

INTERVENÇÕES PÚBLICAS E VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA: A MARGINAL TIETÊ E SEUS CONFLITOS

PUBLIC INTERVENTIONS AND REAL ESTATE VALUATION: THE MARGINAL
TIETÊ AND ITS CONFLITS

Aline Rozenthal de Souza Cruz

alinecruz@live.com

Resumo: Dentre as recentes intervenções urbanas promovidas pelo poder público na cidade de São Paulo, merece destaque a ampliação da Marginal Tietê, a qual provocou uma série de conflitos ambientais e habitacionais. Assim, a partir da análise desse projeto e de suas consequências sociais, o presente trabalho procura apontar, mesmo que com certa especulação, que a zona leste de São Paulo se mostra como um “novo” espaço de valorização imobiliária.

Palavras-Chave: Políticas públicas; Especulação imobiliária; Conflitos sociais urbanos.

Abstract: Among the recent urban interventions promoted by the government in the city of São Paulo, deserves to be showed the expansion of the Marginal Tiete, which has environmental and housing developments. Therefore, from the analysis of this project and its social consequences, this paper seeks to relate, that the east zone in São Paulo is a “new” space of real estate value.

Key-words: Public policy; Real estate speculation; Urban social conflicts.

1. Introdução

O processo de produção do espaço (LEFEBVRE, 2006) vem apresentando novas dinâmicas, muitas delas promovidas pela atual reestruturação do capitalismo, na qual as metrópoles se expandem territorialmente, assumem hegemonia maior e se hierarquizam globalmente. Tais afirmações foram desenvolvidas, principalmente em torno dos conceitos de cidades-região (SCOTT et al, 2001) e cidades globais (SASSEN, 2000). Essa realidade coloca novas questões sobre o processo de urbanização, sobre a relação entre o urbano e o regional e, principalmente, sobre como enfrentar o desafio de se buscar caminhos que permitam conduzir a uma gestão democrática das cidades.

Assim, nessa perspectiva de busca por uma melhor qualidade de vida urbana, resultado histórico de lutas sociais, o Estado no início dos anos 2000 instituiu o Estatuto das Cidades, que prescreve que metrópoles como São Paulo devem desenvolver o

chamado Plano Diretor. Este se refere a um instrumento político que possibilita uma governabilidade mais democrática, além de prever as futuras intervenções urbanas que devem ser realizadas na cidade. Porém, em São Paulo, como também em outras cidades do país, se nota o quanto as intervenções urbanas podem ser úteis ao capital imobiliário.

Esse trabalho procurou analisar as recentes intervenções urbanas ocorridas na cidade de São Paulo, tomando como estudo de caso a ampliação da Marginal Tietê e seus desdobramentos (principalmente a criação do Parque Linear e as consequências habitacionais advindas dessas obras).

A ampliação da Marginal Tietê teve início no ano de 2009, com a construção de mais pistas asfálticas para facilitar a circulação de veículos automotores. Entretanto, apesar de o projeto apresentar uma preocupação ambiental, como se pode confirmar pela criação do Parque Linear, esta obra acabou por incentivar o transporte individual, dificultando a necessária independência das várzeas do rio.

O Parque Linear é uma medida ambiental “compensatória” em virtude do aumento da impermeabilização do solo ocasionado pela ampliação da Marginal Tietê. No trecho paulistano onde está se instalando o referido Parque localiza-se a Várzea do Rio Tietê, e nele residem aproximadamente 3.900 famílias que serão realocadas, segundo proposta do Governo. Entretanto, conforme observado neste estudo, durante o trabalho de campo este fato não pode ser confirmado, uma vez que os moradores diretamente atingidos se disseram desinformados em relação ao destino de suas futuras casas e inseguros quanto ao rumo de suas vidas.

A partir da reflexão sobre os problemas na cidade e, considerando a lógica da produção do espaço urbano, a pesquisa aqui apresentada pretende discutir o planejamento urbano recentemente empreendido na cidade de São Paulo.

Na análise da Marginal Tietê e seus desdobramentos (Parque Linear e Políticas Habitacionais), o trabalho fez uma abordagem traçando um panorama geral da questão, destacando a distância entre a proposta e a ação do Governo, comprovado por meio do trabalho de campo. A opção por este enfoque se deu devido à grande complexidade do assunto que em muitos aspectos será conhecida apenas ao fim de alguns anos, quando todas as questões já tiverem sido contempladas.

2. Por que se discutir esse projeto?

O governo brasileiro ao longo dos anos não formulou diretrizes que impedissem que o adensamento urbano ocorresse de forma caótica. A aprovação de projetos de ampliação de vias com grandes áreas impermeabilizadas, não levaram em consideração o impacto desses empreendimentos sobre o sistema hídrico. Assim, frequentemente, há necessidade de serem feitas canalizações, pontes, e medidas compensatórias como o Parque Linear, a fim de comportar os aumentos de vazão.

Nos últimos anos tem-se assistido a uma mudança de visão do poder público, através de novas formas de gestão, preocupadas com o discurso ambientalista, mas que ainda não conseguem solucionar ou amenizar a problemática social, uma vez que a segregação socioespacial permanece. E, além disso, antagonicamente, formas de planejamento do passado, marcadas por uma visão desenvolvimentista, de caráter rodoviarista, continuam sendo usadas, como no caso da ampliação da Marginal Tietê.

Por sinalizar contradições, o trabalho aponta para questões práticas, uma vez que se analisa a ampliação da Marginal Tietê e seus desdobramentos (Parque Linear Várzeas do Tietê e prováveis mudanças no uso e ocupação do solo urbano advindas destas obras). O estudo apresenta uma abordagem crítica ancorada no materialismo histórico e geográfico que considera a cidade – e o espaço, no geral - como produto e condição das relações sociais.

A pesquisa constitui-se, portanto, como um estudo de caso, caracterizado pela análise da ampliação de uma via de circulação que apresentou como desdobramentos a medida compensatória ambiental do Parque Linear e a indução de mudanças na organização do espaço urbano.

