

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

O monotrilho e as contradições na produção do espaço urbano

Andressa dos Santos Silva

São Paulo
Junho de 2017

ANDRESSA DOS SANTOS SILVA

O monotrilho e as contradições na produção do espaço urbano

Monografia apresentada ao Curso de Geografia do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Bacharel em Geografia. Orientada pela Professora Doutora Ana Fani Alessandri Carlos.

São Paulo
Junho de 2017

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

O monotrilho e as contradições na produção do espaço urbano

Versão corrigida

Andressa dos Santos Silva

Aprovado em _____ / _____ / _____

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Profa. Dra. Ana Fani Alessandri Carlos

Avaliador 1

Avaliador 2

Dedicatória

À minha mãe.

AGRADECIMENTOS

Nesse espaço não poderia, obviamente, deixar de agradecer à minha mãe, Ana Lucia, que desde cedo confiou e investiu na minha formação, ainda que esse investimento tenha limitações, oriundas dos percalços que famílias negras e periféricas passam.

Agradeço imensamente a minha orientadora Ana Fani, pela paciência e orientação.

Agradeço ainda todos os professores que fizeram parte da minha trajetória e contribuíram para minha formação em Geografia.

Não poderia, de forma alguma, deixar de agradecer ao meu grande amigo Rogerio Venturinel, essencial na minha vida acadêmica e na minha formação como geógrafa.

Não poderia deixar de citar os amigos Adriana Cirelli, Leandro Vicente de Andrade e Rodrigo Marinoni, que tornaram minha vida universitária animada.

Agradeço ainda meu companheiro, Bené, por compartilhar a minha trajetória geográfica.

RESUMO

SILVA, Andressa dos Santos. **O monotrilho e as contradições na produção do espaço urbano**. 2017. 52 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

Esse TGI busca analisar geograficamente os conteúdos espaciais que levaram à construção do Monotrilho na metrópole paulista. Para tanto, investigamos como se deu a produção do espaço como mercadoria na localidade em que se assenta o Monotrilho. Inserido na Operação Urbana Água Espreada, a sua localidade é relevante para a compreensão dos conteúdos que levaram à sua construção, dada a importância que a Operação Urbana Água Espreada tem como norma reguladora da ação do estado que produz as condições necessárias à produção do espaço como mercadoria, tornando possível a realização da acumulação capitalista. Tratamos também da estratégia utilizada pelo Estado de modo a viabilizar a utilização dos CEPACs (Certificado de Potencial Adicional de Construção) como realização de valor através da compra dos títulos. Trata-se também de provocar uma reflexão acerca do caráter segregador que a infraestrutura pode trazer.

Palavras-Chaves: Produção do espaço; espaço urbano; espaço-mercadoria; circulação; Cepac; Estado; Monotrilho.

ABSTRACT

SILVA, Andressa dos Santos. **The monorail and the contradictions in the production of urban space**. 2017. 52 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

This final paper presents a geographical analysis about the spatial contents that took place on the construction of the monorail in the metropolis of São Paulo. For that purpose, the production of the space as commodity was investigated where the monorail lies. Within the "Operação Urbana Água Espreada", its locality is relevant for the understanding of the contents that led to its construction, for the importance of the "Operação Urbana Água Espreada" as a regulating norm of the action of the state, which produces the basic conditions for the production of space as commodity, enabling the realization of the capitalist accumulation. Also, this work takes into consideration the strategy used by the state to manage the use of the CEPACs (Additional Potential of Construction Certificate) as realization of the value through the purchase of the title deeds. Finally, this work intends to provoke a reflection about the segregating character that the infrastructure can bring.

Keywords: urban space; commodity-space; circulation; CEPAC; state; monorail.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO-MERCADORIA.....	13
3 CONTEXTUALIZAÇÃO DA CONSTRUÇÃO DO MONOTRILHO.....	16
3.1. A Copa do Mundo de 2014 como justificativa para a construção do Monotrilho.	16
3.2. Contextualização e desenho inicial da linha 17-Ouro-Monotrilho.....	18
3.3. A localização do Monotrilho no contexto da Operação Urbana Água Espreada	22
3.3.1. A proximidade da Operação Urbana Água Espreada e Faria Lima.....	27
4 ESTADO COMO AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO URBANA.....	28
4.1. Plano Diretor Estratégico.....	30
4.2. Outorga onerosa.....	32
4.2.1. Cepacs.....	33
5 O MONOTRILHO.....	36
5.1. O Monotrilho como segregação ou integração?.....	40
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	44
ANEXOS.....	49

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Projeto inicial da linha 17 – Ouro.....	21
Mapa 2 - Linha 17 – Ouro – Trecho 1.....	23
Mapa 3 - Operação Urbana Água Espriada e Faria Lima.....	27

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – A construção do Monotrilho nas proximidades da construção da Estação Chucri Zaidan. Fonte: autora, junho de 2017.....	26
Figura 2 – Na imagem, verificamos as vigas por onde circulará o Monotrilho, nas imediações de onde será instalada a Estação Morumbi, acompanhando a Marginal Pinheiros. Fonte: autora, março de 2017.....	26
Figura 3 – Proximidades de onde será instalada a Estação Chucri Zaidan. Nessa imagem, é possível constatar o Monotrilho como via de circulação, inscrito no espaço urbano. Fonte: autora, junho de 2017.....	39
Figura 4 – Na imagem, podemos observar toda a imponência do Monotrilho, obra grandiosa, a ser contemplada, ao mesmo tempo em que é possível observar o processo de destituição das condições de realização da vida – o espaço amnésico. Fonte: autora, março de 2017.....	41
Figura 5 – Na imagem, verifica-se, nas imediações de onde será construída a Estação Brooklin Paulista, pessoas que se encontram em situação de rua, logo, destituída do caráter integrador do Monotrilho. Fonte: autora, junho de 2017.....	41

1 INTRODUÇÃO

O espaço urbano é produzido e reproduzido segundo as relações sociais predominantes, é condição e produto do processo de reprodução ampliada do capital. Desta maneira, a paisagem urbana é a que manifesta o movimento inerente do processo de produção espacial.

A produção da cidade como expressão da produção do espaço nos permite pensar a cidade de São Paulo, que sob o capitalismo se afigura como mercadoria e na atualidade, é produzida como negócio. Nas palavras de Alvarez (2015, p. 66):

A cidade no capitalismo e, especialmente a partir da expansão da produção industrial, é cada vez mais produzida como mercadoria, apropriada em fragmentos, por meio do trabalho nela cristalizado, que contém em si valor (valor de uso e valor de troca) e também como meio de circulação de capital, permitindo que ele se realize propriamente.

Isto posto, este trabalho busca investigar qual foi o movimento da realidade urbana que gerou a construção do monotrilho em São Paulo, como parte da infraestrutura urbana a ser construída no contexto das transformações da metrópole.

Partindo da premissa de Lefebvre (1999), segundo a qual o espaço urbano é contradição concreta, este trabalho tem a proposta de apontar para algumas das contradições que cerca a construção da linha de trens sobre via elevada na metrópole paulista, que se revelam na produção espacial. Essa reflexão surgiu a partir do momento em que mudaram as condições de realização da minha vida cotidiana (quando mudei de casa e de emprego), em que grandes deslocamentos pela cidade de São Paulo se fizeram necessários. A observação da paisagem urbana, aliada à reflexão teórica com os subsídios fornecidos na graduação em Geografia, colocaram-me em movimento de reflexão acerca da condição metropolitana, no fragmento que compreende a extensão do trecho 1 do Monotrilho.

Nossa proposta é analisar o movimento da realidade urbana sob a perspectiva espacial, visando a compreensão dos mecanismos de produção e reprodução do espaço urbano, sinalizando o Estado como um importante interventor

e fomentador do processo de reprodução do espaço tornando possível a realização da reprodução capitalista. Nas palavras de Harvey (2011, p. 87):

O estado é o fomentador que, por acaso, controla o terreno em que se projeta construir um grande entroncamento de vias expressas pode obter imensas vantagens especulativas em termos do valor da terra, bem como dos investimentos feitos nela.

Seguindo este raciocínio, as páginas seguintes são resultado de um esforço de compreensão de como o Monotrilho aparece como meio de realização da acumulação capitalista, como um elemento importante no conjunto das infraestruturas que compõem o espaço, num movimento que torna ele, o próprio espaço, um objeto de consumo.

2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO-MERCADORIA

O mundo moderno é reproduzido sob a lógica da acumulação no modo de produção capitalista e, as práticas que conformam o espaço urbano refletem as contradições e os interesses do capital. De acordo com Carlos (2008, p. 14):

Implica considerar de um lado o urbano como condição geral de realização do processo de reprodução do capital e, de outro, o produto deste processo, como fruto de contradições emergentes do conflito entre as necessidades do capital e as necessidades da sociedade como um todo.

Para analisarmos o papel do espaço urbano na realização dos capitais é necessário, portanto, compreender as reestruturações capitalistas, advindas de suas crises internas. Santos (2006, p. 102) observa que “o aparecimento de um aparente vigoroso mercado imobiliário como condição *sine qua non* da preservação dos mecanismos de reprodução capitalista deve tributo aos dispositivos internos de uma persistente lógica de acumulação”, destacando-se a passagem da predominância do capital industrial para o capital financeiro que, atualmente, se realiza por meio da produção do espaço.

A cidade de São Paulo, a partir dos anos 1980, passa por um processo de desindustrialização, momento importante de transformação da economia. Segundo Alvarez (2015, p. 70), “a produção da cidade como negócio se aprofunda, associando-se às transformações do capitalismo, notadamente à reestruturação produtiva e à financeirização”.

A produção da metrópole é fundamental à realização desse processo. Nas palavras de Carlos (2011, p. 101) “a análise da metrópole paulistana hoje revela que o movimento de passagem da hegemonia do capital industrial ao capital financeiro a reproduz como “negócio”, na medida em que a realização da economia ocorre através do espaço”. Ainda, nos escritos de Carlos (2015b), a extensão do capitalismo tomou o espaço, fez dele sua condição de produção, primeiro como recurso, depois como força produtiva, e finalmente, como mercadoria reproduzível através do setor imobiliário.

