de população classe média, e da Água Espraiada, de população pobre. Porém a Operação Urbana ficou paralisada por mais de 10 anos e a Avenida Água Espraiada entrou apenas como obra de Lei de Melhoramento Viário. Quando foi retomada no começo do século XXI, com modificações e ampliação da área que receberia intervenções e uma nova “reurbanização”, setores Americanópolis, Brooklin e Jabaquara tiveram algumas alterações em seus projetos devido à realização de obras para construção do monotrilho que ligará o Aeroporto de Congonhas até o Morumbi e ao embargo judicial impedindo construção de túnel ou ligação viária até a Rodovia dos Imigrantes.

EXTENSÃO VIÁRIA E PLANO DE MOBILIDADE DO SETOR CHUCRI ZAIDAN PARA REPRODUÇÃO DO CAPITAL

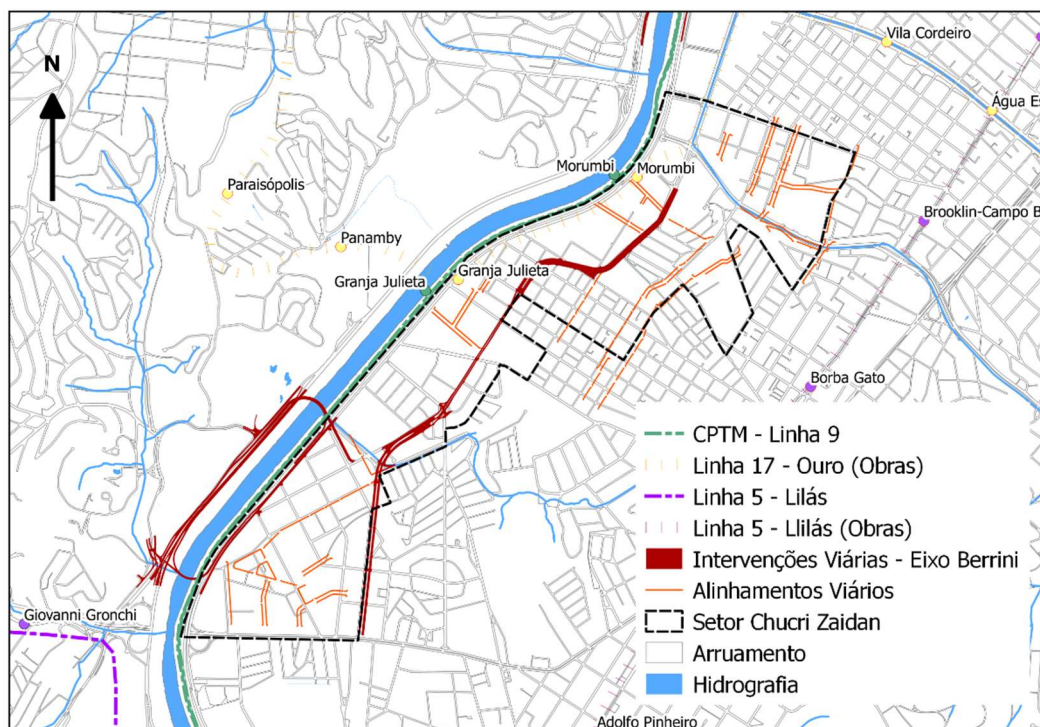
Em dezembro de 2015, a gestão do então prefeito Fernando Haddad (PT) encaminhou ao legislativo o Projeto de Lei complementar 722/15 chamado de Plano Urbanístico do Setor Chucri Zaidan que instituía as obras viárias que deveriam ser feitas pela prefeitura em continuidade ao Programa de Intervenções (obras) da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE), considerando especificamente o setor Chucri Zaidan.

No texto da lei que instituiu a OUCAE, o Programa de Intervenções é um conjunto de obras que tem por objetivo a complementação e adequação do sistema viário e de transporte, com prioridade ao transporte coletivo, e outras ações como a implantação de Habitações de Interesse Social (HIS) e atendimento econômico e social à população de baixa renda diretamente afetada pelas obras (SÃO PAULO, 2015).

No entanto, o Plano Urbanístico do Setor Chucrí Zaidan privilegia as obras viárias e de transporte e institui como prioridade a extensão da Av. Dr. Chucrí Zaidan, continuação da Av. Luiz Carlos Berrini que por sua vez está conectada à Av. Brigadeiro Faria Lima, objeto concreto da, antecedente, Operação Urbana Faria Lima. Assim, cria-se um *continuum* territorial formando um corredor com essas avenidas, sendo uma alternativa à saturada Av. Marginal Pinheiros.

