



**GT – 11: Grandes Projetos Urbanos , Financeirização , Estado e Planejamento
Corporativo**

**A CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO METROVIÁRIA DA VILA
BRASILÂNDIA COMO REPRODUÇÃO DO CAPITAL NA
METRÓPOLE DE SÃO PAULO:**

Conflitos e Lutas pelo Espaço

Lucas Leonardo Lima Marques

RESUMO:

Esta pesquisa expõe as contradições no desenvolvimento da estação de metroviário da Vila Brasilândia, distrito localizado na periferia da capital paulistana. A análise também examina como os contratos de Parcerias Público-Privada são continuações das políticas neoliberais da década de 1990, em razão de que é o Estado que arca com os maiores riscos e custos na tentativa de atrair o capital privado ao projeto, além do enorme tempo que a empresa permanece controlando e recebendo os lucros do serviço pagos pelo cidadão. Ademais, o estudo, utilizando da teoria urbana crítica, procura advir sobre como o modal do metrô e sua forma de desapropriação, é uma forma de reprodução do capital no espaço da metrópole. Por fim, apresenta as mudanças da região afetada, as lutas e, consequentemente os agentes econômicos, sociais e políticos, que disputam aquele espaço.

Palavras-chave: Periferias, Produção do Espaço, Projetos Urbanos.

1 INTRODUÇÃO

Através da análise do processo de construção da estação metroviária da Vl. Brasilândia, distrito do extremo noroeste da capital paulistana, essa pesquisa busca apresentar as contradições do desenvolvimento dessa obra. Após vitória em licitação de 2020 o projeto é elaborado pela multinacional espanhola Acciona através de um contrato de PPP (Parceria Público-Privada) entre a concessionária e o Governo do Estado de São Paulo, com previsão de entrega da estação, até a presente data¹, para 2025.

Se parte, neste estudo, da análise da contradição na relação entre a propriedade privada na Região Metropolitana de São Paulo e a expansão do modal de transporte metroviário, ou seja, se pretende aqui responder: quais agentes se beneficiam, no cenário econômico, político e social atual com a construção de novas linhas e estações de metrô? Além disso, é importante questionar: quem ganha com as mudanças estruturais e sociais no distrito afetado? Neste sentido, ficou evidente através de pesquisa em bibliografia recomendada, matérias jornalísticas, etc...que as classes econômicas mais altas, em detrimento dos mais pobres, são privilegiadas com mais estações e linhas próximas de casa. Obviamente, este estudo, também trata de apresentar os contratos de PPP (s) como uma extensão das políticas neoliberais da década de 1990 no Brasil, pois a empresa contratada, além de receber várias vantagens para aceitar participar do planejamento e realização da obra, ainda fica responsável pela operação e acumulação dos lucros advindos dos usuários do transporte, por mais de 19 anos. Demonstrando que o Estado prefere, mesmo tendo condições de tocar o projeto, entregar, por um longo período de tempo, este importante setor da economia brasileira a agentes privados, que no caso da Linha 6 – Laranja, são internacionais.

Esse tema se relaciona com a geografia, especificamente a área de estudos urbanos, pois se o espaço é condição, meio e produto das interferências de desvalorização/valorização (Carlos, 2007, p. 49), que outra ciência abordaria este processo melhor? Também cabe ressaltar que as fotografias utilizadas foram retiradas do *Google Street View*. Através da ferramenta, se encontrou fotos tiradas dos canteiros de obras abandonados. Outro instrumento usado pelo autor

1 Julho de 2024.

foi o “ArcGis Online” para desenvolvimento de mapas. A pesquisa se referencia em consideráveis autores e autoras da geografia urbana, além de outras áreas com cientistas que buscam refletir sobre o espaço urbano da metrópole. O autor acompanha de perto a realização do projeto da estação na situação de ex-morador da freguesia. Somente através desse aprofundamento foi possível compreender realmente os absurdos e contradições no tocante da obra.

2 VILA BRASILÂNDIA E SÃO PAULO

*L’histoire est comme Janus, elle a deux visages: qu’elle regarde le passé ou le présent, elle voit les mêmes choses.*² Maxime du Camp, Paris, VI, p. 415.

A Vila Brasilândia passa por mudanças e a obra da estação da Linha 6 – Laranja do metrô é o motivo das transformações recentes deste espaço. Todavia, não é a primeira vez que transformam esta freguesia. É importante relembrar que a produção do espaço na Vila Brasilândia começou em meados de 1947, cujo ano foi das desapropriações dos cortiços na região central de São Paulo. Organizadas pelos agentes públicos e privados da época, no chamado “centro velho” de São Paulo, originaram-se as Avenidas São João, Ipiranga e Duque de Caxias. Este fato histórico ocasionou na expulsão da população de baixa renda para a gleba da Brasilândia, até então em posse da Empresa Brasilândia de Terrenos e Construções LTDA. Interessante observar esse acontecimento, pois no mesmo ano da dispersão forçada para o desenvolvimento das vias centrais, a empresa de lotes citada oferecia cinco mil tijolos e duzentas telhas para quem comprasse um terreno, ou seja, essa é uma demonstração de que o poder público, através de sua escolha política em se ausentar da questão da moradia, e os intermediários privados mantiveram seus interesses em paralelo na produção da Vila, isto é, a produção de uma centralidade e, consequentemente, a explosão deste urbano (Lefebvre, 2006 in Ribeiro, 2007, p. 47) formando a periferia.

A sede da empresa Vega-Sopave, nome de uma das ruas da região, também fomentou a ocupação do solo, pois vendia ou alugava moradias aos seus empregados (Furtado et al., 2020).

² Do francês “a história é como Janus, ela tem dois rostos: quer olhe para o passado ou para o presente, ela vê a mesma coisa”. Tradução do autor. Retirada do livro Paris, Capital do século XIX de Walter Benjamin, Editora Allia, Paris, 2009, p. 7.

Esta lógica de oferecer a propriedade privada era rentável para a Vega-Sopave, pois além do preço da terra ser menor comparado as regiões centrais, a empresa economizava nos salários dos funcionários, ou seja, oferecendo a terra, o empregado poupava na sua subsistência, não necessitando, na visão do dono da indústria, de um alto salário. Essa é a mesma ideia apresentada na citação abaixo de Kowarick (1979) sobre as vilas operárias do Brás, na década de 1930:

Nos primórdios da industrialização, e basicamente até a década de 30, as empresas resolveram em parte o problema da moradia da mão-de-obra através da construção de “vilas operárias” geralmente contigua às fábricas, cujas residências eram alugadas ou vendidas aos operários. O fornecimento de moradia pela própria diminuía as despesas dos operários com sua própria sobrevivência, permitindo que os salários fossem rebaixados. (Kowarick, 1979, p. 30).