Desta forma, a morfologia urbana reflete a satisfação das necessidades da acumulação capitalista e, além disso, a situação atual prevê a valorização do espaço urbano, uma vez que, segundo Carlos (2004) este valor será determinado em função do conjunto ao qual pertence, e é nesta inter-relação entre o todo e a parte [...] que ocorre o processo de valorização real ou potencial de cada parcela do espaço como parte das estratégias do poder público para atrair investimentos. Santos (2017) indica que cada fragmento é produzido de acordo com as determinações do movimento da totalidade da metrópole.

Quando nos dedicamos a analisar a realidade urbana em que está posta a construção do Monotrilho, podemos lembrar o apontamento de Lefebvre, quando este joga luz à questão da promoção do imobiliário, o que nos auxilia na compreensão do como e porque o capitalismo apossou-se do solo e do espaço¹.

Em sua análise a respeito da promoção do imobiliário, Lefebvre (2008, p. 118-119) escreve que:

“Esse setor privilegiado (**o imobiliário**, grifo meu) tem talvez uma função essencial: a luta contra a tendência à baixa do lucro médio. A construção (privada ou pública) proporcionou e ainda proporciona lucros superiores à média. A especulação não entra nesse cálculo, mas superpõe-se a ele; nela e por ela, através de uma mediação – o espaço – o dinheiro produz dinheiro. O que provoca, malgrado os riscos, o entusiasmo do capitalista, que bem gostaria de se livrar dessas tristes exigências: produzir coisas, vendê-las, apesar das dificuldades.

Essa passagem elucida os anseios da realização do capital, que encontra no espaço um caminho que possa eliminar intermediações para que o valor se realize em mais valor. Lefebvre (1999) escreve que, à medida em que o circuito principal, o da produção industrial corrente dos bens “mobiliários”, arrefece seu impulso, os capitais serão investidos no segundo setor, o imobiliário. É nesse movimento que recrudesce, na metrópole paulistana, a aposta no setor imobiliário, no sentido de gerar condições de realização de mais valor.

Segundo Marx (2013), a própria mercadoria é unidade de valor de uso e valor, seu processo de produção tem de ser a unidade de processo de trabalho e o

¹ Espaço e Política, Lefebvre, p. 118.

processo de formação de valor. Assim, o espaço, produzido enquanto mercadoria, é ele mesmo condição para realização de valor.

Carlos (2015b. p. 17) escreve que:

O momento atual sinaliza uma mudança no modo como o espaço urbano participa do processo de acumulação – o solo urbano muda de sentido para permitir que esse processo hoje supere sua condição de fixidez, desenvolvendo estratégias de fluidez ao movimento da economia através do setor imobiliário.

A produção de um novo espaço produzido sob a égide do capital financeiro vai se realizando como exigência da acumulação continuada do capital através de novas modalidades articuladas ao plano do mundial. Essa nova configuração prevê a articulação entre o Estado e os setores econômicos por intermédio de políticas urbanas que direcionam o orçamento público para a construção das estruturas necessárias para que esse processo econômico se realize, conforme escreve Alvarez².

Nesse sentido é que formula-se uma hipótese: a construção do Monotrilho, como elemento que faz parte da produção social, e que dá materialidade à produção do espaço, que é, simultaneamente, produto e produtor das relações que se estabelecem no espaço urbano. Além de suprir as necessidades do deslocamento da população, o Monotrilho gera seu par simultâneo, promovendo também sua reestruturação, constituindo-se um elemento importante na constituição da cidade que se pretende como negócio. O Monotrilho, portanto, serve como meio de realização do espaço-mercadoria.

² Ibidem p. 13.

3 CONTEXTUALIZAÇÃO DA CONSTRUÇÃO DO MONOTRILHO

3.1. A Copa do Mundo de 2014 como justificativa para a construção do Monotrilho

A construção do Monotrilho foi anunciada pelo então Governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB) em 30 de junho de 2011, em um contexto em que havia a expectativa de que São Paulo seria um das cidades que sediariam o evento Copa do Mundo em 2014. Dessa forma, fez-se necessário pensar o movimento de produção da cidade partindo da perspectiva da realização do evento. É sabido que eventos de tal porte demandam a construção de um aporte de infraestrutura e equipamentos públicos por parte do Estado, no sentido de produzir as condições necessárias para que a cidade tenha condições de receber grandes contingentes de pessoas para o evento.

Desde as décadas de 1970 e 1980, após a ofensiva do pensamento neoliberal, é possível verificar as mudanças na natureza e na forma de intervenção do Estado na cidade, que deixa de impor as diretrizes sociais ao mercado e passa a impor à cidade as diretrizes do mercado, produzindo uma nova reconfiguração na forma como o Estado se relaciona com a sociedade e, no âmbito do urbano, promovendo um reajuste em que se propõe que a cidade seja pensada como uma empresa que passa a concorrer com outras cidades, competindo por investimentos capitalistas, por turismo e por grandes eventos.

Nesta nova configuração a cidade deixa de ser pensada como espaço em que vivem os cidadãos e são implantadas novas regras, sendo que a flexibilidade é o requisito imprescindível para esta nova disposição, o que acarreta, como consequência direta, uma condição de excepcionalidade permanente, nas palavras de Vainer (2011, p. 11), o que configuraria uma cidade de exceção.

Todavia, essa reconfiguração vem acompanhada de um discurso que a justifique. O discurso realizado para que se legitimem a realização das obras de infraestrutura são permeados por aferir qualidades às intervenções na cidade. O

evento Copa do Mundo foi utilizado como justificativa da necessidade de projetos de requalificação e intervenções na cidade, como se apenas essa razão fosse suficiente. Para Fioravanti (2013, p. 136):

Os discursos do crescimento, de apelo cultural e de “sacrifício coletivo”, que legitimam a realização da Copa do Mundo de 2014, defendem que uma série de projetos de requalificação e intervenções espaciais seja realizada na medida em que a realização da Copa é, por si só, um ato extraordinário.

Este modelo de “administração empreendedora” acaba por envolver uma concorrência entre os lugares e, como consequência, faz com que as cidades cedam à coerção externa da lógica do desenvolvimento capitalista.

Essa concorrência acaba por promover a produção da cidade sob uma nova perspectiva de desenvolvimento, cujo resultado é uma inclinação para projetos fragmentários e orientados à especulação imobiliária no lugar de um planejamento urbano abrangente e democrático.

As cidades passaram a competir por investimentos e, para tanto, as administrações estabelecem estratégias de promoção da cidade, sendo um dos instrumentos para promoção a possibilidade de sediar mega eventos, o que torna a cidade um pólo de atração de capitais, tornando possível a realização de investimentos em infraestrutura, sendo, em um primeiro momento, razão para um discurso que justifique a aceleração de quaisquer outros projetos de intervenções, que até então não podiam ser realizados.

Associado a esta nova configuração, a administração das cidades lançam mão do expediente do marketing urbano, na mesma medida em que a cidade passa a ser produzida como mercadoria a ser vendida.

Harvey (2006) observa que o novo empreendedorismo tem, como elemento principal, a noção de parceria público privada. Isto significa que a iniciativa privada se integra com os poderes públicos, procurando atrair fontes de investimentos. O poder público tem o papel de agir como facilitador dos interesses estratégicos do capital. Um dos exemplos de regulamentação dessas parcerias público privadas são as operações urbanas, norma utilizada para legitimar a nova configuração da

produção da cidade.

Harvey (2005) atenta para o fato de que a expansão e a concentração geográfica são ambas consideradas produtos do mesmo esforço de criar novas oportunidades para a acumulação de capital e a cidade, então produzida pelas diretrizes do mercado, pode ser considerada com a visão do empreendedorismo, principalmente num momento em que a cidade passaria a receber um mega evento, a Copa do Mundo de 2014. Para Santos (2017 p. 128):

O megaevento passa a ser uma nova mercadoria porque ele é o novo lugar para a realização da acumulação. No que a cidade se transforma? Ela é o não-uso. No debate sobre a produção do espaço do megaevento entra a lógica do capital no espaço pela mediação do Estado.

Isso significa que temos um fragmento espacial sendo produzido para satisfazer diretamente uma atividade que envolve as necessidades capitalistas, sob a forma de uma atividade esportiva onde os capitais encontram no espaço formas de garantir sua reprodução. Todavia essa nova forma requer a intervenção do Estado que passa a agir como um facilitador de interesses estratégicos do capital.

3.2. Contextualização e desenho inicial da linha 17-Ouro-Monotrilho

A construção da linha 17, em um primeiro momento, foi dividida em etapas. A primeira etapa a ser entregue seria a interligação entre o Aeroporto de Congonhas e a Estação Morumbi da Linha 9-Esmeralda da CPTM (Osasco-Grajaú), com o intuito de atender a rede hoteleira da região que se localiza nas áreas correspondentes aos setores Chucri Zaidan, Berrini e Brooklin, contempladas pela Lei Municipal nº 13.260/01. A segunda etapa, prevista para terminar em 2015, passaria sobre o Rio Pinheiros em direção ao Estádio do Morumbi e passaria pela favela Paraisópolis. O terceiro trecho ligaria Congonhas à Linha 1 – Azul do Metrô.

Neste trabalho, será enfatizada a Etapa 1 da construção da Linha 17 do

metrô, o Monotrilho, inserida na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, obra de mobilidade urbana que será construída com parte dos recursos oriundos da mesma, em convênio celebrado em 30/06/2010 entre Governo do Estado de São Paulo, Cia do Metropolitano de SP e Prefeitura de São Paulo³.

Em 29 de março de 2012, o então governador de São Paulo, Geraldo Alckmin assina a autorização para início das obras da primeira fase da Linha 17-Ouro do Metrô⁴. Segundo a Companhia do Metropolitano de São Paulo, a Linha 17-Ouro, cujo contrato para implantação foi assinado em 30/07/2011 (porém, a autorização do início das obras da primeira fase da Linha 17-Ouro do Metrô ocorreu em 29 de março de 2012) teria 17,7 km de extensão, totalizando a construção de 18 estações, fazendo conexão com as linhas 1-Azul (estação Jabaquara), 4-Amarela (estação São Paulo/Morumbi) e 5-Lilás (estação Água Espraiada/Campo Belo), bem como com a Linha 9-Esmeralda da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), na estação Morumbi.