Para isto, o estudo dividiu-se em três etapas, a saber: a FASE 1, que envolveu a obtenção de dados advindos de levantamento bibliográfico (livros, teses, artigos de periódicos e material disponível na Internet), bem como aquisição de fotografias e mapas digitais a fim de se obter um retrato da realidade em questão. Na FASE 2, ocorrida em setembro de 2012, buscou-se caracterizar a área de estudo por meio da realização de um trabalho de campo feito no Parque Ecológico do Tietê e no Jardim Pantanal. Assim, o trabalho de campo ao Parque Ecológico do Tietê, onde se inicia o Parque Linear Várzeas do Tietê na cidade de São Paulo, serviu para embasar como serão os demais núcleos previstos, de acordo com o Projeto de implantação. A visita ao Jardim Pantanal permitiu verificar se as famílias removidas estavam realocadas com a

adequada infraestrutura e como estava a situação social dos moradores desse bairro. Além disso, realizaram-se entrevistas abertas com moradores e representantes comunitários. Finalmente, a FASE 3 destinou-se à análise dos dados obtidos e redação final com apresentação dos resultados e conclusões conseguidos.

3. Direito à Cidade, a Urbanidade

A maior parte da sociedade brasileira se encontra instalada em cidades, demonstrando demanda crescente por qualidade de vida urbana associada à proximidade de espaços verdes, enquanto por outro lado, temos um aumento na pressão sobre o consumo do espaço urbano. A gestão do meio ambiente urbano, desta forma, representa um desafio complexo para as sociedades contemporâneas, pois deve aliar a preservação dos recursos naturais e assegurar condições de vida digna a toda população (SILVA, 2002).

De acordo com Maricato (2003), a íntima relação entre os processos de industrialização e urbanização, por pautarem-se na divisão de classes, caracterizam-se por gerarem desigualdades urbanas expressas na chamada segregação socioespacial. A autora afirma também que nas cidades capitalistas a ocupação de determinadas áreas se regulará nos seus aspectos de atração ou repulsão para a população, sendo que as primeiras têm boa infraestrutura e a segunda não. Entretanto, apenas a população com maior poder aquisitivo é capaz de escolher onde morar, pois as áreas melhor estruturadas estão atreladas aos altos preços definidos pelo mercado imobiliário. Portanto, os espaços relegados ou inadequados à habitação são ocupados pelas classes trabalhadoras com menor poder aquisitivo.

São Paulo por ser uma cidade global na semiperiferia do capitalismo, se mostra como um espaço estratégico para a circulação de fluxos de bens, serviços e informações, mas ao mesmo tempo vivencia uma modernidade incompleta, gerando antagonismos imensos na vida social de seus habitantes. Assim, criam-se na metrópole, conforme Milton Santos (2005) já afirmava múltiplos lugares diferenciados: aqueles do interesse hegemônico, junto às redes, com insistentes processos de modernização, chamados de espaços luminosos, e os lugares dos pobres, intensivamente permeando os primeiros, denominados de espaços opacos.

O processo de urbanização em São Paulo seguiu um padrão periférico de crescimento urbano. Entretanto, muitas vezes, esse crescimento ocorreu sem a adequada

infraestrutura, levando grande parte dos seus moradores à exclusão dos direitos sociais básicos, o que significa na prática, um déficit de cidadania e governabilidade. Nestas regiões periféricas, concentram-se os maiores índices de precariedade habitacional e urbana gerados por uma estrutura precária, com insuficientes equipamentos sociais e de infraestrutura, fruto de uma ocupação “desordenada” que acaba por comprometer a qualidade de vida, a mobilidade e o acesso da população aos serviços e ao mercado de trabalho (ROLNIK e FRÚGOLI, 2001).

O poder público, sendo um dos principais agentes urbanos, não respeita o aspecto universalista das políticas públicas – excluindo áreas da cidade e grupos sociais de recursos públicos fundamentais ao exercício da cidadania. Isso se expressa no modo como são distribuídos os equipamentos públicos urbanos, ratificando a produção de desigualdades que favorecem processos como a precarização e a segregação socioespacial. E, isso fica claro na citação a seguir:

A produção da cidade segregada, a privatização do espaço público e a frequente submissão dos governos aos interesses do grande capital têm levado à ocorrência de graves problemas socioespaciais, prejudicando sobremaneira os interesses dos cidadãos e levando-os à perda da qualidade de vida (COMITRE e ORTIGOZA, 2010, p.6).

Embora antes do início dos anos 1990 políticas habitacionais e obras para melhorar o trânsito nas marginais já houvessem sido realizadas, somente quando entrou em vigor a nova Constituição Federal, em 1988, que o governo foi capaz de empreender políticas e ações para melhor ordenar o uso e ocupação do solo, principalmente em relação às ocupações ilegais. Portanto, devido ao rápido crescimento urbano ocorrido em São Paulo, principalmente nas décadas de 1960 e 1970, o Estado teve dificuldades em suprir a demanda habitacional e foi negligente quanto à ocupação anárquica do solo, marcada pela lógica do mercado imobiliário-construtor (MARICATO, 2003). Entretanto, é importante salientar que tanto a ocupação ilegal quanto a produção imobiliária privada e o Estado, causam danos ao meio ambiente, pois todos agem sobre a várzea gerando consequências que atingem a todos.

Dentre as políticas para tentar ordenar o uso e ocupação do solo que precederam os anos 1990, deve-se ressaltar o zoneamento. Essa prática foi incorporada pela administração municipal a partir da criação do Departamento de Urbanismo, que apresentou influência marcante de Anhaia de Mello e do urbanismo norte americano da década de 1920. De acordo com Sarah Feldman (2005), este se mantém até hoje como o principal instrumento de planejamento em São Paulo, por abranger o conjunto da cidade

e dividir o território urbano em zonas, nas quais se articulam diferentes parâmetros urbanísticos. Em parte isso se deve ao fato de que o ato de planejar implica em previsão, muitas vezes tendo dificuldade para ultrapassar o universo das ideias e representações. O zoneamento, por sua vez, remete a ações na cidade real, aquela que se constrói socialmente e sofre constantes transformações em função de diferentes interesses e atores (FELDMAN, 2005).

O Plano Diretor Estratégico (PDE), desenvolvido a partir dos anos 2000, é um instrumento político de desenvolvimento urbano no município de São Paulo e, por isso, determinante para todos os agentes públicos e privados que neste atuam. Dentre os princípios regidos pelo PDE pode-se destacar: o direito à Cidade e à moradia digna para todos, a priorização do transporte coletivo público, a preservação e recuperação do ambiente natural e a participação da população nos processos de decisão, planejamento e gestão. Assim, será possível garantir qualidade de vida para a população, particularmente no que se refere às condições habitacionais, à infraestrutura e aos serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, reduzindo as desigualdades que atingem diferentes camadas da população e regiões da Cidade (PREFEITURA DE SÃO PAULO, acessado em 2012).