O extremo noroeste da RMSP também viu a chegada de italianos, japoneses e portugueses que fugiam da Segunda Guerra Mundial. Migrantes do nordeste também desembarcaram em São Paulo. Além dos fatores de êxodo rural e imigração, outros coeficientes como: elevado preço da terra urbana nas regiões centrais da cidade e a incapacidade de gerar empregos formais que atendessem esta demanda de pessoas, fizeram com que aumentasse o desembarque na Vila Brasilândia³⁴. Em 15 de setembro de 1972, por meio de um decreto, foi aprovado o loteamento da Vl. Brasilândia (Pires, 2014, p. 6). A autora também sinaliza que, em 1977, apenas 2% da freguesia contavam com rede de esgoto. Esse dado é importantíssimo para entender o porquê às pessoas escolhiam a Vl. Brasilândia para morar, mesmo com as condições

3 Deste modo, as empresas que até então resolviam o problema da moradia no município de São Paulo, com as “vilas operárias”, deixaram os custos nas costas do trabalhador, desaparecendo, portanto, as próprias vilas e essas iniciativas de oferecer a propriedade privada, conforme cita Kowarick (1979, p. 31), a seguir: “As empresas transferiram assim os custos da moradia (aquisição, aluguel, conservação do imóvel) conjuntamente com os gastos de transporte para o próprio trabalhador e os relacionados ao serviço de infraestrutura urbana, quando existentes, para o Estado (...) e as questões da moradia passa a ser resolvida pelas relações econômica no mercado imobiliário.”

4 As autoconstruções também foram um fator de relevância para a ocupação do espaço da Vila Brasilândia. Elas constituem na construção de moradias, nos períodos de ócio dos trabalhadores, com a ajuda de familiares, amigos e vizinhança, sendo conhecido popularmente como o famoso “mutirão” (Kowarick, 1979, p. 61). Entretanto, é importante destacar que essas construções aconteciam nos dias de folga, isto é, seria um trabalho não pago (Kowarick, 1979, p. 61) aos moradores da região. Portanto, as autoconstruções andam paralelamente com o processo de expansão do capital na cidade, pois explora a força de trabalho até o seu desgaste total, seja para comprar uma propriedade, como para sustentá-la e mantê-la (Kowarick, 1979, p. 62).



Figura 2: Área de estudo e os distritos⁵ adjacentes. Org: Denise Dias, 2014. Mais em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal15/Nuevastecnologias/Teledeteccion/27.pdf>>. Acesso em: 20 de janeiro de 202

A necessidade de se trabalhar próximo de casa é o principal fator de escolha da construção ou da compra de uma residência. Quaisquer elementos como os serviços de água e esgoto, luz ou gás também podem influenciar nas decisões dos futuros moradores, porém cabe ressaltar que o meio de transporte e os custos de locomoção são elementos insubstituíveis no processo de escolha da área a ser ocupada. A luta pela estação de metrô da Vila Brasilândia já era uma pauta antiga entre os moradores, entretanto a questão aqui não é apresentar argumentos que justifiquem a expansão da malha metroviária, mas sim, demonstrar a estreita relação entre

⁵ Nesta linha de pensamento, cabe ressaltar que o rendimento médio proveniente do trabalho, em reais, cresceu na Freguesia do Ó/Vl. Brasilândia, levando em consideração uma média histórica de 2006 até 2012⁸⁷. Em 2006, o rendimento era de R\$1.095, já em 2012, esse valor foi para R\$1.587. Entretanto, comparando com outras áreas da capital, a Vl. Brasilândia encontra-se na escala de “baixo/pior”. Os distritos com melhores resultados são: Lapa, Pinheiros e Butantã 88 e todos concentram estações de trem/metrô. Destaca-se também, agora sobre a área da saúde, que a Vl. Brasilândia dispõe somente de dois hospitais municipais, sendo eles o “Hospital Municipal da Vl. Brasilândia” e o “Hospital Dia da Rede Hora Certa”. Além de mais um Estadual, o conhecido “Hospital Geral Vl. Penteado”. Por existir somente três hospitais, o que comparado com a quantidade de habitantes do distrito é um número ínfimo, também é importante destacar que muitos pacientes são encaminhados para as redes de saúde dos distritos que fazem fronteira, como no caso do “Hospital Geral da Vl. Cachoeirinha”, que fica no distrito de mesmo nome.

a classe dominante e o desenvolvimento deste modal viário na ampliação da malha urbana da RMSP. Essa pesquisa se debruçará no próximo capítulo a demonstrar como as estações de metrô foram construídas de uma forma desigual, favorecendo, em toda a sua história, principalmente a classe dominante.

3 O METRÔ COMO ESTRUTURA DO CAPITAL NA CIDADE

O metrô como sistema de transporte começou a ser desenvolvido no ano de 1968 pela Prefeitura Municipal⁶. Nesta época criou-se a Companhia do Metropolitano de São Paulo, mais conhecida pelos paulistanos como: “Metrô”. O ano de 1968 também é marcante pelo golpe de estado ocorrido quatro anos antes, em plena ditadura militar a data escolhida pelo Prefeito Brigadeiro Luiz Faria Lima para dar início as obras da companhia foi um dia depois da assinatura do AI-5⁷ (Scarselli, 2017), ato muito significativo na história de desenvolvimento das linhas e estações, pois os projetos, da década de 1970 em diante, mesmo com as audiências públicas, tem a finalização dos traçados implantados sem haver uma consulta prévia a população que reside na área⁸.

Atualmente, o sistema metropolitano possui 101 km e 89 estações⁹, distribuídas em 6 linhas, identificadas por cores: a Linha Azul, que possui 20,2 Km e 23 estações, a Linha Vermelha, com 22 Km e 18 estações, a Linha Verde, com 14,7 Km e 14 estações, a Linha Lilás,

6 Mais em <<http://historiadojabaquara.com.br/2017/09/11/a-chegada-do-metro/>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

7 Ato Institucional número 5 foi o momento mais duro da ditadura civil-militar, a data escolhida é significativa como as obras do metrô que, em toda sua história, dificilmente escutou a população para escolhas de trajetos, linhas, etc. Mais em: <<https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/AI5>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

8 Importante destacar que o deslocamento das pessoas se dá pela necessidade, muitos que vivem na periferia, morando de aluguel, a partir do aumento dos valores migram para outras periferias, outros habitantes, por qualquer situação (desemprego, dívidas, etc), vendem seus lotes, mesmo que de forma ilegal, para sobrevivência ou compra em outras localidades (Scarlato; Alves, 2018, p. 164). Essas áreas, pela ótica da iniciativa privada imobiliária, passam a ser vistas como novos locais de investimento, mas para isso, é importante uma mudança da população que ocupa aquela área e isso se dá pela transformação do espaço. Para que essas reproduções do espaço se concretizem, é usado um discurso, muitas vezes tecnocrático, que tem como alibi o bem estar social, como por exemplo, a necessidade de grandes áreas para o Minha Casa, minha Vida (Volocho, 2015), áreas de mananciais, parques lineares, obras de mobilidade urbana, etc. Esse estudo procurará criticar esse discurso.