Convém lembrar, conforme já apontamos, que a obra era aguardada para 2014, ano em que seria realizada a Copa do Mundo no Brasil pois naquele período, havia a expectativa de que São Paulo fosse uma das cidades que sediarão os jogos mundiais. “Serão dois anos de obras, nós vamos correr o máximo para ficar pronto antes da Copa do Mundo, se possível. As pessoas vão poder sair do Aeroporto de Congonhas e pegar o trem”, disse Alckmin, na ocasião.

No entanto, o que não estava previsto é que o Estádio do Morumbi, localizado na cidade de São Paulo, ficaria de fora da realização dos jogos, o que contribuiu para a desaceleração da construção da obra correspondente à Linha 17, bem como pela redução do tamanho em relação à extensão em quilômetros e diminuição do número de estações a serem construídas, restando apenas o trecho 1.

Passados 3 anos desde a declaração, em nota ao G1⁵, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos informa que (...) a prioridade é concluir os trechos que já possuem obras avançadas antes de abrir novas frentes de trabalho. O trecho

3 CAIXA ECONÔMICA FEDERAL – CEF Relatório Trimestral da Caixa Econômica Federal, 2015.

4 Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2012/03/sp-autoriza-inicio-de-obras-do-monotrilho-da-linha-17-do-metro.html>>.

5 Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/gestao-alckmin-nao-vai-priorizar-monotrilho-nos-extremos-da-cidade.html>>.

prioritário é a ligação do Aeroporto de Congonhas até o Morumbi (integração com a Linha 9 da CPTM) na Linha 17⁶.

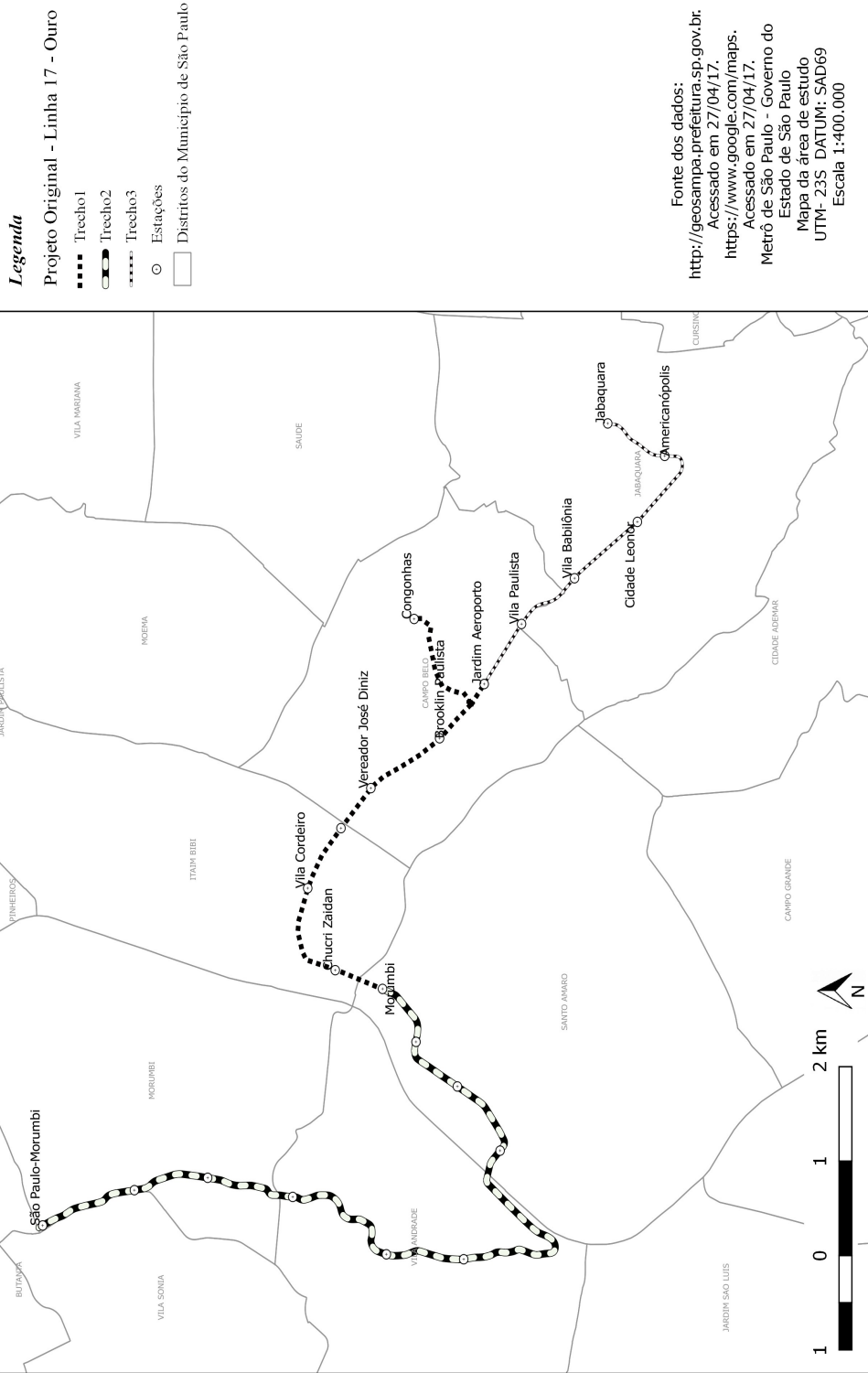
A etapa corresponde à construção do trecho 1, até a presente data, portanto, junho de 2017, ainda não foi concluída, mas segue com obras em andamento. A construção do trecho, delegado à Construtora Andrade Gutierrez, foi paralisado por rompimento de contrato do Metrô com a construtora, e então delegado ao Consórcio TIDP, com a retomada das obras previstas para 21 de junho de 2016, tendo seu prazo de conclusão estendido para julho de 2019, conforme publicação em Diário Oficial do Estado de São Paulo, publicado em 31 de março de 2017.

Segundo tal publicação, a Linha 17-Ouro conectará o Aeroporto de Congonhas à rede metroferroviária da capital paulista, com tecnologia de monotrilho. O trecho 1, agora prioritário, terá 7,7 quilômetros de extensão e contará com as seguintes estações elevadas: Congonhas, Jardim Aeroporto, Brooklin, Vila Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi, além de um pátio de estacionamento e manutenção, Águas-Espraiadas, conforme informações fornecidas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo⁷.

6 Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/gestao-alckmin-nao-vai-priorizar-monotrilho-nos-extremos-da-cidade.html>>.

7 Consultar Anexo 2.

Mapa 1 - Projeto inicial da linha 17 – Ouro



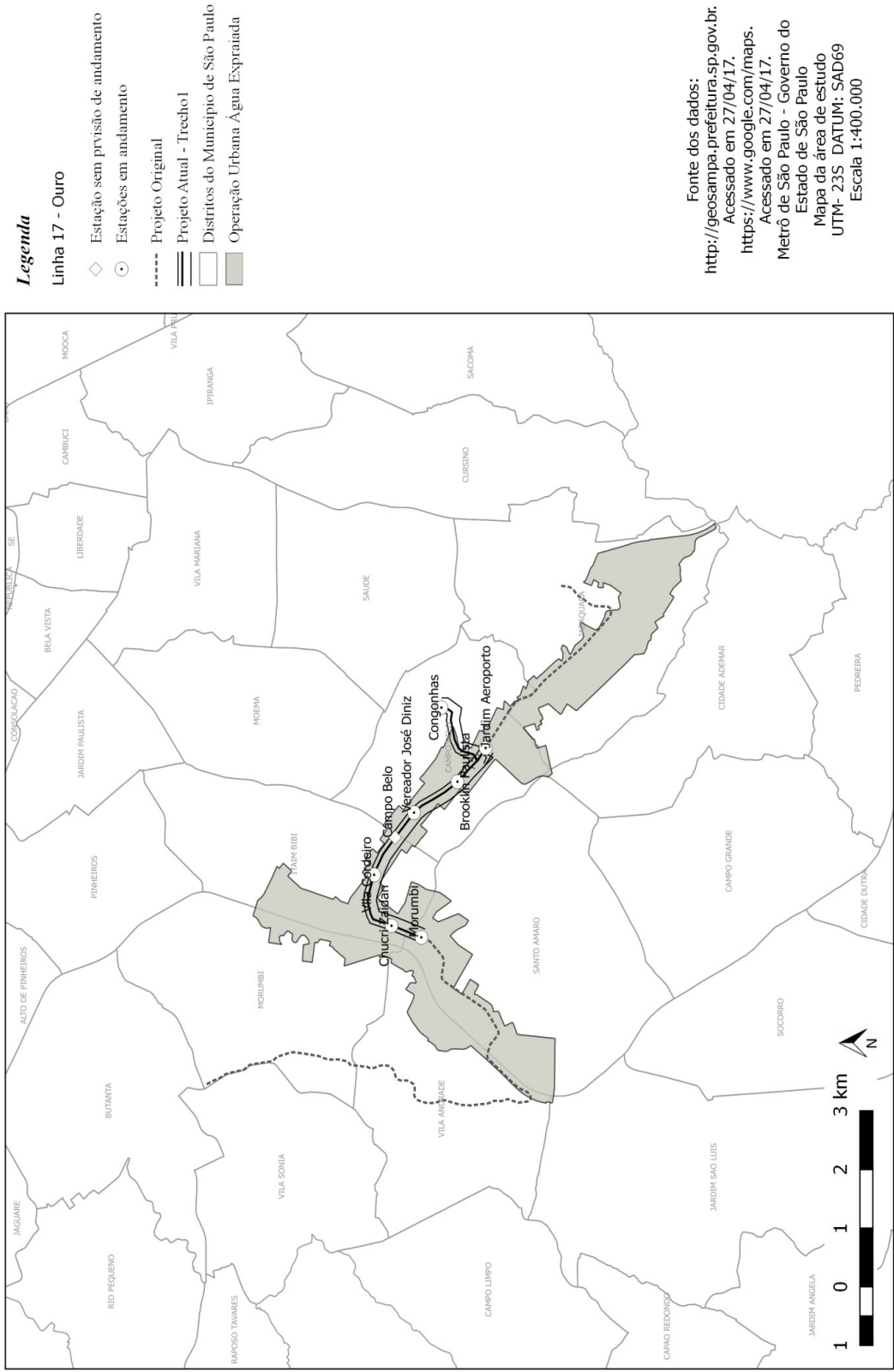
3.3. A localização do Monotrilho no contexto da Operação Urbana Água Espreada

A localização do Eixo Monotrilho é favorável, por exemplo, pela proximidade de uma das estações, a Morumbi, ser nas imediações da Marginal Pinheiros e a outra extremidade da linha ser nas imediações do Aeroporto de Congonhas. Além disso, temos também na construção do Monotrilho uma possibilidade de expansão de áreas que possam garantir maior lucratividade e maior retorno aos capitalistas rentistas, portanto, parece que a produção espacial desse fragmento da metrópole não era relacionada apenas à questão da mobilidade urbana, mas estava muito mais relacionada com o planejamento de expansão de áreas passíveis de valorização.