Do ponto de vista de infraestrutura urbana e das habitações no Plano Diretor Estratégico pode-se destacar os seguintes trechos da Lei:

- melhoria na circulação e transporte urbano a fim de proporcionar deslocamentos que atendam às necessidades da população, reduzindo o tempo de deslocamento entre habitação e trabalho;
- priorizar a regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas pela população de baixa renda visando sua integração, respeitando o interesse público e do meio ambiente, bem como garantindo a permanência dos moradores nas áreas consolidadas da Cidade;
- coibir o surgimento de assentamentos irregulares, implantando um sistema eficaz de fiscalização;
- priorizar o atendimento habitacional às famílias de baixa renda, que venham a ser removidas em função das obras previstas no Programa de Intervenções, devendo preferencialmente, serem assentadas no perímetro dessas operações, nas proximidades ou, na impossibilidade destas opções, em outro local a ser estabelecido com a participação das famílias.

Assim, os princípios diretores têm um papel essencial para a implementação das políticas públicas, especialmente em se tratando de proteção ambiental e ordenamento do território, pois estes protegem valores e interesses diversos. Entre os princípios que orientam as políticas públicas no meio ambiente urbano encontram-se, por exemplo, o princípio da supremacia do interesse público na proteção do meio ambiente urbano sobre os interesses privados e, a garantia do direito a cidades sustentáveis para todos (SILVA, 2002).

Somente compreendendo-se a realidade que influi sobre a cidade de São Paulo poder-se-á desenvolver melhores ações e previsões de planejamento urbano, pois este nada mais é do que “o processo de escolher um conjunto de ações consideradas as mais adequadas para conduzir a situação atual na direção dos objetivos desejados” (SABOYA, 2008, acessado em 2012). Assim, se “planejar é sinônimo de conduzir conscientemente, não existirá então alternativa ao planejamento. Ou planejamos, ou somos escravos da circunstância. Negar o planejamento é negar a possibilidade de escolher o futuro, é aceita-lo seja ele qual for” (SOUZA, 2011, p. 47).

Porém, o planejamento urbano, muitas vezes serve aos interesses do capital, gerando processos de especulação imobiliária e gentrificação (SMITH, 2007). Ou seja, esse não corrobora para a justiça espacial. Criam-se cidades nas quais não mais existe o espaço do habitar, pois os cidadãos não mais se sentem parte integrante da dinâmica de produção do espaço urbano. Talvez, se as leis dos planos diretores realmente vigorassem e as necessidades da população fossem levadas em consideração na elaboração dos projetos urbanísticos se pudesse chegar mais próximo do, de certa forma “utópico”, direito à cidade (LEFEBVRE, 2006).

Um exemplo disso pode ser sentido nos dizeres de Raquel Rolnik. A arquiteta e urbanista afirma que não existe sistema viário capaz de absorver a quantidade de automóveis que circula pela metrópole paulistana, e somente o transporte coletivo de alta capacidade tem condições de atender a demanda de deslocamentos diários dos habitantes. Além disso, acrescenta que isso é sabido pelos governantes, os quais preferem continuar investindo em um modelo urbanístico ultrapassado, baseado na ampliação de vias asfálticas para circulação de veículos automotores. Desta maneira, os problemas ambientais e de saúde pública resultantes dessa opção pelo transporte individual são ampliados, uma vez que a emissão de gases poluentes por pessoa transportada é bem maior que a produzida pelo transporte público, que se utiliza do mesmo combustível (ANTUNES, 2010).

4. Caracterização da Marginal Tietê

A Região Metropolitana de São Paulo abrange 39 municípios que totalizam cerca de 18 milhões de habitantes responsáveis por aproximadamente 20% do PIB nacional. Por apresentar uma alta densidade demográfica, sobra pouco espaço para áreas verdes não impermeabilizadas, que ainda disputam espaço com aproximadamente 5 milhões de veículos, agravando os problemas socioambientais (CARLOS e OLIVEIRA, 2010).

Mas, contrariamente ao avanço econômico e poder estratégico vividos em São Paulo, uma urbe com as fortes contradições de uma metrópole global, é notória a existência de uma cidade ilegal, correspondendo a cerca de 50% das moradias paulistanas. Ilegal, por ser produto da transgressão de proprietários loteadores e da contínua ocupação de áreas públicas, tais como beira de rios e córregos, áreas sempre sujeitas a riscos (CARLOS e OLIVEIRA, 2010).

Nos anos de 1940, a estrutura urbana se tornou complexa, principalmente pela pressão gerada pelo aumento do número de automóveis nas áreas centrais. Assim, vendo a necessidade de serem feitas melhorias na malha viária da cidade, o então prefeito Prestes Maia acaba por definir a opção paulistana pelo rodoviarismo, implantando um anel de avenidas que envolvem o centro histórico e transforma o Parque do Anhangabaú em parte de um corredor viário. Mas, sem dúvida, a obra mais destacada nessa época, foi planejada por Saturnino de Brito, a retificação do percurso urbano do rio Tietê, bem como a construção de avenidas expressas em suas margens (SEABRA, 1987).

Atualmente, em pleno século XXI, e novamente incentivando ao rodoviarismo, a prefeitura e o governo de São Paulo ampliaram a marginal Tietê para tentar melhorar o trânsito na cidade. No empreendimento, os dois lados da Marginal Tietê ganharam 23 km de pistas, cada uma delas com três novas faixas construídas a partir do canteiro central. Além disso, a obra inclui uma ciclovia ao longo da marginal, o plantio de 83 mil árvores e a criação de um parque entre Salesópolis e Barragem da Penha que terá 75 km de extensão e será, segundo o governo do Estado, o maior Parque Linear do Mundo (figura 1).