9 O total de linhas operadas somente pelo metrô, sem a Via Quatro e Via Mobilidade, são de 69,7 KM e 62 estações. Mais em < <http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2020.pdf>> p. 39 e <<http://50anos.metrosp.com.br/>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

com 20 km e 17 estações e a Linha Amarela, com 11,4 Km e 10 estações. Recentemente encontra-se em construção, a Linha Laranja, cujo projeto prevê 13,4 Km e 15 estações, e que é a linha foco da pesquisa. Prometida desde 2015, a linha “6 – Laranja” contará com estações que ligarão a Bandeirantes no extremo da zona Noroeste, passando pela Vl. Brasilândia até chegar na estação São Joaquim, na região central.



Figura 3: Mapa do metrô e linhas de trem de São Paulo, destacando o percurso da Linha 6 – Laranja. Fonte: <www.metrocptm.com.br>. Acesso em: 2 de agosto de 2024.

Nesse momento do estudo é interessante observar o mapa das linhas de metrô e trens da CPTM¹⁰ da RMSP, ele informa que entre este total de quilômetros e estações, não existe uma

10 O metrô da RMSP divide espaço com as linhas e trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), do qual, existem 273 km de linhas e 96 estações. Mais em <<https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>>. Acesso em: 10 de janeiro de 2022

distribuição equitativa das mesmas¹¹ entre o centro velho e as periferias¹²¹³, conforme se vê na (Figura 4) a seguir:

Figura 4: Imagem sobreposta da mancha urbana de São Paulo e as linhas de metrô e trens

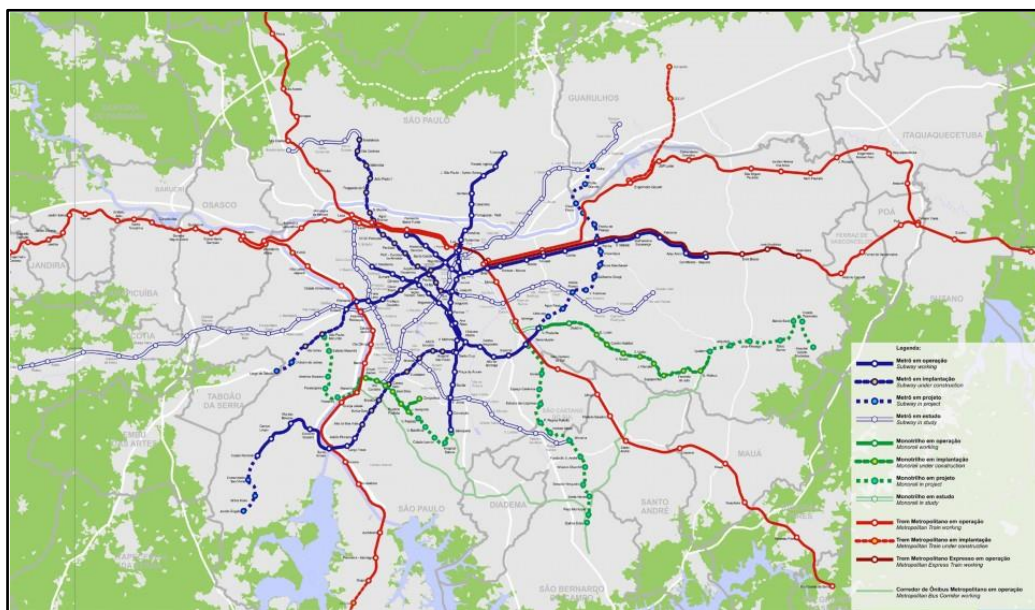


Figura 4: imagem sobreposta da mancha urbana de São Paulo e as linhas de metrô (azuis) no ano de 2021 e futuras de metrôs e trens (vermelhas) da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). fonte: <https://www.metrocptm.com.br/metro-estuda-linha-paralela-a-rodovia-raposo-tavares/>. Acesso em:

Pela imagem acima é possível observar a concentração de linhas de metrô¹⁴ que passam na área central da capital, também se verifica que, conforme se caminha para as periferias, as

11 Leva-se em consideração para esta pesquisa principalmente estações e linhas de metrô e não os outros modais que integram a RMSP.

12 Martins (2001) trata a periferia como referência do atraso, segundo o mesmo: periferia é um “amontoado de casas provisórias, precárias, sem infra estrutura, que começam a se disseminar no entorno da cidade a partir dos anos sessenta (...) manchas de degradação da área metropolitana” (p. 78). o que é uma ideia contrária ao que essa pesquisa defenderá. Segundo Langenbuch (2001) periferia é: qualquer aglomeração urbana, não necessariamente grande, localizadas via de regra em porções próximas aos limites da área edificada, onde predomina a ocupação residencial pelas camadas mais pobres da população (...) elevada densidade de construções urbanas e pessoais, quase sem deixar espaços abertos em seus permeios (p. 89). Langenbuch (2001) faz uma distinção interessante dizendo que a periferia carrega uma “conotação social”, isto é, não é só o referencial de proximidade da área central da cidade ou da freguesia que vale. Essa “conotação” equivale ao habitar por necessidade e não por escolha.

13 É importante destacar que as periferias antes vistas somente como precárias de serviços e direitos, atualmente, encontram algumas áreas consolidadas pela luta de movimentos sociais e de seus moradores, inclusive com a criação de centralidades locais, como por exemplo, lojas de consumo populares, agências bancárias, caixas 24 horas, etc. (Scarlato et Alves, 2018, p.164).