Desse modo, podemos sustentar a hipótese de que a decisão pela construção do trecho 1 deu-se em razão de o mesmo estar inserido na área correspondente à Operação Urbana Água Espreada, conforme demonstraremos no Mapa 2.

Gonçalves (2015) aponta que o mercado imobiliário demanda de boa localização dos imóveis na cidade para realizar seus negócios, entendendo a boa localização aqui como um espaço produzido e portador de boas condições estruturais (mobilidade satisfatória, iluminação pública, fácil acesso a ônibus, metrô, por exemplo). Essa afirmativa é corroborada por Harvey (2013, p. 357), quando escreve que a “decisão do onde se colocar um elemento não pode ser divorciada do “onde” dos outros”.

Mapa 2 - Linha 17 – Ouro – Trecho 1



A operação urbana é um importante instrumento em que o Estado usa seu poder para reorientar e readequar os fragmentos da metrópole, inclusive decidindo onde serão realizados os investimentos em infraestruturas. Dessa forma, quando nos propomos a analisar a produção do fragmento da metrópole que corresponde ao Eixo do Monotrilho, colocamo-nos em um movimento de nos questionar a razão da escolha do poder público por essa localidade.

Harvey (2004) apontava que o Estado, além de usar seus poderes para orquestrar a diferenciação e a dinâmica regionais não só por meio de seu domínio dos investimentos infraestruturais, o faz também mediante sua própria imposição de leis de planejamento e aparatos administrativos. Segundo Fioravanti (2013) as Operações Urbanas Consorciadas, na metrópole paulistana, se constituem como os exemplos mais significativos de requalificações urbanas, em geral empreendidos por parcerias público-privadas.

A operação urbana é um importante instrumento normatizador que viabiliza a produção do espaço, como forma de garantir e assegurar a lucratividade aos capitalistas. Esse mecanismo torna possível a realização do loteamento da cidade para a venda.

Nas palavras de Fioravanti (2013, p. 139):

As operações urbanas são regidas por estratégias diretamente dependentes dos interesses dos agentes do setor imobiliário e do sucesso da compra e da venda dos CEPACs, elas são criadas, elaboradas e reelaboradas de acordo com conjunturas econômicas e políticas mais favoráveis às estratégias capitalistas.

As operações urbanas acabam por produzir uma contradição, uma vez que, nas palavras de Carlos (2004, p. 60) o processo de urbanização em São Paulo produz, na atualidade, o espaço como 'nova raridade' como decorrência do desenvolvimento da propriedade privada da terra na metrópole, ao mesmo tempo em que gera condição para ampliação dos espaços a serem construídos. Segundo a autora (2011, p. 113):

O fenômeno da raridade se concretiza pela articulação de três elementos indissociáveis: a existência da propriedade privada do

solo urbano, que direcionou a ocupação da cidade; a centralidade do capital e das novas atividades econômicas que não podem se localizar em qualquer lugar da metrópole, e o grau de ocupação (índice de construção) da área no conjunto do espaço da metrópole.

Na cidade de São Paulo, área densamente edificada, não sobram muitos espaços vagos para a reprodução capitalista, sendo assim, é necessário descobrir formas de requalificar essas áreas para abrir possibilidades de revalorização, criando possibilidades para a reprodução ampliada do capital. Nessa condição é que está posta a construção do Monotrilho, como parte da estratégia de revitalização da região abrangida pela OUC Água Espraiada, criando condições de realização do espaço enquanto mercadoria passível de ser consumida. Segundo Carlos (2015b, p. 9):

O setor financeiro apropria-se do espaço como lugar possível de realização do investimento produtivo, ao passo que o setor imobiliário reproduz (aliado á indústria da construção civil), constantemente, o espaço enquanto mercadoria consumível.”

Assim, a construção do Monotrilho é um dos elementos que acaba por valorizar esse fragmento da metrópole, à medida em que ele compõe a paisagem urbana, dando uma aparência de modernidade à cidade, contribuindo para que essa localidade seja mais um pólo de atração de investimentos, bem como vire mais um cartão postal, a exemplo da Ponte Estaiada. O Monotrilho, enquanto equipamento público e infraestrutura grandiosa, também contribui para que essa área seja um pólo de atração de turistas, uma vez que a cidade de São Paulo recebe grande quantidade de pessoas, sendo a segunda cidade mais visitada do Brasil, segundo dados do Ministério do Turismo (dados do ano de 2015) - além de, obviamente, contribuir para que a área alcance as expectativas de arrecadação previstas pelo poder público e pelos empreendedores imobiliários.



Figura 1 – A construção do Monotrilho nas proximidades da construção da Estação Chucri Zaidan. Fonte: autora, junho de 2017.

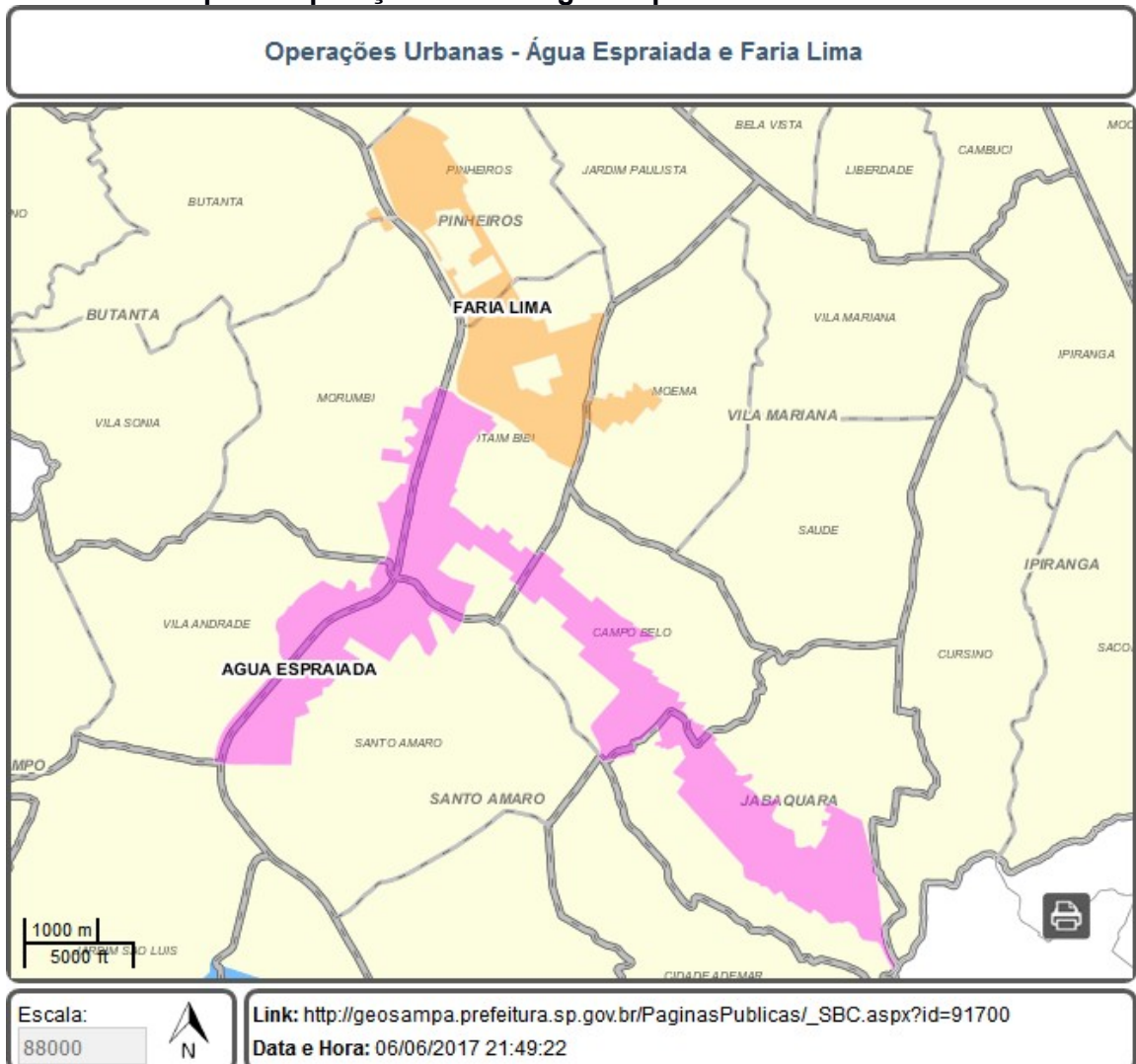


Figura 2 – Na imagem, verificamos as vigas por onde circulará o Monotrilho, nas imediações de onde será instalada a Estação Morumbi, acompanhando a Marginal Pinheiros. Fonte: autora, março de 2017.