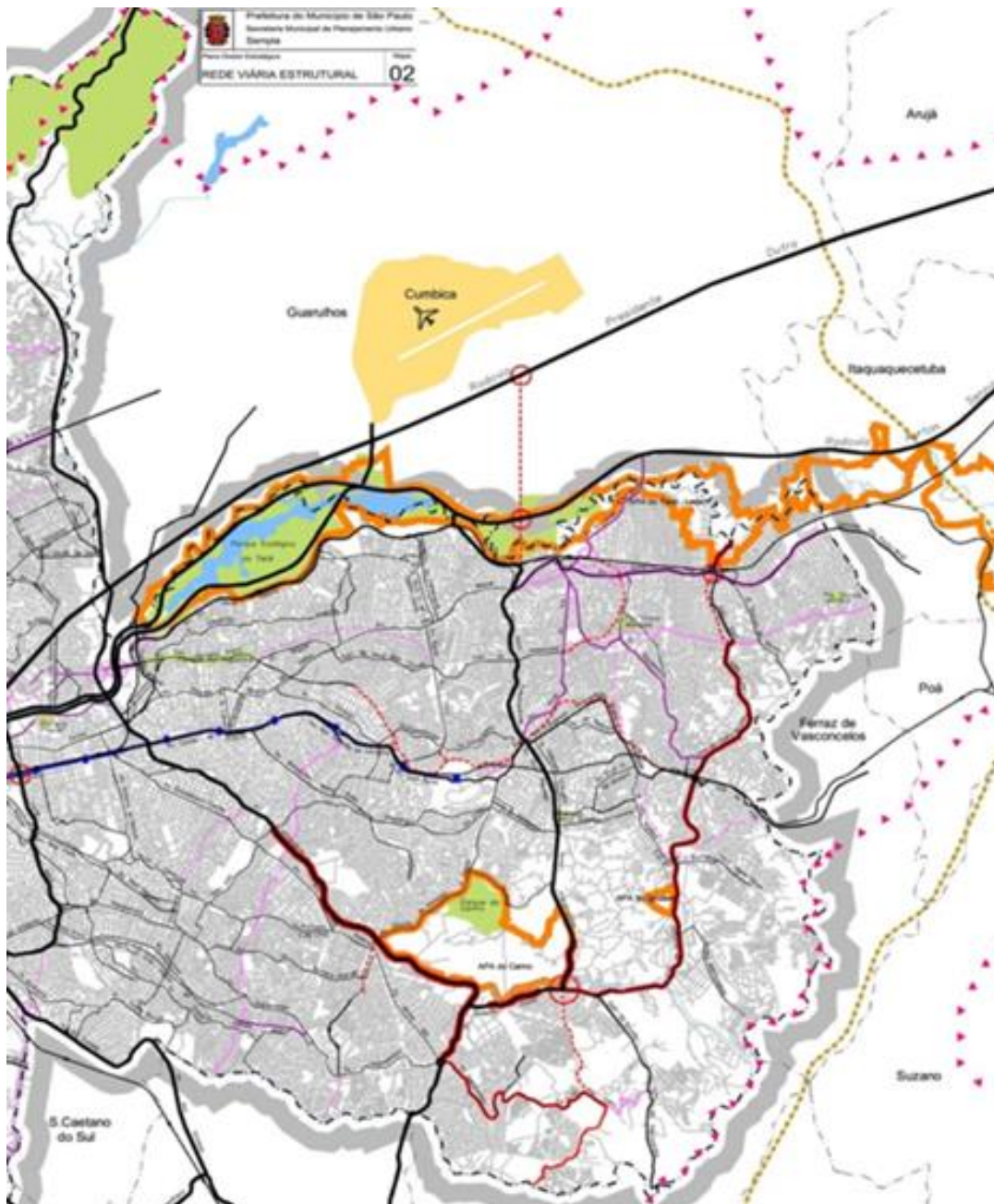


Figura 1 – Mapa representando a Zona Leste de São Paulo, com destaque para o Parque Ecológico do Tietê e o Aeroporto de Cumbica

Fonte – Site da Prefeitura de São Paulo, acessado em 2012

Em 2005, houve o aprofundamento da calha do Tietê, com a promessa do então governador Geraldo Alckmin (PSDB) de que jamais voltaria a ocorrer enchentes na Marginal. Porém, até hoje essas enchentes são recorrentes, devido em parte à falta de manutenção e retirada dos produtos de erosão e assoreamento do rio, bem como dos depósitos de lixo.

O aspecto mais marcante dessa questão é o impacto na precária situação habitacional da cidade de São Paulo, pois o projeto totalmente finalizado prevê a

remoção de aproximadamente 60 mil pessoas. Até o momento, não houve realocação definitiva para essa população, conforme verificado na pesquisa de campo. As famílias estão alojadas provisoriamente em escolas e outros imóveis inapropriados, localizados distantes de locais com infraestrutura condizente com suas necessidades.

O parque Linear do Tietê é uma medida compensatória ambiental em virtude dos danos causados pela ampliação da marginal do Rio Tietê. Na região onde se instalará o referido Parque está localizada a Várzea do Rio Tietê, onde residem somente no trecho paulistano, cerca de 3.900 famílias ameaçadas de despejo.

O projeto, já iniciado, se estenderá do bairro da Penha (zona Leste de São Paulo) até as nascentes do rio, no município de Salesópolis. O governo do Estado já realizou convênio com 8 municípios do entorno do Parque para implementação da obra e considera que uma área de 50 a 200 metros a contar das margens do rio deverá ser desapropriada, elevando ainda mais o número de famílias atingidas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, acessado em 2012).



Figura 2 – Habitações próximas à ciclovia e a Via Parque, que integram o Projeto Parque Linear Várzeas do Tietê

Fonte – Acervo pessoal

Na figura 2, vê-se a Via Parque e a ciclovia, ambas previstas no Projeto do Parque Linear Várzeas do Tietê e próximas a estas muitas habitações do extremo da zona leste de São Paulo sem infraestrutura urbana adequada. Na figura 3, a Rodovia Ayrton Senna, importante via de acesso ao Aeroporto de Guarulhos, está ladeada a esquerda pela Via Parque e a ciclovia e a direita pelo Parque Ecológico do Tietê.



Figura 3 – Rodovia Ayrton Senna ladeada pela Via Parque e o Parque Ecológico do Tietê
Fonte – Acervo pessoal

A Várzea do Rio Tietê compreende várias comunidades que serão atingidas, tais como: o Jardim Romano, Jardim Helena, Chácara Três Meninas e o Jardim Pantanal, entre outras comunidades que residem no local há mais de 30 anos (figura 4).