14 Na cor azul.

linhas de metrô ou de trens da CPTM se tornam mais espaçadas, ou inexistentes. Outra representação interessante que nos ajuda a refletir sobre a distribuição das linhas de metrô e a segregação¹⁵, que esse estudo tratará como a de centro periferia (Caldeira, 2000), é a seguinte (Figura 5):

Figura 5: Linhas de metrô de São Paulo e distância entre estações

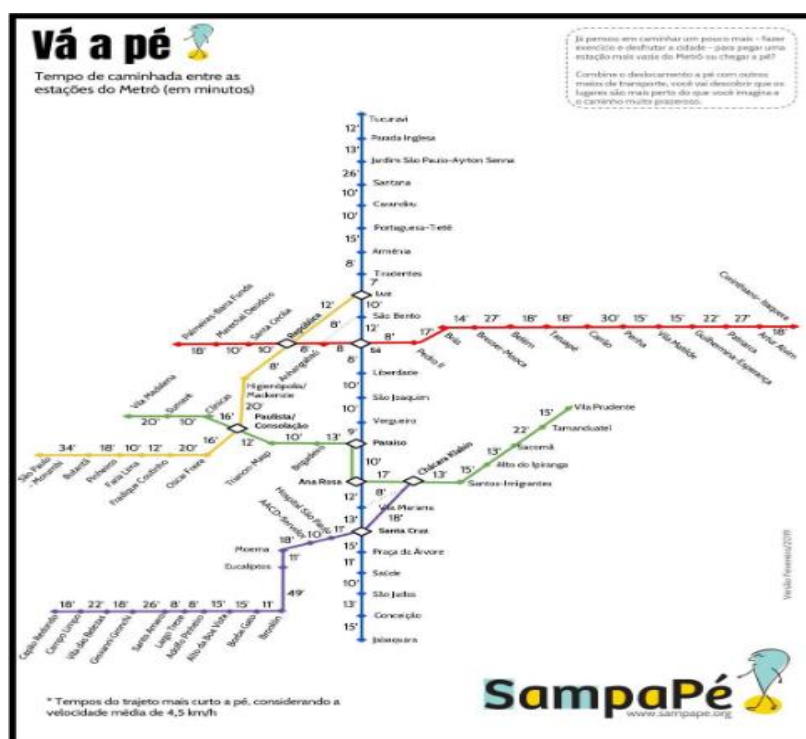


Figura 5: Linhas de metrô de São Paulo e distância entre estações. Representação desenvolvida pela SampaPé, iniciativa que busca influenciar as pessoas a caminharem mais pela cidade de São Paulo, mais em: <<https://leticialedasabino.wixsite.com/sampaorg/conteudo>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021

¹⁵ Uma ideia importante de se destacar aqui é a de segregação sócio espacial, não como um fator natural da urbanização, mas sim tal qual resultado das contradições das relações sociais, da luta de classes e do sistema capitalista (Vieira, A. B., & Melazzo, E. S, p. 163, 2012). As classes mais altas se beneficiam com a segregação, pois visa a reprodução da força de trabalho e a expropriação dos mais pobres. Segundo Caldeira (2000) existem três estilos de segregação que ocorreram e ocorrem na cidade de São Paulo, a primeira aconteceu até a década de 1940 em que “diferentes grupos sociais se comprimiam em uma área urbana pequena e estavam segregados por tipo de moradia” (p.211), o segundo estilo de segregação foi a do centro-periferia, que “dominou o desenvolvimento da cidade dos anos 40 até os anos 80” (p.211), em que as classes média e alta se separam dos pobres por longas distâncias, priorizando suas moradias nos bairros mais centrais pela infraestrutura oferecida. E o último tipo de segregação que Caldeira (2000) apresenta são os chamados “enclaves fortificados”, em que existe a tecnologia de segurança, os muros, espaços privados, etc. São as novas técnicas de segregação, ou seja, trata-se, segundo a autora, de “espaços privatizados para moradia, consumo, lazer e trabalho” (p.211).

Por essa representação é possível medir o tempo de distância entre as estações¹⁶, se constata que no raio do centro velho o tempo varia de 8 a 10 min, enquanto nos extremos, principalmente entre Campo Limpo e Capão Redondo na linha “5 – lilás”, este número salta para 18 min, o mesmo ocorre entre as estações Corinthians Itaquera e Artur Alvim, ambas do extremo da linha “2 – Vermelha”, em que o tempo de percurso a pé também é de 18 min. Todo mapa, assim como as fotografias, são projeções do real, portanto, a realidade é que existe uma distribuição desigual de linhas e estações entre as zonas na RMSP, configurando em uma dificuldade enorme a população que mais necessita deste modal. Esta distribuição reflete que a metrópole é construída para beneficiar somente uma parte da população, isto é, a mais rica¹⁷.

É certo que o principal argumento para criação de estações de metrô é a facilidade que o modal oferece para a locomoção de seus usuários. Entretanto, é preciso entender quais são os principais objetivos desta locomoção e quem se beneficia realmente com isto. Segundo a “Pesquisa Origem e Destino” de 2007 a 2017 o “principal motivo apresentado pelos usuários aos deslocamentos diários foi o trabalho (61%)”, interessante observar esta informação, pois mesmo seguindo uma tendência de queda²⁸, ela ainda se mantém como prioritária. O dado também é um reflexo do porque se desenvolvem linhas e estações de metrô: a ideia dos agentes produtores e reprodutores do espaço na RMSP é diminuir a distância da mão de obra ao trabalho, objetivando desta forma, aumentar a velocidade do ciclo de acumulação. Curioso é que neste estudo, a categoria “lazer”, se manteve na faixa de 3% durante o período, reforçando a ideia que o metrô é uma técnica criada, principalmente, para diminuir a distância entre o ser humano e o trabalho.

16 Conforme a representação diz é o tempo de trajeto mais curto, considerando a velocidade média de 4,5 km/h. Mais em: <<https://leticialedasabino.wixsite.com/sampapeorg/conteudo>>. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

17 Inclusive beneficia esta parte da população nas suas decisões de recusa da implementação de estações de metrô, os casos mais conhecidos na metrópole paulista são: o da estação Angelica, que originalmente seria construída no distrito de classe alta Higienópolis e, por pressão da “Associação Defenda Higienópolis”, teve como resultado a desistência do Governo de São Paulo de construir naquele lugar. Sobre a situação ocorrida em Higienópolis, mais em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1308201011.htm>>. E sobre o resultado, mais em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1105201101.htm>>. Acesso em: 31 de março de 2022.