3.3.1. A proximidade da Operação Urbana Água Espreada e Faria Lima

Outro elemento que deve ser considerado é a proximidade da Operação Urbana Água Espreada com a Operação Urbana Faria Lima, possível de ser visualizado no mapa 3. É presente, na ação do planejamento da cidade, a intenção da criação de uma nova centralidade de negócios, expandindo o eixo Sudoeste da cidade de São Paulo, ampliando assim as áreas passíveis de valorização.

Mapa 3 - Operação Urbana Água Espreada e Faria Lima



4 ESTADO COMO AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

Nas palavras de Lefebvre (1999), o urbanismo pretende substituir e suplantar a prática urbana. O espaço enquanto produto, resulta das relações de produção a cargo de um grupo atuante. Nas palavras de Gonçalves (2015, p. 22):

O espaço urbano, no modo de produção capitalista, não pode ser situado fora da sua condição como mercadoria, e como tal, possui elementos marcados por especificidades que o diferem das demais mercadorias. Isso acontece em relação à multiplicidade dos agentes que o produzem, incluindo o Estado, como também pelo tempo de sua produção, duração, circulação e do consumo das formas fixadas na cidade, como, por exemplo, as edificações e sua infraestrutura e, pela função que ele desempenha na reprodução do sistema capitalista.

Assim, o Estado, além de deter o monopólio de orquestrar o investimento em infraestrutura, a exemplo da construção do monotrilho, pode também organizar a cidade pela via burocrática, impondo leis de planejamento e aparatos administrativos, a exemplo da elaboração do Plano Diretor e das Operações Urbanas Consorciadas.

Segundo Harvey (2011, p. 30) “os capitalistas estão sempre produzindo excedentes na forma de lucro. Eles são forçados pela concorrência a recapitalizar e investir uma parte desse excedente em expansão. Isso exige que novas saídas lucrativas sejam encontradas”, e isto se expressa na produção do espaço. Sendo assim, em um momento de crise do capital a produção de megaeventos e consequentemente, uma nova reconfiguração da cidade de São Paulo apareceria como uma dessas saídas que garantiriam a realização ampliada do lucro.

É importante retomar o contexto em que o Governo do Estado anunciou a decisão pela construção do Monotrilho, inclusive anunciada como obra prioritária entre os projetos de mobilidade urbana relacionados ao mundial de futebol em São Paulo, mas que, após o prenúncio de uma crise econômica deslocou a localidade de prioridade da construção da infraestrutura, para um lugar que seja capaz de gerar condições de acumulação de capital, seja destinando a área como uma reserva de

valor que se fundamenta na questão da propriedade privada do solo urbano, seja no processo de geração de valor tornado possível pela construção de um aporte de infraestrutura.

Carlos (2004) escreve que a produção da cidade de São Paulo como negócio está contextualizada na transição histórica do domínio do capital industrial para o domínio do capital financeiro, o que nos permite dizer que se modifica a natureza e a forma de intervenção do Estado, num processo que vai produzindo a cidade como negócio. Nas palavras da autora (2015a, p. 44):

Na contemporaneidade, a sociedade é dominada pelo econômico, de maneira que a acumulação se concretiza na produção de um espaço mundializado como tendência e momento de realização do capitalismo, apontando que a necessidade de superação dos momentos de crise se faz pela incorporação de novas produções ao processo de acumulação, dentre elas a do espaço urbano, que se efetiva com a hegemonia do capital financeiro.

É esse movimento que torna possível pensar na produção do espaço, na contemporaneidade, como resultado da produção de um novo urbano. Escreve Alvarez (2015, p. 71):

[...] é possível dimensionar a importância da produção do espaço, que se converte em um setor econômico de suma importância à reprodução capitalista, como amortecedor da crise da acumulação e, ao mesmo tempo, como produtor de um novo urbano, cujo sentido hegemônico é o de viabilização da reprodução do valor e/ou simplesmente da renda – se levarmos em consideração a relação intrínseca entre a produção do espaço e financeirização – destituindo, cada vez mais, as cidades de seu conteúdo histórico, suas referências e espaços públicos de sociabilidade para elevar ao sentido mais profundo o próprio espaço como mercadoria.

Em 18 de abril de 2017, o secretário dos Transportes Metropolitanos, Clodoaldo Pelissioni, e a subsecretária estadual de Parcerias e Inovações, Karla Bertocco Trindade, apresentaram o edital de licitação de linhas de Monotrilho do Metrô de São Paulo em *road show* sobre a concessão operacional das linhas 5-Lilás e 17-Ouro, realizado na sede da União Internacional de Transportes Públicos, em

Bruxelas, Bélgica⁸. Desse modo, é possível notar que o Estado, através de seu secretário de transportes, põe parte da cidade, através da concessão da operação da Linha 17 – Monotrilho, à venda no mercado internacional. Assim, o Monotrilho, nosso objeto de análise, é compreendido como um importante meio de realização de valor na produção do imobiliário, ação planejada pelo Estado, em atendimento à demanda por valorização do capital dos setores privados, e, em contrapartida, atendendo à demanda por transporte público dos cidadãos paulistas.

Segundo Carlos (2004), somente o Estado pode atuar no conjunto da cidade transformando áreas públicas, direcionando investimentos, construindo infraestrutura, trazendo como consequência redirecionamento de usos, através de políticas urbanas, a exemplo do Plano Diretor da Cidade ou até mesmo as Operações Urbanas Consorciadas, o que implica na forma de como a cidade é modelada.

Nossa hipótese é que essa estratégia de acumulação se afirma e se realiza na construção da Linha 17-Ouro, inserida na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, que tem por objetivo estimular a atividade imobiliária, estimulando também a dinâmica econômica e, por conseguinte, a oferta de emprego e renda, conforme descrito no Plano Diretor da Cidade de São Paulo, corroborando assim a afirmação de Harvey (2011) segundo a qual a construção desse aporte de infraestrutura proporciona maior facilidade na mobilização espacial de fluxo de bens, de trabalho e de capital.

4.1. Plano Diretor Estratégico

O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo - Lei 16.050/14, normatiza as Operações Urbanas como meios de articulação entre Estado e interesses privados na transformação de certas parcelas da cidade. É uma lei municipal específica, cujo objeto é o planejamento municipal, mediante atividades e

⁸ Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/empresas-internacionais-de-transportes-participam-de-apresentacao-metro-de-sp/>, consultado em 07.05.17.

empreendimentos do Poder Público e das pessoas físicas e jurídicas. Sendo assim, o Plano Diretor se configura como um importante elemento de organização da produção da cidade. É no Plano Diretor do Município, na Subseção II - Das Operações Urbanas Consorciadas, que estão previstas a realização das Operações Urbanas consorciadas, de acordo com a Lei Federal no 10.257, de 2001, com o objetivo de promover, em um determinado perímetro, transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, previstas no Projeto de Intervenção Urbanística elaborado para a área. É também no Plano Diretor que estão previstos os perímetros de abrangência de limitados pelas leis específicas de criação das operações urbanas consorciadas, e a outorga onerosa do potencial construtivo adicional será regida, exclusivamente, pelas disposições de suas leis específicas⁹.

A Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (Lei nº 13.260/2001 e Lei 15.416/2011) foi a primeira aprovada após o Estatuto da Cidade e já nasceu como “Conсорciada” podendo utilizar plenamente os dispositivos da lei federal. Tem como diretriz principal a revitalização da região de sua abrangência com intervenções que incluem sistema viário, transporte coletivo, habitação social e criação de espaços públicos de lazer e esportes. (Prefeitura, 2017¹⁰).

A área correspondente à instalação do monotrilho está inteira contida na Operação Urbana Água Espraiada, conforme é possível visualizar no Mapa 2, sendo grande parte dessa área classificada como ZM - Zona Mista, conforme previsto no art. 32 do Plano Diretor da Cidade de São Paulo. Com o aporte da construção do Monotrilho, há uma inserção de uma infraestrutura produzindo um fragmento da cidade capitalista, em consonância com o que escreve Alvarez¹¹.

O monotrilho, elemento produzido para promover a circulação em um fragmento da cidade de São Paulo, acaba sendo meio de produção do valor, uma vez que a sua inserção na Operação Urbana Água Espraiada promove a valorização de uma parcela da cidade, à medida em que produz também uma área que torna-se atrativa aos agentes do mercado imobiliário. Desse modo, o monotrilho, enquanto

9 Art. 140, Lei 16.050/14.

10 Disponível no Prospecto da Operação Urbana Água Espraiada.

11 Ibidem p. 11.

elemento que cumprirá a função de levar pessoas de um lugar a outro, acaba por ser um elemento que organiza a cidade, permitindo qualificações e requalificações no espaço urbano.

O parágrafo 6º, Art. 2º, da Seção VI – do sistema de transporte coletivo público e privado, do Plano Diretor da Cidade de São Paulo, Lei 16.050/14, prevê como objetivo a promoção de “melhorias nos passeios e espaços públicos, no mobiliário urbano, iluminação pública e paisagem urbana, entre outros elementos”. Nessa perspectiva, o Monotrilho é apresentado como um diferencial na produção do espaço urbano. Diferente das atuais linhas de metrô, que são subterrâneas, o Monotrilho circulará em vias elevadas, com carros sobre pneus, e movido à energia elétrica. O trem circulará a uma altura entre 12 e 15 metros do solo, dependendo do trecho, correndo sobre vigas de concreto. Conforme consta no site do Metrô (2017), “a opção pelo monotrilho feita pela Companhia do Metrô na Linha 17-Ouro, em relação ao metrô convencional, considerou que esse sistema tem um menor custo em sua implantação, e oferece uma melhor inserção urbanística e proporciona atendimento pleno da demanda”, articulando com o que prevê o parágrafo 6º, Art. 2º, da Seção VI – do sistema de transporte coletivo público e privado, do Plano Diretor da Cidade de São Paulo.

4.2. Outorga onerosa

A legislação referente a esta localidade acaba por aumentar o coeficiente de edificação, o que traz como resultado mudanças significativas na morfologia da metrópole. A outorga onerosa é um importante instrumento normativo de produção da cidade, também prevista no Plano Diretor.

A Prefeitura poderá outorgar onerosamente o direito de construir correspondente ao potencial construtivo adicional mediante contrapartida financeira a ser prestada pelos beneficiários, conforme regulamentação pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/01), que, em seu art. 30, institui que a prefeitura é a

responsável pelas condições de cessão da outorga.