Concretamente o plano previa o tamponamento do córrego da Av. Berrini, o alargamento e abertura de via para extensão da Av. Chucrí Zaidan, alargamento e melhoramento das ruas José Guerra e Professor Manoelito de Ornelas, com passagem de túnel abaixo dessas vias com tráfego exclusivo para automóveis, a duplicação e requalificação da Rua Laguna e a implantação de duas pontes Laguna e Itapaiúna. Assim finalizaria um corredor de vias ligando à Berrini à Av. João Dias, uma importante via da Zona Sul paulistana. Em relação ao transporte coletivo, contemplava a implantação de um corredor de ônibus com faixa exclusiva e segregada à esquerda das vias no corredor formado pelas citadas avenidas, também a implantação de ciclovia seguindo o mesmo traçado e, pela primeira vez nos projetos da cidade, uma ponte foi implantada contemplando uma ciclovia ligando esse corredor à margem esquerda da Marginal Pinheiros, a Ponte Laguna. Além dos planos municipais, por parte do governo do Estado, também se projetou a construção de uma linha metropolitana de transporte sobre trilhos com tecnologia monotrilho ligando a área ao Aeroporto de Congonhas e quatro linhas de metrô/trem metropolitano.

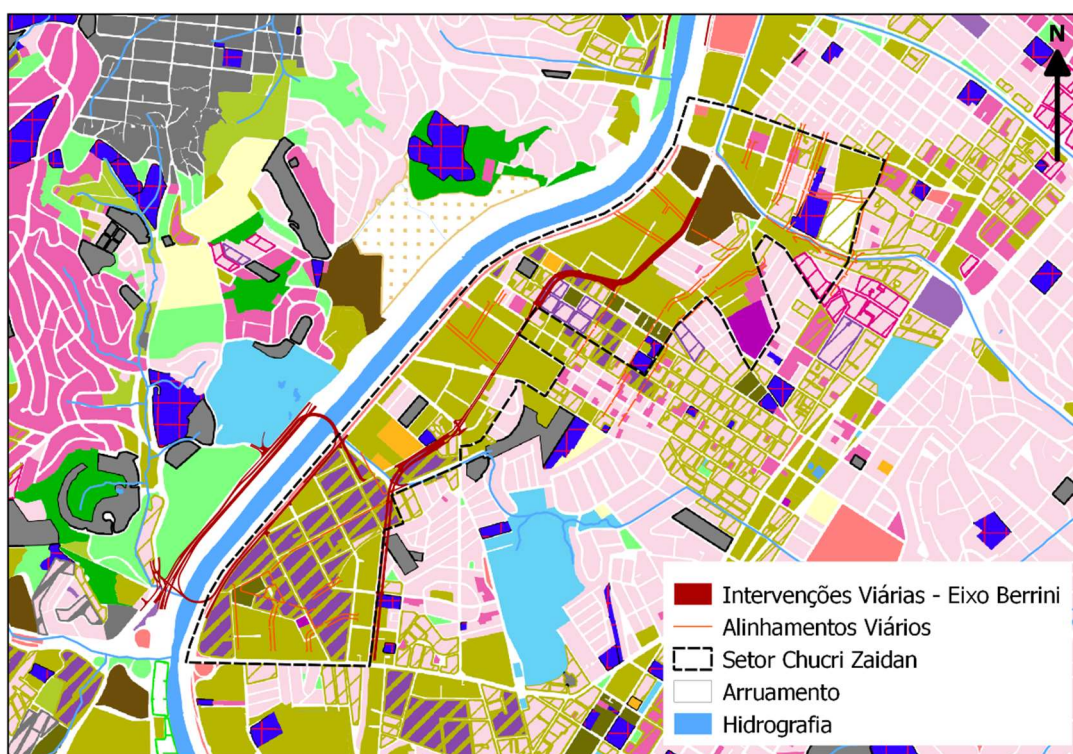
Figura 4: Obras de infraestruturas e mobilidade no Setor Chucrí Zaidan.



Fonte: Adaptado de São Paulo (2015).

Tanto as obras dos túneis, pontes, avenidas e até mesmo do corredor de ônibus e da linha de metrô funcionam como projetos âncora, termo utilizado por Fix (2001) que corresponde à obras e projetos implantados pela administração pública com o objetivo de atrair o interesse do setor privado com vistas a remodelação e valorização imobiliária de áreas determinadas, como os perímetros das Operações Urbanas. Assim se estabelece a aliança entre Estado e entes privados na reprodução de espaços privilegiados propícios ao ciclo de valorização do capital, especialmente o financeiro, neste momento histórico.

Figura 5: Uso e ocupação do solo urbano de 2018, avanço do uso de comércio e serviços (verde) sobre áreas antes industrializadas e de residência (hachurada roxo/verde), efeito da extensão viária.



Fonte: Adaptado de Emplasa (2018).

Não se trata apenas da abertura de novas vias, mas da transformação de uma área da cidade para adaptá-las às exigências do setor “terciário de alto padrão” constituindo ou consolidando novos centros de negócios, uma Nova Cidade dentro da cidade, como afirma Fix (2001).

Essa Nova Cidade com novo padrão urbanístico corresponde a determinações e conteúdos que produzem a cidade capitalista no atual momento histórico, expresso por novas morfologias e fluxos que revelam o papel estratégico da reprodução do espaço da metrópole e evidenciam a luta entre apropriação/uso e o sentido produtivo do espaço como produção de valor, segundo Alvarez (2014). Atualmente, é a região da cidade de São Paulo com a maior atividade construtiva voltada ao setor de escritórios.