Outro ponto interessante, que reforça o argumento do parágrafo anterior sobre a “Pesquisa Origem e Destino”, é que predominantemente as pessoas que pegam o metropolitano são da faixa etária dos 18 aos 49 anos, excluindo dessa forma, os aposentados e crianças. A tendência dos anos pesquisados só aumentou entre essas idades, que é a faixa etária da População Economicamente Ativa, segundo dados de 2010 do DIEESE. Além do que, conforme o Mapa da Desigualdade, os empregos formais se concentram na região do centro ampliado, ou seja, segundo o estudo, existe uma desigualdade de até 291 vezes comparado a quantidade de empregos informais, sendo estes últimos concentrados, majoritariamente, nas regiões periféricas da RMSP.

Flavio Villaça e Silvana Zione (2005) analisaram a renda dos moradores que habitam o entorno das estações e constatam que a expansão e construção de linhas tendem a privilegiar a classe mais rica. Conforme citação:

(...) Em 1999 quando a Linha 2 Verde, da Avenida Paulista, passou a operar entre Vila Madalena e Ana Rosa, 19% dos moradores mais ricos da Região Metropolitana, passaram a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa. Em 2003, quando a Linha 5 Lilás, passou a operar entre Capão Redondo e Santo Amaro, 20% dos moradores mais ricos da Região Metropolitana passaram a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa. Em 2008, se e quando estiverem em funcionamento a Linha 4, Amarela, entre Vila Sônia e Luz, e a extensão da Linha 2, Verde, da Avenida Paulista até Imigrantes e ainda a extensão da Linha 5, Lilás, até a Chácara Klabin, 33% dos mais ricos passarão a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa (...) (p. 5).

Cabe ressaltar que o capitalismo tem por base a propriedade (Ribeiro, 2015, p. 161), sendo a terra condição de produção e reprodução da vida, porém no sistema político-econômico e social atual, ela se apresenta como uma mercadoria e, portanto, o acesso à terra só pode ser feito por quem pode pagar por ela. Sendo assim, se a terra é um objeto na RMSP, quem pode pagar mais caro, tem acesso a locais com infraestrutura completa: comércio, serviços, estações de metrô e cercas brancas, enquanto quem não tem condições, se instala nas áreas distantes do centro, isto é, nas franjas da metrópole.

3. A CONSTRUÇÃO DA ESTAÇÃO SOB O PONTO DE VISTA DA REPRODUÇÃO DO ESPAÇO

A construção da estação metroviária da Vila Brasilândia será a última da futura Linha Laranja que ligará a zona noroeste ao centro. O ex-governador José Serra anunciou em março de 2008 que as obras começariam a partir de 2010, mas essas promessas não foram concretizadas. Em 8 de maio de 2012 o Governo do Estado de São Paulo publicou o decreto 58.025 que obrigava a desapropriação de mais de 400 m², as famílias receberam uma carta “cordial” do Metrô de São Paulo avisando que aquela residência deixaria de existir no futuro próximo. Engenheiros e peritos do metrô fizeram o orçamento das indenizações, a Secretaria de Transporte assegurou que pagaria o valor da terra e de mercado dos imóveis, porém vários desapropriados relataram que tiveram que procurar advogados por conta própria, que realizassem uma nova vistoria nas casas, para aumentar o valor que seria pago. Segundo Dona Iracema, ex-moradora da Brasilândia, o primeiro contato pessoal com os agentes desapropriadores acontecia desta forma:

“Estava em casa quando bateram palma, eu fui atender. Era um advogado, ele dava a notícia de que o metrô ia passar aqui.”, relata Iracema, aposentada e ex moradora da Vl. Brasilândia.⁹⁵

Posteriormente, na gestão de Geraldo Alckmin, foi anunciada uma previsão de início para o começo de 2014, sendo prorrogadas para julho de 2014. Com mais de um ano de atraso, contando somente com a gestão de Alckmin, as máquinas de escavação estrearão no primeiro semestre de 2015. Com um contrato de PPP plena, o Governo do Estado de São Paulo, comandado por Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho (PSDB), pretende construir uma linha de 15,3 quilômetros de extensão com 15 estações. O começo das operações, segundo a empresa Move São Paulo, contratada pela concessão era previsto para 2021, porém, devido a operação Lava-jato¹⁸ e a quebra de contrato entre a Move São Paulo e o Governo do Estado, as obras

18 Aqui se deve abrir um parêntese no texto e apresentar as consequências da operação Lava Jato para o PIB96 e, consequentemente, a infraestrutura brasileira. Primeiro, é importante destacar que o setor citado acima, ao longo das privatizações que vinham desde a década de 1990, manteve-se nas mãos de algumas empresas domésticas, conforme cita Campos (2019) sobre: “esse processo de desnacionalização pode ser verificado em diversos ramos do mercado doméstico de engenharia. Conforme vimos, os processos de privatização na década de 1990 deram fôlego ao capital estrangeiro, permitindo que grupos internacionais se instalassem no país, em setores como o de

foram retomadas somente em 2020. Durante todo este período as áreas desapropriadas ficaram abandonadas, gerando mato alto, maior sensação de violência e novos usos para aqueles espaços.

Figura 6: Canteiro de obras abandonado pela Move São Paulo

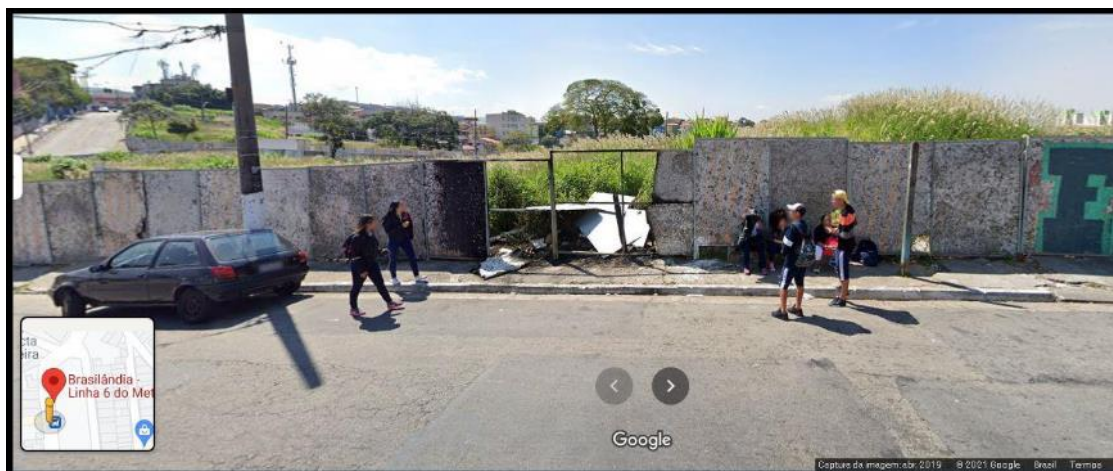


Figura 6: canteiro de obras abandonado pela Move São Paulo, em 2019. É perceptivo os tapumes gastos e o matagal formado pelo abandono. Google Street View. Acesso em: 09 de dezembro de 2021.