A contrapartida financeira (C) à outorga onerosa de potencial construtivo adicional é definida a partir de uma fórmula: $C = (At / Ac) \times V \times Fs \times F^{12}$.

Segundo texto da Lei 16.050/14:

Todo terreno tem definido quanto poderá ser construído em sua área. Existe o potencial construtivo básico e o máximo. O potencial construtivo básico na zona urbana é igual a 1, o que significa que é permitida a construção equivalente à 1x a área do terreno. O empreendimento que quiser construir mais, poderá construir até atingir o potencial construtivo máximo definido para seu terreno. No entanto, para construir além do potencial construtivo básico, o empreendedor terá que pagar uma contrapartida financeira, chamada outorga onerosa¹³.

A concessão dessa outorga acaba resultando em mudanças na morfologia da cidade, gerando o processo de verticalização, e isso foi possível verificar nas imediações da construção do Monotrilho.

4.2.1. Cepacs

Nas palavras de Carlos (2015a, p. 45), “os lugares da metrópole também se configuram como lugares da infraestrutura necessária ao desenvolvimento de cada atividade, em particular, de modo a entrever uma equação favorável à realização do lucro”. Sendo assim partindo da localidade onde insere-se o Monotrilho, faz-se necessário esclarecer que o equipamento, em si, traz particularidades, uma vez que ele se constitui como um dos elos de relação da produção do espaço urbano. Não

¹² A divisão da Área de terreno (At), em m², pela área construída computável total pretendida no empreendimento (Ac), em m², permite que o cálculo da contrapartida financeira possua um fator de proporcionalidade à área construída. Assim, estimula o aproveitamento máximo do terreno: quanto mais se constrói, mais barato se torna o custo do m² de outorga onerosa O Valor do m² do terreno (V) refere-se ao valor dado pelo Cadastro de Valor de Terreno para fins de Outorga Onerosa, divulgado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. O Fator de Interesse Social (Fs) é uma variável utilizada para dar pesos diferenciados de acordo com as tipologias construtivas e os usos das edificações. O Fator de Planejamento (Fp) é uma variável utilizada para dar pesos diferenciados de acordo com os objetivos estratégicos das Macroáreas.

¹³ Lei n. 16.050/14, texto da lei versão ilustrada, disponível no site da prefeitura.

necessariamente o capitalista precisa ser proprietário das terras para poder ter a sua lucratividade garantida, a mesma pode ser assegurada através dos títulos que autorizam o direito de construir para além do permitido em outras áreas. Isso é possível com a compra dos títulos mobiliários, as Cepac's:

As CEPACs são títulos mobiliários emitidos pela Prefeitura, utilizados como meio de pagamento de contrapartida para a Outorga Onerosa dentro do perímetro de uma Operação Urbana Consorciada. Cada CEPAC equivale a determinado valor de m² para utilização em área adicional de construção ou em modificação de usos e parâmetros de um terreno ou projeto. (Plano Diretor Estratégico, p. 88).

Importante ressaltar que a emissão das Cepacs é resultado da produção da cidade e da realização do planejamento urbano, ou seja, o Estado, em atendimento aos anseios do mercado imobiliário, tornou possível a lucratividade através do consumo desses títulos. A emissão das Cepacs se dá em razão de pagamento da contrapartida pela outorga onerosa do direito de construir no âmbito específico de Operações Urbanas Consorciadas, o que pode aumentar o coeficiente edificável, possibilitando assim a verticalização e a mudança na morfologia do espaço urbano. Há, no prospecto da Operação Urbana Água Espreada, o estudo da viabilidade da Operação Urbana Água Espreada, cujo principal objetivo do estudo de viabilidade é a análise da viabilidade econômica do CEPAC (Certificado de Potencial Adicional de Construção) como valor mobiliário no âmbito da Operação Urbana Água Espreada. Tais títulos só tem valor por estarem atrelados ao potencial adicional de construção dessa localidade, uma vez que, pela pesquisa de viabilidade econômica, se torna mais rentável assentar os empreendimentos nessa localidade, e não em outra.

Tal análise contempla três grandes estudos, a saber: a viabilidade dos setores, os estoques e a demanda, e traz como resultado que o uso é economicamente viável para os investidores, e que os empreendimentos imobiliários lançados no perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Espreada, com o uso de CEPAC, terão custo inferior ao que se verificaria se os mesmos empreendimentos imobiliários fossem lançados em outras regiões.

Essa afirmativa é corroborada quando analisamos o prospecto da Operação

Urbana Consorciada Água Espreada, que disponibiliza no mercado um estoque de certificados de potencial adicional de construção (CEPAC) de 3.750.000m², divididos em setores¹⁴ (cada setor corresponde a uma quantidade de estoque de CEPAC), ou seja, a quantidade de títulos disponibilizados viabilizam a transformação do dinheiro em capital por outros caminhos, que não a produção industrial em si.

Para a Operação Urbana Água Espreada, limitou-se a quantidade de CEPACs a 3.750.000, divididas entre os setores que a compõem. Essa quantidade, definida na Lei da Operação Urbana Consorciada Água Espreada e no EIA/RIMA, é menor do que o Potencial Construtivo da Área de Intervenção da Operação Urbana Consorciada Água Espreada. Isso significa que existe uma escassez de CEPAC para a quantidade de metros quadrados de construção que poderia ser absorvida pelo mercado imobiliário. Além disso, para modificar o uso dos imóveis os interessados deverão igualmente utilizar CEPAC, o que contribui para diminuir ainda mais a oferta de CEPAC diante da quantidade de metros quadrados (m²) que poderiam ser absorvidos pelo mercado imobiliário. (Prospecto da Operação Urbana Água Espreada, p.. 21).

Nesse sentido, Carlos (2004) afirma que as operações urbanas permitem a superação, mesmo que temporária, da raridade do espaço sem questionar a propriedade privada, a qual se mantém, reproduz-se e é colocada apenas em suspensão em nome do “interesse público”. A emissão de Cepacs não é feita de forma ilimitada, principalmente em áreas já valorizadas, que acabam por colaborar com um processo segregador, uma vez que é possível notar que a produção do espaço urbano não está sendo em virtude das necessidade dos cidadãos, e sim, em atendimento a demanda dos mercados imobiliários, o que acaba por selecionar os grupos sociais que usufruirão desse espaço.

Desse modo, as Cepacs tornam possível a realização do valor sem que se tenha a posse do lote na cidade. Nas palavras de Ferreira, Fix (2001), “como qualquer um pode comprar o título, tendo ou não lote na região, e o seu valor - como com qualquer título financeiro - pode variar, gera-se um novo tipo de especulação imobiliária, a 'financeirizada'.

14 Verificar Anexo 1.

5 O MONOTRILHO

Há diferentes etapas no processo da produção e da reprodução espacial. Podemos compreender a construção da obra Monotrilho como componente da construção do espaço como mercadoria. A investigação a respeito dos conteúdos que levaram à construção do Monotrilho nos ajuda a compreender que a realização desta obra é importante para que parte do valor seja assegurada, na construção da produção do espaço enquanto mercadoria, assegurando aqui, portanto, o seu valor de uso que será definido de maneira seletiva na produção da cidade.

Para Costa; Silva (2016, p. 279):

Os sistemas de transportes, elemento responsável pela circulação intraurbana, se constituem num fator primordial para a produção e reprodução do espaço urbano. Determinam os fluxos de mobilidade, agindo como elo interligador dos demais elementos que compõem a cidade, participando da produção de valor em determinadas áreas da cidade e impulsionando a presença de capital fixo localizado seletivamente no espaço urbano. Implica, assim, diretamente nas dinâmicas do mercado imobiliário e de um modo mais abrangente na organização e produção do espaço urbano em sua totalidade.

Nesse contexto, a construção do Monotrilho, aqui compreendido como elemento fixado ao solo, portanto, como componente do espaço-mercadoria, pode ser considerado como capital fixo. O Monotrilho, portanto, possui uma peculiaridade, que seria repassar valor de uma maneira fragmentada. Marx (2011) escreveu que o valor do capital fixo só é reproduzido na medida em que é consumido no processo de produção. Isso significa que o capital que circula no monotrilho, portanto, em capital fixo, só retornaria com a cobrança pelo deslocamento das pessoas, isto quando o monotrilho estiver em funcionamento, servindo portanto, como meio de transporte, ou seja, quando seu uso é para a circulação das pessoas.

Para Harvey (2013, p. 324):

O capital fixo é, então, apenas aquela parte da riqueza social

total, do estoque total de bens materiais, que é usada para produzir mais-valor. Como os mesmos objetos podem ser usados de diferentes maneiras, os objetos são definidos como capital fixo, “não pelo seu modo determinado de ser, mas por seu uso”.

Na produção deste trabalho, o Monotrilho ainda não se encontra em operação, porém, a obra, enquanto equipamento que compõe a infraestrutura, garante liquidez para os capitalistas assegurarem seus capitais, superando a contradição apontada por Harvey (2013) quando o mesmo diz que, a infraestrutura não utilizada como o previsto, se constituiria na perda de valor. O Monotrilho, devido a sua localidade, garante valorização. Tal reflexão a respeito da produção e reprodução do espaço só é possível quando o situamos no contexto da Operação Urbana Água Espreada. Dessa forma, nas palavras de Silva (2008), o transporte mostra-se assim como um valioso fator estratégico da produção do espaço urbano.

Segundo Carlos (2011, p. 104):

Nessa direção, a tarefa da teoria espacial, no contexto do capitalismo, consistiria em elaborar representações dinâmicas de como essa contradição se manifesta por meio das transformações histórico-geográficas. O ponto de partida para tal teoria se situaria na interface entre as possibilidades de transporte e comunicação e as decisões locacionais.

Harvey (2013) apontava que a estrutura da circulação se constitui como meio de redução dos tempos de viagem necessários à produção e, em termos estratégicos, serviria também para produzir áreas interessantes ao mercado. Nesse contexto, a construção das infraestruturas de circulação, como é o caso do Monotrilho, ficam a cargo do Estado, que é o agente que tem o poder de “orquestrar” a construção das infraestruturas, conforme apontado no capítulo 4, e a regulamentação que torna possível essa estrutura fica a cargo do Município.