Figura 6: Atividade construtiva do Setor Chucrí Zaidan em destaque na cidade de São Paulo (SP)

Chucrí Zaidan tem a maior atividade construtiva da cidade (Classe A)

Quando olhamos para a atividade construtiva da cidade de São Paulo, a Chucrí Zaidan é a região com a maior atividade: mais de 85 mil m² em andamento, que logo será entregue ao mercado. Em seguida aparece a região da Paulista e da Nova Faria Lima, com mais de 50 mil m² cada uma.

Em quarto lugar vem a Vila Olímpia, seguida de Pinheiros e Berrini, com 22 mil m², 20 mil m² e mais de 9 mil m², respectivamente.

Fonte: Revista Buildings, Nov/22.

A mobilidade urbana no Setor Chucrí Zaidan, ainda que tenha obras de transporte coletivo em seu escopo, tem por sentido afirmar a primazia do automóvel na circulação da cidade construída para a classe média, que o tem como meio de transporte primordial e o investimento em transporte coletivo é uma forma de reverter a imobilidade da classe trabalhadora em um sistema insuficiente e desorganizado (ULIAN, 2008), assim, as obras tem privilegiado a ligação física entre a principal área de negócios da cidade e o aeroporto e a eliminação dos gargalos na circulação viária deste território privilegiado.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento industrial foi o grande impulsionador do processo de metropolização paulistano que produziu uma urbanização profundamente desigual sobre vários aspectos intraurbanos com moradias precárias, especulação com a terra, vazios urbanos e forte expansão da mancha urbana pela população mais pobre sem acesso à terra urbanizada e moradia digna, como indica o texto de Alvarez (2014). A área do Quadrante Sudoeste, onde está o Setor Chucrí Zaidan, desde meados da década de 1970 tem servido como área de especulação imobiliária e no presente tem sido capitalizada pelo capital financeiro, neste sentido, a produção do espaço na cidade e a reprodução do espaço na metrópole revelem o negativo da reprodução do capital, o espaço tornado mercadoria capaz de atrair e capitalizar a reprodução do ciclo do capital, exigindo, em cada momento histórico, certas condições espaciais. No momento anterior, essas condições atendiam a lógica do setor produtivo industrial e, no presente, atende à lógica do setor terciário moderno e do capital financeiro, dando sentido à dinâmica da economia metropolitana.

REFERÊNCIAS

ALVAREZ, I. P. **A plasticidade da metrópole de São Paulo. Reprodução do espaço, financeirização e propriedade imobiliária.** Revista Cidades, São Paulo, v. 11, n. 19, p. 268-295, 2014. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/4284> Acesso em: 30 jan. 2017.

BERARDI, M. H. P. **História dos Bairros de São Paulo – Santo Amaro**. São Paulo: Prefeitura Municipal / Secretaria de Educação e Cultura / Departamento de Cultura, 1969.

BUILDINGS, Revista. **Nova Faria Lima continua com o preço mais elevado da Cidade de São Paulo**. São Paulo, 2022.

Disponível em: <https://revista.buildings.com.br/nova-faria-lima-continua-com-o-preco-mais-elevado-da-cidade-de-sao-paulo/> Acesso em: 30 jun. 2023.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-Tempo na Metrópole. Fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

FIX, M. **Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2001, 255p.

LENCIONI, S. **Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada**. In: Santos, M.; Souza, M. A. A.; Silveira, M. L. (orgs). Território – Globalização e Fragmentação. São Paulo: Hucitec/ Anpur, 1994.

PADUA, R. F. de. **Implicações socioespaciais da desindustrialização e da reestruturação do espaço em um fragmento da metrópole de São Paulo**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. doi:10.11606/D.8.2007.tde-31012008-104129. Acesso em: 2016-10-17.

RATTNER, H. **Os custos sociais da aglomeração metropolitana**. Revista de Administração de Empresas, v. 15, n. 6, p. 39–57, nov. 1975. <https://doi.org/10.1590/S0034-75901975000600004>, Acesso em: 28 jun. 2023.

SANTOS, M. (1990) 2009 A. **Metrópole Corporativa Fragmentada**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

SANTOS, M. (1994) 2009 B. **Por Uma Economia Política da Cidade**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

SÃO PAULO (Cidade). **Projeto de Lei 722 de 16 de dezembro de 2015. Aprova o Plano Urbanístico Complementar do Setor Chucri Zaidan da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, nos Distritos de Santo Amaro e Itaim Bibi, e altera a Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001.** Diário Oficial da Cidade de São Paulo, São Paulo, SP, 17 de dezembro de 2015, Folha 237. Disponível em:
<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/projeto-de-lei-722-de-16-de-dezembro-de-2015/>
Acesso em: 11 jul. 2023.

SEABRA, O. **Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder: Tietê e Pinheiros - valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo.** Tese de Doutorado. São Paulo: DG - FFLCH/USP, 1987.

ULIAN, F. **Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na região metropolitana de São Paulo.** 2008. 320 p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em:
<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-29012009-114659/pt-br.php>. Acesso em: 15 abr. 2017.