Com as empresas nacionais desfavorecidas, as internacionais conseguiram “abocanhar” este seguimento pouco explorado pelo capital internacional, ou seja, pensando na construção da Linha 6 – Laranja do metrô, em síntese, essa é a mudança do desenvolvimento da obra da empresa Move SP às mãos da espanhola Acciona. Diante da “vitória” na licitação e retomada

telecomunicações. No entanto, alguns grupos domésticos também fizeram aquisições e obtiveram concessões no período e, particularmente no ramo da infraestrutura, as maiores empreiteiras brasileiras foram contempladas com vias com pedágios e outras boas fontes de renda” (CAMPOS, 2019, p.139). Assim, com o passar do tempo, empresas como a Odebrecht mantiveram-se cada vez mais atuantes no seguimento nacional, sustentavam seu poder através de “força política, sua inserção no parlamento, nas eleições, junto às agências estatais e toda experiência técnica acumulada pelas empresas em sua trajetória” (CAMPOS, 2019). Entretanto isto muda depois pleito de 2014. Neste ano, após turbulenta eleição, o PIB já estava estagnado em meio ponto percentual, depois de dois anos houve um processo depreciativo de 3,55% e 3,31%, taxas inéditas na história recente do país (CAMPOS, 2019). Segundo o professor da UFRJ97 e economista Eduardo Costa Pinto, a rentabilidade sobre o patrimônio líquido em (%), de 2007 a 2014, somente no setor de petróleo, gás, refino e coque, comandados pela estatal Petrobrás, caiu de 18,4 para 4,0%98 Na indústria de construção foi onde se sentiu mais a crise, as perdas foram em torno de R\$ 187,2 bilhões, com mais de um milhão de desempregados (WARDE, 2018 in CAMPOS, 2019). Segundo Eduardo “a operação Lava Jato gerou na economia brasileira perdas de 2% do PIB em 2015 e 2,5% em 2016” (PINTO, 2017a in CAMPOS, 2019), ele ainda conclui no mesmo estudo que “a queda do segmento da indústria, dentro deste período, foi de 20,1%”.

das obras em outubro de 2020, é interessante analisar o movimento das ações na Bolsa de Valores de São Paulo, em dois períodos, ou seja, 2007 e 2020, da Acciona, nos gráficos a seguir:

Figura 7: retomada oficial das obras em outubro de 2020



Figura 7: Retomada oficial das obras em Outubro de 2020. Fonte: <<https://br.investing.com/equities/acciona-sa>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

Figura 8: crise financeira de 2007 e as ações da Acciona

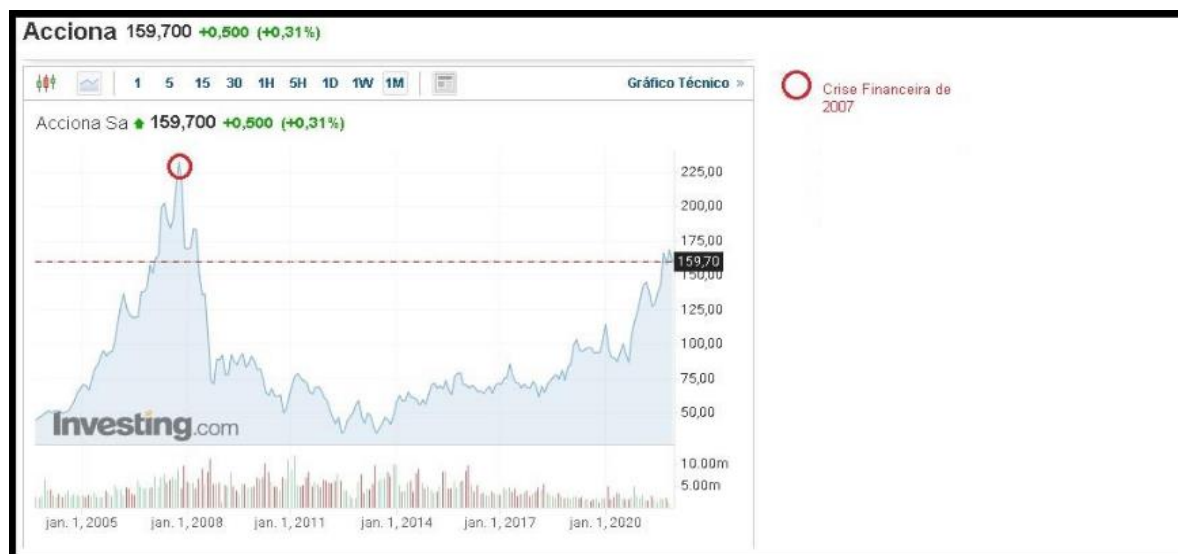


Figura 8: Crise Financeira de 2007. Fonte: <<https://br.investing.com/equities/acciona-sa>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

É possível, analisando os gráficos, comparar os eventos que aconteceram e os movimentos, de subida ou descida, que isso gerou nas ações da Acciona. O primeiro gráfico (Figura 12) foi em Outubro de 2020, quando o “caminho” para retomada das obras da Linha 6 – Laranja do metrô estava livre, graças ao contrato “caducado” entre a empresa Move SP e o Governo do Estado de São Paulo. O segundo ponto de análise (Figura 10) é o histórico de quatorze anos da empresa, de 2007 até 2022, em que é possível verificar os efeitos que a Crise Financeira de sobre acumulação de 2007/2008 causou nas contas da Acciona¹⁹ e como a empresa vem se “recuperando”, desde então, através também da exportação de seus serviços para países periféricos, como no caso da Linha 6 – Laranja do metrô em São Paulo.

Outro ponto notável de se observar é o discurso tecnicista de inovação promovido pela Acciona, pois a contradição está no fato de que a obra dificilmente aconteceria sem a intervenção do Estado, sendo que a doutrina neoliberal prega uma menor intervenção do mesmo. Em uma PPP é o Estado que abre licitação e oferece as maiores isenções para conseguir chamar “atenção” da iniciativa privada, sendo ele o agente, comparado com a iniciativa privada, que assume a maioria dos riscos²⁰.

No caso da implantação da Linha 6 – Laranja do metrô, em princípio, o Estado não custearia as desapropriações, porém depois que não houve interesse da iniciativa privada, o Governo do Estado de São Paulo mudou o edital, ficando a cargo de ele cumprir com as ordens de retirada da população²¹.