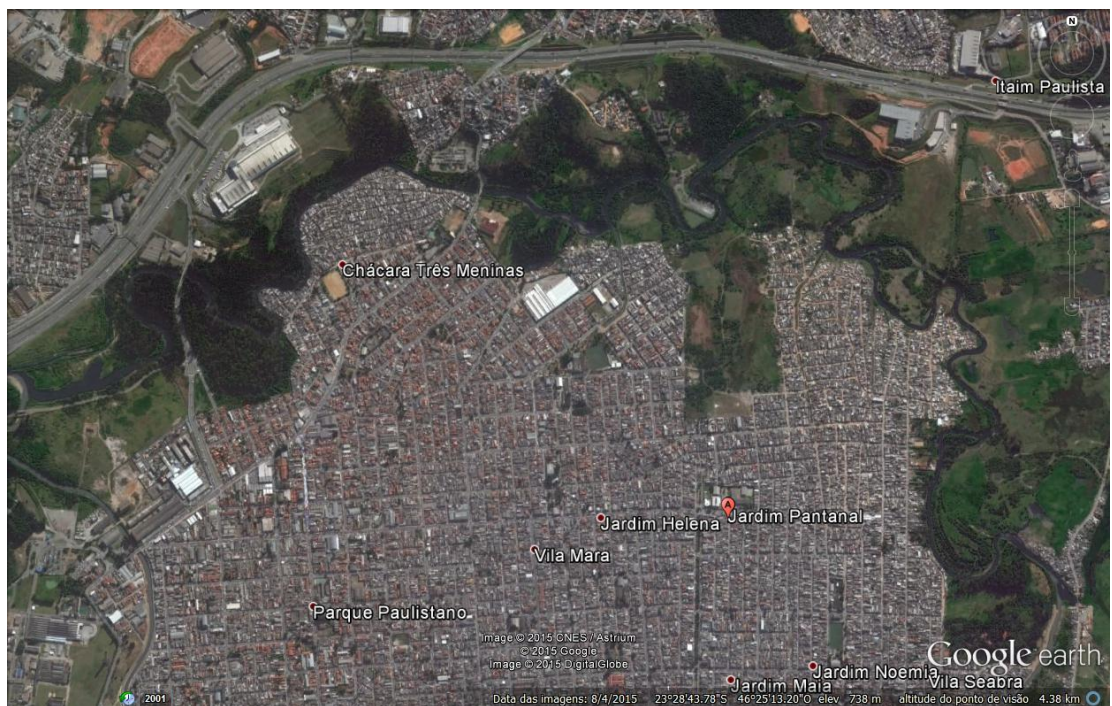


Figura 4 – Imagem de satélite mostrando as principais comunidades que serão atingidas pela obra
Fonte – Software Google Earth

Em visita ao Jardim Pantanal (figuras 5 e 6), realizada em setembro de 2012, foram registradas as condições de moradia da população. Observou-se também a ausência de pavimentação das ruas, de esgoto e de água encanada em alguns trechos. Porém, dos anos de 1980 até o início do ano de 2012, a água era conduzida até as casas mediante o uso de mangueiras.



Figura 5 – Mangueiras usadas para levar água às casas do Jardim Pantanal

Fonte – Imagem cedida pelo Instituto Alana

O impacto das medidas governamentais sobre as famílias residentes nestas comunidades motivou a realização do trabalho de campo, particularmente junto ao Jardim Pantanal, por apresentar representatividade política e social na questão. Nele residem influentes líderes comunitários, tais como o Sr. Martin¹, um dos responsáveis pelo chamado Instituto Alana² e o Sr. Luiz³, um dos membros do MULP⁴ (Movimento de Unificação e Libertação do Pantanal). Este último, segundo relatos colhidos junto aos moradores, não mais reside no local devido a perseguições políticas.



Figura 6 – Ruas sem pavimentação e cobertas por lixo

Fonte – Imagem cedida pelo Instituto Alana

¹ Nome verdadeiro foi substituído por fictício devido a questões éticas.

² O Instituto Alana é uma organização localizada no Jardim Pantanal, e que visa atender as demandas educacionais da comunidade, principalmente das crianças e jovens.

³ Foi utilizado um codinome a pedido da Revista.

⁴ O MULP é um dos principais movimentos sociais de luta por direitos do Jardim Pantanal.

5. Plantar o verde para quem?

De acordo com o Código Florestal brasileiro (2012), o rio Tietê deveria ter pelo menos 50 metros de margens preservadas de cada lado. Porém, o Estado pressionado e incentivado pela especulação imobiliária, direcionou o uso e ocupação do solo urbano, implantando o sistema viário em áreas de várzea, além de permitir a execução de grandes construções, tais como o aeroporto de Cumbica e o campo de treinamento do Corinthians. Esta medida pode ser entendida como contraditória, pois, ao mesmo tempo em que afirma que os moradores do Jardim Pantanal moram em áreas de risco, aceita-se a construção de empreendimentos privados e de um sistema viário, erguidos em área de várzea.

Muitas vezes, as medidas para controlar os problemas ambientais são paliativas ou, até mesmo, intensificadoras do problema. Os rios canalizados ou ladeados por vias urbanas que não respeitam a área suficiente para sua vazão, trazem consigo consequências, tais como a poluição de suas águas e as enchentes, as quais somente ocupam as várzeas que lhes foram roubadas. Essa condição é ainda agravada pela precariedade do saneamento básico, pela crescente poluição ambiental e pela ocupação irregular das margens. Isto nada mais é do que resultado do difícil acesso da população de baixa renda às áreas mais centrais das cidades, contribuindo para a expansão da periferia e invasão de áreas de proteção de mananciais. Entretanto, muitas vezes, o próprio Poder Público acaba por privilegiar o uso e ocupação das várzeas, favorecendo a impermeabilização do solo, como se pode notar historicamente na cidade de São Paulo.

O que se observa, três anos após a ampliação da marginal Tietê, é que as intervenções na Marginal Tietê se mostraram ineficientes. Dados da CET (Companhia de Engenharia e Tráfego) mostram que o alívio trazido ao trânsito pela criação de mais pistas, teve vida curta. A nova marginal, inaugurada em 27 de março de 2010, tinha como objetivo reduzir de 12% a 15% a lentidão do tráfego na cidade. Entretanto, dados de 2012 mostram que os congestionamentos voltaram a ocorrer, superando os patamares registrados em 2010. A CET atribui a piora no trânsito ao aumento da frota (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO, acessado em 2013).

A nova marginal até hoje não obteve licença ambiental para funcionamento, porque várias compensações ambientais, não foram cumpridas. Dentre elas pode-se citar a construção de um dique ao lado do rio Tietê, na zona leste, para evitar enchentes na

área. Estas, por serem áreas de risco potencial, devem ter seus moradores removidos e alojados em lugares adequados (FOLHA DE SÃO PAULO, 2013).