Lefebvre escreve que o espaço é produzido com uma tendência à homogeneização, o que em parte, podemos confirmar quando percorremos a cidade na localidade em que se assenta a construção do Monotrilho. No entanto, não

devemos desconsiderar que há particularidades em cada localidade, que se expressam a partir das relações sociais estabelecidas. Smith, já em 1988 apontava que o desenvolvimento geográfico desigual contribui para o processo de realização da diferenciação socioespacial, uma vez que a sociedade capitalista é fundada numa sociedade de classes. Desse modo, quando acompanhamos a construção do Monotrilho, verificamos que o espaço acaba por ser produzido como condição, meio e produto, em que a cidade é condição geral da produção.

A definição de Carlos (2007, p. 51) é essencial para a compreensão desse movimento do pensamento:

Como condição para a reprodução do econômico, o espaço é infraestrutura, concentração, mercado de trabalho e de matéria prima em sua simultaneidade de relações e justaposição das esferas individuais referentes ao ciclo do capital. Como meio, o espaço reduz-se à circulação capaz de articular os momentos necessários à realização da produção- distribuição-circulação -troca - consumo. Já como produto, nos defrontamos com o espaço produtivo (o espaço como necessidade de realização do lucro e pela reunião dos elementos que realizam a troca).

Assim, a produção da cidade está diretamente relacionada à condição da valorização do capital, uma vez que é nela que torna-se possível a viabilização dos processos constitutivos da produção. Nesses termos, Carlos (2007, p. 52) aponta que “a cidade é circulação permeada por vias expressas, pontes e viadutos”.



Figura 3 – Proximidades de onde será instalada a Estação Chucri Zaidan. Nessa imagem, é possível constatar o Monotrilho como via de circulação, inscrito no espaço urbano. Fonte: autora, junho de 2017.

Para Costa; Silva (2016, p. 280):

As possibilidades de circulação, nesse contexto, são produzidas vinculadas a uma teia de relações políticas que tanto mobilizam alterações na estrutura física da cidade, quanto participam da reprodução social dos sujeitos que vivem a cidade capitalista em seu aspecto segregado e segregador.

É possível inferir que, à medida em que o Monotrilho é constituído enquanto elemento que assegura a circulação no espaço urbano, pode ser tratado como elemento diretamente relacionado à produção do espaço. Sua inserção em áreas já valorizadas, acaba por redefinir também as relações sociais constituídas, contribuindo para que as desigualdades se materializem espacialmente. A depender da localidade, é possível notar o seu carácter segregador, à medida em que parece expropriar o cidadão do uso da cidade. A produção do espaço urbano, resultado das ações sociais, é produzido a partir dos usos das infraestruturas, que serão

determinados pela condição de classe.

5.1. O Monotrilho como segregação ou integração?

A definição de Lefebvre (2006) acerca do espaço abstrato nos ajuda a desvendar o movimento da realidade em que o Monotrilho é construído, ao mesmo tempo que nos fornece elementos para que se desloque o pensamento acerca da realidade urbana gerada pela obra para um momento de reflexão. Seria o Monotrilho um elemento de segregação ou de integração? Escreve Lefebvre (2006, p. 394):

O mesmo espaço abstrato pode servir ao lucro, privilegiar certos lugares organizando sua hierarquia, estipular a segregação (para uns) e a integração (para outros). As estratégias têm diversos “alvos”, visando este ou aquele objeto, com esta ou aquela aposta, estes recursos ou aqueles.

Nas imagens a seguir, é possível verificar como o Monotrilho, na paisagem urbana, pode ser compreendido na condição de monumento, para ser visto, apreciado, porém, é revelador também de seu par contraditório e até segregador. Nas palavras de Lefebvre (1999 p. 32), “se ele (**monumento** - grifo meu) organiza em torno de si um espaço é para colonizá-lo e oprimi-lo”. Nesse movimento, é possível sustentar a hipótese de que o Monotrilho é o elemento que dá materialidade ao aumento da segregação.

Enquanto objeto a ser apreciado, dá a ilusão de um caráter integrador, porém, a extensão da localidade da infraestrutura de transporte (o Monotrilho) expõe o seu caráter segregador. A obra não se estende às áreas não compreendidas pela Operação Urbana Água Espreada, logo, onde localiza-se a população mais pobre, na localidade em que, contraditoriamente, seria necessária a atuação do poder público. No entanto, é necessário dizer que a atuação necessária seria na perspectiva de garantir equilíbrio entre o político, o econômico e o social, e não essa intervenção que observa-se a união do político e econômico contra o social.



Figura 4 – Na imagem, podemos observar toda a imponência do Monotrilho, obra grandiosa, a ser contemplada, ao mesmo tempo em que é possível observar o processo de destituição das condições de realização da vida – o espaço amnésico. Fonte: autora, março de 2017.



Figura 5 – Na imagem, verifica-se, nas imediações de onde será construída a Estação Brooklin Paulista, pessoas que se encontram em situação de rua, logo, destituída do caráter integrador do Monotrilho. Fonte: autora, junho de 2017.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a realização dessa pesquisa, pude verificar que as políticas públicas no âmbito do planejamento do espaço urbano, revelam que na produção da cidade parece não haver maior interesse e preocupação com a história vivida, uma vez que não há espaço para uma sociedade dos lazeres, das artes, da leitura, do pensar. O espaço produzido acaba por expropriar os cidadãos das condições de realização da vida e do uso à cidade. Na realização de trabalho de campo, quando percorri a cidade acompanhando a construção do Monotrilho, foi possível notar que quase todo o espaço do vivido foi suprimido e subordinado pelo espaço do capital. Em muitos momentos, eu mesma pude vivenciar a condição de expropriação do uso à cidade, como se eu mesma não pudesse estar nos lugares, que consistiam nas imediações da construção da obra.

Após essa pesquisa, é possível afirmar que a construção do Monotrilho, elemento constituinte da produção da cidade, contribui para que a mesma perca suas características históricas da produção social. É possível notar o processo de produção de vários fragmentos da metrópole, que trouxe como resultado a perda das qualidades de uso no espaço, no sentido das condições necessárias à realização da vida. Vemos o espaço transformado em mercadoria, ou seja, as condições da realização da vida foram suprimidas e amplamente apropriadas pelo valor da mercadoria.

O Estado, a exemplo do que acontece nas leis de planejamento, como o Plano Diretor e Operações Urbanas, atua no sentido de promover intervenções que permitam a valorização ou revalorização das áreas. Ainda que apareça, do ponto de vista normativo, uma preocupação com a qualidade de vida do cidadão e à mobilidade urbana, observamos com os apontamentos de leitura a respeito das normas que regem a diretriz da cidade, que a razão central é a viabilização da reprodução capitalista, e a questão da mobilidade urbana parece ser uma consequência da necessidade da realização de valor. As normas acabam por servir

como garantidoras dos ganhos dos capitalistas, numa tentativa sempre de resolver os problemas das crises de acumulação, ou seja, as normas colaboram no sentido de produzir a cidade como mercadoria capaz de assegurar a reprodução do capital.

Se antes, no capitalismo o lugar do capital por excelência era a cidade, hoje o capital faz a cidade como negócio, na condição metropolitana ela é, propriamente, a mercadoria. Dessa forma, a cidade deixa de ser o lugar dos cidadãos para ser um negócio.

A pesquisa sobre a construção do Monotrilho traz pistas de que o mesmo serviu como meio de assegurar a reprodução ampliada do capital, garantindo a produção de um fragmento da cidade na etapa produtiva e também na etapa da circulação de capitais, em que contribui para que a cidade seja, ela própria, garantidora da circulação. Podemos dizer que a escolha pela construção prioritária do Trecho I não foi apenas pela questão da mobilidade urbana, e sim, pela localidade da obra no conjunto da metrópole, a Operação Urbana Água Espriada, como extensão de uma centralidade já estabelecida pela Operação Urbana Faria Lima, conforme apresentado no mapa 3.

Assim, a investigação a respeito dos desdobramentos da construção da linha 17-Ouro, justificada pela premissa de constituir uma obra de mobilidade urbana, traz evidências que demonstram que não era apenas por mobilidade urbana, ainda que o Monotrilho vá cumprir essa função, mas sim, uma estratégia de valorização já planejada pelo poder público, que teve na Copa do Mundo de 2014 apenas um discurso que justificou a construção das infraestruturas, a exemplo do Monotrilho, trazendo como consequências mudanças na morfologia da cidade, bem como sendo elemento importante na produção da cidade como mercadoria.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVAREZ, I. P. **A produção e reprodução da cidade como negócio e segregação**. In. CARLOS, A. F. A., Volochko D., Alvarez, I. P. (orgs). A cidade como negócio. São Paulo: Contexto, 2015. p. 65-79.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial** - São Paulo: Contexto, 2011.

_____. **A (Re)Produção do Espaço Urbano**. 1 ed. 1. reimpr.. São Paulo: EDUSP, 2008.

_____. **A Tragédia Urbana**. In. CARLOS, A. F. A., Volochko D., Alvarez, I. P. (orgs). A cidade como negócio. São Paulo: Contexto, 2015a. p. 43-63.

_____. **Diferenciação socioespacial** - CIDADES, v. 4, n. 6, 2007, p. 45-60, Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/viewFile/569/600>> Acesso em 15.08.2016.

_____. **Metageografia: Ato de conhecer a partir da Geografia**. In. CARLOS A.F.A (org.). Crise Urbana. São Paulo: Contexto, 2015b.

_____. **São Paulo: do capital industrial ao capital financeiro**. In: CARLOS, A. F. A.; OLIVEIRA, A. U. (Org.) Geografias de São Paulo. São Paulo: Contexto, 2004. v.2. p. 51-83.

COSTA, C. R. R; SILVA, S. R. **O transporte coletivo na produção do espaço urbano em Teresina**. In: Revista Equador (UFPI), Vol. 5, No 3 (Edição Especial 02), p. 278 – 298, 2016 disponível em: <<http://www.ojs.ufpi.br/index.php/equador/issue/view/293>>.