19 Se destaca aqui que Acciona era responsável pela construção, em São Paulo, do lote 4 e 6 do trecho norte do Rodoanel. Um laudo, encomendado pelo Governo do Estado de São Paulo e feito pelo IPT 74 da Universidade de São Paulo (USP) encontrou 59 irregularidades em todo o trecho, além da Acciona não terminar as obras⁷⁵. Outro projeto abandonado pela empresa foi a Linha Leste do metrô de Fortaleza (Ceará).

20 Harvey (2005) destaca essa relação desigual: “*En muchos de los casos en que existen consorcios público-privados, particularmente en el ámbito municipal, el Estado asume gran parte de los riesgos mientras que el sector privado obtiene la mayor parte de los beneficios. Además, en caso de ser necesario, el Estado neoliberal recurrirá a la imposición coercitiva de la legislación y a tácticas de control (normas que prohíben los piquetes, por ejemplo) para dispersar o para reprimir las formas colectivas de oposición al poder corporativo.*” (p.84).

21 A Linha 6 Laranja foi financiada inicialmente com recursos do BNDES. O valor de R\$ 1,6 bilhão foi emprestado para o Governo do Estado de São Paulo pelo banco. Os preços das desapropriações chegaram a mais de R\$ 600 milhões, dinheiro que saiu da Caixa Econômica Federal para o Governo. A previsão até aquele momento é que seriam empenhados R\$ 4,5 bilhões da iniciativa privada e R\$ 4,5 bilhões do Estado. O contrato era de 25 anos de vigência, sendo 6 anos de implantação e 19 para operação e manutenção.

4 ESPAÇO DE CONFLITO: RESISTÊNCIA AO PROCESSO DE DESAPROPRIAÇÃO

“E o operário disse: não! E o operário fez-se forte na sua resolução”

Como nos versos de Moraes (1959)²², os moradores que foram desapropriados da Vl. Brasilândia também disseram “não!” ao acordo de PPP que legalizava construção da estação metroviária. Fizeram-se fortes na sua resolução, denunciaram as práticas urbanas realizadas pelo Estado e pelo capital privado, juntaram assinaturas, promoveram o “churrasco dos desapropriados e diferenciados” e geraram um primeiro momento de espaço de conflito²³²⁴ caracterizado por (Ribeiro, 2015, p. 165), porém nada adiantou para barrar ou transferir de local as obras da linha 6 – Laranja, do metrô. A obra segue tomada pela “SPE: Linhas Universitárias Ltda”, consórcio de maioria da empresa espanhola Acciona.

É interessante analisar sobre a localização da estação Brasilândia que, no caso do desenvolvimento do projeto da Estação Angélica, área de classe média e alta próxima a universidades, os moradores conseguiram, por meio de uma articulação, a mudança do local da implantação da futura estação. A construção da parada metroviária passou do cruzamento da Rua Sergipe com a Av. Angélica para as proximidades do Estádio do Pacaembu. Enquanto que

22 Poema de Vinicius de Moraes, “O operário em construção, publicado em 1959. Completo em: <<http://www.viniciusdemoraes.com.br/pt-br/poesia/poesias-avulsas/o-operario-em-construcao>>. Acesso: 26 de novembro de 2019.

23 Conceitualmente, este espaço, segundo a autora, caracteriza-se por: o Espaço de conflito (...) é um espaço que nega o exercício da cidadania e da participação somente como discurso, revelando as reivindicações dos moradores. É nele que reside o conflito entre as normas da ordem distante (instituições) e da ordem próxima (lugar), mas, sobretudo, é o espaço onde se reúnem as práticas necessárias para empreender-se a luta pela apropriação da cidade em outro nível e transformar o lugar por meio das experiências de politizar o vivido. (p.155)

24 É importante ressaltar que não é a primeira vez que os residentes da Vila Brasilândia se organizam para lutar contra a expropriação do capital. Os moradores encabeçaram na década de 1970 e 1980, ou seja, em plena ditadura, através da associação de moradores, a luta contra a carestia. Também foi de lá que saiu as mulheres dos Clubes de Mães, que pediam mais creches, postos de saúde, escolas, hospitais e etc para a região. Outro momento importantíssimo da história de resistência da Vila foi à conhecida Pancadaria do Ó, em que moradores, reivindicando melhorias aos distritos, foram recebidos a pancadas pelo governo de Paulo Maluf em 1980, pela comoção em volta da repressão que sofreram, conseguiram diversas melhorias, incluindo um pronto socorro que recebeu no nome a data 21 de junho, dia do ocorrido. Resgatar algumas destas memórias é importante para apresentar seus moradores como agentes ativos na luta política pelo espaço da cidade.

os desapropriados da Brasilândia, mesmo recorrendo a abaixo assinados para levar a estação da Rua Estrada do Sabão onde estavam localizadas suas moradias, para o terreno da empresa Vega-Sopave, não conseguiram modificar o futuro de suas casas. Walter Giacon (65)²⁵, líder do movimento “Metrô Brasilândia Já!”²⁶, defendia que a estação fosse transferida 500 metros à frente, no terreno baldio de mais de 40 mil m² da empresa Vega, isto economizaria inclusive com as desapropriações, ou seja, havia uma solução, mas o Estado alinhado com a iniciativa privada resolveram ignorar e foram adiante com as desapropriações.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa buscou, em um primeiro momento, apresentar as linhas e estações da RMSP, assim como o sua condição de classe, pois ficou evidente, resgatando a história desta técnica, que ela foi criada e desenvolvida com uma distribuição desigual, entre periferias e região central, no espaço urbano paulistano. Também ficou claro que o metropolitano de São Paulo carrega uma tendência de valorização aos distritos que atravessa, aumentando o preço de suas propriedades.

Logo adiante, se investigou como essa técnica é facilitadora da circulação do capital na cidade, seja ele de produtos ou pessoas, pois em um espaço onde os empregos formais se concentram nas regiões centrais, o trânsito da locomoção se torna um problema para a reprodução do capital. Outra tentativa adiante foi de relacionar as PPP(s), com as políticas de continuidade do período neoliberal brasileiro. Os contratos, em sua maioria de longo prazo, são

25 Segundo Walter, sobre o valor pago e o sentimento de expulsão: Minha casa vale 800 mil, sem contar o valor sentimental. O Estado não pagaria a metade. Fora isso, não há imóveis aqui e teríamos que nos mudar do lugar aonde vivemos há mais de 50 anos, criticou o ex-morador na reportagem do Metrô News. Reportagem de Lucas Pimenta do Metrô News sobre os desapropriados e suas reivindicações. Data: 29 de maio de 2012. Fonte: <<https://www.facebook.com/MetroBrasilandia.Desapropriacao.Nao>>. Acesso em: 22 de dezembro de 2021.