A regularização da ocupação é a melhor solução política, social e ambiental para a população residente nessas áreas, pois uma vez que se facilita a atuação do Estado no provimento de serviços como saneamento básico e ordenamento espacial, se fornece uma melhor qualidade de vida aos moradores. Entretanto, muitas pessoas residentes em ocupações ilegais, não possuem renda familiar suficiente para custear os elevados impostos advindos da legalização, o que em geral, acaba acarretando a mudança dessas pessoas para outros locais mais distantes. É tocante a incapacidade dessa população de se inserir na sociedade como cidadãos. Porém, acredita-se que somente através de subsídios voltados para as questões habitacionais ou por meio de uma cobrança de impostos proporcionais a renda, será possível a inserção dessa população.

O Poder Público somente será capaz de devolver o sentimento de cidadania aos indivíduos com uma visão integrada dos recursos hídricos, boas políticas públicas para minimizar os impactos da desigualdade intraurbana. Estas são causadas em grande parte pela precariedade dos programas de habitação popular e pela deficiente rede de transporte público, necessitando também de investimentos em educação de qualidade nas escolas.

Sem dúvida, os Planos Diretores constituem-se um grande avanço para efetivação das políticas públicas, entretanto o domínio deste instrumento é frágil, uma vez que o encadeamento proposta – ação – consequência, é frágil e possui alcance limitado. Com a concretização desse estudo, salienta-se a distância que separa os planos propostos da prática, pois conforme se verificou no trabalho de campo, infelizmente a realidade não está se efetivando como deveria. Conforme Villaça (2005) afirma em seu texto sobre “As ilusões do Plano Diretor”, estes acabam por tornarem-se Planos de Gaveta, tal o abismo que separa o discurso da prática na administração municipal e da desigualdade que infelizmente caracteriza nossa realidade política e econômica. As ações governamentais acabam por ser muitas vezes influenciadas pelo capital privado, deixando de lado a participação da população diretamente envolvida, população esta, que em geral, pertence às camadas mais necessitadas da população.

Mesmo quando políticas de planejamento urbano do passado já se mostraram ineficientes, o Poder Público continua a insistir em utilizá-las, como no caso da ampliação da Marginal quando, mais uma vez, incentivou-se o rodoviarismo. Essa ideia é reforçada quando se analisa crítica e historicamente o urbanismo paulistano, o qual

sempre se pautou em um modelo urbanístico viário, que tem como ponto de partida as desapropriações para o alargamento de ruas. Ou seja, essa seria uma forma errônea de progresso, pois apenas os planos viários nada resolvem, alimentam a especulação imobiliária, na medida em que a ampliação das possibilidades de uso dos terrenos eleva seus valores (FELDMAN, 2005). Além disso, esse modelo favorece um padrão de urbanização dispersa, com altos custos na distribuição de serviços e elevado impacto ambiental.

O Estado, sendo o principal agente que molda o espaço urbano, constituiu-se também em responsável pelo “desenvolvimento” do extremo da Zona Leste paulistana. Isso se deu a partir de meados da década de 1960 quando se intensificaram os processos migratórios para a capital, o que demandou a necessidade de se ampliar a oferta de moradias para aqueles que chegavam à procura de empregos (SILVA, 2008). Assim, a região aos poucos foi se urbanizando e gradativamente tendo o seu contingente populacional marcado, principalmente, por habitantes de baixa renda.

Assim como em muitos outros bairros do extremo da Zona Leste paulistana, o Jardim Pantanal teve iniciado e intensificado o seu processo de ocupação a partir do início dos anos 80, quando muitos migrantes, a maioria originários do Nordeste, vieram para a metrópole em busca de melhores oportunidades. Entretanto, esse processo foi marcado pela ilegalidade e falta de comprometimento do Poder Público, uma vez que pela dificuldade de acesso a terra e pelas precárias políticas de planejamento habitacional, os trabalhadores, recém-chegados, não viram alternativas, senão ocupar as várzeas do Rio Tietê.

No início da década de 1990, com a ocupação já consolidada, iniciou-se a construção das casas de alvenaria, abertura e aterramento de ruas, bem como a criação de organizações em prol da luta dos moradores por melhores condições de vida e moradia.

Assim, foi criado o MUP (Movimento Unificado do Pantanal), composto por 32 entidades e que tinha como objetivo defender a regularização da ocupação na região, através de negociações com o governo. Diante das constantes enchentes, o governo propôs remover 5000 famílias do Pantanal, sendo 1200 numa primeira etapa, associado à limpeza de um trecho de 10 km do rio Tietê. Porém, isso não ocorreu exatamente como prometido, pois em fevereiro de 1998, o então governador Mário Covas cria o decreto de lei 42.780 que removeria 5000 famílias de uma única vez do Jardim Pantanal. Mesmo com toda luta do MUP e dos moradores tentando barrar as remoções,

o governo conseguiu remover quase mil famílias para apartamentos da CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano) no Conjunto Encosta Norte e Fazenda da Junta. Entretanto, até que as obras nesses conjuntos se concluíssem as famílias foram levadas para alojamentos provisórios dentro do terreno do Parque Ecológico do Tietê.

Neste mesmo período foi criado o Conselho Gestor da APA da Várzea do Rio Tietê e o Movimento de Urbanização e Legalização do Pantanal da Zona Leste (MULP) uma nova organização totalmente desvinculada da política partidária.

O MULP tentou se aliar ao DAEE e à CDHU para remover as famílias restantes e efetivar a construção do parque. Infelizmente isso não aconteceu e após mais um ano do espaço ter sido desocupado houve um processo de reocupação em massa, perfazendo um total de 700 famílias só na região do cotovelo do Pantanal (texto fornecido pelo Instituto Alana).

Em 2005, o MULP apresentou propostas de urbanização para o Jardim Pantanal ao Conselho gestor da APA, que se mostrou favorável ao projeto. Dentre as propostas destacam-se: a implantação de uma rede coletora de Esgoto; pavimentação e arborização das ruas; fiscalização integrada (Defesa Civil, Policia Ambiental e Guarda Civil Metropolitana) com intuito de coibir as ocupações e despejo de lixo e entulhos na várzea do Rio Tietê; realização de cursos de conscientização ambiental; e, criação na comunidade de um CCT (Centro de Coletas e Triagem de lixo).

No início de 2010, os Jardins Pantanal e Romano viveram a pior enchente de sua história, tendo suas ruas alagadas por cerca de dois meses. De acordo com opinião do Instituto Alana, “o fato da área não ser legal, não autoriza a ilegalizar também a existência de milhares de cidadãos brasileiros”.

