

GANÂNCIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL EXPULSA MORADORES POBRES

Por Carolina Sanchez,
Juliana Américo
e Luara Skrzek

A cidade de São Paulo sempre necessitou de melhorias no transporte público. Nos últimos anos alguns projetos relativos ao metrô foram apresentados, mas poucos saíram do papel. A expansão das linhas de metrô seria uma solução para o problema da mobilidade urbana, pois além de rápido e com capacidade para transportar muitas pessoas, facilitaria o trânsito nas ruas da capital paulista. No entanto, o investimento no transporte subterrâneo é baixo, e faz com que no entorno das novas estações haja uma supervalorização imobiliária, além de um aumento no trânsito e no comércio ambulante.

Os imóveis – Especulação imobiliária – gentrificação – é o aumento do preço de terrenos ou imóveis em uma região que se torna valorizada em um curto espaço de tempo, processo que exclui os moradores que não conseguem manter suas residências nesse lugar. Segundo o geólogo mestre em arquitetura e urbanismo da USP, Delmar Mattes, “o grande problema é que nas áreas já urbanizadas, principalmente nos centros urbanos mais antigos, o preço da terra atualmente é inacessível para as populações de baixa renda, pois o salário desses trabalhadores não contempla a moradia. Os governos nunca trataram essa questão com a importância que merece, principalmente porque isso exigiria uma forte intervenção do Estado neste mercado, por intermédio de políticas públicas apropriadas”. O governo, historicamente, não vê o desenvolvimento do metrô como prioridade, porque um político começa a obra, mas quem termina e inaugura é outro.

No Brasil, a falta de investimentos na área do transporte público agrava o fenômeno de gentrificação. O arquiteto e urbanista, Moreno Zaidan, afirma que “se tivessem mais estações tudo ficaria mais diluído”, tanto a quantidade de camelôs e trânsito, quanto à especulação. Para ele, “a diferenciação do espaço urbano ocorre de forma muito rápida, pois em São Paulo, o nível de investimento e regulação do espaço, por parte do governo, é muito baixo”. O investimento ocorre em poucos lugares, o que força a competição pelas melhores localizações, então “pode-se falar em lei da oferta e procura” e em supervalorização.

Em onze anos (de 1999 a 2010) o governo de São Paulo elaborou pelo menos sete grandes planos de expansão do metrô, mas o resultado disso foi apenas a linha Lilás (inaugurada em 2002) e parte da Amarela (em março de 2010) – ou seja, praticamente uma linha e meia. O primeiro grande planejamento, de 1999, foi o chamado Pitu 2020 (Plano Integrado de Transportes Urbanos). Ele consiste em linhas que cortam as periferias da cidade de São Paulo. Apesar de mais caro, seria o investimento que melhor atenderia às necessida-

A supervalorização gerada pelo metrô muda a cara do bairro e exclui população tradicional



Patrícia Pereira

Com a instalação da nova linha amarela do metrô, o mercado de imóveis tem aquecimento expressivo na região da estação Butantã

des da população; mas para se concretizar até 2020, a construção dos metrôs deveria aumentar o ritmo em até onze vezes. Em 2006, surgiu o Pitu 2025, no qual as metas de extensão total do metrô diminuíram e passou-se a considerar uma concentração maior do número de linhas no centro da cidade. Outros planos também foram e são prometidos, mas dificilmente concretizados. A mudança de planos é mais rápida que a construção das linhas. A sobreposição de planos demonstra a descontinuidade das políticas públicas e a falta de prioridade dada ao Metrô.

Um estudo realizado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, em mais de seis mil apartamentos entre a Luz e a Vila Sônia (entorno da Linha 4- Amarela), aponta uma elevação de 30% no preço dos imóveis desde 2006. O objetivo desse levantamento seria mostrar a possibilidade de o Metrô cobrar da Prefeitura de São Paulo e do mercado imobiliário os investimentos – parte do IPTU – que seriam revertidos em melhorias na rede. Apesar de tal contribuição estar prevista na Constituição brasileira, ela não é aplicada no país. A concretização da cobrança é difícil, até porque o mercado imobiliário poderia repassar novos custos, elevando ainda mais os impostos.

Os moradores – A supervalorização afeta a vida de moradores de regiões próximas às estações de metrô, como foi o caso da Barra Funda, e como está acontecendo no Butantã.

Segundo o advogado e presidente da Associação Amigos de Bairro da Barra Funda, Edivaldo Godoy, o bairro tinha características de cidade do interior, seu cenário foi mudado radicalmente com a vinda dos grandes grupos comerciais e mais recentemente, com os condomínios de luxo. Na época da construção do metrô, diversos terrenos foram desapropriados pelo governo, e as pessoas mais simples e desconhecidas de seus direitos aceitaram passivamente as imposições do poder público, sendo obrigados a se mudar, na maior parte das vezes para locais pobres da periferia, sendo esse um dos fatores que contribuí-

ram para a formação das favelas, como é o caso da “Favela do Moinho”, fundada pelo próprio Godoy, na região das extintas fábricas Matarazzo, e que hoje conta com cerca de 4000 moradores. “Muitas pessoas tiveram que vender seus imóveis e aqueles que não tinham, não conseguiam bancar os aluguéis”, disse ele.

A solução que Godoy propõe para que os moradores não sofram com a especulação é de que o IPTU antigo seja mantido, e apenas elevado para as novas residências. “Deve haver uma distinção. E nós estamos lutando para que isso aconteça. O prefeito Kassab prometeu que não haveria mudança nesse sentido, e a gente vai cobrar dele”, afirmou. “Nós vamos lutar para que não ocorra como em outros bairros que temos notícia, onde as pessoas foram ludibriadas pelo poder público”. Além de afirmar que os moradores devem se unir e procurar correr junto ao poder público e à iniciativa privada, sabendo cada passo de tudo que vai acontecer.

“Os grandes grupos não estão levando em conta a questão da pessoa. Eles estão vendo a questão de mercado. Por isso que há necessidade das comunidades resistirem; porque os terrenos podem ter preço, mas as pessoas não têm. Elas têm que morar com dignidade, no local onde elas nasceram, onde elas têm uma raiz. E não podem ser excluídas somente pela questão da valorização. As comunidades têm que resistir até a última gota de sangue. Eu sempre digo para não aceitarem pacificamente as imposições que o mercado imobiliário vem impor sobre determinada região”, conclui o advogado.

Em entrevista com o Subprefeito do Butantã, Daniel Barbosa Rodrigues, o **Contraponto** perguntou se havia alguma medida em prol dos antigos moradores prevista no setor de planejamento e desenvolvimento urbano. Porém, conforme disse Rodrigues, ele desconhece esse tipo de posicionamento, pois não é da sua competência, ligada às questões de zeladoria do bairro, sendo este assunto pertencente ao órgão da prefeitura.