FIORAVANTI, L. M. **Do lugar às contradições espaciais: conflitos e estratégias a partir da Operação Urbana, Butantã-Vila Sônia**. São Paulo. 2013. 226 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

GONÇALVES, A. V. M. **Obsolescência espacial: o ambiente urbano de Santana em São Paulo** – SP. 2015. 298f. Tese (Doutorado) – Unicamp, Campinas, 2015.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. 2 ed. São Paulo: Anablume. 2005.

_____. **O novo imperialismo**. 5 ed. São Paulo: Loyola. 2011.

_____. **Os limites do capital** [recurso eletrônico]; tradução Magda Lopes. - [1.ed.] - São Paulo: Boitempo, 2013.

LEFEBVRE, H. **Espaço e Política**. Trad. Margarida Maria de Andrade; Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

_____. La Production de L'Espace. 4^a. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000. **A Produção do Espaço**. Trad. Grupo "As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea". Belo Horizonte, 2006. Disponível em: <http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/1a_aula/A_producao_do_espaco.Pdf>. Acesso em: 09.04.2017.

MARX, K. **O Capital: crítica da economia política: Livro I: O processo de produção do capital**. - São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. **Grundrisse - Manuscritos Econômicos de 1857-1858 - Esboços da Crítica da Economia Política**. Karl Marx ; supervisão editorial Mario Duayer ; trad. Mario Duayer, Nélio Schneider (colaboração de Alice Helga Werner e Rudiger Hoffman). – São Paulo : Boitempo ; Rio de Janeiro : Ed. UFRJ, 2011.

SANTOS, César Ricardo Simoni. **Dos negócios na cidade à cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço**. Revista Cidades, v. 3, n.5 2006, p. 101-122.

SANTOS, J. C. F. **Cidade Ltda. valorização do espaço e reprodução da metrópole para megaeventos**, 2017, 311f. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

SILVA, André Luiz Bezerra da. **Transporte e circulação na reprodução espacial urbana: considerações sobre o metrô do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 239 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2008.

SMITH, Neil. **O desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1988.

VAINER, C. B. **Cidade de exceção: reflexão a partir do Rio de Janeiro**. 2011. Disponível em <<http://pfdc.pgr.mpf.gov.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/publicacoes/46-direito-a-moradia-adequada/artigos/cidade-de-excecao-carlos-vainer>>. Acesso em 14.06.17.

_____. **Pátria, empresa e mercadoria**. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/napead/repositorio/objetos/edital19/gestaopoliticas/PLANEJAMENTO/planejamento%20MARX%203.pdf>>. Acesso em: 14.06.2017.

Sites

Cardilli, J., **SP autoriza início de obras do monotrilho da Linha 17 do Metrô**, G1 São Paulo, 29.03.2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2012/03/sp-autoriza-inicio-de-obras-do-monotrilho-da-linha-17-do-metro.html>>. Consultado em: 20.06.2017.

Fix, M., J. S. W. Ferreira. **A urbanização e o falso milagre da CEPAC**, Folha de São Paulo, 17.04.2001 disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz1704200110.htm>>. Acesso em: 15.06.2017.

Pinho, M. **Governo de SP decide congelar obras de monotrilho nos extremos da capital**, G1 São Paulo, 28.08.2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/gestao-alckmin-nao-vai-priorizar-monotrilho-nos-extremos-da-cidade.html>>. Consultado em: 20.06.2017.

Ribeiro, B, Leite, F., Italiani, R. **Governo suspende monotrilho e trava linha até Congonhas**, O Estado de São Paulo, 31.12.2015. Disponível em: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,governo-de-sp-suspende-monotrilho-e-trava-linha-ate-congonhas,10000005984>. Acesso em: 06.05.2017.

Santiago, T. **Obras das estações da linha 17-Ouro do monotrilho são retomadas**, G1 São Paulo, 21.06.2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/06/obras-das-estacoes-da-linha-17-ouro-do-monotrilho-sao>

retomadas.html. Consultado em 03.08.2016.

Sites públicos

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL – CEF. **Relatório Trimestral da Caixa Econômica Federal**. 2015. Disponível em: <http://www.bmfbovespa.com.br/pt_br/busca/> . Acesso em: 07.05.2017

Diário Oficial Poder Executivo. 31 de março de 2017. **R\$ 189,6 mi é o lance mínimo das linhas 5-Lilás e 17-Ouro**. Disponível em: <http://diariooficial.imprensaoficial.com.br/doflash/prototipo/2017/mar%C3%A7o/31/exec1/pdf/pg_0001.pdf>. Acesso em: 29.05.2017.

PORTAL DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Em Bruxelas, Metrô de SP apresenta edital de licitação do Monotrilho**, 18.04.2017. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/empresas-internacionais-de-transportes-participam-de-apresentacao-metro-de-sp/>>. Acesso em: 07.05.2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Geosampa. **Mapa Digital da Cidade de São Paulo**. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>, acesso em 14.06.2017.

_____. **Operações urbanas consorciadas**. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp_obras/operacoes_urbanas/index.php?p=37057>. Acesso em: 15.06.2017.

_____. **Prospecto de Registro: (o “Prospecto”) da Operação Urbana Consorciada Água Espreada**. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/arquivos/cepac/prospecto_agua_espreiada_analise_cvm.pdf>. Acesso em 07.05.2017.

MINISTÉRIO DO TURISMO: **São Paulo é o segundo destino mais visitado por estrangeiros a lazer**, 18.11.2015. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/%C3%Baltimas-not%C3%Adcias/5708-s%C3%A3o-paulo-%C3%A9-o-segundo-destino-mais-visitado-por-estrangeiros-a-lazer.html>>. Acesso em: 17.06.2017.

Leis

BRASIL. LEI FEDERAL No 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 16.06.2017.

SÃO PAULO. LEI MUNICIPAL No 13.260, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2001. Estabelece diretrizes urbanísticas para a área de influência da atual Avenida Água Espraiada, de interligação entre a Avenida Nações Unidas (Marginal do Rio Pinheiros) e a Rodovia dos Imigrantes, cria incentivos por meio de instrumentos de política urbana para sua implantação, institui o Grupo de Gestão, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/sp_48_urbanismo/operacoes_urbanas/agua_espraiada/index.php?p=19602>. Acesso em: 01.06.2017.

_____.LEI No 16.050, DE 31 DE JULHO DE 2014, Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei no 13.430/2002. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/2014-07-31_-_lei_16050_plano_diretor_estratgico_14_28507821.pdf>, acessado em 03.08.16.

ANEXOS

ANEXO 1 – Estoques disponíveis de CEPAC's



ANEXO 2 - Localização das estações da Linha 17 – Ouro – Trecho 1
SIC: 50247177088.

Estação Congonhas

Localização da Estação	Av. Washington Luís, esquina com a Rua Lourical
Edifícios de Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso A: Av. Washington Luís, esquina com a Rua Lourical • Acesso B: Lado oposto Av. Washington Luís, junto ao edifício do Aeroporto de Congonhas

Estação Jardim Aeroporto

Localização da Estação	Na Av. Jornalista Roberto Marinho com a Av. Washington Luís. Sobre o reservatório Wahington Luís (piscinão).
Edifícios de Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso 1: Na Av. Jornalista Roberto Marinho com a Av. Washington Luís ao lado da estação. • Acesso 2: Na Rua Ipiranga entre Av. Washington Luís e Rua Visconde de Ourem.

Estação Brooklin Paulista

Localização da Estação	Na Av. Jornalista Roberto Marinho entre as Avenidas Jurubatuba e Dr. Chucri Zaidan.
Edifícios de Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso A: Esquina da Av. Jornalista Roberto Marinho com a Rua Cristóvão Pereira. • Acesso B: Na Av. Jornalista Roberto Marinho entre as ruas Cristovão Pereira, Bernadino de Campos e Vicente Leporace.

Estação Vereador José Diniz

Localização da Estação	Na Av. Jornalista Roberto Marinho entre a Rua Barão do Sabará e a Av. Vereador José Diniz.
Edifícios de Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso A: Na Av. Jornalista Roberto Marinho com a Av. Washington Luís ao lado da estação. • Acesso B: Na Av. Jornalista Roberto Marinho entre a Rua Sargento José Roque da Silva e a Av. Vereador José Diniz.

Estação Campo Belo

Localização da Estação	Av. Jornalista Roberto Marinho entre a Av. Santo Amaro e Rua Dr. Nelson Libero.
Edifícios de Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso A: Esquina da Av. Jornalista Roberto Marinho com a Rua Dr. Nelson Libero. • Acesso B: Lado oposto da Av. Jornalista Roberto Marinho com a Rua ministro José Gallotti.

Estação Vila Cordeiro

Localização da Estação	Av. Jornalista Roberto Marinho, entre as Ruas Califórnia e Pitu.
Edifícios de Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso A: Entre a Av. Jornalista Roberto Marinho, Rua Pitu e Rua Califórnia. • Acesso B: Na esquina da Av. Jornalista Roberto Marinho e Rua Godoi Colaço.

Estação Chucri Zaidan

Localização da Estação	Na Av. Jornalista Roberto Marinho, entre as Avenidas Jurubatuba e Dr. Chucri Zaidan
Edifícios de Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso A: Esquina da Av. Joenalista Roberto Marinho com a Av. Dr. Chucri Zaidan. • Acesso B: junto à estação de Transferência de Ônibus da

	<p>SPTTrans, ao lado do Viaduto José Bonifácio C. Nogueira (ponte estaiada)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acesso C: Av. Jornalista Roberto Marinho, entre as Avenidas Jurubatuba e Dr. Chucri Zaidan.
--	--

Estação Morumbi CPTM

Localização da Estação	Avenida das Nações Unidas, entre as Ruas Evandro Carlos de Andrade e Engenheiro Mesquita Sampaio.
Edifícios de Acessos	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso A: Avenida das Nações Unidas. • Acesso B: Avenida das Nações Unidas.

Pátio Água Espraiada

Localização do Pátio	Piscinão Água Espraiada, Rua Lacônia nº 111-190.
----------------------	--