26 O Movimento “Metrô Brasilândia Já!”, nasceu no final de 2017, justamente pelo abandono deixado pela Move SP e o Governo do Estado, ele é composto pelo 71 Movimento de Lutas nos Bairros Vilas e Favelas (MLB), Movimento Luta de Classes (MLC), Unidade Popular (UP), BR Cidades124. Suas principais reivindicações eram até 2019: a retomada imediata das obras e a total estatização da construção e serviço. Para o movimento, formado por moradores do distrito que não foram afetado pela desapropriação da obra, a retomada do projeto pela Acciona não é visto totalmente com bons olhos, principalmente por que reconhecem que é uma multinacional espanhola, ou seja, nas palavras de Enio: o lucro desta PPP vai para fora do país. Entretanto, esperam que o projeto seja finalizado, uma vez que sempre foi uma demanda de mobilidade do distrito e suas residências se valorização quando a estação for entregue.

análogos aos instrumentos de privatizações da década de 1990. Neste sentido, também foi importante demonstrar como o Estado age como um facilitador a estas empresas e, na maioria das vezes, se torna o lado que investe mais, buscando empréstimos com bancos públicos, negociando com os agentes da lei, em contrapartida de um retorno ineficiente para os cofres da cidade, pois por todo período contratual os lucros são destinados somente a concessionária, que neste caso, é uma empresa estrangeira.

A pesquisa também explorou a história da freguesia que recebe o empreendimento da Linha 6 – Laranja, suas lutas contra o processo de espoliação e de reprodução do capital. Além de apresentar os agentes que lutam por este espaço. Por fim, o estudo também buscou expor as possibilidades de apropriação, pelos movimentos de resistência e o desenvolvimento do chamado “espaço de conflito” objetivando desmascarar este processo de desapropriação.

5. REFERÊNCIAS

- CALDEIRA, T. P. do R.. **Cidade dos Muros. Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2000. Parte III, pp. 211 a 342.
- CAMPOS, Pedro Henrique. **Os efeitos da crise econômica e da operação Lava Jato sobre a indústria da construção pesada no Brasil:: falências, desnacionalização e desestruturação produtiva**. Dossiê - Estado, Economia e Classes Sociais na América Latina Contemporânea, MEDIAÇÕES , Londrina, ano I, v. 24, n. 1, p. 127 - 153, 19 mar. 2019.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **“Diferenciação socioespacial”**. Cidades Presidente Prudente, vol. 4, n. 6. 2007.
- ESPAÇO & DEBATES, 42, São Paulo: NERU, pp.75-99 (Depoimentos) (MARTINS, LANGENBUCH, BONDUK), 2001.
- FURTADO, Dayana Brainer da Silva; QUARESMA, Cristiano Capellani; OLIVEIRA, Edson Aparecida de Araújo Querido; CONTI, Diego de Melo; CALADO, Jane da Cunha. **INICIATIVAS SOCIAIS NA SUPERAÇÃO DA CRISE DE MOBILIDADE URBANA EM ÁREAS SEGREGADAS: O CASO DA JAUBRA NA BRASILÂNDIA, SÃO PAULO, BRASIL**. Humanidades e Ação: Educação Hoje: reflexões críticas, São Paulo, v. 7, ed. 5, p. 1-16, 31 mar. 2020.
- KOWARICK, Lucio. **Espoliação urbana**. Capítulo “A lógica da desordem”. São Paulo, Paz e Terra, pp 19-54, 1979.
- PIRES, Regina de Lima. **Vila Brasilândia: memória, identidade cultural e consumo de um bairro periférico paulistano**. Congresso Internacional Comunicação e Consumo , São

Paulo, p. 1-15, 8 a 10 out, 2014. Disponível em:
file:///C:/Users/usuario/Downloads/Vila_Brasilandia_memoria_identidade_cult.pdf. Acesso em: 22 fev. 2022.

- REDE NOSSA SÃO PAULO. **Mapa da desigualdade na primeira infância** (2017). São Paulo: Rede Nossa São Paulo, 2017. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2020/02/Mapa_PrimeiraInfancia-2020-completo.pdf>. 2ed. Acesso em: 13 de novembro de 2023.

- RIBEIRO, Fabiana Valdoski **A produção do lugar na metrópole paulistana**. São Paulo: Labur Edições/gesp/usp, 2007. Disponível em: <<http://www.gesp.fflch.usp.br>>. Acesso em: fev. 2024.

- RIBEIRO, Fabiana Valdoski. **Apontamentos sobre a produção do espaço de conflito na luta pela cidade**. Geo Textos , [s. l.], v. 11, ed. 2, p. 153 - 175, dez, 2015. Disponível em file:///C:/Users/usuario/Desktop/TGI/textos_tgi/fabiana%20conflitos.pdf. Acesso em 22 fev. 2022.

- SCARCELLI, Oliver Cauã Cauê França. **As Classes Sociais e o Empresariamento na Produção da Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo**. Orientador: Prof. Dr. Fabrício Gallo. 2017. 31 f. Trabalho de Graduação (Curso de Graduação em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Rio Claro - SP, 2017.

- SCARLATO, F. Capuano. ALVES, G. A. “São Paulo: uma metrópole em constante mutação” in **Boletim Paulista de Geografia** v. 100, 2018, p.156-172.

- SANDEVILLE JUNIOR, Euler; MACHADO, Cecilia Maria de Moraes. **Paisagem e lazer: representações da metrópole** (para os brasileiros de Brasilândia). OLAM (Rio Claro), Rio Claro, v. 5, p. 01-12, 2005.

- VILLAÇA, Flávio. ZIONE, Silvana Maria. **Os Transportes Sobre Trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: o Poder Público Acentuando a Desigualdade**. Rio de Janeiro: CBTU, Ministério das Cidades, 2005. Disponível em:
<http://flaviovillaca.arq.br/zip/transp_trilhos.zip>. Acesso em: 21 fev. 2022.

- VIEIRA, A. B., & Melazzo, E. S. (2012). **Introdução ao conceito de segregação socioespacial**. *Formação (Online)*, 1(10). <https://doi.org/10.33081/formacao.v1i10.1118>.

- VOLOCHKO, Danilo. **A produção da habitação na periferia metropolitana de São Paulo e a ação do setor imobiliário financeirizado**. Observatório Geográfico da América Latina , [S. l.], p. 1-8, Disponível em:
<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/192.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2022.