Na opinião de muitos moradores entrevistados, segundo dados colhidos em visita realizada em setembro de 2012, a abertura das comportas do rio Tietê próximas à área, seria a responsável pela subida e permanência das águas. O Poder Público diante da necessidade de expulsão de boa parte da população residente na área, para construção do Parque Linear Várzeas do Tietê teria favorecido, propositalmente, a ocorrência dessa enchente.

Em reportagem divulgada pelo site Rede Brasil Atual, em janeiro de 2010, o prefeito Gilberto Kassab relatou que a antecipação da remoção das famílias foi a medida encontrada pela prefeitura para solucionar os problemas dos alagamentos na zona leste de São Paulo. Porém, admitiu, na época, que boa parte da população não confiou nas

promessas do poder público, e ressaltou que “é importante elas aceitarem as opções de transferência, porque elas terão um local com dignidade para morar com seus filhos”. Entretanto, estes dizeres não condizem com a narrativa da população ouvida pela mesma reportagem. Segundo Ronaldo Delfino de Souza, coordenador do Movimento de Urbanização e Legalização do Pantanal, as autoridades ofereceram bolsa-aluguel, mas não disseram onde as famílias iriam morar; ofereceram passagem para que as pessoas retornassem a cidade de origem, mas não uma indenização pelas perdas materiais.

O projeto original de construção do Parque Ecológico do Tietê, situado na margem direita da rodovia Ayrton Senna (ver figura 4) que data de 1976, priorizou o afastamento das vias marginais ao longo do canal retificado do rio. Elaborado pelo arquiteto Ruy Ohtake, o projeto final previa a ocupação de uma área de mais de 100 quilômetros na extensão do rio, desde sua nascente até Santana do Parnaíba.

No caso do Tietê, onde ele passa pela cidade de São Paulo foi um engano emparedá-lo com avenidas e edificações, porque suas margens são a várzea natural do rio. Além disso, com o aumento das águas devido à impermeabilização progressiva do solo urbano, as obras de aprofundamento do Tietê, além de se tornarem a cada dia mais complexas, assumem, em médio prazo, um custo financeiro superior ao do alargamento do seu leito e afastamento das avenidas marginais (PARQUE ECOLÓGICO DO TIETÊ, acessado em 2013).

Porém, obras como essa acabam por direcionar o uso e ocupação do solo urbano. Muitas famílias por não terem condições financeiras de comprar pela terra, se veem obrigadas a construir suas moradias em locais de risco. Assim, as ocupações ilegais são fruto de um desenvolvimento socialmente desigual, ou seja, o que ocorre em São Paulo é o mito do desenvolvimento, um progresso mascarado por obras de embelezamento urbano que propiciam a valorização imobiliária, visando o aumento do preço da terra. Em consequência obtém-se a segregação socioespacial, característica de uma metrópole global na semiperiferia do capitalismo, marcada por uma política a favor da atuação do grande capital nacional e transnacional.

Diante de ocupações ilegais, o saneamento básico, o planejamento espacial e o fornecimento adequado de luz e água ficam comprometidos, deficientes. Cria-se, ou nasce organicamente uma cidade à parte, marginalizada, esquecida pelos órgãos públicos até que seus interesses caminhem de encontro a essa realidade. Desta maneira, fica facilitada a degradação ambiental causando baixa qualidade de vida, e dificultada a reorganização espacial e a recuperação e/ou preservação das áreas de várzea.

Porém, o que fazer para impedir que a cidade continue se expandindo horizontalmente e novas áreas ambientalmente frágeis e impróprias para ocupação sofram degradação?

A expansão de áreas urbanas se torna uma disputa por qualidade de vida, refletindo uma mudança na esfera da reprodução social, conforme se pode notar na recente importância dada a questão ambiental, enquanto valor universal. Desta maneira, os aspectos ambientais passaram a ser entendidos como causa e efeito das decisões no âmbito urbano. “Ou seja, se por um lado temos a demanda crescente pela qualidade de vida urbana associada à proximidade dos artefatos ambientais, por outro lado temos um aumento na pressão sobre o consumo do espaço urbano” (OJIMA, 2007, p.26).

A maior problemática envolvendo a dispersão urbana está relacionada às questões ambientais, como o uso intensivo de automóveis, que acabam por gerar sérios impactos sociais e econômicos, conforme verificado na ineficaz obra de ampliação da marginal. Mas, certamente, o problema mais grave envolvendo a dispersão urbana seja a redução de áreas verdes, não só pela ocupação de população pobre em loteamentos clandestinos e favelas, como também por condomínios fechados com baixa densidade ocupacional.

No projeto do Parque Linear Várzeas do Tietê estão sendo valorizados aspectos meramente cosméticos, não havendo uma preocupação real em resgatar as condições hidrológicas e bióticas do rio. Pelo contrário, ao realizar obras como a ampliação da marginal Tietê, não investir em tratamento de esgoto e despoluição de córregos afluentes, o poder público cria um descompasso entre planejamento urbano e políticas habitacionais, os quais devem caminhar lado a lado, a fim de se buscar soluções mais definitivas para o problema apresentado. Diferentemente do que vem sendo empreendido até agora, medidas meramente paliativas, mascaradas e plásticas, acabam por incentivar a especulação imobiliária, como já se pode ouvir nos carros de som do entorno do Parque Ecológico do Tietê, quando anunciam o financiamento de imóveis de frente para o verde, apenas mascarando a gravidade da degradação ocorrente no rio Tietê.

A verdade é que o problema ambiental persiste. Impulsionado por interesses econômicos de valorização imobiliária, essa área, ao longo dos anos possivelmente mudará o seu uso e ocupação, bem como o perfil de seus habitantes. Desta forma, assiste-se a um processo de criação de um novo espaço economicamente viável no extremo da zona leste de São Paulo, uma região até então relegada pelo poder público.

Somente aplicando-se as regras, conforme previstas no Plano Diretor e contando com a efetiva participação da população diretamente envolvida, as políticas públicas serão capazes de melhorar os aspectos urbanísticos como uso e ocupação do solo e saneamento básico, favorecendo e viabilizando a reintegração do rio Tietê à cidade, como um espaço de lazer e transporte fluvial. E, não ao contrário, como o governo de São Paulo vem tentando fazer. Primeiro desassorear e aprofundar as calhas do rio para depois se preocupar com as questões básicas de moradia e saúde pública, dificultando e inviabilizando a execução da primeira.

6. Considerações Finais

Atualmente, o desenvolvimento de modelos sustentáveis de urbanização, que priorizem o tenuous equilíbrio entre o lado social, o econômico e a preservação e conservação do meio ambiente, é de fundamental importância para a construção de cidades mais inclusivas.

Para tanto, o principal meio existente para implementação desse modelo de urbanização são as políticas públicas. Estas devem funcionar articulando-se o estado e municípios com a iniciativa privada, porém sempre contando com a real participação da população diretamente envolvida. Os Planos Diretores se constituem como o instrumento mais importante e relevante dessas políticas. Porém, tal como afirma Villaça (2005) o domínio deste instrumento é frágil, uma vez que o encadeamento: proposta – ação – consequência, não é inteiramente previsível, nem unívoco. Ao promover ou qualificar uma determinada área, se investe nela parte dos recursos, os quais estarão menos presente nas demais áreas.

Entretanto, os processos de valorização imobiliária geram conflitos de ocupação e uso da terra, do solo urbano, conforme se pode notar no estudo de caso enfatizado nesse artigo. A obra de ampliação da Marginal Tietê e a criação do Parque Linear como medida compensatória, além de gerarem mais problemas socioambientais - como o aumento da impermeabilização do solo, uma maior dificuldade de reintegração do rio, expulsão da população residente no local, dentre outros – não previram solucionar os reais problemas nessas áreas afetadas como a falta de saneamento básico, o déficit habitacional e a falta de transportes coletivos eficientes no deslocamento da população.

Alterar as atuais limitações do planejamento implica também, rediscutir modelos urbanísticos, construir práticas que respondam à nossa efetiva realidade, as nossas

limitações institucionais. Deve-se buscar melhor eficiência e funcionalidade do conjunto, porque aspectos como a preservação da água de abastecimento e a funcionalidade da cidade dependem da somatória de ações, da totalidade e não de ações exemplares, porém pontuais (MARTINS, 2003).

Dentre as prioridades das ações públicas deve-se destacar a regularização fundiária dos assentamentos de população de baixa renda, políticas de saneamento ambiental e, maiores investimentos em transporte público de qualidade, os quais proporcionam uma boa mobilidade urbana.

A questão ambiental urbana imbrica-se com os aspectos sociais fundamentais da vida na cidade, no que se referem ao *habitar* e à *mobilidade*, explicitando os efeitos da produção capitalista do espaço numa dialética socioecológica, em que a crise ambiental atinge, sobretudo, os grupos marginalizados, alijados do direito à moradia e ao ir e vir. A questão urbana tende a se mostrar mais como uma disputa por espaço social do que como um debate puramente urbanístico. Remete-se assim a questão urbana para mais do que uma disputa pela forma e qualidade do espaço ou uma relação reivindicatória com o Estado (mais serviços, mais equipamentos). Remete-se para uma verdadeira disputa na sociedade, onde a construção do orçamento municipal pode assumir um caráter muito mais amplo (MARTINS, 2003).

A qualidade ambiental está atrelada ao desenvolvimento social, que por sua vez deve assegurar condições de vida básicas. Somente com uma gestão participativa e democrática das cidades será possível se planejar adequadamente uma cidade mais justa e acessível para todos.

Bibliografia

ANTUNES, B. **REVISTA AU**. Ano 25. Nº191. Fevereiro, 2010.

CARLOS, A. F. A.; OLIVEIRA; A. U. (org.) **Geografias de São Paulo 1 – Representação e crise da metrópole**. 1. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

COMITRE, F.; ORTIGOZA, S. A. G. **As políticas habitacionais sociais como fomentadoras dos problemas urbanos. O caso do Conjunto Habitacional Ana Paula Eleotério em Sorocaba-SP**. In: Anais do XVI Encontro Nacional dos Geógrafos, UFRGS, Porto Alegre, 2010.

FELDMAN, S. **Planejamento e Zoneamento: São Paulo (1947-1972)**. Edusp, 2005.
LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 6ª ed. Editora Centauro. São Paulo, 2006.

LEFEBVRE, H. **A produção do Espaço**. Tradução do Grupo de Geografia Urbana da UFMG, 2006.

MARICATO, E. MetrÓpole, legislação e desigualdade. In: **Estudos Avançados**, 2003, p. 151-167.

MARTINS, M. L. R. São Paulo: além do Plano Diretor. In: **Estudos Avançados**, São Paulo, 2003, p. 167-186.

OJIMA, R. **Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental**. Tese (Doutorado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas – SP, 2007.

ROLNIK, R.; JR. FRÚGOLI, H. Reestruturação urbana da metrÓpole paulistana: a Zona Leste como território de rupturas e permanências. **Cadernos MetrÓpole** n. 6, 2º sem. 2001, p. 43-66.

SASSEN, S. The Global City: Strategic Site/New Frontier. **American Studies**. Vol. 41, No. 2, Globalization, Transnationalism, and The End of the American Century, 2000, p. 79-95

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SEABRA, O. C. L. **Os meandros do rio nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo**. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

SILVA, M. R. **“Mares de prédios” e “mares de gente”: território e urbanização crítica em Cidade de Tiradentes**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH), Universidade de São Paulo, São Paulo – SP, 2008.

SILVA, S. T. **Políticas Públicas e estratégias de sustentabilidade urbana**. Série Grandes eventos e Meio Ambiente, 2002.

SMITH, N. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **GEOUSP – Espaço e Tempo**. Nº 21, 2007, p. 15-31

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

VILLAÇA, F. **As ilusões do Plano Diretor**. Divulgado apenas pela internet. São Paulo, 2005.

SITES ACESSADOS:

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). Disponível em: <www.cetsp.com.br>. Acessado em: 04/04/2013.

FOLHA DE SÃO PAULO. Caderno Cotidiano. Março, 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/100234-crescimento-da-frota-fez-transito-piorar-afirma-cet.shtml>>. Acessado em: 16/04/2013.

PARQUE ECOLÓGICO DO TIETÊ. Disponível em: <www.ecotiete.org.br>. Acessado em: 05/02/2013.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. PORTAL DA PREFEITURA DE SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/portalmmsp/homec.jsp>>. Acessado em: 30/01/2012.

REDAÇÃO DA REDE BRASIL ATUAL. REDE BRASIL ATUAL. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/>>. Acessado em: 12/12/2011.